

FRENAULTCLASSIC2022

Règlements Sportif et Technique

Préambule :

Seule HVM Racing SARL 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 2022

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

1 - Organisation

1.1 – Organismes

1.1.1 - Le Trophée F.Renault Classic 2022 est organisé par HVM Racing SARL, 31 rue d'Aguesseau 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 C32/2022 en date du **13/01/2022**

1.2 – Calendrier

Le Trophée F. Renault Classic 2022 se déroulera sur les 7 épreuves suivantes :

25-26-27 mars	Historic Tour Magny-Cours
15-16-17 avril	Historic Tour Ledenon
6-7-8 mai	Historic Tour Dijon
17-18-19 juin	Grand Prix de France Historique (Paul Ricard)
9-10-11 septembre	Historic Tour Val de Vienne
30 sept-1-2 octobre	Historic Tour Charade
21-22-23 octobre	Historic Tour Albi

1 épreuve se déroulera Hors Classement du Trophée (aucun point ne sera marqué) :
20/21/22 mai Grand Prix de **PAU-Ville** Historique

La FFSA et HVM Racing SARL se réservent le droit de modifier ce calendrier.

HVM Racing SARL 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 nationale ou internationale en cours de validité délivrée par la FFSA ou par une ASN étrangère (pays assimilés par la FIA).

Les pilotes étrangers doivent impérativement présenter une autorisation de participation à une épreuve nationale organisée dans un pays étranger délivrée par leur ASN.

3.1.2 - La FFSA ainsi que HVM Racing SARL se réservent le droit de refuser toute candidature dans le but de préserver l'esprit du Trophée, sans avoir à justifier leur décision.

Les inscriptions et engagements ne sont officiels qu'après avoir été confirmés 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 2022 devra envoyer une demande d'inscription, avant le 10 février 2022

Cette demande d'inscription devra être accompagnée du règlement du droit d'inscription, de 360 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 inscrits au Trophée avant le 10 Février 2022 auront le statut de « pilote prioritaire » pour les courses ayant fait l'objet d'un pré-engagement dans l'ordre de réception des formulaires par HVM Racing.

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 175€. 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 - Tout pilote désirant participer à une épreuve devra envoyer à HVM Racing une demande d'engagement avant la date de clôture des inscriptions. Cette demande pourra être faite en ligne sur le site www.hvmracing.fr. Le règlement des droits d'engagement pourra se faire par carte bancaire sur le site Internet (sécurisé).

Deux pilotes peuvent partager la voiture, un des pilotes disputant la course 1 et l'autre la course 2. Dans ce cas les deux pilotes doivent s'engager en même temps avec un formulaire d'engagement unique.

Le pilote engagé comme premier pilote disputera la course 1 et le pilote engagé comme deuxième pilote disputera la course 2.

Les pneus devant suivre le pilote, et conformément à l'article 4.2.1.5, une fiche pneus devra être créée pour chacun d'eux.

3.3.2 La réception d'une facture générée automatiquement par le site internet ne constitue pas une confirmation d'engagement.

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 – Le nombre de voitures autorisées en piste en essais et en courses (selon l'homologation des circuits) définira le nombre de places disponibles par épreuve.

Les places disponibles par épreuve seront attribuées prioritairement, avant la date de clôture, dans l'ordre :

- Aux pilotes « prioritaires » pré-engagés (art 3.2.3)
- Aux pilotes ayant déjà été classés au Trophée 2022
- 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 100 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.

3.4 – 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, 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 ou le PTH/PTN. 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, HVM Racing SARL 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 types de pneus imposés.

4.2.1.1 - Les **pneus « slicks »**, tels que définis pour chaque catégorie dans le règlement technique, sont limités en nombre. Il n'est pas possible d'utiliser plusieurs sets de pneus slicks neufs au cours d'un même meeting,

- Formules Renault Nationale de 1972 à 1981 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 1982 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 2022. Dans le cas où un pilote participe à toutes les épreuves 2022 il devra donc réutiliser plusieurs fois des sets de pneus déjà utilisés et déclarés précédemment au cours de la saison 2022.

