



Trophée F. Renault Classic Règlements Sportif et Technique 2018

agrée par la FFSA

www.f3classic.com

Association F3Classic

3 Place des Ecoles - 92100 BOULOGNE - FRANCE

contact@hvmracing.fr - tel : 01 41 22 20 10



FRENAULTCLASSIC2018

Règlements Sportif et Technique

Préambule :

Seule l'Association F3Classic peut se prévaloir de ce présent Règlement Sportif et du Règlement Technique du Trophée et/ou organiser des manifestations ou des courses se référant à ces règlements. De même l'agrément des voitures n'a de valeur que pour les courses du Trophée FRenault Classic et ne peut pas être utilisé par d'autres organisateurs dont l'action serait alors parasitaire.

Les noms « F3Classic » « F. Renault Classic » ainsi que les logos associés sont des marques déposées à l'INPI.

Règlement Sportif 2018

Ce texte est écrit sous forme d'autorisation, par conséquent tout ce qui n'est pas écrit est interdit

1 - Organisation

1.1 – Organismes

1.1.1 - Le Trophée F.Renault Classic 2018 est organisé par l'association F3 Classic, association loi de 1901, 3 Place des Ecoles - 92100 – BOULOGNE, sous la tutelle de la Fédération Française du Sport Automobile.

Tous les points non prévus au présent règlement relèvent du Code Sportif International, des prescriptions générales de la FFSA, du Règlement Standard des Circuits « asphalte » ou figureront dans le règlement particulier de chaque épreuve.

1.1.2 - Le présent règlement a été enregistré par la FFSA sous le permis d'organisation n° C38 en date du 16/01/2018

1.1.3 - Le commissaire technique du Trophée pour la saison 2018 est M. **André Barolle** licence n°55043

1.2 – Calendrier

Le Trophée F. Renault Classic 2018 se déroulera sur les 7 épreuves suivantes :

30 Mars / 1 Avril	Paul Ricard Le Castellet – Historic Tour
4 / 6 Mai	Dijon – Historic Tour
25 / 27 Mai	Charade – Historic Tour -
15 / 17 Juin	Albi – Historic Tour
7 / 9 Septembre	Le Mans – Historic Tour
28 / 30 Septembre	Val de Vienne – Historic Tour
19 / 21 Octobre	Magny-Cours – Historic Tour

La FFSA et l'association F3Classic se réservent le droit de modifier ce calendrier.

L'Association F3Classic pourra (et elle seule) organiser des courses complémentaires « hors championnat » basées sur le présent Règlement Sportif et le Règlement Technique du Trophée en plus du calendrier ci-dessus.

2 – Assurances

Voir Article R 331.10 et A 331.32 du Code du Sport.

NB : Il est conseillé de consulter votre ASA pour les assurances incluses dans votre licence et votre assureur personnels pour des assurances complémentaires éventuelles.

3 - Concurrents et Pilotes

3.1 – Licences et conditions d'admission

3.1.1 - Le Trophée est accessible, uniquement sur invitation, aux pilotes titulaires d'une licence FFSA en cours de validité.

Les pilotes titulaires d'une licence délivrée par une ASN étrangère peuvent participer aux courses sous réserve qu'elles soient inscrites au calendrier en catégorie NPEA (Nationale à Participation Etrangère Autorisée).

3.1.2 - La FFSA ainsi que l'Association F3 Classic se réservent le droit d'examiner et de refuser toute candidature dans le but de préserver l'esprit du Trophée, sans avoir à justifier leur décision.

L'inscription n'est officielle qu'après avoir été confirmée par l'organisateur.

3.1.3 - L'inscription de chaque pilote au Trophée est impérative pour pouvoir participer aux courses du Trophée.

3.1.4 - Par le seul fait de s'inscrire au Trophée et/ou à l'une de ses épreuves, le pilote et le concurrent acceptent les termes du présent règlement et s'engagent à le respecter dans la forme comme dans l'esprit.

3.2 - Inscription au Trophée

3.2.1 - Tout **pilote** désirant participer au Trophée 2018 devra envoyer une demande d'inscription, avant le 10 février 2018.

Cette demande d'inscription devra être accompagnée du règlement du droit d'inscription, de 380 Euros.

3.2.2 - Lors de son inscription au Trophée, le concurrent doit se pré-engager aux épreuves auxquelles il souhaite participer (voir formulaire) .

3.2.3 - Les pilotes régulièrement inscrits avant le 10 Février 2018 auront le statut de « pilote prioritaire » pour les courses ayant fait l'objet d'un pré-engagement.

Ensuite, si le pilote ne s'engage pas définitivement à l'une des épreuves auxquelles il s'est pré-engagé ou s'il y est forfait, il perdra définitivement son statut de pilote prioritaire pour le reste de la saison.

3.2.4 - Toute nouvelle inscription au Trophée en cours d'année reste possible. Elle devra être reçue au moins 6 semaines avant la première épreuve que le concurrent souhaite disputer.

Le pilote inscrit dans ces conditions sera « pilote non-prioritaire ». Son inscription à chaque épreuve sera « conditionnée » à la capacité de la grille et ce sans qu'il soit besoin de le lui préciser.

3.2.5 - L'inscription au Trophée ne garantit pas la participation à l'intégralité des courses. Ces participations sont définies en fonction du nombre de pilotes autorisés à prendre le départ de chaque course.

3.2.6 – Pour découvrir le Trophée, un pilote pourra participer à une épreuve une fois dans la saison sans être inscrit au Trophée. Il devra alors acquitter un droit complémentaire de 150€. Les pilotes inscrits dans ces conditions ne marqueront aucun point au championnat et ne pourront s'engager que s'il reste des places disponibles sur la grille. Dès la deuxième participation, le solde de l'inscription annuelle au Trophée sera exigé.

Il n'y aura pas d'attribution rétroactive de points.

3.3 – Engagements aux épreuves

3.3.1 - Pour chaque épreuve l'organisateur fournira, sur simple demande, un formulaire d'engagement définitif à tout pilote inscrit au Trophée désirant participer à une épreuve. Ces formulaires sont aussi disponibles sur le site www.f3classic.com

3.3.2 - Tout pilote souhaitant participer à une épreuve adressera son formulaire d'engagement définitif à l'épreuve avant la date de clôture des inscriptions figurant sur ce dernier, accompagné du règlement des droits. L'engagement ne sera officiel qu'après avoir été confirmé.

3.3.3 - Les montants des droits d'engagement définitifs varieront selon l'épreuve et le nombre de courses. Ils seront précisés sur le formulaire d'engagement.

