



Saison 2021

Règlement sportif et technique

+33(0)6 89 09 54 04 - Courriel : contact@maxi1300series.fr

www.maxi1300series.fr

REGLEMENT SPORTIF 2021

Préambule

Le nom **MAXI 1300 SERIES** et le logo associé sont des marques déposées à l'INPI.

Il est demandé à tous les pilotes désireux de participer avec leur voiture homologuée **MAXI 1300 SERIES** à toute épreuve ou manifestation FFSA autre que celles prévues au calendrier officiel du trophée de bien vouloir en avvertir les responsables des **MAXI 1300 SERIES**.

Tout problème non explicité dans le présent règlement relèvera de la réglementation générale FFSA et plus particulièrement de la discipline des circuits asphalte.

Pour tout problème sportif les conducteurs et concurrents relèveront des procédures fédérales en vigueur.

Article 1 - Organisation

1-1 Le trophée **MAXI 1300 SERIES**, a pour objet de permettre aux voitures dont la cylindrée ne dépasse pas 1300 Cm³ et dont la production est antérieure au 31/12/1976, de participer à des courses et manifestations sportives dans un cadre officiel F.F.S.A. ou d'une autre ASN. Le plateau **MAXI 1300 SERIES** est inscrit au Championnat de France Historique des Circuits – saison **2021**.

Le présent règlement a été enregistré par la F.F.S.A. sous le permis d'organisation N° **C56-2021 en date du 09 février 2021**

1-2 **Calendrier**. Les épreuves des **MAXI 1300 SERIES** pour la saison **2021** se dérouleront selon le calendrier suivant :

ALBI 	<i>09, 10, 11 avril</i>
DIJON 	<i>07, 08, 09 mai</i>
BRANDS HATCH <i>HSCC/HVM Racing</i>	<i>09, 10, 11 juillet</i>
VAL DE VIENNE 	<i>03, 04, 05 septembre</i>
CHARADE 	<i>24, 25, 26 septembre</i>
LEDENON 	<i>22, 23, 24 octobre</i>

La FFSA et le trophée **MAXI 1300 SERIES** se réservent le droit de modifier ce calendrier.

1-3 Contrôles

- **Administratifs** : Les vérifications administratives seront effectuées par l'organisateur de l'épreuve ou les responsables du trophée.
- **Sécurité** : Les contrôles de sécurité seront effectués par un commissaire technique FFSA. Le concurrent devra présenter le passeport technique FFSA de sa voiture. (Obligatoire pour les licenciés FFSA), ou de son équivalent étranger ou un PTH/PTHN.
- **Technique** : Chaque concurrent possédera un PTH (National ou International) ou le dossier technique interne **MAXI 1300 SERIES** présentant les caractéristiques de sa voiture. Il devra renvoyer ce dossier dûment complété, signé et certifié sur l'honneur

au responsable du Trophée, 15 jours avant la date de clôture des inscriptions de la première épreuve dans laquelle il compte s'engager.

Le commissaire technique des **MAXI 1300 SERIES** pour la saison 2021 est monsieur Christian Alloin - licence N° 13706 ASA : 1310

A chaque épreuve, le commissaire technique FFSA pourra annoter les modifications qu'il jugera nécessaire d'apporter à la voiture. Pour la course suivante, si ces modifications n'ont pas été totalement réalisées l'accès à la piste pourra être refusé.

Lors de sa première épreuve, si une voiture n'est pas conforme sa participation aux essais chronométrés et à la course pourra lui être refusée. Tout concurrent ne respectant pas ce règlement s'exposera à l'exclusion de l'épreuve dans laquelle il s'est présenté, dans le cadre du Trophée, et ne pourra marquer de points. Toute récidive pourra entraîner l'exclusion définitive du Trophée.

Vérifications. Article 1.3 du Règlement standard des circuits asphalte 2020.

1.3.1. Vérifications préliminaires

1.3.1.1. D'une manière générale, sauf règlement particulier, les vérifications administratives et techniques auront une durée de deux heures, le début des vérifications administratives étant programmé 30 minutes avant le début des vérifications techniques.

