F2 CLASSIC INTERSERIES 2027

Règlements Sportif et Technique

Sporting and Technical Regulations

Règlement Sportif / Sporting Regulation

Préambule :
Seule HVM Racing SAS 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 la F2 Classic Interseries n'a de valeur que pour les courses du Trophée F2 Classic Interseries et ne peut pas être utilisé par d'autres organisateurs dont l'action serait alors parasitaire.

Ce texte est écrit sous forme d'autorisation, tout ce qui n'est pas écrit est interdit. La version française de ce présent règlement fera foi en cas de litige.

1 – Organisation et Calendrier

1.1 – Organisateur & Opérateur

1.1.1 - Le Trophée F2 Classic Interseries 2027 est organisé par HVM Racing SAS, 98 Route de la Reine qui en est l'Opérateur, 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.

Le contrôleur technique du trophée est Maxime EVRARD / n° licence 0510/175310.

1.1.2 - Le présent règlement a été enregistré par la FFSA sous le permis d'organisation n°**XXXXXX** en date du **XXXXXX**

1.2 – Calendrier

La F2 Classic Interseries 2027 se déroulera sur les 5 épreuves suivantes (en cours de validation) :

23-24-25 avril	Dijon
7-8-9 mai	Hockenheim*
18-19-20 juin	Magny-Cours
24-25-26 septembre	Spa-Francorchamps*
15-16-17 octobre	Mugello

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

Preamble :
Only HVM Racing SAS may use these Sporting Regulations, the Trophy's Technical Regulations and/or organise events or races referring to these regulations. The approval of cars by F2 Classic Interseries is only valid for F2 Classic Interseries Trophy races and is not transferrable. to other organisers.
FFSA : is the French ASN.

This text is written in the form of an authorisation, anything that is not written is prohibited. In the event of a dispute, the French version of these rules shall prevail.

1 – Organization and Calendar

1.1 – Organiser & Operator

1.1.1 - The F2 Classic Interseries 2027 Trophy is organised by HVM Racing SAS who is also called the "Operator", 98 Route de la Reine, 92100 BOULOGNE, under the auspices of the French ASN, Fédération Française du Sport Automobile.

All points not covered by these regulations are covered by the International Sporting Code, the general regulations of the FFSA, the Standard Regulations for "asphalt" circuits or will appear in the special regulations for each event.

Scrutineer for the trophy is Maxime EVRARD / licence no. 0510/175310.

*1.1.2 - These regulations have been registered by the FFSA under organisation permit no. **XXXXXX** dated **XXXXXX.***

1.2 – Calendar

The F2 Classic Interseries 2027 will take place over these 5 events (To be confirmed) :

23-24-25 April	Dijon
7-8-9 May	Hockenheim*
18-19-20 June	Magny-Cours
24-25-26 September	Spa-Francorchamps*
15-16-17 October	Mugello

The FFSA, HVM Racing the right to modify this calendar.
HVM Racing SAS alone may organise additional "non-championship" races based on these Sporting Regulations.

2 – Insurance

See Articles R 331.10 and A 331.32 of the French Sports Code.
NB : It is advisable to consult your Club or ASA/ASN for the insurance included in your licence and your personal insurer for any additional insurance.

PROJET

HVM Racing – 98 Route de la Reine 92100 Boulogne // info@hvmracing.fr // +33 1 41 22 20 10
Visa XXXX en date du XXXXXX

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 internationale délivrée par la FFSA ou par une ASN étrangère (pays assimilés par la FIA), ou au minimum Nationale A de l'ASN organisatrice de la manche en cours de validité.
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 et dans l'esprit.

3.2 - Inscription au Trophée

3.2.1 - Tout pilote désirant participer au Trophée 2027 devra envoyer sa demande d'inscription via internet avant le 20/02/27.
Cette demande d'inscription devra être accompagnée :

- d'une copie du PTH de la voiture, PTN ou de sa demande en cours enregistrée de moins de 12 mois (auprès d'une ASN)
- du règlement du droit d'inscription, minimum de **720 €**.

Pour toute demande en classe « invitation » : un Passeport 3volets FFSA (ou VIF HSCC) et un dossier complet de la voiture devront être déposés au moins 7 semaines avant l'épreuve.

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 **340 €**. 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).

