

REGLEMENT 2018

GT CLASSIC

Préambule :

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

Les noms « GTClassic » – « GTClassic Ultime » « GTClassic Premium » et les logos associés sont des marques déposées.

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

REGLEMENT SPORTIF 2018

1 – Organisation et Calendrier

1.1 – Organismes

1.1.1 - Le Trophée GTClassic 2018 est organisé par HVM Racing SARL
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° **CXX** en date du **XXXX**

1.1.3 - Le commissaire technique du Trophée pour la saison 2017 est M. Jean-Pierre Souchaud licence n° **8325/1117**

1.2 – Calendrier

Le Trophée GTClassic 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 HVM Racing se réservent le droit de modifier ce calendrier.

HVM Racing pourra (et elle seule) organiser des courses complémentaires « hors championnat » basées sur le présent Règlement Sportif

2 – Assurances

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

NB : Il est conseillé de consulter son ASA pour les assurances incluses dans la licence et son assureur personnel 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) mais ils ne peuvent pas marquer de points.

Ces pilotes étrangers doivent impérativement demander à leur fédération et présenter une autorisation de participation à une épreuve nationale organisée dans un pays étranger à leur propre fédération.

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

3.1.3 - 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 GT Classic

3.2.1 - Tout pilote désirant participer au Trophée devra envoyer à HVM Racing une demande d'invitation, avant le 15 février 2018. Cette demande pourra être faite en ligne sur le site www.gtclassic.fr

La demande d'invitation devra être accompagnée

- de la Fiche d'Agrément 2018 du véhicule complétée (voir art 4-1-2 et annexe)
- du règlement à l'ordre de HVM Racing, du droit d'inscription de 420€ HT / 504€ TTC pour le premier pilote de la voiture.

L'inscription ne devient officielle qu'après avoir été confirmée par HVM Racing.

Un pilote désirant partager le volant de la voiture d'un autre concurrent, sans inscrire lui-même une autre voiture, devra s'inscrire comme deuxième pilote. Montant d'inscription « 2^{ème} pilote » : 150€ TTC pour la saison.

3.2.2 - 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 engagement à chaque épreuve sera conditionné à la place restant disponible sur la grille et ce sans qu'il soit besoin de le lui préciser.

3.2.3 – Pour découvrir le Trophée, un pilote peut s'engager à une épreuve une fois dans la saison sans s'inscrire au Trophée. Il devra alors acquitter un droit spécial de 150€ TTC en sus du coût de l'engagement.

Il ne marquera pas de points au Trophée. Dès le deuxième engagement, le solde de l'inscription annuelle au Trophée sera exigé.

Il n'y aura pas d'attribution rétroactive de points pour les concurrents inscrits dans ces conditions.

3.3 – Engagements aux épreuves

3.3.1 - Tout pilote souhaitant participer à une épreuve devra s'y engager par le site internet du Trophée www.gtclassic.fr avant la date de clôture des inscriptions. Le règlement des droits d'engagement se fera aussi par internet avec une carte bancaire (site sécurisé)

L'engagement ne sera officiel qu'après avoir été confirmé par HVM Racing.

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

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

3.3.3 - Aucun remboursement d'engagement ne sera effectué après la date de clôture des engagements. 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.

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

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

3.3.6 – Le promoteur HVM se réserve le droit de refuser une demande d'engagement à une épreuve du Trophée conformément à l'article 74 du Code Sportif International, notamment à un demandeur qui aurait fait l'objet de sanction sportive ou disciplinaire au cours d'une épreuve précédente, ou qui aurait refusé d'appliquer une décision de la FFSA ou du promoteur, ou qui aurait par ses propos ou ses actes porté préjudice à la FFSA ou au Trophée, ou dont le comportement en piste ou en dehors de la piste ne correspondrait pas à l'esprit du Trophée, etc...

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, règlements et informations seront expédiés par internet exclusivement.