1.3.1.2. La liste des concurrents, pilotes et véhicules admis aux essais sera établie et affichée une heure avant le début des essais de la catégorie concernée.

1.3.1.3. A l'issue des essais qualificatifs, la liste des concurrents, pilotes et véhicules admis à participer à la course sera établie et affichée ainsi que la grille de départ.

1.3.1.4.

1.3.2. A l'arrivée

1.3.2.1. Sur proposition du commissaire technique délégué et/ou du Directeur de Course, le Collège des Commissaires Sportifs fera effectuer les vérifications à l'arrivée (essais qualificatifs ou courses). Il indiquera les points sur lesquels portent ces vérifications et éventuellement les numéros des véhicules autres que ceux déjà concernés par la réglementation particulière de la catégorie.

1.3.2.2. Pour ce faire, les commissaires techniques auront la faculté de remettre leurs demandes de vérifications détaillées pour chacune de leurs interventions (essais qualificatifs - courses) en une seule fois. Dans tous les cas, la décision du Collège, une fois rendue, sera remise au Directeur de Course qui transmettra au commissaire technique.

1-4 Conformité

1-4.1.2 – Conformité La voiture doit être conforme en tout point au règlement technique MAXI 1300 SERIES.

1-4.1.3 – Vérifications et contrôles

1-4.1.3.1 – La présentation de la voiture aux contrôles préliminaires sera considérée comme une déclaration implicite de conformité de la part du concurrent.

1-4.1.3.2 – Les commissaires techniques ou le directeur de course peuvent, avec l'accord du collège des commissaires, vérifier la conformité d'une voiture à tout moment d'une épreuve selon l'article V.E de la réglementation générale FFSA.

1-4.1.3.3 – Le concurrent accepte par avance tous les contrôles de conformité aux règlements même s'il entraîne 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 MAXI 1300 SERIES.

1-4.1.3.4 – Les frais de démontage et de remontage sont entièrement à la charge du concurrent dans le cas où la demande de contrôle est diligentée par l'autorité sportive. Toutefois si la conformité est constatée, et afin d'aider les concurrents, il pourra être accordé une allocation de remontage de culasse de 150 euros TTC tout compris. Remontage d'autres éléments : pas d'allocation. Dans le cas d'un démontage suite à une réclamation l'article VII.A de la réglementation générale FFSA sera appliquée.

1-4.1.3.5 – Des scellés pourront être posés par le commissaire technique à tout moment d'une épreuve. Une fois installés, leur présence et leur état sont sous la seule responsabilité du concurrent. Ils devront dès lors rester intacts jusqu'à l'autorisation du commissaire de les retirer. Ils pourront permettre, entre autres, au commissaire de différer si besoin et à sa seule initiative, toute opération de contrôle. L'absence des scellés posés par le commissaire technique entraînera la disqualification du concurrent et son renvoi devant la commission de discipline sur décision du collège des commissaires.

Article 2 – Assurances

Voir Article R 331.10 et A 331.32 du Code du Sport.
Il vous est conseillé de consulter votre assureur et votre ASA.

Article 3 – Concurrents et pilotes

3-1 Licences : Le trophée MAXI 1300 SERIES est ouvert à tout pilote titulaire d'une licence FFSA nationale ou internationale en cours de validité et aux pilotes titulaires d'une licence nationale ou internationale délivrée par une ASN étrangère (pays assimilés par la FIA).

3-2 Inscription et engagements : Tout pilote désirant participer au Trophée MAXI 1300 SERIES devra faire parvenir une demande d'inscription, **avant le 15 février 2021**. Cette demande d'inscription (ou de renouvellement) devra être accompagnée d'un Chèque ou virement bancaire d'un montant de **350 €** représentant l'inscription **par voiture** aux Maxi 1300 Séries (**+ 50 €** si deuxième pilote). Ce montant inclut les droits de participation au championnat de France (pour le premier pilote) qui seront reversés à la FFSA. Les pilotes qui ne souhaitent pas participer au championnat de France devront l'indiquer sur le bulletin d'inscription. Les nouveaux concurrents désirant participer au Trophée doivent remettre, 15 jours avant la date limite d'inscription à leur première course, leur fiche d'inscription et leur dossier technique dûment remplis et s'acquitter des droits d'inscription.
Les organisateurs du Trophée se réservent le droit de refuser les dossiers d'inscription des véhicules non conformes au règlement technique ou ne présentant pas un bon niveau de finition

