

REGLEMENT 2025 TROPHEE 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.

Le nom « GT Classic » 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 2025

1 – Organisation et Calendrier

1.1 – Organismes

1.1.1 - Le Trophée GT Classic 2025 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 n° **C47-2025** en date du **28/01/2025**.

1.1.3 - Le commissaire technique du Trophée pour la saison 2025 est M. **Fabien SILVA licence n° 0402/228511**.

1.2 – Calendrier

Le Trophée GT Classic 2025 se déroulera sur les 5 épreuves suivantes :

4-5-6 avril	Historic Tour Dijon
16-17-18 mai	Historic Tour Lédenon
13-14-15 juin	Historic Tour Paul Ricard
19-20-21 septembre	Historic Tour Val de Vienne
17-18-19 octobre	Historic Tour Magny-Cours

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

Les pilotes étrangers peuvent avoir à 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 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. Les inscriptions et engagements ne sont officiels qu'après avoir été confirmés par l'organisateur.

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'inscription, avant le 15 février 2025.

La demande d'invitation devra être accompagnée

- de la Fiche d'Agrément 2025 du véhicule complétée (voir art 4-1-2 et annexe)
- du règlement à l'ordre de HVM Racing, du droit d'inscription de **590 € TTC** pour le premier pilote de la voiture.

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 » : **250 € 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 **250 € TTC** en sus du coût de l'engagement.

Dès le deuxième engagement, le solde de l'inscription annuelle au Trophée sera exigé.

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.

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 :

- de 30 % pour les demandes reçues 8 jours et plus avant la compétition,
- de 50 % pour les demandes reçues jusqu'aux vérifications

3.3.4 - Des pilotes « invités » pourront être acceptés sur la grille à la seule discrétion de l'opérateur.

3.3.5 - Date de clôture : Elle est indiquée sur les bulletins d'engagements de chaque épreuve. 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.

3.3.6. – Parrainage : Un pilote (le parrain) peut parrainer un nouveau pilote (le filleul) pour participer à une ou plusieurs courses du Trophée GT Classic (Le filleul étant un pilote n'ayant jamais roulé dans le Trophée depuis l'existence du Trophée).

Lors de la première inscription du filleul à une épreuve, il n'aura pas à payer le droit spécial de **240 €** en sus du coût de l'engagement (cf art. 3.2.3), et le parrain bénéficiera d'une remise de 20% sur le montant de l'engagement de l'épreuve à laquelle participe le filleul.

A chaque participation du filleul à une épreuve durant la même saison, le parrain bénéficiera d'une remise de 20% sur le montant de l'engagement de l'épreuve à laquelle participe le filleul.

3.3.7 - 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 **email** 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 31/12/2000.
- De Coupes de Marque de type GT, françaises ou étrangères, dont la création a eu lieu avant le 31/12/2000.
- Groupe 4 et Groupe 5 toutes périodes jusqu'au 31/12/2000.
- 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, et conformes à l'annexe J de 1981

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

Le promoteur se réserve la possibilité d'accueillir des concurrents « Invité » hors classement avec des voitures proches des voitures éligibles : Classe **I du** GTC X.

4.1.2 – Classes

Le Trophée comporte 6 classes : GTC 1 - GTC 2 - GTC 3 - GTC 4 - GTC X – GTCX - I (« I » voitures « invités »)

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 de chaque voiture selon le tableau ci-dessous :

Rapport Poids / Puissance

moins de 2,49	GTC X
2,50 à 3,49	GTC 1
3,50 à 4,49	GTC 2
4,50 à 4,99	GTC 3
plus de 5,0	GTC 4

Les classes 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 l'équilibre du plateau.

Une classe « I » du GTC X regroupe les concurrents invités.

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 GT Classic 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.

C'est le poids que le concurrent inscrit sur sa fiche d'agrément qui fera foi pour les contrôles des pesées et le rapport POIDS/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 2025 complétée par le concurrent.

Toutes les voitures (même celles disposant d'un PTH ou PTHN) souhaitant s'engager en GT Classic doivent obligatoirement compléter et remettre au Responsable du plateau et/ou au Commissaire Technique du plateau une Fiche d'Agrément 2025. Attention : Une voiture devra rester intégralement conforme à son PTH et/ou sa Fiche d'Agrément.