- Formules Renault Atmo 1721 de 1989 à 1994 inclus

3 sets complets au maximum pour la totalité des épreuves du Trophée de la saison 2022. Dans le cas où un pilote participe à toutes les épreuves 2022 il devra donc réutiliser plusieurs fois des sets de pneus déjà utilisés et déclarés précédemment au cours de la saison 2022.

- 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

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 - si un ou plusieurs pneumatiques « slick » se trouvent sérieusement endommagés, il sera possible d'utiliser **un pneu « joker » (pas un set)** qui remplacera définitivement le ou les pneus endommagés. Son utilisation devra être soumise au double agrément préalable de la Direction du Trophée et du Commissaire Technique FFSA.

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 de chaque meeting, une fiche déclarative comportant les numéros de série des pneus slicks neufs qu'il utilise pour l'épreuve. La remise de la fiche déclarative est obligatoire même en cas d'utilisation de pneus déjà utilisés sur une autre épreuve de 2022. Dans ce cas le concurrent remplira les numéros des pneus. Des fiches vierges sont disponibles auprès du Bureau Administratif. 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 collègue

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. Il est donc possible au cours du même meeting, de panacher des pneus slicks déjà marqués et utilisés précédemment

4.2.1.7 - Le changement de roue est interdit en pré-grille, sur la grille de départ et sur la piste. 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 entraînera 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. Toutefois les épreuves marquées d'un * peuvent exiger un autre système de chronométrage. Des locations seront alors proposées par les organisateurs.

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 : HVM Racing SARL 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 20 mn + 2 courses d'une durée de 30min au maximum. Dans certains cas il est sera possible d'avoir 2 séances d'essais qualificatifs et d'autres formats.

Le tarif d'engagement aux meetings 2022 sera fixé au plus tard 1 mois avant l'épreuve et sera mentionné sur le bulletin d'engagement :

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

Dans le cas d'un meeting où 2 séances d'essais qualificatifs ont lieu, la première séance déterminera l'ordre de la grille de départ de la course 1 et la deuxième séance l'ordre de la grille de départ de la course 2.

Dans le cas où une seule séance d'essais qualificatifs a lieu, elle déterminera l'ordre de la grille de départ de la course 1. Le résultat de la course 1 déterminera la grille de départ de la course 2.

7.4 – Parc fermé

A l'issue des qualifications et des courses, toutes les voitures se trouvent en régime de parc fermé. Toute intervention est interdite y compris les mesures de pression, ou de température, des pneus

8 – Pénalités, Réclamations et Appels

Consulter le Règlement Standard des circuits asphalté FFSA 2022

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 asphalté 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, HVM Racing peut ne pas renouveler une invitation précédemment accordée sans avoir à motiver sa décision.

Les sanctions internes seront décidées par HVM Racing SARL et pourront aller jusqu'à l'exclusion immédiate et définitive du Trophée sans aucun remboursement des sommes déjà engagées.

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 de la catégorie à laquelle il concourt, 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. Les courses hors classement ne donnent aucune attribution de points et ne rentrent pas dans le nombre de courses organisées pour les décomptes. 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

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	etc....	ensuite 1 point de moins à chaque place

Un pilote n'ayant pas parcouru 75% 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 2 points pour le meilleur tour en course.

Dans le cas des meetings à deux séances d'essais qualificatifs, la pole position donnera lieu à l'attribution de 2 points bonus par pole position.

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 organisées, tous les résultats seront retenus,

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

Si plus de 10 courses organisées, les résultats de toutes les courses organisées 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 Trophée FRenault Classic participe au Championnat de France Historique des Circuits FFSA.

Ce Championnat 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 titulaires d'une licence nationale ou internationale en cours de validité délivrée par la FFSA ou par une ASN étrangère (pays assimilés par la FIA) seront automatiquement inscrits au Championnat de France Historique des Circuits sans droits supplémentaires.

Si un pilote désire ne pas participer au classement du Championnat de France Historique des Circuits, il devra formuler son refus officiellement lors de son inscription au Trophée FRenault Classic.

Les pilotes marqueront des points pour le classement « Monoplaces / Protos » du Championnat de France Historique des Circuits. Les points seront attribués à partir du classement scratch de chaque course sans distinction de division ou de classe. Les pilotes « Invité » ne marqueront pas de points au Championnat de France Historique des Circuits.