3 – Competitors and Drivers

3.1 – Licences and admission requirements

3.1.1 - The Trophy is open, by invitation only, to drivers holding a valid international licence issued by the FFSA or by a foreign ASN (countries assimilated by the FIA), or National A driving Licence only if issued by the ASN organizing.
Foreign drivers may be required to present an authorisation to take part in a national event organised in a foreign country issued by their ASN.

3.1.2 - The FFSA and HVM Racing reserve the right to refuse any application in order to preserve the spirit of the Trophy, without having to justify their decision.
Entries and commitments are not official until they have been confirmed by the organiser.

3.1.3 - Each driver must be registered for the Trophy in order to take part in the Trophy races.

3.1.4 - By entering the Trophy and/or one of its events, the driver and competitor accept the terms of these regulations and undertake to comply with them in both form and spirit.

3.2 - Trophy registration

3.2.1 - Any driver wishing to take part in the 2027 Trophy must send an online application form before 20th February 2027.
This application must have :

- *Copy of the HTP of the car, or an application form registered in the last 12 month by an ASN.*
- *Payment of the registration minimum fee of **720 €**.*

To enter the "Invitation Class", French FFSA or HSCC VIF and a complete description of the car is required and given to the organisers 7 weeks before the event.

3.2.4 - Any new entry to the Trophy during the year remains possible. Entries must be received at least 6 weeks before the first event the competitor wishes to take part in.
A driver registered under these conditions will be a "non-priority driver". Their entry for each event will be "conditional", without the need to specify this.

3.2.5 - Registration for the Trophy does not guarantee participation in all the races. Participation depends on the number of drivers authorised to start each race.

*3.2.6 - To experience the Trophy, it will be possible to take part in an event without being registered for the Trophy, subject to payment of an additional fee of **340 €**. Drivers registered under these conditions will not score any points in the championship and will only be able to enter if there are still places available on the grid. After the second entry, registration for the Trophy becomes compulsory. Points will not be awarded retrospectively.*

3.3 – Event entries

3.3.1 - Any driver wishing to take part in an event must send HVM Racing an entry form before the closing date for entries. This request can be made on line on the website www.hvmracing.fr. Entry fees can be paid by credit card via the secure website.

PROJET

HVM Racing – 98 Route de la Reine 92100 Boulogne // info@hvmracing.fr // +33 1 41 22 20 10

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.

Tous les pilotes admis à prendre le départ sont tenus de prendre part à au moins une séance d'essais qualificatifs qui se déroule suivant le programme défini dans le règlement particulier de l'épreuve et ce sur la voiture sur laquelle ils sont engagés.

Seuls les pilotes ayant qualifié leur voiture aux essais et ayant réalisé le minimum de qualification seront admis à prendre le départ. Le Collège des Commissaires Sportifs peut toutefois, après avis du Directeur de Course, autoriser le départ de la course à tout pilote n'ayant pas satisfait cette obligation lorsqu'il est considéré comme présentant les qualités requises et lorsque la grille de départ éditée à l'issue des essais permet de l'inclure en dernière ligne.

Le pilote engagé comme premier pilote disputera la course 1 et le pilote engagé comme deuxième pilote disputera la course 2. (cf Art 7.3) 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. Ils seront "transparents" au classement. Ex: un pilote invité finissant 3ème d'une course, c'est le pilote finissant derrière lui (4ème) qui marquera les points de la 3ème place.

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.

3.3.9 - Si le format des courses d'une épreuve est modifié, les droits d'engagements peuvent aussi changer. Le concurrent devra alors

Two drivers may share the car, with one driver competing in Race 1 and the other in Race 2. In this case, both drivers must enter at the same time using the same entry form.

All drivers admitted to the start are required to take part in at least one qualifying session, which takes place according to the schedule defined in the supplementaryc regulations of the event, using the vehicle in which they are competing.

Only drivers who have qualified their vehicle in the trials and achieved the minimum qualifying time will be admitted to the start. The Stewards with the race director can decide to accept a driver if didn't achieve to qualifying. In that case the driver will start at the back of the grid.

The driver entered as first driver will contest race 1 and the driver entered as second driver will contest race 2. (cf Art 7.3)
A tyre card will have to be created for each of them.

3.3.2 - Receipt of an invoice generated automatically by the website does not constitute confirmation of a commitment.

3.3.3 - The final entry fees will vary according to the event and the number of races. They will be specified on the entry form.