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 :

- **Stade 3** : remontage culasse (s) : 250 € TTC tout compris

- **Stade 5** : remontage intégral du moteur complet : 500 € 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 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.

Le changement de pneumatiques est autorisé dans la pitlane pendant les essais qualificatifs et les courses.

Les voitures doivent être équipées de pneus exclusivement fournis par le fournisseur désigné par l'opérateur.

4.2.2 – Equipements

4.2.2.1 – Equipements de sécurité du pilote

Se référer au tableau "Equipement Sécurité Circuit VHC".

4.2.2.2 - Transpondeurs

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

4.2.2.3 - Numéro de course

Se référer à l'Article 4.3 "Règlement Standard des Circuits Asphaltes"

Depuis la saison 2024, un numéro supplémentaire devra obligatoirement être apposé à l'arrière des voitures de GT/Tourisme.

4.2.2.4 – Echappement

Se référer à l'Article 4.2.3.1 du règlement du Championnat de France Historique des Circuits.

5 – Publicité

5.1 – Publicité sur les voitures :

Se référer à l'Article 5.1. du règlement du Championnat de France Historique des Circuits.

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 2025 comprend 4 roulages : 1 séance d'essais privés + 1 séance d'essais qualificatifs de 20 minutes + 2 courses de 25 minutes maximum.

Le tarif d'engagement aux meetings 2025 pour le format standard ci-dessus sera, selon les circuits, **à partir de 750 €.**

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.

Le Trophée GT Classic pourra partager sur certaines épreuves de l'Historic Tour la grille avec un autre Trophée présent sur l'épreuve.

Dans le cas d'un meeting à deux courses, la grille de départ de la course 2 sera déterminée par le classement de la course 1, dans l'ordre d'arrivée de la course 1.

8 – Pénalités, Réclamations et Appels

Consulter le Règlement Standard des circuits asphalte FFSA 2025 et le règlement du Championnat de France Historique des Circuits.

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

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

Un pilote dont le comportement sera jugé agressif, anti-sportif ou dangereux pourra être exclu de l'épreuve et/ou 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 médical dument 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

8.4 - 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, GT Classic peut ne pas renouveler une invitation précédemment accordée sans avoir à motiver sa décision.

9 – Classements

9.1 – Podium : Les 3 premiers de chaque classe seront appelés à une remise de coupes sur les paddocks. Si une classe comporte moins de 3 partants, seul le premier de la classe sera appelé.

9.2 – Attribution de points pour chaque course :

A - Points de classement à la classe

Seuls les pilotes des véhicules ayant parcouru au moins 75% de la distance de la course couverte par le vainqueur de sa classe 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 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.

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
- 1 point à tout pilote non classé ayant pris le départ de la course 2

C - Points Bonus Pole Position

- 1 point sera attribué à la pole position de chaque classe
Il sera ajouté à la course 1, même si le pilote n'est pas classé dans la course 1.

D - Points Bonus supplémentaires

- 5 points supplémentaires seront attribués aux concurrents à partir du 4^{ème} meeting auxquels ils participent (5 points par meeting - Sous réserve qu'il ait effectué ses 4 meetings dans la même classe)

9.3 – Classement

Seront établis :

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

Un classement regroupant l'ensemble des pilotes des différentes catégories en fonction de leur nombre de points acquis dans chacune des classes.

Si parmi les 3 premiers du classement final, plusieurs pilotes totalisent le même nombre de points au classement final, ils seront successivement départagés sur le nombre de 1^{ère} place obtenu, le

nombre de 2ème place obtenu, le nombre de 3ème place obtenu, leur meilleur résultat non retenu, leur 2ème meilleur résultat non retenu, leur 3ème meilleur résultat non retenu. Si ces critères ne permettent pas de les départager, ils resteront ex-aequo.

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

9.4 – Courses prises en compte

Le classement final sera établi comme suit :

Nombre de courses organisées	Nombre de courses retenues
Plus de 10	Totalité organisée moins 2
De 6 à 10	Totalité organisée moins 1
Moins de 6	Totalité organisée

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 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 GT Classic.