3.3.4 - Aucun remboursement ne sera effectué après la date de clôture des engagements indiquée sur le formulaire. Même en cas d'accord spécifique basé sur une raison de force majeure, une retenue minimum sera appliquée : 30% pour les demandes d'annulation reçues plus de 20 jours avant l'épreuve, 50% pour les demandes d'annulation reçues plus de 10 jours avant l'épreuve, 100% pour les demandes d'annulation reçues moins de 10 jours avant l'épreuve.

3.3.5 - Les « pilotes prioritaires » auront une priorité d'engagement aux épreuves déclarées lors de leur inscription au Trophée uniquement dans la mesure où leur engagement définitif aura été reçu avant la date limite de clôture indiquée sur le formulaire.

Les autres places éventuellement disponibles sur la grille seront attribuées aux « pilotes non-prioritaires » à partir de la date de clôture, selon l'ordre de réception des bulletins (voir formulaires d'engagements).

3.3.6 - Si malgré les dispositions ci-dessus, le nombre de pilotes prioritaires désirant s'inscrire reste supérieur au nombre de places disponibles, en dernier recours, l'ordre de sélection sera basé sur le classement du championnat en cours puis sur celui du championnat de l'année précédente.

3.3.7 - Des pilotes « invités » pourront être acceptés sur la grille à la seule discrétion de l'opérateur. Ils ne marqueront pas de points au classement du Trophée.

3.3.8 - Date de clôture : Des engagements peuvent être acceptés à la demande expresse du concurrent après la date dite de clôture s'il reste des places disponibles. Après cette date de clôture le tarif des engagements sera majoré de 150 euros.

3.3.9 - Si le format des courses d'un meeting est modifié, les droits d'engagements peuvent aussi changer. Le concurrent devra alors s'acquitter du nouveau montant. S'il refuse ce changement, il peut annuler sa participation en prévenant de son refus dans les 24 heures suivant la notification.

3.3.10 – Le Trophée étant une épreuve sur invitation, l'organisateur se réserve le droit de ne pas inviter un demandeur, même s'il a déjà participé à des épreuves, notamment en cas de comportement contraire à l'esprit du Trophée, sanction sportive ou disciplinaire, impayé, refus d'appliquer une décision de la FFSA ou de l'association F3Classic, ou qui aurait par ses propos ou ses actes porté préjudice à la FFSA ou à F3Classic, etc...

3.3.11 - Les pilotes étrangers devront produire une autorisation de leur ASN pour participer à des courses françaises.

3.4 – Diffusion des informations

Tous les documents, inscriptions et informations seront expédiés exclusivement par e-mail.

Il est donc obligatoire de disposer d'une adresse internet pour s'inscrire et participer au Trophée.

Les concurrents seront seuls responsables du bon fonctionnement de leur boîte e-mail.

4 – Véhicules et Equipements

4.1 - Véhicules admissibles :

(voir aussi le Règlement Technique)

4.1.1 – Catégories

Catégorie A / Formule Renault Classic :

Toutes les Formules Renault construites et ayant participé à des courses officielles avant le 31/12/1994 (dans toutes leurs versions Nationales, Europe, Turbo, Atmo, etc....)

Catégorie B / Formules Invitées :

Il s'agit de monoplaces de performances voisines de celles de la catégorie A (Exemple : Formule Ford 2000, Formule Super V, F3 1600, F3 1000, etc....)

Leur admission à titre isolé doit être demandée à l'organisateur selon la procédure indiquée au règlement technique.

Toutes les voitures seront invitées à la seule discrétion de l'organisateur du Trophée qui n'aura pas à motiver un éventuel refus.

Les organisateurs du Trophée peuvent refuser une voiture dans le but de préserver l'esprit du Trophée sans avoir à justifier leur décision.

4.1.2 – Conformité

Les voitures doivent être conformes à leur règlement technique d'origine.

Elles doivent également respecter en tous points le Règlement Technique particulier du Trophée ainsi que les règles de la FFSA et de la FIA.

En matière de sécurité les prescriptions des Annexes K et J au Code Sportif International en cours s'imposent.

4.1.3 – Vérifications et Contrôles

4.1.3.1. - La présentation de la voiture aux contrôles préliminaires sera considérée comme une déclaration implicite de conformité de la part du concurrent.

Tout concurrent s'engageant dans une épreuve, doit être en possession du passeport technique 3 volets FFSA de la voiture qu'il engage ou de son équivalent étranger. Il doit le présenter à l'occasion des vérifications administratives et techniques, sous peine de ne pas être autorisé à participer.

4.1.3.2. - Les commissaires techniques ou le Directeur de course peuvent, avec l'accord du Collège des Commissaires, vérifier la conformité d'une monoplace à tout moment d'une épreuve et exiger qu'elle soit démontée par le concurrent pour s'assurer que les conditions de conformité sont pleinement respectées.

4.1.3.3. - Le concurrent accepte par avance tous les contrôles de conformité aux règlements même s'ils entraînent pour lui des travaux et des frais à sa charge exclusive. Tout concurrent qui refuserait de se soumettre aux contrôles techniques sera exclu du meeting et du Trophée.

4.1.3.4. - Les frais de démontage et de remontage sont entièrement à la charge du concurrent.

Toutefois, si la conformité est constatée, et afin d'aider les concurrents, l'association F3Classic accordera une allocation de :

- remontage culasse : 250 euros tout compris

- remontage intégral du moteur complet : 500 euros tout compris

Si le contrôle impose le déplacement d'un commissaire au domicile du concurrent, les frais afférents seront à la charge du concurrent.

4.1.3.5. - Des scellés pourront être posés par le Commissaire technique à tout moment d'une épreuve. Ils devront dès lors rester intacts jusqu'à l'autorisation du Commissaire de les retirer. Ils pourront permettre, entre autre, au Commissaire de différer si besoin et à sa seule initiative, toute opération de contrôle.

L'absence des scellés posés par le Commissaire technique entrainera la disqualification du concurrent.

4.2 - Pneumatiques et Equipements

4.2.1 – Pneumatiques

Voir aussi le règlement technique qui définit les type de pneus imposés.

4.2.1.1 - Les **pneus « slicks »**, tels que définis pour chaque catégorie dans le règlement technique, sont limités en nombre

- Formules Renault Nationale de 1972 à 1975 inclus
Liberté totale du type et du nombre de pneus dans la mesure où ils se montent sur les jantes d'origine.
- Formules Renault Turbo de 1976 à 1988 inclus et Formules Renault Europe de 1975 à 1977 inclus,
3 sets complets au maximum pour la totalité des épreuves du Trophée de la saison 2017. En outre, chaque set de pneus devra être utilisé au moins durant **2 meetings** complets avant de pouvoir être remplacé.
- Formules Renault Atmo 1721 de 1989 à 1994 inclus
« **1 set** complet neuf pour 2 meetings au minimum. »
Il ne sera pas possible d'utiliser un nouveau set neuf si le précédent n'a pas disputé au moins 2 meetings secs.
- Formules invitées y compris Formule Ford 2000, Formules 3 1000 cm³, et Formules 3 1600 cm³
Liberté totale du type et du nombre de pneus dans la mesure où ils se montent sur les jantes d'origine.