3-3 Tout pilote souhaitant participer à une épreuve organisée par HVM Racing, s'inscrira directement en ligne via leur site internet www.hvmracing.fr, le règlement en ligne du montant des droits d'engagements est également possible.
Pour les autres épreuves inscrites au calendrier du trophée, tout bulletin d'inscription non accompagné de son règlement sera considéré comme nul.

Après le passage des contrôles administratifs opérés avant chaque épreuve par l'organisateur de la manifestation et, en cas d'absence ou de désistement, il ne sera procédé à aucun remboursement de la prime d'engagement.

3-4 Disponibilité des places par épreuve.
Le nombre des concurrents par épreuve étant déterminé par l'organisateur et en fonction de la capacité des circuits, les places seront désignées en tenant compte de la fréquentation des épreuves et du classement des concurrents au trophée ainsi que de la date de réception de la fiche d'engagement.

Article 4 - Voitures et équipements

Seront admises toutes les voitures dont la cylindrée d'origine ne dépasse pas 1300 cm³ - coupés, cabriolets ou berlines - sous réserve que leur production soit antérieure au 31/12/76. Des modèles de ces voitures qui ont été déclinés les années d'après pourront être acceptées sur dossiers.

D'autres voitures de catégories et/ou de périodes proches, présentant un intérêt particulier, pourront être admises individuellement sur dossier.

Le trophée se réserve la possibilité d'accueillir des concurrents « Invité » hors classement avec des voitures proches des voitures éligibles.

Les organisateurs du Trophée se réservent le droit de refuser les dossiers d'inscription des voitures non conformes au règlement technique ou ne présentant pas un bon niveau de finition.

4-1 Classes.

Les voitures seront réparties en 4 classes :

Classe 1 : jusqu'à 1000 cc

Classe 2 : de 1001 à 1150 cc

Classe 3 : de 1151 à 1300 cc

Classe 4 : Mini Vintage Spirit (Austin et Morris Cooper'S mk1 pré 66 – réglementation FIA et extension aux autres modèles de mini produites avant le 31/12/1976 mais conservant les mêmes caractéristiques mécaniques et de présentation.

4-2 Numéros de course.

Le trophée **MAXI 1300 SERIES** attribuera à chaque pilote un numéro de course valable pour l'année en cours. Les chiffres formant les numéros de course seront de couleur noire sur fond blanc de type homologué, placés capot avant, portières droite et gauche.

4-3 Identification.

Les concurrents devront obligatoirement apposer sur leur voiture le ou les autocollants officiels du Trophée à l'emplacement désigné. La cylindrée du véhicule devra être apposée sur l'aile arrière gauche. Caractères Letrasign Capitales Helvetica médium 55 millimètres de hauteur, noirs ou blancs selon la couleur de la carrosserie.

Les noms et rhésus du pilote seront placés côté conducteur.

Un autocollant précisant la classe sera apposé à l'emplacement désigné.

4-4 Transpondeur.

Chaque voiture devra être équipée d'un transpondeur agréé par la FFSA placé à l'avant droit du véhicule. Les concurrents sont responsables du bon montage et du bon fonctionnement en permanence.

Celui-ci sera de marque TAG Heuer By Chronolec modèle : Protime Elite filaire (alimentation directe par la batterie du véhicule).

Article 5- Publicité

5.1 Publicité sur les voitures :

Des surfaces pourront être réservées exclusivement à la signalétique du Trophée MAXI 1300 SERIES et à ses partenaires sans que le concurrent puisse s'y opposer.

Dans le cas d'une publicité personnelle du concurrent celle-ci ne pourra excéder les cotes 50x14 cm. Aucune apposition publicitaire ne sera autorisée sur le pare-brise.

