

Par e-mail

A : **HVM RACING** - Laurent VALLERY MASSON
De : FFSA - Agnès Delarue
Date : 09 janvier 2024 page(s) : 1

OBJET: F3 Classic

Niveau d'enregistrement: Historic Tour FFSA

Cher Monsieur,

Nous vous prions de bien vouloir noter que le règlement ci-dessus référencé a été enregistré par nos services sous le numéro :

C28-2024 en date du 09/01/2024

Ce numéro devra obligatoirement figurer d'une façon très apparente sur l'exemplaire du règlement définitif que vous voudrez bien nous faire parvenir par mail.

Il est soumis au respect du Code Sportif International de la FIA et des Prescriptions Générales de la FFSA et délivré sur la base des documents joints :

- Règlement particulier sportif – **F3 Classic 2024**
- Règlement particulier technique – **F3 Classic 2024**

Vous en souhaitant bonne réception,

Nous vous prions de croire, Cher Monsieur, en l'assurance de nos meilleures salutations.

Agnès DELARUE

Responsable Service Compétition – Pôle Sport



F3 CLASSIC 2024

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 par F3Classic n'a de valeur que pour les courses du Trophée F3Classic et ne peut pas être utilisé par d'autres organisateurs dont l'action serait alors parasitaire.

Le nom « F3Classic » et le logo associé sont des marques déposées à l'INPI.

Règlement Sportif 2024

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

1 – Organisation et Calendrier

1.1 – Organismes

1.1.1 - Le Trophée F3 Classic 2024 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° **XXX-2024** en date du **XX/XX/2024**

1.2 – Calendrier

Le Trophée F3 Classic 2024 se déroulera sur les 8 épreuves suivantes :

19-20-21 avril

3-4-5 mai

31 mai. 1-2 juin

5-6-7 juillet

23-24-25 août

6-7-8 septembre

25-29 septembre

18-19-20 octobre

KENNOL Grand Prix de France Historique (IS)

Historic Tour Dijon

Historic Tour Charade

Historic Tour Magny-Cours (IS)

Silverstone Festival (IS)

Historic Tour Nogaro

Spa Six Hours - Classic (IS)

Historic Tour Val de Vienne



Les épreuves marquées **IS** imposent la présentation d'un **PTH ou PTN valide** de la voiture ~~et d'une licence niveau Internationale pour le conducteur~~ ou d'une demande en cours de PTH ou PTN enregistrée auprès d'une ASN de moins de 18 mois.

La FFSA et HVM Racing 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

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 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 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 - 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 2024 devra envoyer une demande d'inscription via internet, avant le 10 février 2024.

Cette demande d'inscription devra être accompagnée du règlement du droit d'inscription, de 490 euros.

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 » 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, il sera possible de participer à une épreuve sans être inscrit au Trophée moyennant le règlement d'un droit complémentaire de 250 euros. 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, l'inscription au Trophée deviendra obligatoire. 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, selon l'ordre de réception des formulaires (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 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 3 :

Toutes les Formules 3 de 2000cm³, construites et ayant participé à des courses officielles avant le 31/12/1984.

Catégorie B/ Formules Invitées :

Toutes les Formules 3 de moins de 1600cm³ construites avant le 31/12/1973, et monoplaces de performances voisines de celles de la catégorie A (Exemple : Formule Atlantic, Ford 2000, Formules Opel, Formule Super V, Formule Renault, etc....)

Leur admission à titre isolé doit être demandée à « F3Classic » 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 l'agrément 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 (**type VIF du HSCC**) 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.

Le PTH ou le PTN ou une demande en cours enregistrée auprès d'une ASN est obligatoire pour les épreuves notées IS de moins de 18 mois.

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** 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.

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.

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 »**, sont limités en nombre

Le nombre de set de pneus slicks est limité à 1 set neuf par épreuve quel que soit le nombre de courses, de séances qualificatives ainsi que leur durée auquel le pilote participe. Il sera possible de réutiliser des sets de pneus déjà utilisés et déclarés précédemment au cours de la saison **2024**.