Voir le Règlement du Championnat de France Historique des Circuits pour les modes d'attribution des points.

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.

HVM Racing 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 respectées 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.

8 - Les Formule Ford 2000, Formules Opel, les Super Vee, F3 2000cm3, 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 » et ne pourront pas marquer de points.

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 2022

Préambule :

- Une voiture qui semblerait présenter des risques pourra être exclue par simple décision du ou des commissaires de l'épreuve.
- Des modifications règlementaires 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 1981 inclus,
- « Turbo » de 1982 à 1988 inclus,
- « Europe » de 1975 à 1977, inclus,
- « Atmo 1721 » de 1989 à 1994 inclus,
Strictelement 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 règlementaire (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 règlementaire (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.

2.3 - 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.

2.4 - Tous systèmes de communication radio entre le pilote sur la piste et son équipe, au bord de la piste ou dans les stands sont interdits.

3 – Poids minimum -

3.1 - Poids des voitures à tout moment de l'épreuve. Le poids retenu est le poids du véhicule tel qu'il est à l'arrivée des essais et/ou des courses, sans le pilote et sans l'équipement du pilote.

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)

En cas de doute de la part des commissaires technique, ils devront faire vidanger le réservoir d'essence. L'essence ne pouvant pas être considérée comme du lest.

La non-conformité à cet article entrainera des pénalités prévues à l'Annexe 1 Echelle des pénalités

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 toutes les FR :

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

L'utilisation de pistons de remplacement forgés est autorisée à condition qu'ils correspondent aux descriptions de l'annexe 1 jointe en fin du présent règlement.

Pour les FR Atmo 1721 seulement, 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.

4.1.2 - Pour les FR Turbo :

Le calibre du gicleur principal doit être strictement conforme au règlement de 1988 pour toutes les générations de FR Turbo. Soit 112,5 +/- 2,5

Le seul turbo autorisé est celui décrit en annexe 2 jointe en fin du présent règlement.

Dans tous les cas le carter d'origine Garrett T3 respectant les descriptions de l'annexe 2 doit être conservé et il doit être identifiable.

4.1.4 – Régulation de la pression du turbo :

Le diamètre intérieur du trou de décharge dans la fonderie du carter de turbine doit être de 21 mm au minimum ou supérieur.

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)

4.1.5 - 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.

4.1.6 – Allumage :

Pour les FR Turbo : Allumage commandé exclusivement par un boîtier Renix RE 023 ou RE 223 non modifié. La valeur maximale d'allumage en pleine charge (5000 tm) ne doit pas être supérieure à 27°.

Pour les FR Atmo 1721 : Seul l'allumage d'origine sans modification est autorisé. Limiteur à 7100 t/mn maximum.

4.2 Contrôles

L'opérateur du trophée aura dans ses stocks, des carburateurs révisés et conformes qui seront plombés.

A n'importe quel moment d'une épreuve le commissaire technique du trophée pourra faire procéder à l'échange du carburateur d'une voiture par un de ceux du stock de l'opérateur.

Le concurrent devra utiliser exclusivement le carburateur remis par le commissaire technique, il devra l'installer lui-même sur sa voiture et sera responsable de son utilisation et de son bon

entretien jusqu'à sa restitution. Le carburateur d'origine de la voiture sera restitué après l'épreuve une fois que les opérations de contrôle auront été effectuées et si elles valident sa conformité. En cas de non-conformité l'ancien carburateur sera conservé par l'opérateur, et le concurrent sera déclassé des épreuves précédant l'échange. Il conservera le carburateur fourni par l'opérateur et il sera redevable du paiement du nouveau carburateur et des frais de contrôle auprès de l'opérateur.

4.2.1 Turbo (cf Annexe 2 et 3) :

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 : 660 millibars (630 mbar + 30 mbar de tolérance). A 660mbar max, le déplacement mini du levier doit être de 0,4 mm.

A la pression de 850 millibars (820 mbar+ 30 mbar 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.

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.

4.2.2.3 – Echappement

Ligne d'échappement d'origine mais caractéristiques et norme de bruit conforme au règlement standard des circuits asphaltés.