Les publicités alcool et tabac sont interdites par la loi française.

5.2 Publicité sur les combinaisons des pilotes :

Deux surfaces seront réservées exclusivement à la signalétique **MAXI 1300 SERIES** et à ses partenaires sans que le concurrent puisse s'y opposer.

5.3 Les concurrents veilleront au bon aspect général de leur voiture afin de donner une image valorisante *du trophée MAXI 1300 SERIES.*

5.4 Droits d'exploitation : *Le trophée MAXI 1300 SERIES* et ses partenaires 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.

Article 6- Sites et infrastructures

Se référer au Règlement standard des circuits asphalte de la FFSA.

Article 7- Déroulement de l'épreuve

7.1 Si le nombre d'engagés dépasse le nombre de voitures admises au départ, le plateau pourra être scindé en 2 suivant un critère de cylindrée.

7.2 Essais

7.2.1. Essais libres

Sauf s'ils sont imposés par l'organisateur, il n'y aura pas d'essais libres. Des essais privés pourront être proposés par l'organisateur de l'épreuve. Ces séances se feront sous la seule responsabilité des pilotes.

7.2.2. Essais qualificatifs

Une séance de 25 ou 30 minutes aura lieu 4 heures au minimum avant la course. A l'issue des essais qualificatifs, si le nombre de véhicules qualifiés dépasse le nombre maximum de voitures autorisées à prendre le départ de la course, les pilotes régulièrement inscrits à l'année au Trophée seront prioritaires.

Le classement de la 1^{ère} course déterminera la grille de départ de la deuxième course.

7.3 Course

7.3.1. Durée des courses

Deux courses de 25 ou 30 mn ou 1 course d'1 heure.

7.3.2.1. Le départ sera de type « arrêté » ou « lancé » selon le nombre de voitures.

7.3.2.2. La grille de départ est du type 2-2 décalée en départ arrêté.

7.3.2.3. Si une ou plusieurs voitures doivent être retirées de la grille, ou sont manquantes au départ, les intervalles ne seront pas comblés.

7.3.3. Arrivée

L'arrivée est jugée lorsque la durée, rapportée en nombre de tours à couvrir par le vainqueur, est atteinte.

7.4 Parc Fermé

Règlement standard des circuits.

Article 8 – Réclamations - Appel

Réclamations : Voir Chapitre VII des Prescriptions Générales 2021

8.1 Toute infraction au présent Règlement Sportif et Technique du Trophée MAXI 1300 SERIES, 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, antisportif ou dangereux ne sera toléré.

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

Tout contact entre deux véhicules sur la piste fera l'objet d'une enquête de la Direction de Course à 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 8-4 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 **MAXI 1300 SERIES**, manquement à l'éthique sportive, nuisance aux intérêts du trophée, tricherie, non-conformité, etc...

Le trophée **MAXI 1300 SERIES** étant une épreuve sur invitation, l'organisateur peut ne pas renouveler une invitation précédemment accordée sans avoir à motiver sa décision.

Article 9 – Classements

Classe 1 : MAXI 1000 (jusqu'à 1000cc), **Classe 2** : de 1001 à 1150 cc, **Classe 3** : de 1151 à 1300 cc, et **classe 4** : Mini Vintage Spirit (Austin et Morris Cooper'S mk1 pré 66 – réglementation FIA et autres modèles de mini produites avant le 31/12/1976 mais conservant les mêmes caractéristiques mécaniques et de présentation.

9-1 Attribution de points

Chaque épreuve du trophée donnera lieu à une attribution de points en fonction du principe suivant :

position	Nombre de partants dans la classe						
	7 et plus	6	5	4	3	2	1
1	35	18	16	15	14	13	12
2	30	16	15	14	13	12	
3	25	15	14	13	12		
4	22	14	13	12			
5	21	13	12				
6	20	12					
7	19						
8	18						
9	17						
10	16						
11	15						
12	14						
13	13						
14	12						
15	10						
16	9						
17	8						
18	7						
20	6						
21	5						
22 et +	4						

Pôle position : il sera attribué 1 point supplémentaire par meeting. Ces points seront ajoutés au résultat de la première course

Meilleur temps en course : il sera attribué 1 point supplémentaire par course.