3.3.4 - No refunds will be made after the closing date for entries indicated on the form. Even in the case of a specific agreement based on force majeure, a minimum deduction will be applied: 30% for cancellation requests received more than 20 days before the event, 50% for cancellation requests received more than 10 days before the event, 100% for cancellation requests received less than 10 days before the event.

3.3.5 - The number of cars allowed on track in practice and races (depending on circuit homologation) will determine the number of places available per event.

Priority will be given to allocating the places available per event before the closing date, in the order in which the entry forms are received (see entry forms).

3.3.6 - If, despite the above provisions, the number of priority drivers wishing to enter is still higher than the number of places available, as a last resort, the order of selection will be based on the ranking of the current championship and then on that of the previous year's championship.

3.3.7 – "Guest" drivers may be accepted on the grid at the sole discretion of the operator. They will not score points in the Trophy standings. They will be "transparent" in the ranking. Ex: a "guest" driver finishing 3rd in a race, the driver finishing behind him (4th) will score the points for 3rd place.

3.3.8 - Closing date: Entries may be accepted at the express request of the competitor after the closing date if there are still places available.

3.3.9 - If the format of the races at an event is changed, the entry fees may also change. The competitor must then pay the new amount. If

PROJECT

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 ou par WhatsApp. Il est donc obligatoire de disposer d'une adresse internet et d'un compte WhatsApp pour s'inscrire et participer au Trophée.

Les concurrents seront seuls responsables du bon fonctionnement de leur boite e-mail et de leur compte Whatsapp.

4 – Voitures et Equipements

4.1 – Voitures admissibles :
(Voir aussi le Règlement Technique)

4.1.1 – Catégories
Le Trophée est ouvert aux monoplaces Formule 2, Formule B et Formule Atlantic construites avant le 31/12/1978, ayant participé à des compétitions officielles en période. PTH ou demande encours (Art3.2.1)

Continuations et répliques ne sont pas éligibles.
Ces voitures doivent être dans leur configuration d'origine. Effet de sol interdit. Elles doivent être conforme en tout point à leur PTH et à l'annexe K 2023 de la FIA.) : PTH obligatoire.

- **Catégorie 1 - Formule 2 2000cc**
- **Catégorie 2 - Formule 2 1600cc**
- **Catégorie 3 - Formula Atlantic**
- **Catégorie 4 - Formules Invitées**

Les catégories 2 – Formule 2 1600 cm³ et 3 – Formula Atlantic constituent deux catégories techniques distinctes, réunies au sein d'un classement sportif commun conformément à l'article 9.2 du Règlement Sportif. Chaque voiture reste soumise aux prescriptions techniques propres à sa catégorie.

La classe Invitation est réservée à des voitures de catégories et/ou de périodes proches, présentant un intérêt particulier. Elles sont dispensées de PTH mais pourront être admises individuellement sur dossier par une commission nommée par le Trophée. Elles devront être conformes en tout point aux règles de sécurité FFSA.
Cette Classe ne sera ouverte que s'il reste des places disponibles sur la grille une fois toutes les autres voitures engagées.
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.
Les voitures de continuation ou les répliques modernes ne sont pas autorisées et ne sont pas éligibles, tout comme Les voitures à effet de sol sont interdites quelle que soit la classe.

4.1.2 – Conformité
Les voitures doivent être conformes à leur règlement technique d'origine et leur PTH. Elles doivent également respecter en tous points le Règlement Technique particulier du Trophée ainsi que les règles de la FFSA de l'ASN organisatrice de l'épreuve et de la FIA. En matière de sécurité les prescriptions des Annexes K et J au Code Sportif International en cours s'imposent.

the competitor refuses the change, he may cancel his entry by giving notice of his refusal within 24 hours of the notification.

3.4 – Sharing of information
All documents and information will be sent exclusively by e-mail or WhatsApp. You must therefore have an internet address and a WhatsApp account to register and take part in the Trophy.

Competitors are solely responsible for ensuring that their e-mail and WhatsApp account are working properly.

4 – Vehicles and equipment

4.1.1 - Eligible vehicles :
(See also the Technical Regulations)

4.1.1 – Categories
Cars built and complying with the original Formula 2 regulations, Formula B and Formula Atlantic, before 31/12/78, in original specifications and using components of a type used during that period but excluding ground effect cars in all classes.