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

4.1.1 – Véhicules admissibles

Voir aussi article 1 du Règlement Technique

Le Trophée GT Classic est ouvert aux voitures d'esprit GT,

- de compétition ou de série, dont le modèle de base est sorti avant le 31/12/1997
- de Coupes de Marque de type GT, françaises ou étrangères, dont la création a eu lieu avant le 31/12/1997.
- spécifiquement désignées dans la liste des voitures éligibles.
- D'autres voitures de catégories et/ou de périodes proches, présentant un intérêt particulier, pourront être admises individuellement sur dossier – par exemple, certaines Groupe B 2 portes y compris celles interdites de Rallye, voitures du Groupe 5 conformes à l'annexe J de 1981, etc-

La liste des voitures éligibles indiquant aussi la classe d'affectation figure en annexe 1.

Il est précisé ici que les Caterham de type Seven ou voitures semblables et les Porsche 996, ne sont pas acceptées.

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

4.1.2 – Divisions et classes

Le Trophée comporte 2 divisions qui comprennent chacune 2 classes

Trophée GTClassic Premium,

Classe GTC 4

Classe GTC 3



Trophée GTClassic Ultime,

Classe GTC 2

Classe GTC 1



La répartition des voitures dans les différentes classes est faite en fonction des performances des voitures et à l'initiative du Promoteur, à partir du rapport poids/puissance réel mesuré de chaque voiture selon le tableau ci-dessous :

Rapport Poids / Puissance

moins de 2,59	GTC 1
2,6 à 3,99	GTC 2
4 à 4,59	GTC 3
plus de 4,6	GTC 4

La division et la classe d'affectation indicative des voitures figurent dans la liste des voitures éligibles. (en annexe).

L'Opérateur se réserve le droit de réaffecter la voiture dans une autre classe en fonction de ses performances observées, et /ou de sa puissance et son poids mesurés, même en cours de saison, afin de respecter un équilibre du plateau.

Une division GTC X : regroupe des concurrents invités.

Ces concurrents ne marquent pas de points de classement ;

4.1.3 - Agrément

Toutes les voitures doivent être préalablement agréées par le Commissaire technique du Trophée avant de pouvoir participer à une épreuve.

Procédure d'agrément : Compléter la Fiche d'agrément GTClassic figurant en annexe du présent règlement, puis la soumettre au Commissaire technique pour validation.

En cas d'incertitude sur la puissance réelle du véhicule, l'organisateur pourra demander au concurrent, avant tout agrément, de produire la fiche d'un passage sur un banc de puissance.

4.1.4 - Conformité

Les voitures doivent être dans une spécification de période.

Néanmoins les modifications notifiées dans le règlement technique sont autorisées.

Toutes les modifications au modèle de base doivent être renseignées dans la Fiche d'agrément.

C'est au concurrent d'apporter la preuve qu'un véhicule de même type que le sien a bien participé à des compétitions dans la même définition technique.

La fiche d'agrément validée deviendra la référence technique et elle servira dès lors de base pour les contrôles ultérieurs de conformité.

Aucune inscription ne pourra être faite sans Fiche d'Agrément 2018 complétée par le concurrent.

Les voitures disposant de PTH ou PTHN sont dispensées de Fiche d'agrément. Dans ce cas, il conviendra de transmettre la copie du PTH / PTHN au Commissaire.

Attention : Une voiture devra rester intégralement conforme à son PTH. Dans le cas contraire il faudra soumettre une Fiche d'agrément au Trophée désignant les modifications apportées.

4.1.5 – Vérifications et contrôles

4.1.5.1 - 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 FFSA de la voiture qu'il engage ou de son équivalent étranger. Il doit le présenter à l'occasion des vérifications.

4.1.5.2 - 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 et exiger qu'elle soit démontée par le concurrent pour s'assurer que les conditions de conformité sont pleinement respectées.

4.1.5.3 - Le commissaire technique pourra faire vérifier la puissance du véhicule déclarée par le concurrent dans la fiche d'agrément,

Le moteur sera plombé jusqu'à ce que le test soit réalisé.