Les pilotes marqueront des points pour le classement « GT / Tourisme Post 90 » du Championnat de France Historique des Circuits. Les points seront attribués à partir du classement scratch de chaque course sans distinction de classe. Les pilotes de la classe « I » de la catégorie GTC X dont le modèle de base serait postérieur au 31/12/2000 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 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.



HVM Racing
31 rue d’Aguesseau
92100 – BOULOGNE - France

Tel : 01 41 22 20 10
E-mail : contact@gtclassic.fr
Site web : www.gtclassic.fr

TROPHEE GT CLASSIC

REGLEMENT TECHNIQUE 2025

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 31/12/2000
- Voitures de Coupes de Marque de type GT, françaises ou étrangères, dont la création a eu lieu avant le 31/12/2000
- Voitures spécifiquement désignées dans la liste des voitures éligibles
- Groupe 4 et Groupe 5 toutes périodes jusqu'au 31/12/2000
- 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

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.

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 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

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 et son équipement à bord, avec la quantité restante de liquide dans les réservoirs (étant entendu qu'il est interdit d'ajouter de l'huile, ou tout autre liquide ou solide avant la pesée) en cas de doute les Commissaires Techniques devront faire vidanger le ou les réservoirs d'essence celle-ci ne pouvant pas être considérée comme du lest.

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. Des scellés doivent y être posés par le commissaire technique.

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 au règlement standard des circuits asphaltés. 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.

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) et du carter inférieur. Le concurrent est responsable des scellés posés sur son moteur.

5 – Transmission

Boite de 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 : Elles doivent être recouvertes par les ailes, au 1/3 de leur partie supérieure.

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.

Les voitures doivent être équipées de pneus exclusivement fournis par le fournisseur désigné par l'opérateur.

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 partie saillante 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 5mm minimum, dans ce cas l'utilisation de film antidéflagrant n'est pas obligatoire.

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

Des dispositifs de remorquage avant et un arrière sont obligatoires.

Ces dispositifs peuvent être de type anneau métallique ou sangle homologuée FIA.

Ils doivent :

- Être clairement visibles et peints en jaune, rouge ou orange.
- Permettre le passage d'un cylindre de 60 mm de diamètre.
- Permettre de tracter la voiture sur un revêtement sec (béton ou asphalte), en exerçant la traction dans un plan parallèle au sol, avec un angle de plus ou moins 15 degrés par rapport à l'axe longitudinal de la voiture.
- Ce contrôle doit être effectué en bloquant la rotation des roues au moyen du système de freinage principal.

La voiture doit être équipée de pneumatiques d'un type identique à celui utilisé lors de la compétition.

Il peut avoir lieu lors des vérifications techniques préliminaires.

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 ».
Dans tous les cas, si la batterie ne se trouve pas à son emplacement d'origine avec sa fixation d'origine, elle doit être solidement fixée au châssis avec des sangles métalliques boulonnées par des vis et écrous 8.8, M8 + contreplaques au châssis.

13 - Système d'éclairage

Les éclairages peuvent être remplacés mais 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 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 : Pour les voitures d'avant **2001**, doit respecter le règlement de l'**annexe K actuel de la FIA**. Pour toutes les autres voitures, doit respecter le Règlement de l'annexe J actuel de la FFSA.
A des fins de contrôle, il est obligatoire que le réservoir de carburant contienne toujours un minimum de 3 litres de carburant.

15 – Sécurité du véhicule

Se référer à 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 au chapitre 5 pour les éléments sécurité et les autres chapitres selon les périodes concernées.**

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, coupe-circuit électrique.

Pour les éventuels véhicules post 2000, l'annexe J Art. 253 en cours sera automatiquement prise en compte (sauf exception pour le point décrit ci-dessous).