Par **set** on entend 1 train AV + 1 train AR = 4 pneus)

Par **meeting** on entend essais qualificatifs officiels et courses. Les essais privés ne sont pas concernés

Les sets **2018** ayant disputé 2 meetings peuvent continuer à être utilisés toute la saison.

4.2.1.2 - Les **pneus «pluie »**, tels que définis pour chaque catégorie dans le Règlement Technique, ne sont pas limités en nombre.

4.2.1.3 – L'article 4.2.1.1 ci-dessus pourra être adapté, modifié, amendé par note diffusée aux concurrents afin d'adapter au mieux la limitation des pneus à l'esprit du Trophée.

(exemple : Réduction supplémentaire du nombre de sets de pneus si plusieurs courses ont été disputées en pneus pluie ou si les courses ont été plus courtes que prévu / etc...exemple : Augmentation du nombre de sets si des courses supplémentaires s'ajoutaient celles prévues au calendrier initial ou conditions de piste le justifiant, etc.,)

Ces dispositions deviendront de-facto règlementaires et devront être respectées.

Il sera précisé par notes si l'utilisation d'un nouveau set est ou non possible et dans quelles conditions.

4.2.1.4 - Une seule fois au cours de la saison, si un pneumatique « slick » se trouve sérieusement endommagé, il sera possible d'utiliser **un seul pneu « joker » (pas un set)** qui remplacera définitivement le pneu endommagé. Son utilisation devra être soumise au double agrément préalable de la Direction du Trophée et du Commissaire Technique FFSA.

Les plats consécutifs à des freinages roues bloquées ne seront pas retenus comme raison valable.

4.2.1.5 – Il est de la responsabilité du concurrent de déclarer les pneus qu'il utilise lors de chaque séance officielle. Le concurrent devra remettre au commissaire technique, au plus tard avant le briefing pilote de chaque meeting, une fiche déclarative comportant les numéros de série des pneus slicks qu'il utilise pour l'épreuve. Des fiches vierges sont disponibles auprès du commissaire. En cas de changement de pneu slick et quelle qu'en soit la raison, une nouvelle déclaration devra préalablement avoir été validée par le commissaire. En l'absence de déclaration valide un rapport de non-conformité pourra être transmis au collège.

4.2.1.6 – Tous les pneus marqués sur la fiche pneus depuis le début de la saison en cours, restent utilisables au gré du concurrent pendant toute la saison.

4.2.1.7 - Le changement de roue est interdit en pré-grille. Seule une décision du Directeur de course peut l'autoriser.

4.2.1.8 - Pénalités : Le non-respect de l'un des articles de ce chapitre 4.2.1 entrainera des sanctions décidées par le Collège en fonction des circonstances, pouvant aller jusqu'à l'exclusion de la course voire du meeting.

4.2.2 – Equipements

4.2.2.1 - Transpondeurs

Chaque véhicule doit être équipé d'un transpondeur TAG/Chronelec agréé FFSA permettant le chronométrage électronique. Le concurrent est responsable de son montage et de son bon fonctionnement.

.

4.2.2.2 - Numéro de course

Se référer à l'Article 4.3 "Règlement Standard des Circuits Asphaltes" et « Règlement Championnat de France Historique des Circuits »

5 – Présentation et Publicité

5.1 – Publicité sur les voitures :

Des surfaces seront réservées exclusivement aux partenaires du Trophée sans que le concurrent puisse s'y opposer. Le concurrent devra respecter le plan d'implantation fourni par l'organisateur.

Les publicités alcool et tabac sont totalement interdites par la loi française et doivent donc être neutralisées même s'il s'agit de la décoration d'origine de la voiture.

5.2 – Publicité sur les combinaisons des pilotes :

Deux surfaces seront réservées exclusivement aux partenaires du Trophée sans que le concurrent puisse s'y opposer.

5.3 – La surface verticale extérieure des dérives de l'aileron arrière est réservée à l'identification de la catégorie (R majuscule pour les F. Renault) et/ou toute publicité à l'initiative de l'organisateur du Trophée. Elle ne peut pas recevoir les N° de course qui doivent être apposés sur les flancs.

5.4 – Les concurrents veilleront au bon aspect général de leur voiture afin de donner une image valorisante du Trophée.

La restauration dans la livrée d'origine est très vivement encouragée.

5.5 – Droits d'exploitation : l'association F3Classic et les partenaires du Trophée se réservent le droit d'exploiter à des fins publicitaires les noms et résultats des concurrents et pilotes ainsi que toute photo, vidéo et image sans autorisation préalable et sans avoir à payer de droits ou honoraires à quiconque.

6 – Sites et Infrastructures

Se référer au Règlement standard des circuits asphalte de la FFSA

7 – Déroulement des épreuves

7.1 - Organisation

Les courses sont organisées par des ASA dans le cadre des règlements de la fédération concernée (FFSA en France) et sous leur autorité et leur responsabilité.

7.2 – Participation

Dans le cas où le nombre d'inscrits serait supérieur à la capacité d'un circuit, les engagements seront retenus selon les dispositions décrites dans l'article 3 du présent règlement.

7.3 – Courses

Le format standard des courses du Trophée est : 1 séance d'essais qualificatifs de 25mn + 2 courses de 25 mn.

Le tarif d'engagement aux meetings 2018 pour le format standard ci-dessus sera de : 570€ pour les circuits standards, 630€ pour Le Castellet, 710€ pour Le Mans.

Néanmoins le format des courses, la durée et le tarif d'engagement peuvent varier selon les épreuves. Ils seront alors indiqués aux concurrents par note interne et sur le formulaire d'engagement.

Selon le nombre de concurrents, le Trophée pourra partager la grille d'un autre Trophée.

Dans le cas d'un meeting à deux courses, la grille de départ de la deuxième course pourra, selon les épreuves, être déterminée soit par les temps des essais, soit par le classement de la première course.