Continuation cars or modern replicas are not permitted and are not eligible. These cars must comply in all respects with their HTP and with FIA appendix K 2023. HTP compulsory.

- ***Category 1 - Formula 2 2000cc***
- ***Category 2 - Formula 2 1600cc***
- ***Category 3 - Formula Atlantic***
- ***Category 4 - Invitation***

Categories 2 – Formula 2 1600 cm³ and 3 – Formula Atlantic remain two distinct technical categories, combined in a single sporting ranking in accordance with Article 9.2 of the Sporting Regulations. Each car remains subject to the technical requirements applicable to its own category.

The Invitation class is reserved for cars of similar categories and/or periods that are of particular interest. These cars are exempt from the Historic Technical Passport (HTP) but may be admitted individually based on their application by a committee appointed by the Trophy organizers. They must fully comply with FFSA safety regulations and the local ASN safety regulation.
This class will only be open if there are still available grid slots once all other cars have been entered.
All cars will be invited at the sole discretion of the Trophy organizers, who will not be required to provide a reason for any refusal. The Trophy organizers may refuse invitations in order to preserve the spirit of the Trophy without having to justify their decision. Continuation cars or modern replicas are not permitted and are not eligible, just as ground-effect cars are prohibited in all classes.

4.1.2 – Compliance
Cars must comply with their original technical regulations. They must also comply in all respects with the Trophy's Special Technical Regulations and the rules of the FFSA, the ASN organizing the event, and the FIA and its HTP..
In terms of safety, the provisions of Appendices K and J to the current International Sporting Code apply.

PROJET

HVM Racing – 98 Route de la Reine 92100 Boulogne // info@hvmracing.fr // +33 1 41 22 20 10

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 (ou VIF du HSCC) de la voiture qu'il engage ou de son équivalent étranger ou le PTH/PTN. Il doit le présenter à l'occasion des vérifications administratives et techniques, sous peine de ne pas être autorisé à participer.

4.1.3.2. - Les commissaires techniques ou le Directeur de course peuvent, avec l'accord du Collège des Commissaires, vérifier la conformité d'une monoplace à tout moment d'une épreuve et exiger qu'elle soit démontée par le concurrent pour s'assurer que les conditions de conformité sont pleinement respectées.

4.1.3.3. - Le concurrent accepte par avance tous les contrôles de conformité aux règlements même s'ils entraînent pour lui des travaux et des frais à sa charge exclusive. Tout concurrent qui refuserait de se soumettre aux contrôles techniques sera disqualifié de l'épreuve 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, 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
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)*
4.2.1.1 - Les **pneus « slicks »**, sont limités à 1 set neuf par épreuve quel que soit le nombre de courses, de séances qualificatives ainsi que leur durée, auquel le pilote participe.
Lors d'une épreuve, le concurrent devra déclarer, au plus tard lors du briefing pilote, auprès du commissaire technique, les numéros de série des pneus slicks qu'il utilisera lors de la séance qualificative. Aucun autre pneu slick ne pourra être utilisé ensuite pour les courses de l'épreuve en dehors de ceux déclarés (en cas de piste sèche). (attention cf 4.2.1.6)
Par **set** on entend = 1 train AV + 1 train AR = 4 pneus
Les essais privés ne sont pas concernés par cette règle.

4.1.3 – Checks and controls

4.1.3.1. - The presentation of the car at the preliminary checks will be considered as an implicit declaration of conformity on the part of the competitor. All competitors entering an event must be in possession of the FFSA 3-part technical passport (or HSCC VIF) for the car they are entering, or its foreign equivalent, or the HTP/PTN. They must present it during administrative and technical scrutineering, failing which they will not be allowed to take part.

4.1.3.2. - The scrutineers or the Race Director may, with the agreement of the Stewards' Panel, check the conformity of a single-seater at any time during an event and require that it be dismantled by the competitor to ensure that the conditions of conformity are fully respected.

4.1.3.3. - The competitor accepts in advance all checks to ensure compliance with the regulations, even if they entail work and costs to be borne exclusively by the competitor. Any competitor who refuses to undergo scrutineering will be excluded from the event and the Trophy.