Arceau / cage de sécurité : Se référer à l'annexes II de l'Annexe K de la FIA en cours de validité.
Pour les voitures post 2000, 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
31 rue d'Aguesseau
92100 – BOULOGNE - France

Tel : 01 41 22 20 10
E-mail : contact@hvmracing.fr
Site web : www.hvmracing.fr

Marque	Modèle	Années	cm3	Puissance	Poids	Rapport P/P	GTC X	GTC 1	GTC 2	GTC 3	GTC 4
FORD	Mustang IV SVT Cobra	96	4600	305	1500	4,92					
GILLET	Vertigo Alfa V6	97 / 99	3000/3600	226	950	4,20					
GILLET	Vertigo Ford Turbo	91	2000	220	950	4,32					
HARRIER	LR9 Alfa ou Ford	93/98	2996	240	1000	4,17					
HELEM	Helem	96	2975	260	1200	4,62					
HOMMELL	Berlinette et Barquette	94/97	1998	170	960	5,65					
HOMMELL	RS2		1998	195	950	4,87					
HONDA	Integra Type R (ITR Gr A - B18C6)	95/97	1797	190	1125	5,92					
HONDA	NSX Atmo	93	2977	380	1250	3,29					
HONDA	NSX phase 1 C30A	90	2977	270	1300	4,81					
HONDA	NSX phase 2 C32B	97	3200	295	1200	4,07					
HONDA	NSX Turbo	95	2977	680	1050	1,54					
JAGUAR	XJ220 GT1	92/94	3498	549	1370	2,50					
JAGUAR	XJS V12	91	6000	310	1800	5,81					
JAGUAR	XK 8	96	4196	260	1700	6,54					
JAGUAR	XK R	96	4196	420	1700	4,05					
LAMBORGHINI	Countach LP 500 S	82	4800	375	1490	3,97					
LAMBORGHINI	Countach LP 5000 QV	85	5200	455	1490	3,27					
LAMBORGHINI	Diablo etc..	90/2001	5707	492/575	1460/1695	2,97/2,95					
LISTER	Lister Storm GT1	93	6996	546	1664	3,05					
LOTUS	Elise Série 1 Rover	96/2001	1796	180	750	4,17					
LOTUS	Esprit SE/S3/S4/Sport	80/87/94	2174	240	1200	5,00					
LOTUS	Esprit V8 Turbo GT3	96/2003	2174	304	1100	3,62					
LOTUS	EspritV8 GT2	95	2174	394	907	2,30					
MARCOS	LM 500 Ford	94	4600	600	1100	1,83					
MARCOS	LM 600 Chevrolet	95	6300	530	1190	2,25					
MARCOS	Mantis Challenge Ford	97	4600	360	1100	3,00					
MARCOS	Mantis Chevrolet GT3		7000	600	1070	1,78					
MARCOS	Mantis GTO Ford		plus de 5000	580	1045	1,80					
MASERATI	4200 Trofeo		4244	473	1175	2,48					
MASERATI	Barquette Grandtrofeo	92	2000	315	800	2,54					
MASERATI	Ghibli II - 2l et 2,8 l	92/97	2000	360/287	1365	3,8/4,8					
MASERATI	Ghibli Open Cup	95/96	2000	330	1200	3,64					
MASERATI	Shamal V8 Turbo	89/96	3217	326	1417	4,35					
MAZDA	MX5 NA	89/97		130	930	7,15					
MAZDA	MX5 NA Kit BBR Trbo	90	1598	150	985	6,57					
MAZDA	RX7 FC3S	86		150/184	1300	8,67/7,1					
MAZDA	RX7 FD3S	96	1308	250	1310	5,24					
MAZDA	RX7 Turbo Séries 4 et 5	87/91		197	1200	6,09					
McLAREN	McLaren F1 GTR GT1	95	6000	636	1120	1,76					
MERCEDES	500 AMG			500	1500	3,00					
MERCEDES	SL 500 R129	92/98	4973	326	1500	4,60					
MERCEDES	SLK (R170) AMG	2000	3199	354	1420	4,01					
MERCEDES	SLK (R170) serie	96/2000	1998/2295	163/193	1365/1385	8,4/7,2					
MG	MGF / MGF Trophy vvc	95/2002	1800	160	1060	6,63					
MITSUBISHI	3000 GT Biturbo	90/98	2972	320	1760	5,50					
MORGAN	Eight	65		155	900	5,81					
MORGAN	Plus 8 V8 Rover	68	3532	200	990	4,95					
NISSAN	200 SX / S14/S14a	94/99	2000	200	1260	6,3					
NISSAN	300ZX Z32 Bi turbo	89/99	3000	282	1585	5,62					
NISSAN	Skyline 400R / GTR	95	2800	400	1400	3,50					
NISSAN	Skyline R32	89/93	2600	280	1400	5,00					
NISSAN	Skyline R33	93/99	2600	305	1400	4,59					
PANOZ	GT	2000-2007	4601	350	1450	4,14					
PANOZ	GT-WC Series Cobra	97	4600	570	1100	1,93					
PORSCHE											
	Boxter 986 phase 1	96/99	2500	204	1250	6,13					
	911 Carrera 3,2 -Club sport	83/89	3200	231	1160	5,02					
	911 SC/RS (954)		2994	255	980	3,84					
	924 Atmo 937	76/88	2000/2500	210	1100	5,24					
	924 Turbo 931	85/88	2479	177	1100	6,21					
	928 GTS	92/95	5400	350	1580	4,51					
	928 S / S2	84/86	4700	300	1500	5,00					
	928 S3/S4/GT	85/91	5000	320	1580	4,94					
	930 3.0		2994	260	1140	4,38					
	930 3.3 Turbo Injection	83	3300	300	1300	4,33					
	944 2.5	81 /91	2479	220	1300	5,91					