Le contrôle de puissance sera fait sur un banc à rouleau agréé par l'organisateur du Trophée en présence d'un commissaire délégué.

La puissance mesurée intégrera la correction habituelle sur ces types d'appareils pour tenir compte de l'absorption de puissance par la transmission, les trains roulants, etc.

Si la puissance est supérieure à la valeur déclarée—de plus de 5%, et/ou si le rapport poids/puissance recalculé à partir des nouveaux relevés dépasse les valeurs limites de la classe, le concurrent sera déclassé depuis la course à l'issue de laquelle le moteur aura été plombé.

Un nouveau rapport poids puissance sera calculé à partir des valeurs mesurées et la voiture sera reclassée dans la classe adéquate si besoin.

Pour ce calcul, une tolérance sur les valeurs relevées. de + ou - 5% de marge d'erreur sera prise en compte.

Avec accord du concurrent, ce test pourra aussi être réalisé préventivement, sans être diligenté par le collège des commissaires lors d'une épreuve.

4.1.5.4 - 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.

4.1.5.5 - Les frais de démontage et de remontage sont entièrement à la charge du concurrent dans le cas où la demande est diligentée par l'autorité sportive.

Toutefois, si la conformité est constatée, et afin d'aider les concurrents, il sera accordé une allocation de :

- remontage culasse (s) : 250 euros TTC tout compris

- remontage intégral du moteur complet : 500 euros TTC tout compris

Remontages 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 appliqué.

Dans le cas du passage sur un banc à rouleau demandé par le commissaire technique :

Si la puissance mesurée est inférieure ou égale à la puissance déclarée par le concurrent, celui-ci sera remboursé du coût du test. Dans le cas contraire ces frais resteront à la charge du concurrent. Les éventuels frais d'acheminement du véhicule ou autres frais annexes ne seront pas remboursés.

4.1.5.6 - 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 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 entraînera la disqualification du concurrent et son renvoi devant la Commission de discipline sur décision du Collège des Commissaires.

4.2 – Equipements et Pneumatiques

4.2.1 – Pneumatiques

Les pneumatiques sont libres en nombre et en type. Slicks et wets autorisés.

Le changement de pneus est interdit sur la grille de départ sur la piste.

Le changement de pneumatiques est autorisé dans la pitlane à l'emplacement défini par l'opérateur pour chaque concurrent pendant les essais qualificatifs et les courses, ainsi que pendant l'arrêt aux stands obligatoire.

Dans le cas d'un changement de pneumatiques pendant les courses, y compris pour crevaison, chaque concurrent devra respecter le temps d'arrêt aux stands calculé entre les boucles de chronométrage d'entrée et sortie de pitlane, défini ci-après :

- Changement de pneumatiques pendant la fenêtre d'arrêt aux stands : Ajout de 2 minutes et 30 secondes au temps d'arrêt aux stands obligatoire : soit arrêt total de 5 minutes.
- Changement de pneumatiques en dehors de la fenêtre d'arrêt aux stands : arrêt total de 5 minutes.

4.2.2 – Equipements

4.2.2.2 – Casque et HANS

Les casques de pilote doivent respecter les normes FIA Internationales.

Un système RFT (type HANS) est obligatoire pour les voitures à partir de la période I de la FIA (à partir du 1/1/1977)

4.2.2.3 – Combinaisons, sous-vêtements, chaussures

Doit respecter la réglementation FFSA.

4.2.2.4 - Transpondeurs

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

4.2.2.5 - Numéro de course

Un numéro de course est attribué pour l'année à chaque pilote. Il doit être noir sur fond blanc et figurer sur le capot avant et sur les flancs. **Hauteur 23 cm minimum.**

Il doit aussi figurer en haut à droite sur le pare-brise : couleur jaune ou orange / taille des chiffres : **hauteur 12cm** - largeur du trait 2cm

5 – Publicité

5.1 – Publicité sur les voitures :

Des surfaces seront réservées exclusivement à la signalétique du Trophée et aux partenaires du Trophée sans que le concurrent puisse s'y opposer. Le concurrent devra respecter le plan de signalétique. Les stickers seront fournis.