4.1.3.4. - The cost of dismantling and reassembly is entirely at the competitor's expense.
However, if compliance is found, and in order to help competitors, an allowance of :
*- **Stade 3** : reassembling cylinder head(s): €250 all taxes included*
*- **Stade 5** : complete engine reassembly: €500 all taxes included*
Other items: no allocation
If the inspection requires a scrutineer to travel to the competitor's home, the related costs will be borne by the competitor.
Engine sealing :
Engine sealing must be carried out as part of the technical scrutineering. For this purpose, the screws must be drilled to allow seals to be fitted to prevent removal of the cylinder head (camshaft cover or rocker arm cover screws) and the lower crankcase. Competitors are responsible for the seals fitted to their engines.

4.1.3.5. - Seals may be affixed by the scrutineers at any time during an event. They must remain intact until the steward authorizes their removal. Among other things, they may enable the Steward to postpone any inspection operation, if necessary and on his own initiative.
The absence of seals affixed by the scrutineers will result in the disqualification of the competitor.

4.2 – Tyres and Equipment

4.2.1 – Tyres *(See also the technical regulations)*
*4.2.1.1 - **Slick tyres** are limited to 1 new set per event, regardless of the number of races, qualifying sessions and their duration, in which the driver participates.*
During an event, the driver will have to declare to the Technical Scrutineer before the drivers briefing, the serial numbers of the slicks tyres planned to be used for qualifying. Any other slick tyre can't be used for the races (in case of dry track) except the ones declared.
(cf art 4.2.1.6)
*By "set" we mean = 1 pair of front tyres + 1 pair of rear tyres = **4 tyres***
Private practice and Private Testings are not affected by this rule.

HVM Racing – 98 Route de la Reine 92100 Boulogne // info@hvmracing.fr // +33 1 41 22 20 10

4.2.1.2 - Les **pneus « pluie »**, tels que définis pour chaque catégorie dans le Règlement Technique, ne sont pas limités en nombre.

4.2.1.3 – L'article 4.2.1.1 ci-dessus pourra être adapté, modifié, amendé par note diffusée aux concurrents afin d'adapter au mieux la limitation des pneus à l'esprit du Trophée.
(Exemple : Réduction supplémentaire du nombre de sets de pneus si plusieurs courses ont été disputées en pneus pluie ou si les courses ont été plus courtes que prévu/etc… Exemple : augmentation du nombre de sets si des courses supplémentaires s'ajoutaient celles prévues au calendrier initial ou conditions de piste le justifiant, etc ,)
Ces dispositions deviendront de-facto règlementaires et devront être respectées.
Il sera précisé par notes si l'utilisation d'un nouveau set est ou non possible et dans quelles conditions.

4.2.1.4 - Si un ou plusieurs pneumatiques « slick » se trouvent sérieusement endommagés, il sera possible d'utiliser **un pneu « joker » slick neuf (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 incombe à chaque concurrent de déclarer les pneumatiques qu'il utilise lors de chaque épreuve. Le concurrent, ou son représentant, doit mettre à la disposition du commissaire technique les pneumatiques qu'il souhaite marquer pour l'epreuve lors des vérifications techniques préliminaires au plus tôt, et au plus tard une heure avant le briefing. En cas de difficulté, des formulaires de déclaration de pneumatiques sont mis à la disposition de chaque concurrent au bureau.
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 enregistrés depuis le début de la saison en cours, restent utilisables au gré du concurrent pendant toute la saison. Il est donc possible au cours de la même épreuve, 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 de l'épreuve.

4.2.2 – Equipements
4.2.2.1 – Transpondeurs : Chaque voiture doit être équipé d'un transpondeur TAG/Chronelec agrée 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.

*4.2.1.2 - There is no limit to the number of **"rain" tyres**, as defined for each category in the Technical Regulations.*

4.2.1.3 – Article 4.2.1.1 above may be adapted, modified or amended by means of a note sent to competitors in order to adapt tyre restrictions to the spirit of the Trophy.
(Example: Additional reduction in the number of sets of tyres if several races were run on rain tyres or if the races were shorter than planned/etc... Example: Increase in the number of sets if additional races were added to those on the initial calendar or if track conditions justified it, etc...)
These provisions will become de facto regulations and must be complied with.
The notes will specify whether or not the use of a new set is possible and under what conditions.

*4.2.1.4 - If one or more "slick" tyres are seriously damaged, it will be possible to use **one "joker" new slick tyre** **(not a full set)**, which will permanently replace the damaged tyre(s). Its use will be subject to the prior approval of both the Trophy Management and the FFSA Technical Steward.*
Flats resulting from wheel lock braking will not be accepted as a valid reason.