Il n'est pas possible d'utiliser plusieurs sets de pneus slicks neufs au cours d'un même meeting,

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

Par **meeting** on entend essais qualificatifs officiels et/ou 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 réglementaires 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.

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

4.2.1.5 – Il est de la responsabilité du concurrent de déclarer les pneus qu'il utilise lors de chaque séance officielle. Le concurrent devra remettre au commissaire technique, au plus tard avant le briefing 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 collège.

4.2.1.6 – Tous les pneus marqués sur la fiche pneus depuis le début de la saison en cours, restent utilisables au gré du concurrent pendant toute la saison. 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 entrainera des sanctions décidées par le Collège en fonction des circonstances, pouvant aller jusqu'à l'exclusion de la course voire du meeting.

4.2.2 – Equipements

4.2.2.1 - Transpondeurs

Chaque véhicule doit être équipé d'un transpondeur TAG/Chronelec agréé FFSA permettant le chronométrage électronique. **En cas d'épreuve à l'étranger, un autre système de chronométrage pourra être imposé par les organisateurs de l'épreuve.** 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 »

4.2.2.3 – Echappement

Ligne d'échappement libre mais caractéristiques et norme de bruit conforme **au règlement standard des circuits asphaltés**. Silencieux obligatoire

5 – Présentation et 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 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 fournie par F3 Classic et/ou toute publicité à l'initiative de l'organisateur du Trophée. **Elle ne peut pas recevoir les N° de course qui doivent être apposés sur les flancs.**

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

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

5.5 – Droits d'exploitation : l'association F3 Classic 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 min + 2 courses d'une durée de 30 min au maximum. Dans certains cas il sera possible d'avoir 2 séances d'essais qualificatifs

Le tarif d'engagement aux meetings 2024 sera fixé au plus tard 1 mois avant l'épreuve et sera mentionné sur le bulletin d'engagement.

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

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

Dans le cas d'un meeting 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 asphalte FFSA 2024 et le règlement du Championnat de France Historique des Circuits.

8.1 - Toute infraction au présent Règlement Sportif du Trophée F3 Classic, au Règlement Technique du Trophée F3 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 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 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 8-3 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 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 seront réalisés à tout moment d'une épreuve pour analyse et/ou comparaison avec l'essence Sunoco de référence.

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 seul classement général est établi pour la catégorie Formule 3 - 2000 cm3.

9.3 - Attribution de points

Un classement général sera établi avec tous les résultats possibles (moins les décomptes art 9.4) de toutes les épreuves de l'année 2024.

Un sous classement appelé InterSeries sera établi avec les seules épreuves notées IS (moins les décomptes art 9.4).

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 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

Le classement final sera établi comme suit :

Nombre de courses organisées	Nombre de courses retenues
Plus de 13	Totalité organisées moins 3
De 11 à 13	Totalité organisées moins 2

De 6 à 10	Totalité organisées moins 1
Moins de 6	Totalité organisées

Il est précisé que pour les courses non retenues : l'ensemble des points marqués seront décomptés y compris les points Bonus.

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 F3 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 F3 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.

Règlement Technique 2024

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 3 2000 cm3

1-1 - Véhicules admissibles

1.1.1 - Les Formules 3 sont acceptées dans leur version 1600 cm3 et 2000 cm3, jusqu'à 1984 inclus, strictement conformes à leurs réglementations d'origine.

Il est expressément indiqué qu'un prototype F3 de modèle 1985 qui aurait été fabriqué et aurait roulé en 1984 n'est pas admis. C'est le cas par exemple de la Ralt RT30 dont aucune version n'est admise.

Aucun châssis à coque carbone n'est éligible. Exemple : Duqueine.

L'Anson SA4 dont une partie des panneaux est en carbone est admise.

Les points non précisés dans ce présent règlement doivent être conformes au règlement de la F3 de l'époque et aux textes de la FIA annexe K et J.