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 du Trophée et aux partenaires du Trophée 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.

5.4 – Droits d'exploitation : HVM Racing 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 de l'épreuve

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

7.2.1 - Dans le cas où le nombre d'inscrits serait supérieur à la capacité d'un circuit, les engagements seront retenus selon l'ordre de réception par HVM Racing.

7.2.2 - Pour répondre à des contingences d'organisation, le format des courses pourra être modifié sans que le concurrent puisse s'y opposer.

7.3 – Courses

Le format standard des courses du Trophée 2018 comprend 4 roulages : 1 séance d'essais privés + 1 séance d'essais qualificatifs de 30 mn + 1 courses de 40 mn avec arrêt aux stands obligatoire le samedi + 1 courses de 40 mn avec arrêt aux stands obligatoire le dimanche.

Le tarif d'engagement aux meetings 2018 pour le format standard ci-dessus sera, selon les circuits, de **790€ à 970€**.

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.

Deux pilotes peuvent partager le volant. Lors de l'arrêt aux stands durant la course, il est possible de changer de pilote en respectant la fenêtre d'arrêt imposée.

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.

7.4 – Arrêt aux stands

Durant les courses prévoyant un arrêt au stand obligatoire, chaque voiture devra effectuer un arrêt de 2 minutes et 30 secondes au minimum, calculé entre les boucles de chronométrage d'entrée et sortie de pitlane,

Il sera possible de changer de pilote exclusivement lors de cet arrêt qui devra intervenir entre la 17^{ème} minute et la 25^{ème} minute de course.

Dans le cas où il ne serait pas procédé à un changement de pilote, le conducteur pourra rester sanglé dans la voiture.

Dans le cas d'un changement d'une ou plusieurs roues, l'arrêt au stand obligatoire sera porté à 5mn au minimum. (voir art 4-2-1)

Lors de chaque épreuve, un emplacement sur la pitlane (devant un box) sera défini par l'opérateur pour chaque concurrent figurant sur la liste des autorisés à prendre part aux essais qualificatifs. Les concurrents devront obligatoirement respecter cet emplacement lors des arrêts aux stands pendant les essais qualificatifs et les courses.

Le moteur pourra rester en marche. Aucun ravitaillement en carburant ne pourra intervenir.

8 – Pénalités, Réclamations et Appels

Consulter le Règlement Standard des circuits asphalté FFSA 2018

8.1 - Toute infraction au présent Règlement Sportif du Trophée GTClassic, au Règlement Technique du Trophée GTClassic, 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 de l'épreuve suivante par les Commissaires Sportifs, sans remboursement des droits d'inscription.

Tout contact entre deux véhicules sur la piste 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 d'un ou des pilotes au Collège des Commissaires Sportifs.

Un pilote impliqué dans un accident ne pourra quitter le circuit (sauf impératif d'urgence médicalement 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 – Pénalités concernant les arrêtes aux stands :

Si un concurrent effectue son arrêt obligatoire aux stands avant ou après l'ouverture de la fenêtre prévue entre la 17^{ème} minute et la 25^{ème} minute de course, il sera pénalisé par un Drive Through (passage par la voie des stands).

Si un concurrent ne respecte pas la durée minimum de l'arrêt aux stands obligatoire de 2 minutes et 30 secondes calculé entre les boucles de chronométrage d'entrée et sortie de pitlane, il sera pénalisé par un Stop and Go de la durée manquante au temps d'arrêt officiel.

Si un concurrent ne respecte pas la durée minimum de l'arrêt aux stands pour changement de pneumatiques de 5 minutes calculé entre les boucles de chronométrage d'entrée et sortie de pitlane, il sera pénalisé par un Stop and Go de la durée manquante au temps d'arrêt officiel.