Marque	Modèle	Années	cm3	Puissance	Poids	Rapport P/P	GTC X	GTC 1	GTC 2	GTC 3	GTC 4
944	944 Cup (Trophée Cup 90) 290cv	90	2479	290	1250	4,31					
944	944 S2		2990	211	1250	5,92					
944	944 Turbo (951etX) 220/250cv	88/89	2479	250	1300	5,20					
964	C4 / C2	88/94	3600	250	1210	4,84					
964	Cup et RS 3,6 l	92	3600	275	1120	4,07					
964	LM Bi Turbo	93	3166	475	1000	2,11					
964	RS 3,8 l de série	91/94	3746	300	1210	4,03					
964	RSR	93/94	3746	375	1120	2,99					
968	Atmo	91	2990	240	1470	6,13					
968	Club Sport	93/95	2990	240	1320	5,50					
968	Turbo RS		2990	350	1250	3,57					
993	Carrera	93/97	3600	272	1370	5,04					
993	Cup et RS	95	3800	310	1100	3,55					
993	GT2 450			450	1100	2,44					
993	GT2 evo 600	95	3600	600	1100	1,83					
993	GT2 Street	98	3600	450	1150	2,56					
993	Porsche 911 GT1	96/98	3100	537	1100	2,05					
993	RSR	97	3800	350	1100	3,14					
993	Turbo	95	3600	408	1500	3,68					
996	Toutes versions										
RENAULT	Clio V6 Trophy										
RENAULT	Spider Trophy (pas le S. Fior)	96	1998	180	930	5,17					
SCORA	sous condition de configuration										
SPECTRE	R42 Ford	96/97	4600	350	1247	3,56					
TOYOTA	MR2 Mk2	89/99	2000	121/245	1145/1270	9,4/5,18					
TOYOTA	MR2 Mk3 Turbo	97	1997	244	1615	6,62					
TOYOTA	Supra 3.0 GT Turbo MK3	86	2964	238	1500	6,30					
TOYOTA	Supra 3.0 GT Turbo MK4	93	2997	330	1500	4,55					
TOYOTA	Supra GT500 / GT LM	95		480	1100	2,29					
TRIUMPH	TR8 Imsa V8 Rover	79	3500	375	1200	3,20					
TVR	Cerbera Speed 8 AJP	96	4200/4500	325	1060	3,26					
TVR	Griffith Rover	91	4000	240	1060	4,42					
TVR	Tuscan challenge AJP		4500	450	1150	2,56					
TVR	Tuscan challenge Rover	89	3500	350	1100	3,14					
TVR	Tuscan challenge Rover ++		5000	380	1000	2,63					
ULTIMA	MK2 Chevrolet	86	5700	350	950	2,71					
ULTIMA	MK3	89	6200	450	900	2,00					
ULTIMA	Sport	92/98	5700	400	970	2,43					
VBM	4000 GT	94	3000	430	1050	2,44					
VENTURI	300	96/2000	2975	281/310	1250/1270	4,45/4,1					
VENTURI	260 / 260 Turbo	89/96	2849	260	1275	4,90					
VENTURI	400 GTR			430	1100	2,56					
VENTURI	400 Trophy	92/2000	2975	407	1060	2,60					
VENTURI	500 LM / 600 LM	93/94	2975	600	1100	1,83					