1.1.2 - Des monoplaces n'appartenant pas à la catégorie ci-dessus 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 / Formules 3 ainsi qu'au règlement sportif du Trophée F3Classic.

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 31/12/1984 dans la même configuration avec le même type de moteur.

1.2.3 – Le règlement de référence retenu pour la F3 est celui de l'article 275 de l'Annexe J de la FIA de 1984 (en annexe) sauf précision contraire dans le présent règlement.

2 – Modifications et adjonctions autorisée ou obligatoires -

2.1 - Les voitures ayant fait l'objet de transformations à l'époque, avant le 31/12/1984, 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 modifiés postérieurement à la période acceptée dans le Trophée c'est-à-dire après le 31/12/1984 (voir art 16-2)
- Le concurrent doit pouvoir apporter la preuve que les modifications ont été réalisées avant le 31/12/1984
- La marque retenue sera celle portée par la voiture à l'époque. Exemple : Cas de March connues comme Euroracing.

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

2.2 - Pour l'application des règles,

Toutes les Ralt RT3 sont assimilées à des voitures post **1981** même si leur date de fabrication est antérieure.

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 :

- 440 kg pour les voitures type F3 1600cc pré 1974 construites avant le 31/12/1973
- 455 kg pour tous les voitures type F3 2L construites avant le 31/12/1984

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 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 - Les F3 2000 cm3 doivent être équipées de moteurs correspondants à la réglementation de l'époque, dont le type a couru à l'époque de la fabrication du châssis et en tout état de cause avant le 31/12/1984.

Cela exclut par exemple, le montage d'un moteur VW dans une Ralt RT1 puisque ce moteur est apparu plus tardivement, etc.. sauf à prouver que le châssis concerné – N° exact – était bien dans cette configuration à l'époque.

Les développements d'un moteur ou l'utilisation d'accessoires postérieurs au 31/12/1984 ne sont pas autorisés.

L'utilisation sur un moteur VW de la tubulure d'admission « longue » de type Spiess evo2 (voir Annexe 4) qui a été développée pour l'injection électronique est interdite dans tous les cas, même si elle est convertie en injection mécanique. Cette évo2 type « Longue » de Spiess est interdite quelque soit la version de la voiture.

4.1.2 - Le système d'alimentation en air doit obligatoirement être muni d'une bride de section circulaire délimitant un orifice cylindrique d'un diamètre maximum de 24 mm sur une longueur de 3 mm dont les génératrices sont perpendiculaires aux faces du diaphragme. Par cette bride doit passer la totalité de l'air alimentant le moteur. La bride d'étranglement doit être conçue en métal ou alliage métallique. Le matériau de la boîte à air est libre, à condition qu'il ne soit pas poreux. L'ensemble du système d'admission, y compris le collecteur d'admission, les injecteurs, la boîte à air et la bride, doit tenir dans un gabarit d'1 mètre de long, 50 cm de large et 50 cm de haut. Le système d'admission doit pouvoir être démonté du moteur avec la (les) culasse(s) comme une seule pièce.

4.1.3 - L'allumage électronique programmable est interdit même si quelques tentatives ont eu lieu en 1984. De même le système d'injection électronique est interdit ; il doit être mécanique.

4.1.4 - Aucune libéralité ou tolérance ne sont admises pour la préparation du moteur et notamment : l'alésage doit rester conforme à l'origine, les moteurs à injection ne peuvent être convertis à des carburateurs, l'allumage doit correspondre aux spécifications de la période (pas d'allumage programmable) etc...

4-2 - Contrôle moteur

4.2.1 – Contrôle admission

Le dispositif de contrôle décrit ci-après constitue l'ultime moyen de vérification de l'étanchéité d'admission d'air des moteurs F3 et est sans appel.

Cet appareil de contrôle d'étanchéité du système d'admission des moteurs F3 comporte :

- Une pompe aspirante à membrane de débit nominal compris entre 25 et 28 litres d'air/minute et dont la dépression à débit nul se situe entre 55 et 65 cm de mercure (Hg), soit de 0,734 bar à 0,867 bar.
- Un embout tubulaire en caoutchouc s'adaptant parfaitement à la bride d'entrée d'air.
- Un vacuomètre branché sur la tuyauterie reliant l'embout en caoutchouc et la pompe.