8.4 - 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.

8.5 - 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, GTClassic peut ne pas renouveler une invitation précédemment accordée sans avoir à motiver sa décision.

Dans le cas où la même voiture serait conduite par plusieurs pilotes, l'un dans une course, l'autre dans une autre course distincte, chaque pilote marquerait uniquement les points acquis par son résultat personnel.

9 – Classements

9.1 – Podium à l'issue de chaque course,

Seront appelés sur le podium GTClassic Premium,

- les 3 premiers au scratch de la division Premium ainsi que les vainqueurs des classes GTC 3 et GTC 4 qui ne seraient pas parmi ces 3 premiers.

Seront appelés sur le podium GTClassic Ultime,

- les 3 premiers au scratch de la division Ultime ainsi que les vainqueurs des classes GTC 1 et GTC 2 qui ne seraient pas parmi ces 3 premiers.

9.2 – Attribution de points pour chaque course :

A - Points de classement à la classe

Les pilotes de la classe GTC X ne marquent aucun point à la classe

Seuls les pilotes des véhicules ayant parcouru au moins **60%** de la distance de la course couverte par le vainqueur de sa division (GTC Ultime ou GTC Premium) seront classés et recevront les points de classement ci-dessous. Les autres ne marqueront que le point de participation. Voir B/

Place dans la classe	Points
1 ^{er}	30
2 ^{ème}	25
3 ^{ème}	20
4 ^{ème}	16
5 ^{ème}	13
6 ^{ème} à 11 ^{ème}	11, 9, 7, 6, 5, 4,
du 12 ^{ème} au dernier	3

Dans le cas d'un équipage de deux pilotes partageant une voiture lors d'une course avec arrêt obligatoire, le premier pilote et le deuxième pilote marqueront le même nombre de points déterminé par le classement final selon le tableau ci-dessus.

B - Points de participation

- 1 point à tout pilote non classé ayant pris le départ au moins d'une séance d'essais qualificative ou de la course 1 (ou aux 2 pilotes de la voiture dans le cas d'un équipage)
- 1 point à tout pilote non classé ayant pris le départ de la course 2 (ou aux 2 pilotes de la voiture dans le cas d'un équipage)

C - Points Bonus Pole Position

- 1 point sera attribué au pilote (ou aux 2 pilotes de la voiture dans le cas d'un équipage) ayant réalisé la pole position de chaque meeting pour la division Premium ainsi que pour la division Ultime. Il sera ajouté à la course 1.

D - Points Bonus supplémentaires

- 5 points supplémentaires seront attribués aux concurrents participant aux 2 derniers meetings de la saison 2018 (5 points par meeting)

Les pilotes de la division GTC X marquent

- 5 points de participation par course dans laquelle ils prennent le départ et quelle que soit leur position.
- les points de Bonus D ci-dessus

9.3 – Classement

Seront établis :

Un classement par classe selon l'ordre décroissant des points acquis par chaque pilote.

Un classement général du Trophée Premium en cumulant les points des classements de toutes les classes Premium.

Un classement général du Trophée Ultime en cumulant les points des classements de toutes les classes Ultime.

Il n'y aura pas de classement général cumulant la division Trophée Premium et la division Trophée Ultime.

Si parmi les 3 premiers du classement final, plusieurs pilotes totalisent le même nombre de points, ils seront départagés en fonction de la qualité des places (nombre de 1^{er}, de 2^{ème}, etc...)

Pour les pilotes autres que les 3 premiers, les ex-aequo ne seront pas départagés.

9.4 – Courses prises en compte

Si moins de 6 courses dans la saison, tous les résultats seront retenus,

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

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

9.5 – Championnat de France Historique des Circuits

Le Trophée GT 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 inscrits au Trophée GT Classic détenteur d'une licence FFSA 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, il devra formuler son refus officiellement lors de son inscription au Trophée GT Classic.