Consultez HVM pour l'admission des :

Groupe B 2 portes

y compris celles interdites de Rallye

(205 T16 / AUSTIN Metro 6R4 / Ford RS 200 / Lancia Delta S4)

Groupes 5

Méthode d'affectation dans les classes selon le rapport poids/puissance :

moins de 2,49	GTC X
2,50 à 3,49	GTC 1
3,50 à 4,49	GTC 2
4,50 à 4,99	GTC 3
plus de 5,0	GTC 4

FICHE D'AGREMENT D'UN VEHICULE TROPHEE GT CLASSIC

Annexe 2 du règlement technique du GT Classic 2025



SAISON 2025

Catégorie :

N° de course
de la voiture :

Pour le Trophée GT Classic, des modifications au modèle d'origine peuvent être acceptées.

Les contrôles seront faits à partir de cette fiche. Toute modification ultérieure devra être notifiée à l'organisateur du Trophée.

Cette fiche reste la propriété exclusive de HVM Racing. Elle ne peut pas être utilisée par aucun autre organisme.

Propriétaire de la voiture

Nom - Prénom :

Adresse :

CP / Ville :

Téléphone :

Email :

Nous certifions que les réponses indiquées sont exactes et nous engageons, en cas de modification, à en informer le responsable du Trophée, sans délai.

S'il s'avérait que nos réponses ont été sciemment incorrectes, l'agrément pour le Trophée serait annulé immédiatement.

Date :

Signature :

Voiture

Marque :

Modèle revendiqué :

Année de sortie du modèle de base :

Date de fabrication de la voiture :

Cylindrée d'origine:

/ Cylindrée corrigée :

actuelle :

/ Cylindrée corrigée :

Numéro de châssis / VIN :

PUISSANCE actuelle :

POIDS actuel :

RAPPORT POIDS/PUISSANCE actuel

vous préciserez les modifications apportées dans les articles ci-dessous.

Le concurrent doit apporter la preuve qu'une voiture du même type comportant les mêmes évolutions a bien participé à des courses officielles moins de 10 ans après la sortie du modèle de base.

Ces éléments doivent être joints en annexe à ce dossier.

Réservé à l'organisateur

date :

La voiture est acceptée / n'est pas acceptée dans le Trophée GTClassic -
Réserves ou commentaires ou conditions suspensives

PHOTO DE LA VOITURE DANS SA PRESENTATION ACTUELLE

vue de $\frac{3}{4}$ avant du côté droit de la voiture complète
avec aileron clairement visible

PHOTO DE LA VOITURE DANS SA PRESENTATION ACTUELLE

vue de $\frac{3}{4}$ arrière du côté gauche de la voiture complète
avec aileron clairement visible

1 – CHASSIS, SUSPENSION

Le châssis est-il conforme aux spécifications de période ?	OUI	NON
Clarification :		
La suspension AV est-elle conforme aux spécifications et dimensions de période ?	OUI	NON
Différence :		
Les amortisseurs sont-ils réglables ?	OUI	NON
Est-elle équipée d'une barre antiroulis ?	OUI	NON
La suspension AR est-elle conforme aux spécifications et dimensions de période ?	OUI	NON
Différence :		
Les amortisseurs sont-ils réglables ?	OUI	NON
Est-elle équipée d'une barre antiroulis ?	OUI	NON

2 – MOTEUR**2.1 MOTEUR**

Le moteur est-il conforme aux spécifications du modèle de base ?	OUI	NON
a-t-il été remplacé par un moteur différent	OUI	NON
Clarification :		

Cylindrée : originale : cm3

actuelle :

Puissance origine :

actuelle :
mention
obligatoire**2.2 ALLUMAGE**

Le système est-il conforme aux spécifications de période ?	OUI	NON
Clarification :		

2.3 ALIMENTATION

Marque, type, nbre de carburateurs / d'injection, conformes aux spécifications de période ?	OUI	NON
Clarification :		

Carburateur : Nombre :

Marque :

Injection : Marque :

Si suralimentation, le compresseur est-il conforme aux spécifications de période ?	OUI	NON
Clarification :		

Compresseur : Marque :

Type :

2.4 CIRCUIT DE CARBURANT

Le réservoir de carburant est-il conforme à l'emplacement de période ?	OUI	NON
Clarification : Réservoir ?		