8 – Pénalités, Réclamations et Appels

Consulter le Règlement Standard des circuits asphalte FFSA 2018

8.1 - Toute infraction au présent Règlement Sportif du Trophée F. Renault Classic, au Règlement Technique du Trophée F. Renault Classic, au Règlement Particulier de l'épreuve concernée, au Règlement Standard des circuits asphalte de la FFSA, à la Réglementation Générale de la FFSA, au Code Sportif International de la FIA, sera soumise au jugement du Collège des Commissaires Sportifs.

8-2 - Aucun comportement agressif, anti-sportif ou dangereux ne sera toléré.

Un pilote dont le comportement sera jugé agressif, anti-sportif ou dangereux pourra être exclu de l'épreuve et/ou des épreuves suivantes par les Commissaires Sportifs, sans remboursement des droits d'inscription.

Tout contact entre deux véhicules sur la piste, que ce soit aux essais ou en course, pourra faire l'objet d'une enquête de la Direction de Course, laquelle pourra, à sa discrétion, demander ou non une sanction à l'encontre du pilote jugé fautif, au Collège des Commissaires Sportifs.

Un pilote impliqué dans un accident ne pourra quitter le circuit (sauf impératif d'urgence médicale dûment certifié par le médecin du meeting) qu'après avoir rendu compte des circonstances de celui-ci au directeur de course.

Nonobstant ces décisions sportives, les sanctions prévues à l'article 8-3 ci-dessous peuvent aussi être appliquées

8.3 - Réclamations – Appel

En matière sportive relative aux épreuves FFSA, Le concurrent dispose d'un droit d'appel des sanctions et d'un droit de réclamation – Consulter les prescriptions générales de la FFSA.

8.4 - Sanctions disciplinaires :

Nonobstant la décision du collège des commissaires ou celle de la commission de discipline de la FFSA si elle était amenée à se prononcer, des sanctions internes au Trophée pourront être prises notamment et sans que cette liste soit limitative, pour

provocations ou menaces de toutes natures, verbales ou autres, comportement antisportif ou non conforme à l'esprit du Trophée, manquement à l'éthique sportive, nuisance aux intérêts du Trophée, tricherie, non-conformité, etc...

Le Trophée étant une épreuve sur invitation, F3Classic peut ne pas renouveler une invitation précédemment accordée sans avoir à motiver sa décision.

Les sanctions internes seront décidées par le Conseil de l'association F3Classic et pourront aller jusqu'à l'exclusion immédiate et définitive du Trophée.

8.5 - Au cas où une monoplace serait en dessous du poids réglementaire son conducteur serait immédiatement pénalisé par les mesures suivantes :

A l'issue des essais : annulation des temps des essais et départ de la course en dernière position uniquement si la remise en conformité a été réalisée et contrôlée.

A l'issue de la course : si le poids contrôlé est inférieur de moins de 4 kg au poids réglementaire, pénalité de 40 secondes pour la course. Si le poids contrôlé est inférieur de plus de 4 kg au poids réglementaire, déclassement de la course.

8.6 - Carburant

Des prélèvements pourront être réalisés à tout moment d'une épreuve pour analyse.

En cas de non-conformité, le concurrent sera exclu de la course. Nonobstant cette pénalité, des mesures complémentaires peuvent être prises – voir article 8 du Règlement Sportif.

9 – Classements

9.1 - Les courses retenues pour le classement et donnant lieu à attribution de points sont celles du calendrier. Néanmoins ce calendrier pourra être modifié. Dans ce cas les concurrents seront avertis par note.

9.2 - Un classement est établi pour les pilotes des F. Renault Turbo

Un classement est établi pour les pilotes des F. Renault Atmo

Un classement général FRenault Classic est établi à partir des deux classements précédents en reprenant le nombre de points cumulés par chaque pilote.

9.3 - Attribution de points

Chaque course donnera lieu à attribution de points par catégorie selon le barème suivant :

1 ^{er}	70 points	8 ^{ème}	36 points
2 ^{ème}	60 points	9 ^{ème}	33 points
3 ^{ème}	55 points	10 ^{ème}	30 points
4 ^{ème}	50 points	11 ^{ème}	27 points
5 ^{ème}	46 points	12 ^{ème}	25 points
6 ^{ème}	42 points	13 ^{ème}	24 points
7 ^{ème}	39 points		
place			etc....ensuite 1 point de moins à chaque

Un pilote n'ayant pas parcouru 60% de la distance du vainqueur en Formule Renault ne pourra prétendre à l'attribution des points ci-dessus. Il lui sera attribué 1 point de participation s'il a pris part aux essais ou au départ de la course 1 et 1 autre point s'il a pris le départ de la course 2.

Points bonus : S'ajouteront 2 points pour la pole position et de 2 points pour le meilleur tour en course.

Dans le cas des meetings à deux courses, la pole position ne donnera lieu qu'à une seule attribution de points.

Ces points seront ajoutés au résultat de la première course.

Dans le cas où une course serait écourtée de la moitié ou plus du nombre de tours ou de la moitié ou plus de la durée prévue, en application des règles FFSA, 50% seulement des points seront attribués.

9.4 – Classement général final

Si moins de 6 courses sont organisées, tous les résultats seront retenus,

De 6 à 10 courses organisées, les résultats de toutes les courses possibles moins 1 seront retenus.

Si plus de 10 courses sont organisées, les résultats de toutes les courses possibles moins 2 seront retenus.

Si plusieurs pilotes parmi les 3 premiers totalisent le même nombre de points, ils seront départagés en tenant compte du nombre de 1^{ères} places puis de 2^{èmes} places etc..... Les autres pilotes ex-aequo ne seront pas départagés.

Différents classements internes au Trophée pourront être établis : Classement français, Classement partiel ne regroupant que certaines épreuves, etc..

9.5 – Championnat de France Historique des Circuits

Le Championnat de France Historique des Circuits FFSA classera ensemble tous les pilotes de tous les Trophées participants aux épreuves du Championnat de France selon un règlement qui lui est propre.

Les pilotes inscrits au Trophée F. Renault Classic détenteurs d'une licence FFSA seront inscrits au Championnat de France Historique des Circuits sans droits supplémentaires. S'ils désirent ne pas y être inscrits, ils devront formuler leur refus officiellement lors de leur inscription au Trophée.

Les pilotes marqueront automatiquement des points pour le classement « Monoplaces et Sports Prototypes » du Championnat de France Historique. Les points seront attribués selon l'ordre du scratch (voir le barème et le règlement de ce Championnat - disponible sur www.historictour.fr).

10 – Prix -

Aucun prix ne sera distribué à l'issue des courses ou du championnat.

11 – Responsabilités -

Le Trophée résulte du désir d'un groupe de pilotes d'établir un classement annuel à partir des résultats qu'ils obtiennent dans les courses auxquelles ils participent. Pour cela ils se sont réunis dans une association dénommée « F3 Classic » qui a la charge d'organiser ce Trophée annuel.