Les pilotes marqueront des points pour le classement « Berlines et GT » du Championnat de France Historique. Les points seront attribués à partir du classement scratch de chaque course sans distinction de division ou de classe.

Voir le Règlement du Championnat de France 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 concurrent et/ou le pilote connaît la course automobile et les risques liés. Il agit en toute connaissance de cause, de son propre chef, librement et sous son unique responsabilité.

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

PROJET



HVM Racing
3 Place des Ecoles
92100 – BOULOGNE - France

Tel : 06 03 70 76 71 – 01 41 22 20 10

E-mail : contact@gtclassic.fr

Site web : www.gtclassic.fr

TROPHEE GTCLASSIC

REGLEMENT TECHNIQUE 2018

1 – Définition des Véhicules Autorisés

1-1 - Véhicules admissibles

Le Trophée GT Classic est ouvert aux :

- voitures d'esprit GT, de compétition ou de série, dont le modèle de base est sorti avant le 31/12/1997
- voitures de Coupes de Marque de type GT, françaises ou étrangères, dont la création a eu lieu avant le 31/12/1997.
- voitures spécifiquement désignées dans la liste des voitures éligibles

- D'autres voitures de catégories et/ou de périodes proches, présentant un intérêt particulier, pourront être admises individuellement sur dossier – par exemple, certaines Groupe B 2 portes y compris celles interdites de Rallye, voitures du Groupe 5, etc-

Des évolutions du modèle de base et/ou des modifications apportées, peuvent être acceptées. (Voir art. 2) En cas d'incertitude, consultez l'organisateur.

La liste des voitures éligibles indiquant aussi la classe d'affectation figure en annexe 1.

Il n'est pas nécessaire que le modèle de la voiture ait obtenu une homologation GT de la FIA.

Il est précisé ici que les Caterham de type 7, les Porsche 996 ne sont pas acceptées.

1.2 – Agrément

Toutes les voitures doivent être préalablement agréées par le Commissaire technique du Trophée avant de pouvoir participer à une épreuve.

Voir article 4-1-3 du Règlement Sportif

1.3 – Conformité

Les voitures doivent être dans leur spécification de période et respecter la réglementation d'origine. C'est-à-dire, l'annexe J de la période ou le Règlement de la Coupe de Marque.

C'est au concurrent d'apporter la preuve qu'un véhicule de même type que le sien a bien participé à des compétitions dans la même définition technique.

Toutes les modifications et évolutions doivent être renseignées dans la Fiche d'agrément. La fiche d'agrément validée deviendra la référence technique et elle servira dès lors de base pour les contrôles ultérieurs de conformité.

2 – Modifications et adjonctions autorisés ou obligatoires

Les modifications techniques ou évolutions du modèle de base sont autorisées pour les voitures de compétition :

Dans la mesure où une voiture du même type comportant ces mêmes évolutions a bien participé à des courses officielles moins de 10 ans après la sortie du modèle de base.

pour les voitures de série :

Lorsqu'elles correspondent à une évolution du constructeur faite moins de 10 ans après la sortie du modèle de base.

En outre, le concurrent doit apporter la preuve de la date de ces modifications.

Pour chaque modèle, la configuration la plus récente du modèle est acceptée.

Les « clones » ou re-création sont acceptées. Exemple une 964 Cup à partir d'une 964 RS est acceptée.

3 – Poids minimum

Le contrôle du poids peut être effectué à tout moment d'une épreuve sans pilote à bord avec la quantité restante de liquide dans les réservoirs.

Le poids de référence qui devra être respecté sera inscrit par le commissaire technique sur la fiche d'agrément.

Du lest peut être utilisé à condition qu'il soit fixé au plancher, en lieu et place du siège passager exclusivement et de telle façon que des outils soient nécessaires pour le retirer.

L'organisateur peut imposer en cours de saison un poids modifié dans le but d'équilibrer les performances.

4 - Moteur

Il est permis de retirer du compartiment moteur tous les écrans servant à cacher les éléments mécaniques ainsi que les matériaux d'insonorisation.