2.5 LUBRIFICATION

Le système est-il conforme aux spécifications de période ?	OUI	NON
Clarification :		

Y a-t-il un carter sec + bache à huile ?

OUI**NON**

Y a-t-il un refroidisseur d'huile ?

OUI**NON**

3 – TRANSMISSION**3.1 BOITE DE VITESSES**

La boîte de vitesses est-elle conforme aux spécifications du modèle de base ? **OUI** **NON**

Clarification :

Marque : Type :

Nombre de vitesses avant : marche arrière : oui non

3.2 COUPLE FINAL

Le couple final est-il conforme aux spécifications de période ? **OUI** **NON**

Clarification :

Le différentiel est-il à action limitée ? **OUI** **NON**

Y a-t-il un refroidisseur d'huile de boîte ? **OUI** **NON**

Y a-t-il un refroidisseur d'huile de pont ? **OUI** **NON**

4 – FREINS

Le système de freinage est-il conforme aux spécifications de période ? **OUI** **NON**

Clarification :

	AVANT		ARRIERE	
Marque :				
Diamètre disque en mm:				
Disque ventilé :	OUI	NON	OUI	NON
Nbre de pistons par étrier :				

5 – ROUES

Le diamètre et la largeur des roues sont-ils conformes aux spécifications de période ? **OUI** **NON**

Clarification :

Dimensions des jantes actuelles (préciser l'unité : pouces ou millimètres) :

Avant Diamètre : " Largeur : "

Arrière Diamètre : " Largeur : "

6 – CARROSSERIE

La carrosserie est-elle celle d'origine pour ce châssis ? **OUI** **NON**

Clarification :

DISPOSITIFS AERODYNAMIQUES

Ces dispositifs sont-ils conformes aux spécifications de période ? **OUI** **NON**

Clarification :

Dimensions voir extension "DISPOSITIFS AERODYNAMIQUES (DIMENSIONS)"

7 – DIMENSIONS et POIDS

Empattement : gauche : mm / droit : mm

Voie (mesurée entre les centres des bandes de roulement) :

Avant actuelle : Arrière actuelle :

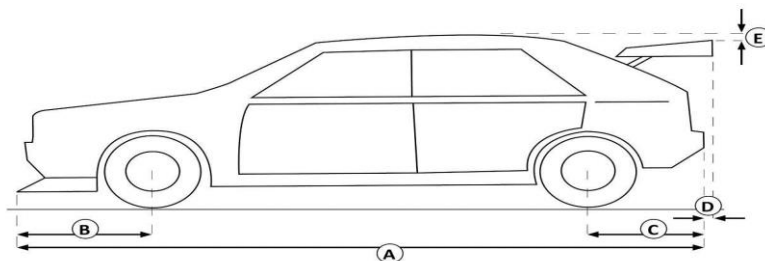
Poids d'origine :

Poids actuel (mention obligatoire):

INFORMATIONS COMPLEMENTAIRES ?

Notez les informations qui vous semblent utiles (options etc...)

DISPOSITIFS AERODYNAMIQUES (DIMENSIONS)



DIMENSIONS

- [A] mm
- [B] mm
- [C] mm
- [D] mm
- [E] mm

EQUIPEMENTS DE SECURITE

Ils doivent respecter les règlements de la FFSA
Conformité et validité seront contrôlées par le Responsable technique.

- Arceaux
- Extincteur
- Sièges
- Harnais
- Anneau de remorquage
- Feu pluie
- Coupe circuit
- Attaches capot
-

DETAIL DES MODIFICATIONS MAJEURES APPORTEES AU MODELE DE BASE

Le concurrent doit apporter la preuve qu'une voiture du même type comportant les mêmes évolutions a bien participé à des courses officielles moins de 10 ans après la sortie du modèle de base.
Ces éléments doivent être joints en annexe à ce dossier.
Les sources doivent être citées.