Le concurrent et/ou le pilote agit de son propre chef, librement et sous son unique responsabilité.

L'association « F3 Classic » n'est pas un organisateur de courses. Celles-ci sont organisées par des organismes relevant de la FFSA, sous leur propre responsabilité. Aussi, aucune responsabilité de l'association ou des personnes morales ou physiques assurant le fonctionnement du Trophée ne pourrait être recherchée pour d'éventuels incidents ou accidents lors de ces courses.

SECTION 2 / Formules Invitées

- 1- Des monoplaces n'appartenant pas à la catégorie ci-dessus et notamment les F3 1600cm3 peuvent éventuellement participer au Trophée si elles correspondent à son esprit. Elles doivent alors faire l'objet d'une admission à titre isolé.
- 2- Elles doivent respecter toutes les règles de 1 à 9 ci-dessus
- 3- Le concurrent déposant une demande d'admission à titre isolé doit pouvoir prouver l'origine de la voiture, sa date de fabrication, sa participation effective à des compétitions à l'époque, fournir copie des règlements de l'époque qui lui étaient applicables ainsi que tous documents, notamment techniques, qui pourraient être jugés nécessaires par les examinateurs. Il doit aussi être capable de présenter la voiture au commissaire chargé de l'agrément. Si cet examen nécessite un déplacement il devra prendre en charge les frais y afférent.
- 4- L'admission sera matérialisée par un document à partir duquel se feront les vérifications ultérieures de conformité et le concurrent s'engagera à ne pas modifier les caractéristiques définies dans ce document.
- 5- En cas de refus d'admission, les examinateurs n'auront pas à justifier leur décision et ne seront redevables de rien à l'égard du demandeur.
- 6- L'éligibilité au Trophée ne sera pas acquise pour la saison mais course par course uniquement.
- 7- Roues et Pneus : leurs types, marques et dimensions seront définis lors de l'admission du véhicule et inscrits sur la fiche d'admission et à ce titre deviendront obligatoires.

7 - Les Formule Ford 2000, F3 1600cm³ et les F3 1000 cm³ sont acceptées dans leur configuration d'origine,
Elles doivent néanmoins être admises à titre isolé comme les voitures « Invités ».

F3 1600 : Poids 440 kg sans le pilote à bord, avec les pleins mais sans carburant. Bride de restriction d'air : 21,5 mm
Roues et pneus idem F3 2 litres. Toutes autres dispositions semblables à celles des F3 2000.

F3 1000 : Poids 420 kg avec les pleins mais sans carburant. Bride d'étranglement du carburateur : 36 mm sur 3mm d'épaisseur.
Pneus Avon sculpture CR65. Toutes autres dispositions semblables à celles des F3 2000.

Règlement Technique 2018

Préambule :

- Une voiture qui semblerait présenter des risques pourra être exclue par simple décision du ou des commissaires de l'épreuve.
- Des modifications réglementaires effectuées pour raison de sécurité peuvent entrer en vigueur sans préavis.
- Tout ce qui n'est pas autorisé dans ce règlement est interdit.

SECTION 1 / Formules Renault

1-1 - Véhicules admissibles

1.1.1 - Les Formules Renault sont acceptées dans les différentes versions :

- « Nationale » de 1972 à 1975 inclus,
- « Turbo » de 1976 à 1988 inclus,
- « Europe » de 1975 à 1977, inclus,
- « Atmo 1721 » de 1989 à 1994 inclus,
strictement conformes à leurs réglementations d'origine.

1.1.2.- Des monoplaces n'appartenant pas aux catégories ci-dessus et notamment les F3 1600cm³ ou 2000cm³ peuvent éventuellement participer au Trophée si elles correspondent à son esprit. Elles doivent alors faire l'objet d'une admission à titre isolé.
Voir Section 2

1.2 - Règlements applicables

1.2.1- Les voitures doivent être conformes à leur règlement d'origine sauf précision contraire inscrite au présent règlement technique Section1 ainsi qu'au règlement sportif du Trophée F. Renault Classic.

Le règlement de référence retenu pour la F. Renault Turbo est celui de **1988** y compris son annexe essentielle « Caractéristiques, Réglages, Outillages » qui a valeur réglementaire (une copie peut vous être remise sur demande)

Le règlement de référence retenu pour la F. Renault Atmo 1721 est celui de **1994** y compris son annexe essentielle « Caractéristiques, Réglages, Outillages » qui a valeur réglementaire (une copie peut vous être remise sur demande)

Tous les points non prévus au présent règlement relèvent des prescriptions générales de la FFSA et de la FIA.

1.2.2 - Le concurrent doit pouvoir démontrer qu'une voiture du même type que celle qu'il utilise, a bien participé à des compétitions avant le 31/12/1981 pour les F Renault Nationales, avant le 31/12/1977 pour les FR Europe, avant le 31/12/1988 pour les F. Renault Turbo et avant le 31/12/1994 pour les FR Atmo 1721, dans la même configuration avec le même type de moteur.

2 – Modifications et adjonctions autorisée ou obligatoires -

2.1 - Les voitures ayant fait l'objet de transformations à l'époque et ayant disputé des courses officielles dans cette configuration modifiée peuvent participer au Trophée si elles remplissent les conditions suivantes :

- Le constructeur du châssis originel homologué par la FIA ou la FFSA doit être identifié,
- L'ensemble structurel ainsi que tout autre élément ne doivent pas avoir été modifié postérieurement à la période acceptée dans le Trophée.
- La marque retenue sera celle portée par la voiture à l'époque.

D'une manière générale, les techniques et les matériaux utilisés doivent correspondre à ceux qui existaient en période.

2.2 - Les voitures doivent être agréées par les organisateurs du Trophée. Ils peuvent refuser l'agrément dans le but de préserver l'esprit du Trophée sans avoir à justifier leur décision.

3 – Poids minimum -

3.1 - Poids des voitures : Sans le pilote ni son équipement, avec les pleins mais sans le carburant, il ne doit pas être inférieur à :

- 450 kg pour toutes les Formules Renault Nationales avant 1982
- 465 kg pour les Formules Renault Europe
- 460 kg pour toutes les Formules Renault Turbo
- 455 kg pour toutes les Formules Renault Atmo 1721 (1989 – 1994)

La non-conformité à cet article entrainera les pénalités prévues à la Section 1 / article 4.4

3.2- Du lest peut être utilisé à condition qu'il soit fixé dans l'habitacle, au plancher, de telle façon que des outils soient nécessaires pour le retirer. Les concurrents doivent prévoir le percement des boulons de fixation pour permettre la pose des sceaux si les commissaires le jugent nécessaire..