Culasse : polissage et rabotage autorisés.

Arbre à cames : profil libre

Supports moteur : libres

Volant moteur : libre

Collecteur d'admission et d'échappement, libres.

Carburateurs :

Ils doivent respecter le principe d'origine. Le montage d'un carburateur du même type mais d'un diamètre supérieur pourra être autorisé.

Injection :

doit conserver le même principe de fonctionnement que le système d'origine.

Le boîtier régulant l'injection peut être remplacé. Les entrées dans le boîtier incluant leurs fonctions ne peuvent pas être modifiées.

Les injecteurs peuvent être remplacés pour en modifier le débit mais leur principe de fonctionnement doit être conservé.

Echappement :

Ligne d'échappement libre mais caractéristiques et norme de bruit conforme à la réglementation FFSA 2017. Silencieux obligatoire

Compresseurs ou turbos interdits si le véhicule d'origine n'en était pas équipé.

Le modèle de compresseur / turbo doit correspondre au modèle d'origine et ne peut pas être modifié.

Allumage :

Le système doit être identique au système d'origine. Le faisceau ainsi que le boîtier électronique peuvent être remplacés mais les capteurs côté entrée ne doivent pas être modifiés.

Le distributeur doit conserver son positionnement.

Acquisition de données : Un système est autorisé.

Télémetrie : Interdit.

Lubrification :

Carter sec interdit si la voiture d'origine n'en était pas équipée.

Le montage de chicane dans le carter est autorisé.

Il est possible de modifier les canalisations y compris celles de la lubrification du turbo par des canalisations conformes à l'art 253-3-2

Refroidissement d'huile :

Un dispositif de refroidissement peut être ajouté.

5 - Transmission

Boîte à vitesses : Les rapports de boîte et de pont sont libres.

Embrayage : Conception libre à condition qu'il s'agisse d'un système conventionnel à disques.

Les différentiels à glissement limité mécanique sont autorisés. Ils doivent se monter dans le carter indiqué dans la Fiche d'agrément.

Arbres de transmission : libres

6 - Suspension

Le principe de fonctionnement doit être conservé.

Les amortisseurs et les ressorts sont libres dans la mesure où ils respectent la technologie existante à l'époque. Leur nombre doit être conservé.

Les platines de fixation des ressorts sont libres et peuvent être réglables.

Les points d'ancrage doivent être ceux d'origine. Ils peuvent néanmoins être renforcés.

Les silent blocs peuvent être remplacés

Barres anti-roulis autorisées

7 - Roues et pneumatiques

Roues

Les jantes sont libres. Elles doivent respecter la dimension d'époque (stock ou option du constructeur).

Néanmoins pour permettre un approvisionnement simple en pneumatiques, les roues originales peuvent être remplacées par des jantes de 18' maximum.

Il est possible d'utiliser des roues de diamètre inférieur à celui d'origine.

Les pneumatiques sont libres.- Racing ou homologué route au choix du concurrent. Les pneus pluie sont autorisés.

Roue de secours : n'est pas obligatoire dans la voiture.

8 - Système de freinage

Les canalisations peuvent être changées pour des canalisations de type aviation.

Conduits de refroidissement des freins libres dans la mesure où ils ne sont pas visibles à l'extérieur du véhicule et n'ont pas d'autres fonctions.

Le système d'assistance de frein peut être déconnecté ou supprimé.

Disques de frein : libres

9 – Carrosserie - Extérieur

Carrosserie :

Des variations par rapport à la carrosserie standard ou homologuée autorisées par l'Annexe J de la période concernée peuvent être acceptées. Ces modifications de carrosserie doivent être conformes à une configuration utilisée sur le modèle concerné en compétition selon les règles FIA de la période. Ceci devra être attesté par une photographie de l'époque de la voiture.

Les pare chocs avec leurs ferrures 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.

Il est permis de remplacer les pare-chocs AV et AR et les bas de caisse par des pièces géométriquement identiques en fibre et polyester.