4.2.1.5 – It is the responsibility of each competitor to declare the tires they use for each event. The competitor, or their representative, must provide the technical commissioner with the tires they wish to mark for the event during the preliminary technical checks, no earlier than one hour before the briefing. If needed, tire declaration forms are available to each competitor at the office.

In the event of a change of slick tyre, for whatever reason, a new declaration must first be validated by the steward. In the absence of a valid declaration, a non-conformity report may be sent to the stewards.

4.2.1.6 - All tyres registered since the start of the current season may be used at the competitor's discretion throughout the season. It is therefore possible, during the same event, to mix slick tyres that have already been marked and used previously.

4.2.1.7 - Wheel changes are forbidden in the pre-grid, on the starting grid and on the track. Only a decision by the Race Director may authorise it.

4.2.1.8 - Penalties: Failure to comply with any of the articles in this chapter 4.2.1 will result in penalties decided by the College depending on the circumstances, including exclusion from the race or even the event.

4.2.2 – Equipment
*4.2.2.1 – Transponders: Each vehicle must be fitted with an FFSA-approved TAG/Chronelec transponder for electronic timekeeping. In the event of an event abroad, another timing system may be imposed by the event organisers. The competitor is responsible for its installation and correct operation. However, events marked with an * may require another timing system. In such cases, the organisers will offer to hire the equipment.*

PROJET

Un mauvais positionnement du transpondeur pourra être considéré comme une non-conformité technique.

4.2.2.2 - Numéro de course : Se référer à l'Article 4.3 "Règlement Standard des Circuits Asphaltes".

4.2.2.3 - Echappement : Ligne d'échappement libre mais caractéristiques et norme de bruit conforme ***au règlement standard des circuits asphaltes***. Silencieux conseillés.

5 – Présentation et Publicité

5.1 – Publicité sur les voitures : Des surfaces seront réservées exclusivement aux partenaires du Trophée sans que le concurrent puisse s'y opposer. Le concurrent devra respecter le plan d'implantation fourni par l'organisateur.

Les publicités alcool et tabac sont totalement interdites par la loi française et doivent donc être neutralisées même s'il s'agit de la décoration d'origine de la voiture.

5.2 – Publicité sur les combinaisons des pilotes : Deux surfaces seront réservées exclusivement aux partenaires du Trophée sans que le concurrent puisse s'y opposer.

5.3 – La surface verticale extérieure des dérives de l'aileron arrière est réservée à l'identification de la catégorie fournie par F2 Classic Interseries et/ou toute publicité à l'initiative de l'organisateur du Trophée. Elle peut aussi recevoir les N° de course sinon ils doivent être apposés sur les flancs.

5.4 – Les concurrents veilleront au bon aspect général de leur voiture afin de donner une image valorisante du Trophée. La restauration dans la livrée d'origine est très vivement encouragée.

5.5 – Droits d'exploitation : HVM Racing, F2 Classic Interseries 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 et de la fédération organisatrice locale de l'épreuve.

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.

A wrong installation of the transponder will be a technical non-conformity

4.2.2.2 - Race number: Refer to Article 4.3 "Standard Regulations for Asphalt Circuits".

4.2.2.3 - Exhaust system: The exhaust system is free, but its characteristics and noise level must comply with ***the standard regulations for asphalt circuits****. Silencers are recommended.*

5 – Presentation and Advertising

5.1 – Advertising on the cars: Areas will be reserved exclusively for the Trophy's partners without the competitor being able to object. Competitors must comply with the layout plan provided by the organiser.

Alcohol and tobacco advertisements are totally banned by French law and must therefore be neutralised, even if they are part of the car's original decoration.

5.2 – Advertising on drivers' overalls: Two areas will be reserved exclusively for the Trophy's partners, without the competitor being able to object.

5.3 – The external vertical surface of the rear wing fins is reserved for the identification of the category supplied by F2 Classic Interseries and/or any advertising at the initiative of the Trophy organiser. It can be used to display race numbers, otherwise it must be affixed to the sides of the car.

5.4 – Competitors must ensure that their cars are in good general condition in order to enhance the Trophy's image. Restoration to the original livery is strongly encouraged.