Si la monoplace comporte un lest, il doit faire l'objet d'une déclaration (poids et emplacement) de la part du concurrent au commissaire technique.

4 – Moteur -

4-1 - Moteur

4.1.1 - Pour les FR Turbo :

Rappel : l'allègement des bielles et pistons est interdit.

Le calibre du gicleur reste libre pour toutes les générations de FR Turbo.

Le seul turbo autorisé est le GARRETT T3 équipant d'origine la R18 ou la Fuego Turbo (moteur 807 ou A5L n°FIA 5831)

Références Renault: 77 00 709 267 – 77 01 351 075.

Référence Garrett: 465 544-3

Allumage commandé exclusivement par un boîtier Renix RE 023 ou RE 223 non modifié.

Le diamètre intérieur du trou de décharge dans la fonderie du carter de turbine doit être de 18 mm au minimum ou supérieur.

L'utilisation de pistons de remplacement forgés est autorisée à condition qu'ils correspondent à la spécification d'origine (forme, poids, ..) et qu'ils ne modifient pas le rapport volumétrique.

Les seuls actuateurs de waste-gate autorisés sont celui d'origine ou le modèle adaptable REF: 430099-49FR disponible auprès de Turbofrance (contacter l'opérateur)

Echangeur de température

La liste de échangeurs autorisés est complétée par le modèle référence Renault 8200047162. Cet échangeur, reste difficile à trouver chez Renault mais on peut le trouver chez des équipementiers comme par exemple Valeo sous la réf. 817490,

Vues les difficultés croissantes pour trouver un échangeur référencé, il est aussi permis de monter un échangeur dont les boîtes sont fabriquées en aluminium. Il devra être la copie conforme d'un échangeur référencé dans le règlement des Formule Renault Turbo de 1988. Toutes les dimensions doivent respecter celles de l'échangeur copié.

Pour des raisons d'esthétique, les boîtes doivent être peintes en noir.

4.1.2 - Pour les FR Atmo 1721 :

Seul l'allumage d'origine sans modification est autorisé. Limiteur à 7100 t/mn maximum.

L'utilisation de pistons de remplacement forgés est autorisée à condition qu'ils correspondent à la spécification d'origine (forme, poids, ..) et qu'ils ne modifient pas le rapport volumétrique.

La côte réparation + 0,25 est autorisée. L'utilisation de pistons d'une côte réparation supérieure à +0,25 est interdite.

Le chemisage des cylindres est autorisé.

4-2 - Contrôle moteur

4.2.1 - Contrôle Turbo

Le début d'ouverture du clapet de décharge sera contrôlé à l'aide de la touche d'une montre-comparateur placée sur le levier et non sur la tige de commande.

Valeur de la pression maxi d'ouverture : 630 millibars (+ 30 millibars de tolérance. A 660mb max, le déplacement mini du levier doit être de 0,4 mm.

A la pression de 820 millibars (+ 30 millibars de tolérance) la tige de commande du clapet doit avancer au minimum de 5mm.

La durit de commande d'actuateur de waste-gate doit être transparente, avoir un diamètre intérieur de 6,3 mm et une longueur maximum de 1200 mm.

Voir schéma en Annexe 1

4.2.2 - Pénalités

La non-conformité du moteur et/ou des valeurs ci-dessus entrainera les pénalités suivantes :

A l'issue des essais : annulation des temps des essais et départ de la course en dernière position uniquement si la remise en conformité a été réalisée et contrôlée.

A l'issue de la course : aucune tolérance, déclassement de la voiture pour la course.

Nonobstant ces pénalités des mesures complémentaires peuvent être prises – voir article 8 du Règlement Sportif.

4.3 - Plombage du moteur

Le plombage du moteur doit pouvoir être exécuté dans le cadre des contrôles techniques.

A cet effet les vis doivent être percées pour permettre la pose de scellés dans le but d'empêcher la dépose de la culasse (vis du cache arbre à cames ou cache culbuteurs) du Turbo de son actuateur et du carter inférieur de moteur. Le concurrent est responsable des scellés posés sur son moteur.

5 – Transmission -

5.1 - Boite à vitesse :

Les différentes boites et les différents rapports utilisés en période sont autorisés, aussi bien pour les FR Turbo que pour les FR Atmo 1721. Le panachage est autorisé.

Boites : NG3 001-NG3 011-NG3 043-NG3 077

Rapports autorisés :

1^{ère} : 11/42 - 11/45

2^{ème} : 17/37

3^{ème} : 22/31

4^{ème} : 33/34 - 34/33

5^{ème} : 36/31 - 37/29

MA : 12/37 - 11/39

couple 9/34

5.2 - Le différentiel autobloquant n'est pas autorisé.

5.3 - Toute voiture doit avoir un rapport de marche AR en état de fonctionnement. Celui-ci doit pouvoir être engagé par le pilote assis à son volant lorsque la voiture prend le départ d'une épreuve

6 – Suspension -

Les éléments de suspension doivent être conformes à l'origine.

Les amortisseurs doivent respecter le type de fonctionnement et l'aspect des amortisseurs de l'époque.

Les amortisseurs à réservoir séparé ou/et à système de contrôle externe ne sont pas autorisés

Les amortisseurs réglables sur plus de 2 voies sont interdits.

Interdiction de chromer les éléments de suspension en acier d'une résistance à la rupture de plus de 45 tonnes/pouces carré (725 N/mm²).

7 – Roues et pneumatiques -

7.1 - Jantes de 13" de diamètre.

Pour les roues à écrou central, une épingle de sécurité de couleur rouge ou orange est obligatoire. Les valves des pneus doivent être équipées de bouchons à tout moment des épreuves.

Note: Rappel aux concurrents : les alliages d'aluminium et de magnésium peuvent avoir tendance à s'abîmer en vieillissant. Pour votre sécurité contrôler vos roues.

7.2 - **Pour la Formule Renault Nationale**, jantes largeurs: 6" ou 7" à l'avant comme à l'arrière de 1972 à 1975

Le type et le nombre de pneus sont libres mais doivent se monter sur les jantes d'origine. Les pneus Avon sont vivement conseillés.

7.3 - **Pour la Formule Renault Turbo** : Jantes largeurs: 6" ou 7" à l'avant et 9" à l'arrière
Les voitures doivent être équipées de pneus AVON

Pour les pneus slicks :

AVON gomme A46, de dimensions 6,5/21/13 à l'avant et 8,2/22/13 à l'arrière.