Pour marquer des points, un conducteur devra avoir effectué au moins 75% de la distance parcourue **par la voiture ayant remporté la course.**

Toutefois, il sera attribué 1 point à tous les partants qui n'auraient pas effectué 75 % de la distance.

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.

9-2 **Un classement général** provisoire et pour chaque classe sera établi après chaque course.

Un classement général final géré par le trophée **MAXI 1300 SERIES** fera l'objet en fin de saison d'un classement et d'une remise de prix.

Ex æquo : Si plusieurs concurrents du trophée totalisent le même nombre de points, l'organisateur du trophée tiendront compte des 1ères et 2èmes places, du nombre des pole positions, de la qualité de la prestation etc...

9-3 **Classement Championnat de France**

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 aux **MAXI 1300 SERIES** détenteurs d'une licence FFSA seront inscrits au Championnat de France Historique des Circuits sans droits supplémentaires.

S'il désire ne pas y être inscrit, le pilote devra adresser une renonciation avant sa première épreuve, par lettre recommandée avec accusé de réception au promoteur : HVM Racing – 3, Place des Ecoles 92100 BOULOGNE.

Ils marqueront automatiquement des points pour le classement « GT/Tourisme » du Championnat de France Historique. Les points seront attribués selon l'ordre du scratch (voir le barème et le règlement de ce Championnat).

Article 10 – Prix

La dotation **MAXI 1300 SERIES** se fera sous forme de coupes et lots divers, lors d'une réunion au cours de laquelle sera communiqué le classement général définitif des concurrents.

CONTACTS :

F.F.S.A.

32, Avenue de New York
75781 Paris cedex 16

Tél : 01 44 30 24 00

www.ffsa.org

MAXI 1300 SERIES

40, rue de Saint Quentin
94130 Nogent sur Marne

Edmond SAVELLI

Mobile : +33 (0)6 89 09 54 04

e-mail : contact@maxi1300series.fr

www.maxi1300series.fr

REGLEMENT TECHNIQUE 2021

Tout ce qui n'est pas explicitement autorisé dans ce règlement est rigoureusement interdit.

Article 1 - Voitures autorisées.

Seront acceptés tous les véhicules de tourisme et Grand Tourisme commercialisés par les réseaux de marques et dont la **cylindrée d'origine n'excède pas 1300cc**, sous réserve que leur production soit **antérieure au 31/12/76**. D'autres voitures de catégories et/ou de périodes proches, présentant un intérêt particulier, pourront être admises individuellement sur dossier.

Les voitures seront réparties en 4 classes :

Classe 1 : jusqu'à 1000 cc, **Classe 2** : de 1001 à 1150 cc), **Classe 3** : **de 1151 à 1300 cc** et **classe 4** : Mini Vintage Spirit (Austin et Morris Cooper'S mk1 pré 66 – réglementation FIA et extension aux autres modèles de mini produites avant le 31/12/1976 mais conservant les mêmes caractéristiques mécaniques et de présentation.

Article 2 – Modifications ou adjonctions autorisées

Les options « compétition » référencées au catalogue du constructeur seront acceptées, sous réserve de preuves officielles fournies par le concurrent attestant la participation du modèle dans cette configuration à des courses nationales ou internationales dans les catégories T, CT, GT, GTS et GTP (uniquement si le véhicule n'a jamais été homologué dans les catégories T, CT, GT, GTS) ou groupe 1,2,3,4.

Le dossier technique (fourni par le trophée à chaque concurrent) de chaque voiture devra être présenter dûment renseigné avant chaque épreuve. Les voitures de la classe 3 auront, en plus, une fiche technique de référence.

Si les documents fournis par le concurrent ne s'avèrent pas satisfaisants pour valider les option proposées, l'organisateur du trophée MAXI 1300 SERIES exigera le PTH ou PTN.