La procédure à suivre pour le contrôle est la suivante :

- a) Caler le moteur dans une position telle que dans chaque cylindre, 1 soupape au moins soit fermée.
- b) Ouvrir la guillotine du système d'injection ou les papillons des carburateurs.
- c) Vérifier sur le vacuomètre que la pompe crée dans le système d'admission une dépression supérieure ou égale à 15 cm de Hg (0,2 bar).
- d) Si la condition a) ne peut être remplie, décaler les culbuteurs ou démonter l'arbre à cames, de façon à fermer toutes les soupapes d'admission. Si une ou plusieurs soupapes ont été endommagées au cours de l'épreuve, le concurrent pourra les remettre en bon état sous le contrôle des commissaires, avant de subir cette vérification. Dans ces derniers cas, la dépression minimale à obtenir sera de 20 cm de Hg (0,267 bar) et non plus de 15 cm de Hg (0,2 bar).

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 : déclassement de la voiture pour la course.

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

4.3 - Plombage du moteur

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

5 – Transmission -

5.1 - La boîte à vitesse est libre dans la mesure où elle est d'un type ayant été utilisé en période sur le même modèle de véhicule ;

Exemple : l'Argo JM1 peut recevoir une boîte Hewland FT200 comme une boîte Hewland MK8.

5.2 - Le différentiel autobloquant est autorisé. Il doit être un système existant à l'époque. A ce titre les Torsen ou Quaife ou équivalents ne sont pas autorisés.

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

5-4 - Les rapports de vitesse et le rapport du couple sont libres

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 - Roues

Pour les F3 2000 cm³ : largeur des roues complètes limitée à 11,5". Diamètre imposé pour les jantes arrière: 13"

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 - Pneumatiques

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

Pour les pneus slicks :

AVON "F3 historique" gomme A37, de dimensions 7,5/21/13 à l'avant et 9,2/22/13 à l'arrière.

Ces pneus portent sur leurs flancs les références gravées **7342 pour l'AV et 7343 pour l'AR**.

Pour les pneus pluie :

AVON gomme A 27 de dimensions 7,5/21/13 à l'avant et 9,2/22/13 à l'arrière. Ces pneus portent sur leurs flancs les références gravées **7277 pour l'AV et 7278 pour l'AR**. Le dessin des sculptures doit être du type « Classique » à pavés rectangulaires.

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

7.2.3 - **Pénalités** : Le non respect de l'un des articles 10. Pourra entrainer des sanctions voir l'exclusion de la course. (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.

9 – Carrosserie -

9.1 - La carrosserie doit être conforme à l'origine ou à défaut le concurrent doit pouvoir démontrer que la configuration qu'il utilise a bien participé à des courses à l'époque.

L'aileron arrière et sa méthode de montage doit correspondre à l'original. Aucune modification n'est autorisée sans une approbation spécifique du commissaire technique.

Les ailerons doivent respecter les dimensions et déports indiqués au Règlement F3 1984 (en annexe).

9.2 - Une garde au sol minimum, sous toutes les parties de la voiture, de 40 mm doit pouvoir être contrôlée à tout moment, pilote avec son équipement au complet, assis à bord de la voiture.

Pénalités : Le non-respect de cet article entraînera une pénalité.

9.3 - **Annulation de l'effet de sol pour les voitures à partir des modèles 1981 inclus** (cf annexe 3) :

Le fond de la voiture doit être plat et correspondre à l'article ci-dessous même si en période il était pourvu d'éléments ayant une influence aérodynamique. Ce fond plat peut être composé d'éléments séparables : le principal sous la structure centrale, les secondaires sous les pontons.