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	4 ^{ème} : 33/34 - 34/33
2 ^{ème} : 17/37	5 ^{ème} : 36/31 - 37/29
3 ^{ème} : 22/31	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. En cas d'indisponibilité il sera possible d'utiliser la référence de remplacement 195/530-13 gomme 333 ref 16941S

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 -

Les mesures doivent pouvoir être contrôlées à tout moment, pilote avec son équipement au complet, assis à bord de la voiture.

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 avec son équipement au complet 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 **au règlement standard des circuits asphaltés**.

En 2022 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 - **Démarreur** 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 en prégrille, sur la grille de départ que dans les stands avec l'appoint d'une source d'énergie électrique extérieure, connectée provisoirement à la voiture.

13 – 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. En outre, au moins 75% des leds doivent être allumées

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 (obligatoire pour les voitures post 1990), 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 2022.

<https://www.ffsa.org/univers/ffsa/r%3%a8glementation-s%3%a9curit%3%a9/r%3%a8glementation-sportive/r%3%a8glementation-vhc-r%3%a9gularit%3%a9>

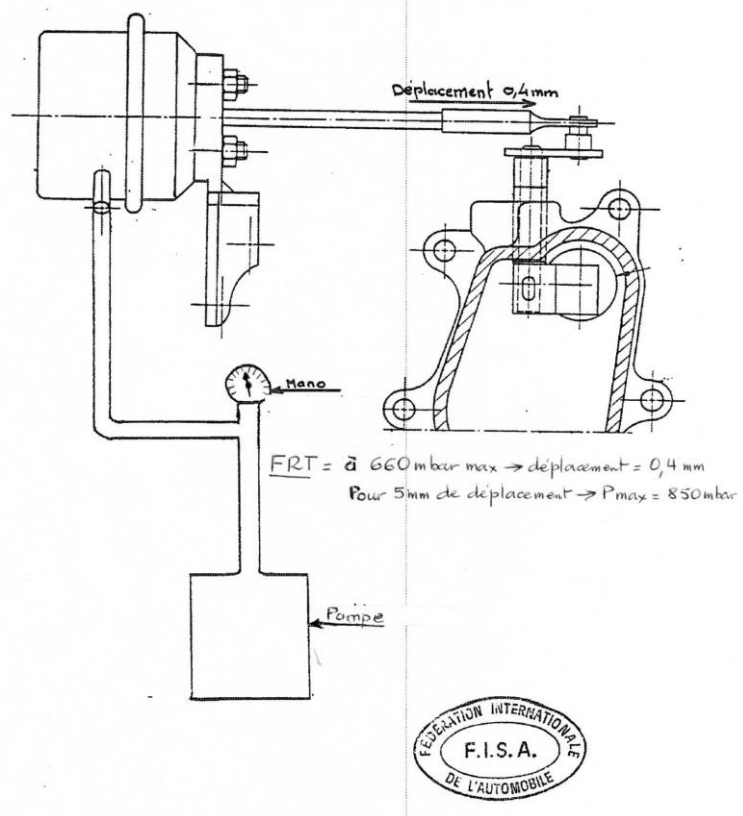
15.1 - **Rétroviseurs** : toutes les voitures doivent en disposer sur les 2 côtés.

15.2- **Equipement de sécurité du pilote** : Se référer au tableau de la FFSA : Equipements de Sécurité Circuit VHC 2022.

[https://www.ffsa.org/univers/ffsa/r%
s%
r%
r%](https://www.ffsa.org/univers/ffsa/r%c3%a8glementation-s%c3%a9curit%c3%a9/r%c3%a8glementation-sportive/r%c3%a8glementation-vhc-r%c3%a9gularit%c3%a9)

Annexe 3 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 2022

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 de la catégorie à laquelle il concourt	Art 3		
	à l'issue de la course	manque - de 4kg			pénalité de 40 secondes
		manque + de 4kg			déclassement
Décharge du Turbo ou diamètre intérieur du trou de décharge < 21mm	à l'issue des essais	départ pour la course en dernière position de la catégorie à laquelle il concourt	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 de la catégorie à laquelle il concourt	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	