5.5 – Exploitation rights: HVM Racing, the F2 Classic Interseries and the Trophy's partners reserve the right to exploit for advertising purposes the names and results of competitors and drivers as well as any photos, videos and images without prior authorisation and without having to pay any rights or fees to anyone.

6 – Sites and Infrastructure

Please refer to the FFSA's standard regulations for asphalt circuits and the relevant local ASN.

7 – Schedule of events

7.1 - Organisation

Races are organised by ASA (Clubs) under the regulations of the relevant ASN (FFSA in France) and under their authority and responsibility.

7.2 – Participation

If the number of entries exceeds the capacity of a circuit, entries will be withheld in accordance with the provisions set out in Article 3 of these regulations.

PROJECT

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 25 min au maximum. Dans certains cas, il sera possible d'avoir 1 séance d'essais libre de 20 min. Dans certains cas il sera possible d'avoir 2 séances d'essais qualificatifs.

Le tarif d'engagement aux épreuves 2027 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'une épreuve 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.

Dans le cas où 2 pilotes sont engagés sur une même voiture lors de la même épreuve : si la différence de temps entre le meilleur tour du pilote 1 et celui du pilote 2 est de moins de 5%, alors le pilote 2 partira sur la grille de la course 2 selon le classement de la voiture lors de la course 1. Si la différence de temps est supérieure ou égale à 5%, le pilote 2 partira en fond de grille.

7.4 – Parc fermé

A l'issu 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.

7.5 – Arrêt au Drapeau Rouge

En cas de drapeau rouge, le concurrent ne peut bénéficier d'une assistance extérieure que pour les opérations suivantes : ravitaillement en boisson (solution aqueuse uniquement, contenue dans une gourde d'un litre max), mise en place d'un pare-soleil et assistance électrique au démarrage.

En cas de problème technique, le pilote et sa voiture pourront être déplacés en zone de travail par les commissaires de piste, sur autorisation de la direction de course. Il ne pourra reprendre la piste qu'avec l'autorisation des officiels et en s'insérant en fin de file.

En course, lorsque l'intervention nécessite de soulever la voiture au point qu'au moins une roue ne touche plus le sol, celui-ci ne pourra reprendre la piste sans autorisation préalable. Seul le changement de roue est alors autorisé.

En tout état de cause, la voiture demeure sous le régime du parc fermé et aucune autre intervention n'est permise sans autorisation ou/et supervision de la direction de course. La pression des pneus est interdite.

8 – Pénalités, Réclamations et Appels

Consulter le Règlement Standard des circuits asphalte FFSA.

8.1 - Toute infraction au présent Règlement Sportif du Trophée F2 Classic Interseries, au Règlement Technique du Trophée F2 Classic Interseries, 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

7.3 – Races

The standard format for Trophy races is: 1 qualifying session of 20 minutes + 2 races of a maximum of 25 minutes. In some cases, it will be possible to have 1 free practice session of 20 minutes.

The entry fee for the 2027 events will be fixed at least 1 month before the event and will be indicated on the entry form.

However, the race format, duration and entry fees may vary according to the event. These will be indicated to competitors by internal memo and on the entry form. Depending on the number of competitors, the Trophy may share the grid of another Trophy.

In the case of an event where 2 qualifying sessions are held, the first session will determine the starting grid order for race 1 and the second session the starting grid order for race 2.

If only one qualifying session is held, it will determine the starting grid order for Race 1. The result of Race 1 will determine the starting grid for Race 2.

In the case 2 drivers have entered in the same car during the same event: if the time difference between the fastest lap of driver 1 and the one of driver 2 is less than 5%, then driver 2 will start on the grid of race 2 according to the car's classification in race 1. If the time difference is greater than or equal to 5%, driver 2 will start from the back of the grid.

7.4 – Parc fermé

At the end of qualifying and the races, all the cars will be in a closed park. Any intervention is forbidden, including measuring tyre pressure or temperature.

7.5 - Red Flag Procedures

The competitor may only receive outside assistance for the following operations : refuelling with a drink (aqueous solution only, contained in a one-liter water bottle), installation of a sun visor, and electric assistance for starting.

In case of a technical problem, the driver and its car may be moved to the working zone by the track marshals, with the authorization of the race director. They may only return to the track with the authorization of the officials and by joining the back of the line.

During the race, when the intervention requires lifting the car to the point where at least one wheel is no longer touching the ground, it may not return to the track without prior authorization. Only a wheel change is permitted.