Ces pneus portent sur leurs flancs les références gravées **8814 pour l' AV et 8815 pour l' AR**.

Pour les pneus pluie :

AVON gomme A 27 de dimensions 6,5/21/13 à l'avant et 8,2/22/13 à l'arrière.

Ces pneus portent sur leurs flancs les références gravées **8829 pour l' AV et 8831 pour l' AR**.

Le dessin des sculptures doit être du type « Classique » à pavés rectangulaires.

7.4 - **Pour la Formule Renault Atmo 1721** : Jantes largeurs: largeurs: 6" ou 7" à l'avant et 9" à l'arrière

Les voitures doivent être équipées de pneus Avon

Pour les pneus slicks :

Avant : AVON radial 175/530/R13 gomme A514 – Code gravé : A14601

Arrière : AVON radial 195/530/R13 gomme A514 - Code gravé : A 14994S

Pour les pneus pluie :

Avant : AVON radial 175/530/R13 - Code gravé : A14315

Arrière : AVON radial 195/530/R13 - Code gravé : A 15061S

7.5 - **Pour la Formule Renault Europe**, largeur au choix: 8" à l'avant et 10" à l'arrière comme les F3 ou 7" à l'avant et 9" à l'arrière comme les F. Renault Turbo, avec les pneus AVON correspondants à ces catégories et décrits ci-dessus.

7.6 - Les codes de production, et le marquage gravé de la qualité de gomme et le marquage appliqué par l'organisateur du Trophée doivent rester apparents et lisibles.

7.7 - **Pénalités** : Le non respect de l'un des articles 10. Pourra entraîner des pénalités. (voir article 4.2.1.7 du Règlement Sportif)

NB : Le nombre de pneus utilisables par saison est limité. Consulter le règlement sportif.

8 – Système de freinage -

Conforme au règlement ainsi qu'à la technologie de l'époque.

Toute voiture doit comporter un système de freinage ayant au moins deux circuits séparés et commandés par la même pédale. Ce système doit être conçu de telle manière qu'en cas de fuite ou de défaillance d'un des circuits, l'action de la pédale continue à s'exercer sur au moins deux roues.

Il est interdit de repercer les disques de frein.

9 – Carrosserie -

9.1 - Garde au sol :

Pour toutes les F. Renault sauf pour les FR Atmo 1721 à partir de 1989 : Une garde au sol minimum de 40mm, sous toutes parties de la voiture, doit pouvoir être contrôlée à tout moment, pilote assis à bord de la voiture.

Pour les F. Renault Atmo 1721 à partir de 1989 : aucune valeur de garde au sol n'est imposée.

Pénalités : Le non respect de cet article entraînera des pénalités.

9.2 - Le dessous de la voiture doit être plat conformément au règlement F. Renault de référence.

9-3 - Ailerons et dispositifs aérodynamiques des FR Atmo 1721 (1989-1994)

Pour les voitures construites de 1992 à 1994 inclus les ailerons doivent respecter les dimensions suivantes :

Avant : largeur maxi : 130cm

Arrière : largeur maxi : 90cm – hauteur maxi : 90cm - déport maxi : 60cm

Pour les voitures construites de 1989 à 1991 inclus les ailerons doivent respecter les dimensions suivantes, au choix :

Soit la configuration d'origine de période :

Avant : largeur maxi : 135cm

Arrière : largeur maxi : 95cm – hauteur maxi : 90cm - déport maxi : 80cm

Soit la configuration 1992/1994 :

Avant : largeur maxi : 130cm

Arrière : largeur maxi : 90cm – hauteur maxi : 90cm - déport maxi : 60cm

Le panachage de dimensions des deux périodes n'est pas autorisé.

Voir les plans silhouette des règlements d'époque.

10 – Intérieur du véhicule -

10.1 - **Cloison pare-feu** : la monoplace doit posséder une cloison de protection fixe, non inflammable, entre l'habitacle et le compartiment moteur capable d'empêcher le passage de liquide ou de flammes. L'utilisation de magnésium pour cette cloison est interdite.

10.2 - **Appui-tête** : un appui-tête capable de supporter une masse de 17kg soumise à une décélération de 5G doit obligatoirement être installé. Il doit avoir une dimension mini de 10x10cm. Il est recommandé qu'il soit situé à un maximum de 5cm du casque du conducteur lorsque celui-ci est normalement assis.

11 – Accessoires additionnels -

Silencieux

Les voitures doivent être équipées d'un silencieux d'échappement. Le système et les collecteurs sont libres.

Le respect des normes de bruit FFSA est obligatoire. La mesure sera faite conformément au Règlement du Championnat de France Historique des Circuits.

En 2018 des contrôles plus stricts et plus fréquents seront réalisés. En cas de dépassement, des sanctions pouvant aller jusqu'à l'exclusion du meeting pourront être prises. Bien sûr aucun remboursement d'engagement ne sera accordé aux pilotes sanctionnés.

12 – Système électrique -

12.1 - **Coupe-circuit** : il doit couper tous les circuits électriques, batterie, démarreur, feu arrière, etc. Il doit également arrêter le moteur. Ce coupe-circuit doit être d'un modèle anti-déflagrant et doit pouvoir être manœuvré de l'intérieur par le pilote normalement installé et à l'extérieur de la voiture, par le commissaire de piste par une commande située

au pied de l'arceau, signalée par un éclair rouge dans un triangle équilatéral bleu de 12 cm de côté. Indications "ON" - "OFF" clairement inscrites.

12.2 - Les batteries au lithium sont interdites.

12.3 - **Démarrateur** obligatoire avec source d'énergie à bord et pouvant être actionné par le pilote assis à son volant.

La mise en marche du moteur peut s'effectuer tant sur la grille de départ que dans les stands avec l'appoint d'une source d'énergie électrique extérieure, connectée provisoirement à la voiture.

12.4 – **Système d'éclairage** -

Feu de signalisation : le feu rouge arrière doit être obligatoirement à diodes multiples (de type Tarsys par exemple). Surface minimum de 20 cm². Installé à moins de 10 cm de l'axe central de la monoplace. Le feu doit être d'un modèle agréé FIA .

Il est autorisé de monter plusieurs feux.

14 – Circuit de carburant – Carburant - Lubrifiants

14.1 - **Réservoir** :

Selon les prescriptions de l'annexe K, pour toutes les voitures de Période F à J (c'est-à-dire jusqu'à **1990**), le réservoir de carburant est libre mais doit être rempli de mousse de sécurité répondant aux normes des Spécifications Militaires Américaines MIL-B-83054 ou du «D-Stop» anti-explosion.