2.1 Radiateurs eau/huile

- Leur emplacement et leurs dimensions peuvent être modifiés. En aucun cas, ils ne doivent faire saillie hors de la carrosserie ni être positionnés dans l'habitacle. Ils doivent être situés derrière une grille de protection.
Un radiateur à huile non d'origine peut être monté dans les mêmes conditions.
- Pour les véhicules à moteur arrière, le radiateur à eau et le radiateur d'huile peuvent être installés à l'avant. Dans ce cas, les entrées d'air se feront sur la plage avant du véhicule et l'extraction se fera obligatoirement sous le véhicule.

Ces entrées d'air serviront uniquement au refroidissement du ou des radiateurs. Le ou les radiateurs seront situés derrière une grille de protection et à l'intérieur du périmètre avant du véhicule. Dans ce cas une pompe à eau électrique pourra être utilisée.

2.2 Particularités pour les véhicules produits jusqu'au 31/12/1960

Date de référence : **année de spécification déclarée sur la fiche technique.**

Afin d'encourager la participation de ce genre de véhicules, les modifications suivantes sont autorisées :

- Carburateurs et système d'admission libres mais le nombre de carburateur doit être conservé 1 carburateur pour 1 carburateur (double corps au maximum)
Injection interdite sauf si d'origine
- Montage de barre antiroulis et tirants supplémentaires.
- Remplacement des amortisseurs à leviers par des amortisseurs télescopiques hydrauliques autorisé. De fait, les points d'ancrage supérieurs et inférieurs pourront être modifiés.
- Possibilité de monter des freins à disques à l'avant en remplacement des tambours si le montage est cohérent avec la configuration technique du train avant et conforme à l'article 8.

Article 3 - Poids

Le poids doit être conforme à la fiche d'homologation FIA ou donnée constructeur s'il n'y a pas de fiche pour le modèle.

Le contrôle du poids peut être effectué à tout moment d'une épreuve sans pilote et son équipement à bord, avec la quantité restante de liquide. En cas de doute, les commissaires techniques doivent faire vidanger le réservoir de carburant, ce dernier n'étant pas considéré comme lest.

Article 4 - Moteur

Conception, cylindrée, position, son dessin et son nombre de cylindres doivent être conservés. (Les points de fixation sur la coque ou sur le châssis resteront d'origine) Le bloc moteur doit être d'origine.

Le volant moteur doit être dans son matériau d'origine (ou option.)

La longueur des bielles doit rester d'origine.

Le réalésage est autorisé selon les données suivantes : cote d'origine du constructeur jusqu'à la dernière cote réparation constructeur, même si la limite de classe est dépassée. Les moteurs BMC ne devront pas excéder la cote réparation 0.040 inch.

Les bielles, le vilebrequin, le volant moteur doivent être ceux d'origine (ou option). Ils peuvent être allégés, équilibrés, polis.

Pompe à huile libre mais le nombre ne peut être modifié. Graissage par carter sec interdit, sauf si d'origine ou option.

Culasse d'origine, polissage et rabotage autorisés. Arbre à cames libre mais son montage ne doit entraîner aucune modification de la culasse et du bloc.

Les culbuteurs doivent être d'origine.

Diamètre des soupapes libre mais le nombre ne peut être modifié. Ressorts libres.

Admission pipes et carburateurs d'origine, le montage d'un carburateur du même type mais d'un diamètre supérieur pourra être autorisé (sauf si concerné par article 2.2 ou option). Injection interdite, sauf si d'origine ou option. **Dans tous les cas, une demande de modification devra être adressée aux responsables du Trophée.**

Echappement : La ligne d'échappement est libre mais doit respecter les caractéristiques et normes de bruit de la FFSA. Silencieux obligatoire.

Des contrôles auront lieu pendant les essais et les courses. Un contrôle préventif sera à la disposition des concurrents avant les essais qualificatifs.

La mesure sera faite conformément au règlement du Championnat de France Historique des Circuits.

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 (avant la participation de la voiture à l'épreuve) pour permettre la pose de scellés dans le but d'empêcher le démontage de la culasse. (Vis de cache arbre à cames ou cache culbuteurs et du carter inférieur.) Le concurrent est responsable des scellés posés sur le moteur.