Entre l'arête arrière de chaque roue complète avant et l'arête avant de chaque roue complète arrière, toutes les parties entièrement suspendues directement visibles sous la voiture doivent s'inclure dans un plan ayant une tolérance de + 5 mm. Toutes ces parties doivent engendrer une surface, solide, dure, rigide (aucun degré de liberté par rapport l'unité châssis/carrosserie), et impénétrable, en toutes circonstances.

La périphérie de la surface engendrée par ces parties peut être arrondie vers le haut avec un rayon maxi de 5 cm.

Toute partie spécifique de la voiture ayant une influence aérodynamique sur le comportement de la voiture doit respecter les règles relatives à la carrosserie, doit être fixée rigidement sur la partie entièrement suspendue de la voiture (fixée rigidement signifie n'avoir aucun degré de liberté), ne doit pas être mobile par rapport à celle-ci. Tout dispositif conçu de façon à combler l'espace entre la partie suspendue de la voiture et le sol est interdit en toutes circonstances.

Aucune partie ayant une influence aérodynamique et aucune partie de la carrosserie ne pourront en aucune circonstance se situer en dessous du plan géométrique engendré par la surface plane prévue par cet article.

Pour les voitures **jusqu'au 31/12/1980** inclus le fond d'origine est admis. Néanmoins les jupes sont interdites même si en période elles existaient.

9-4 - Ailerons et dispositifs aérodynamiques.

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

ARRIERE : déport maxi : 80cm de l'axe des roues - largeur maxi : 95cm – hauteur maxi : 90cm

AVANT : déport maxi : 100cm de l'axe des roues - largeur maxi : 135cm – hauteur maxi : ne doit pas dépasser la hauteur de la jante.

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 -

11.1 - Silencieux

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

Le respect des normes de bruit FFSA est obligatoire. La mesure sera faite conformément **au règlement standard des circuits asphaltés**.

En **2024** 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 antidéflagrant 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.

12.4 - **Système d'allumage** : L'allumage électronique programmable est interdit même si quelques tentatives ont eu lieu en 1984. De même le système d'injection électronique est interdit ; il doit être mécanique.

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

Pour la catégorie Formule 3, le seul carburant autorisé est l'essence SUNOCO 102 CFR distribuée par Sodifuel.

L'ajout d'huile pour la lubrification est autorisé dans la limite de 2% maximum.
Aucun autre 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.

14.3.2 - 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 matière 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 2024.

<http://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>

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 2024.

<http://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>

SECTION 2 / Formules Invitées

1- Des monoplaces n'appartenant pas à la catégorie Formule 3 peuvent éventuellement participer au Trophée si elles correspondent à son esprit. Elles doivent alors faire l'objet d'une admission à titre isolé.

2- 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.

3- 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.

4- 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.

5- L'éligibilité au Trophée ne sera pas acquise pour la saison mais course par course uniquement.

6- Tous les points de la Section 1 articles 1 à 9 sont applicables.

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 FRenault, F3 1600cm3, les Formules Opel, les Super Vee, et les F. Atlantic etc.. 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.



En annexe :

- Règlement FIA Formule 3 de 1984 : art 275 de l'annexe J de 1984
- Schémas des ailerons

Trophée F3Classic					
Echelle des pénalités 2024					
non-conformité	niveau		pénalité	art de réf du Règl Technique	art de réf du Règl Sportif
F3					
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 30 secondes		
		manque + de 4kg	déclassement		
Etanchéité de la boîte à air Ou dimension de la bride	à l'issue des essais		départ pour la course en dernière position de la catégorie à laquelle il concourt	Art 4.2.2	
	à l'issue de la course		déclassement		
Pneus non autorisés, non marqués			Pénalité voir déclassement	Art 7.2	Art 4-2
Garde au sol	à l'issue des essais		départ pour la course en dernière position de la catégorie à laquelle il concourt	Art 9 - 2	
	à l'issue de la course	Hauteur mesurée entre 35 et 40mm	pénalité de 30 secondes		
		Hauteur mesurée inférieure à 35 mm	déclassement		
Absence de scellés			déclassement		Art 1-3