Si la voiture est équipée d'un réservoir de sécurité, celui-ci doit être conformes aux exigences de l'Article 253.14 de l'Annexe J en cours (Réservoirs de Carburant de Sécurité Approuvés par la FIA). Certificat de 5 ans maximum.

La ventilation du réservoir doit être munie d'un clapet permettant la libre circulation des vapeurs et de l'air mais pas du carburant en cas de retournement de la monoplace. Cette mise à l'air libre doit déboucher 25cm en arrière de la cloison pare-feu.

14.2 - **Carburant**

Seul le carburant acheté aux pompes des stations-service est autorisé. Il doit respecter l'article 252 – 9 de l'annexe J de la FIA. Aucun additif ou mélange n'est autorisé.

14.3 - **Lubrifiants**

14.3.1 - Tous les réservoirs d'huile placés à l'extérieur de la structure principale de la voiture doivent être entourés d'une structure déformable de 10 mm d'épaisseur. Aucune partie de la voiture contenant de l'huile ne peut se trouver en arrière de la boîte de vitesses ou du carter de différentiel sur une voiture à roues motrices AR.

14.3.2 - Toutes les canalisations d'huile extérieures au cockpit à l'exception de celles installées en permanence sur le moteur, doivent pouvoir résister à une température de 230° C et à une pression de 70 bars pour les canalisations travaillant en pression, 7 bars pour celles en dépression.

14.3.3 - Récupérateur d'huile : sur toute voiture dont le système de lubrification prévoit une mise à l'air libre, (moteur et boîte de vitesses) celles-ci doivent déboucher dans un récupérateur d'une capacité d'au moins 2 litres. Le récipient doit être en plastique translucide ou comporter un niveau apparent.

15 – Sécurité

Sécurité (Arceau, Harnais de sécurité, Extincteurs) : Se référer au tableau de la FFSA : Equipements de Sécurité Circuit VHC 2018.

<http://www.ffsa.org/Pages/SecuriteReglementationHomologation/ReglementationSportive/VehiculesHistoriques.aspx?TermId=1fc77f6b-29f3-4839-97f6-b7c833cd5811>

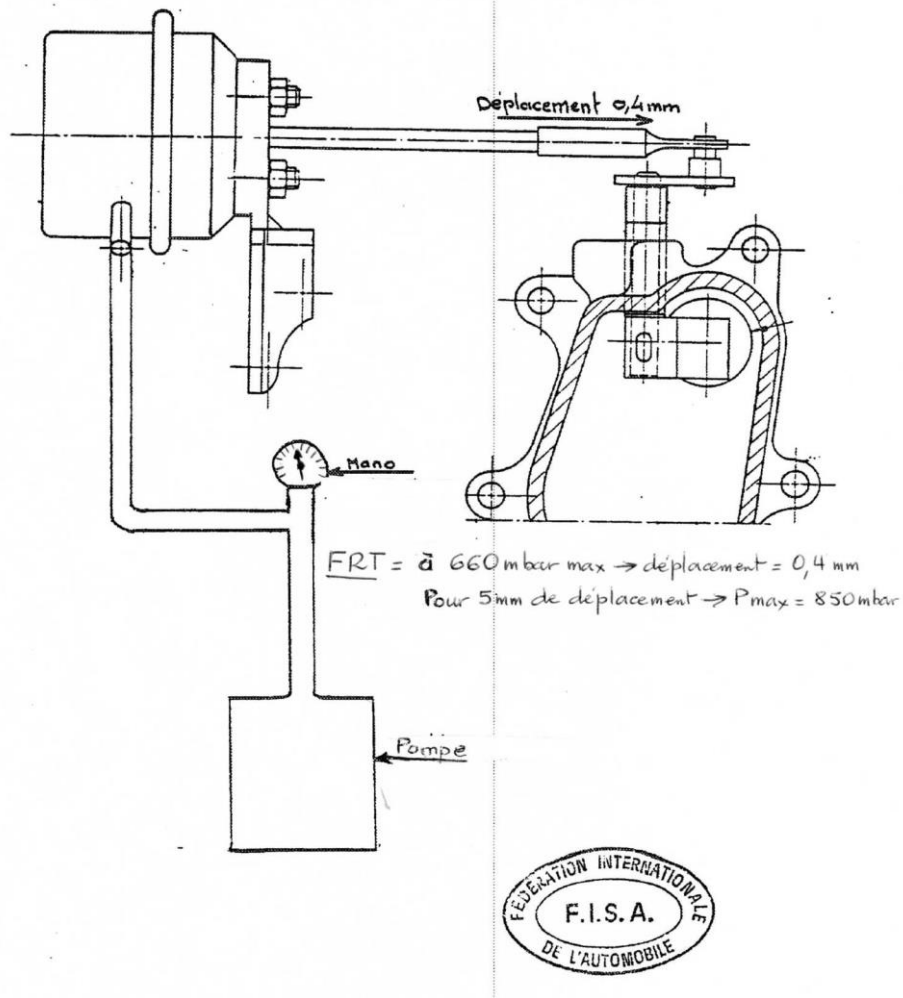
15.1 - **Rétroviseurs** : toutes les voitures doivent en disposer sur les 2 côtés.

15.2– **Equipement de sécurité du pilote** : Se référer au tableau de la FFSA : Equipements de Sécurité Circuit VHC 2018.

<http://www.ffsa.org/Pages/SecuriteReglementationHomologation/ReglementationSportive/VehiculesHistoriques.aspx?TermId=1fc77f6b-29f3-4839-97f6-b7c833cd5811>

Annexe 1 au Règlement Technique du Trophée FRenault Classic

Réglage de la soupape de décharge des F Renault Turbo



Trophée F. Renault Classic
Echelle des pénalités qui figurent au Règlement 2018

non-conformité	niveau	pénalité	art de réf du Règl Technique	art de réf du Règl Sportif	
FRenault					
Essence		exclusion de la course	Art 14.2		
Poids	à l'issue des essais	départ pour la course en dernière position	Art 3		
	à l'issue de la course	manque - de 4kg			pénalité de 40 secondes
		manque + de 4kg			déclassement
Décharge du Turbo	à l'issue des essais	départ pour la course en dernière position	Art 4-2		
	à l'issue de la course	déclassement			
Pneus non autorisés, non marqués.		Pénalité voir déclassement	Art 7	Art 4-2	
Garde au sol <i>nb : FR Atmo 1721 non concernées</i>	à l'issue des essais	départ pour la course en dernière position	Art 9		
	à l'issue de la course	Hauteur mesurée entre 35 et 40mm			pénalité de 40 secondes
		Hauteur mesurée inférieure à 35 mm			déclassement
Absence de scellés		déclassement		Art 1-3	