Article 5 – Transmission

La boîte de vitesses doit rester celle du modèle de voiture concerné mais possibilité de remplacer une boîte avec 1ère vitesse non synchronisée par une boîte avec 1^{ère} vitesse synchronisée.

Les pignons à taille droite ou à crabots sont autorisés dans le carter d'origine.

Le nombre de rapports doit être d'origine ou option. Les rapports de boîte et de pont sont libres

La direction doit être d'origine mais la démultiplication est libre.

Article 6 - Suspension

Les amortisseurs et les ressorts sont libres, mais conservé le même principe de fonctionnement (ex : Amortisseurs à gaz interdit). Ils peuvent être filetés et réglables mais le matériau du corps d'amortisseur doit être celui d'origine. Leur nombre doit être conservé. Les points d'ancrage doivent être ceux d'origine. Les leviers, bras et d'une façon générale toute la triangulation doivent être d'origine. Ces pièces d'origine peuvent être renforcées, usinées différemment mais en aucun cas remplacées (sauf si option).

La modification de ces pièces ne doit pas permettre le réglage de la géométrie, sauf si ces systèmes de réglage sont d'origine (ou option)

La hauteur de caisse est libre mais **une cale de 8 cm** doit pouvoir passer librement sous l'ensemble du véhicule en état de marche, le dépassement d'une petite pièce saillante pourra être toléré (fixation de tube d'échappement, etc.). Contrôle sans pilote à bord.

Article 7 – Roues et pneumatiques

Le diamètre des jantes doit rester d'origine. (Sauf certains modèles de Renault ou dérivées montées d'origine en jantes de 15 pouces qui peuvent être montées en jantes de 13 ou 14 pouces.

La largeur des jantes peut être augmentée d'un pouce par rapport à la monte d'origine mais cela ne doit entraîner aucune modification de la carrosserie. Les jantes en alliage sont autorisées à condition de respecter l'aspect "historique", entre autres, dessin d'époque.

La largeur des voies devra être conforme à l'homologation dans la catégorie concernée.

Dans tous les cas le pneu devra être recouvert d'un 1/3 par la carrosserie, tel qu'il est stipulé dans l'annexe J (120 degrés supérieur par rapport à l'axe des roues).

Pneumatiques autorisés :

Pour les voitures des classes 1 et 2 : YOKOHAMA A048 ou A032. Les voitures montées en roues de 15 pouces pourront utiliser des pneumatiques homologués route d'autres manufacturiers (sauf Michelin TB 5 et TB 15).

Pour les voitures de la Classe 4 : DUNLOP racing CR65 (Gomme 204 uniquement) ou DUNLOP SP R7

Le nombre maximum de pneus neufs par meeting est fixé à 7, les numéros des pneus seront déclarés par le concurrent et contrôlés par les commissaires techniques.

Article 8 - Freins

La conception des freins est d'origine mais peut être améliorée. Dimensions des garnitures, des cylindres de roues, diamètre des disques libres. Les disques et étriers devront obligatoirement provenir de la marque du véhicule. Ces ensembles auront été obligatoirement répertoriés avant le 31/12/76. Disques ventilés et carbone interdits.

Le servofrein est autorisé. Le montage d'un double circuit est obligatoire sauf impossibilité technique avérée.

Frein à main obligatoire et opérationnel.

Article 9 – Carrosserie extérieure

Le châssis ou la coque du véhicule doivent rester de forme et de matière d'origine.

Les éléments de carrosserie doivent être conformes à leur forme, fonction et matière d'origine.

Toutefois les cabriolets sont autorisés à utiliser :

- soit le hard top de série, ou option.
- soit les ensembles hard top/capot d'époque de constructeurs connus (Apal, Ashley etc...)

La calandre d'origine doit être conservée, sauf pour les véhicules bénéficiant de l'article 2.1 - Véhicules à moteur arrière -

Les parechocs avec leurs ferrures avant et arrière peuvent être enlevés s'ils ne font pas partie intégrante de la carrosserie et si après avoir été retirés ils ne laissent apparaître aucune parties saillantes pouvant blesser en cas de choc.