Les phares rétractables peuvent être rendus fixes et leur mécanisme démonté.

Dispositifs aérodynamiques / Ailerons :

Ne peuvent pas dépasser le volume de la voiture ni en hauteur, ni en largeur, ni en longueur.

10 – Intérieur du véhicule

Si la voiture en était équipée, l'appareil de chauffage d'origine peut être supprimé mais un système de désembuage doit rester opérationnel.

Les éléments du système de climatisation peuvent être supprimés, le compresseur peut être rendu inopérant.

Les panneaux de porte intérieurs (s'ils existaient à l'origine) doivent être conservés ou remplacés par un panneau plus simple en métal ou plastique.

Les vitres latérales et la lunette arrière si existantes, peuvent être en polycarbonate de 4mm minimum.

Il est permis d'enlever les sièges AR et le siège passager.
Les tapis de plancher, les garnitures et les matériaux d'insonorisation peuvent être enlevés.

La plage AR des voitures à deux volumes peut être enlevée.

Au cas où le réservoir serait installé dans le compartiment à bagage et les sièges AR enlevés, une cloison résistante au feu et étanche aux flammes et aux liquides doit séparer le réservoir de l'habitacle. (caisson autorisé)

11 – Accessoires additionnels

Anneau de remorquage

Les voitures doivent être équipées à l'avant et à l'arrière d'un anneau de remorquage d'une épaisseur mini de 5mm en acier ou de 10 mm en alu. Diamètre intérieur entre 80 et 100mm, section arrondie, couleur jaune ou rouge de préférence fluo.

Une flèche de localisation de même couleur que l'anneau est obligatoire.

Transpondeurs

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

12 - Système électrique

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

La mise en marche peut s'effectuer dans les stands avec l'appoint d'une source d'énergie extérieure connectée provisoirement à la voiture.

Les batteries embarquées au lithium sont proscrites.

Les batteries installées dans l'habitacle doivent obligatoirement être de type « sèche »

13 - Système d'éclairage

Les éclairages peuvent être remplacés mais voitures doivent être équipées au minimum de 2 phares à l'avant, 2 feux rouges à l'arrière, 2 feux stop à l'arrière actionné exclusivement par pression sur la pédale de frein

1 Feu de pluie à LED de haute intensité homologué 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.

14 – Circuit de carburant

Type de carburant du commerce conforme à la réglementation FIA en vigueur.

Pompe à essence libre. Une pompe additionnelle peut être installée.

Réservoir : doit respecter le Règlement FFSA ;

15 – Sécurité du véhicule

Se référer au chapitre 5 de l'annexe K de la FIA en cours de validité qui doit être appliqué.

Lien pour l'annexe K en cours : <https://www.fia.com/historic-regulations/> : voir chapitre 5 pour les éléments sécurité.

Cet article qui a valeur réglementaire précise les obligations en matière de Batterie, Câbles et conduites, Système de carburant, Cloisons, Extincteurs, Récupérateurs d'huile, Papillons, Feux, Rétroviseurs, Pare brise, Structure anti-tonneau / Arceaux, Feux rouges, Ceintures de sécurité, Capot (verrouillage), Anneaux de remorquage, Direction, Sièges, coupe-circuit électrique.

Arceau / cage de sécurité : Se référer aux Annexes V et VI de l'Annexe K de la FIA en cours de validité. Pour les voitures post 1990, l'arceau / cage de sécurité doit être conforme à la réglementation FIA de l'année revendiquée.

Annexes au Règlement

Annexe 1 : Voitures Eligibles

Annexe 2 : Fiche d'agrément

Les annexes J de chaque année peuvent être obtenues auprès du service technique de la FFSA.



HVM Racing
3 Place des Ecoles
92100 – BOULOGNE - France

Tel : 06 03 70 76 71 – 01 41 22 20 10

E-mail : contact@gtclassic.fr

Site web : www.gtclassic.fr