Article 10 – Intérieur du véhicule

Le pare-brise doit être en verre feuilleté. Les vitres latérales et la lunette arrière doivent être en Makrolon ou Lexan (minimum 5mm d'épaisseur).

Membrures et pièces intérieures doivent être identiques à l'origine. Le tableau de bord d'origine doit être conservé. Le déplacement ou le remplacement des cadrans, voyants etc... du tableau de bord est autorisé à condition de ne laisser aucune dégradation. Tous les anciens trous doivent être obstrués.

L'habitacle doit être séparé du compartiment moteur par un panneau étanche.

Les panneaux entre l'habitacle et le compartiment moteur ou ne pourront être percés que pour le passage des tubes d'arceau, des conduites d'eau, d'huile, d'essence et de liquide de freins en évitant le contact avec le métal par la pose de passe-fils en caoutchouc ou en plastique.

Il est interdit d'enlever les panneaux, les renforts, membrures, les passages de roues avant et arrière, les cloisons moteur et coffre pour donner un dégagement aux différents éléments (moteur, suspension).

La banquette arrière, le siège passager, les moquettes et toile de pavillon peuvent être supprimées. Les panneaux de porte intérieurs doivent être conservés ou remplacés par une feuille d'aluminium.

Siège conducteur : Conforme à l'annexe K en vigueur : siège d'origine suivant la période ou remplacé par un siège pour lequel l'homologation FIA est valide. Les points de fixation peuvent être renforcés, dans ce cas l'avis du contrôleur technique sera nécessaire.

Article 11 – Accessoires additionnels

Conformes à la fiche d'homologation ou options du constructeur validées par les responsables du Trophées.

Remorquage : anneaux de 60 mm de diamètre ou sangle.

Article 12 – Système électrique

La batterie est libre, mais doit être fixée de façon rigide dans son compartiment et emplacement d'origine. L'utilisation de deux batteries est interdite. Le coupe-circuit doit pouvoir être actionné facilement de l'intérieur et de l'extérieur du véhicule.

Possibilité de remplacer la dynamo par un alternateur. Ce générateur électrique est obligatoire et doit être opérationnel pendant toute la durée des essais et courses.

Le choix des faisceaux, bougies, bobine est libre.

Les vis platinées pourront être remplacées par un capteur optique ou magnétique installé dans l'allumeur d'origine. Le système d'avance centrifuge et/ou à dépression doit rester d'origine.

Dans tous les cas le dispositif ne doit pas être programmable.

Article 13 – Système d'éclairage

Les voitures doivent être équipées au minimum de :

2 phares à l'avant, 2 feux rouges à l'arrière, 2 feux stop à l'arrière actionnés exclusivement par pression sur la pédale de frein

1 feu de pluie à LED clignotant homologué de haute intensité installé dans l'axe médian, à l'arrière, fonctionnant de façon indépendante du système d'éclairage de la voiture.

Tous les équipements doivent être en état de fonctionner durant toute l'épreuve.

Article 14 – Circuit de carburant

Emplacement et orifice de remplissage d'origine (sauf pour raison de sécurité). Il pourra être remplacé par un réservoir FIA/FT3 ou aluminium + mousse à la norme en vigueur. Le bouchon de remplissage parfaitement étanche et la mise à l'air pourvue d'un clapet anti-retour.

Pour tout changement d'emplacement du réservoir et du système de remplissage une demande officielle devra être adressée au responsable du Trophée.

Le carburant doit être de l'essence, tel que défini à l'Article 252-9.1 et 9.2 de l'Annexe J en vigueur.

Article 15 – Sécurité

L'équipement de sécurité du pilote doit être conforme au tableau des éléments de sécurité VHC Circuits.

Tous les organes de sécurité de la voiture doivent être conformes à l'annexe K du règlement FIA de l'année en cours.

Le montage d'une armature de sécurité est obligatoire et doit être conforme aux normes de l'annexe K en cours.

En cas de problèmes sur les différents points, la réglementation française en vigueur pour les Véhicules Historiques de Compétition sera prioritaire.