In any case, the car remains under parc fermé regulations, and no other intervention is permitted without the authorization and/or supervision of the race director. Tire pressure adjustments are prohibited.

8 – Penalties, Claims and Appeals

Please refer to the FFSA's standard regulations for asphalt circuits.

8.1 - Any infringement of the present Sporting Regulations of the F2 Classic Interseries Trophy, the Technical Regulations of the F2 Classic Interseries Trophy, the Supplementary Regulations of the event concerned, the FFSA Standard Regulations for asphalt circuits, the FFSA General Regulations and the FIA International Sporting Code will be submitted to the judgement of the Stewards' Panel.

8.2 - No aggressive, unsporting or dangerous behaviour will be tolerated. Any driver whose behaviour is deemed to be aggressive, unsporting or dangerous may be excluded from the event and/or subsequent events by the stewards, without refund of entry fees.

PROJECT

HVM Racing – 98 Route de la Reine 92100 Boulogne // info@hvmracing.fr // +33 1 41 22 20 10

par les Commissaires Sportifs, sans remboursement des droits d'inscription.

Tout contact entre deux voitures 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 de l'épreuve) 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

Any contact between two vehicles on the track, whether in practice or during the race, may be investigated by the Race Direction, which may, at its discretion, ask the Stewards' Panel to impose a penalty on the driver deemed to be at fault.

A driver involved in an accident may not leave the circuit (except in the case of a medical emergency duly certified by the event doctor) until he has reported the circumstances of the accident to the race director.

Notwithstanding these sporting decisions, the sanctions provided for in article 8-3 below may also be applied.

8.3 - Complaints - Appeals
In sporting matters relating to FFSA events, the competitor has the right to appeal against penalties and the right to lodge a complaint - Consult the general regulations of the FFSA.

8.4 - Disciplinary sanctions:
Notwithstanding the decision of the Stewards' Panel or that of the FFSA Disciplinary Commission, should it be called upon to give a ruling, internal Trophy sanctions may be imposed, in particular and without this list being exhaustive, for provocation or threats of any kind, verbal or otherwise, unsporting behaviour or behaviour not in keeping with the spirit of the Trophy, failure to observe sporting ethics, harm to the interests of the Trophy, cheating, non-compliance, etc... As the Trophy is an invitation-only event, HVM Racing may not renew a previously granted invitation without having to justify its decision. Internal sanctions will be decided by HVM Racing and may include immediate and permanent exclusion from the Trophy without any reimbursement of sums already paid.

8.5 - If a single-seater is under the regulatory weight, its driver will be immediately penalised by the following measures :

- *At the end of the qualifying session: cancellation of the practice times and start of the race in last position in the category in which he is competing, only if he has been brought up to standard and checked.*

- *At the end of the race: if the weight checked is less than 4 kg below the legal weight, the race is penalised by 40 seconds. If the weight checked is more than 4 kg below the legal weight, the race is disqualified.*

8.6 - Fuel
Samples will be taken at any time during an event for analysis and/or comparison with the reference Sunoco petrol. In the event of non-compliance, the competitor will be excluded from the race. Notwithstanding this penalty, additional measures may be taken - see Article 8 of the Sporting Regulations.

9 – Rankings

9.1 - The races used for the ranking and giving rise to points are those on the calendar. Races not included in the ranking will not be awarded points and will not be counted towards the number of races organised.

PROJET

de courses organisées pour les décomptes. Néanmoins ce calendrier pourra être modifié. Dans ce cas les concurrents seront avertis par note.

9.2 - Classements sportifs et regroupement des catégories

Pour l'établissement des classements sportifs du Trophée, les catégories définies à l'article 4.1.1 sont réparties comme suit :

- un classement réservé à la catégorie 1 – Formule 2 2000 cm³ ;
- un classement commun à la catégorie 2 – Formule 2 1600 cm³ et à la catégorie 3 – Formula Atlantic, dénommé « F2 1600 cm³ / Formula Atlantic ».

Les voitures de la catégorie 4 – Formules Invitées ne marquent aucun point au Trophée.

À chaque course, les pilotes des catégories 2 et 3 sont réunis dans un même classement sportif, établi selon leur ordre au classement officiel de la course, après application des éventuelles pénalités. Les points sont attribués selon leur position dans ce classement commun, dans les conditions prévues à l'article 9.3 et sous réserve des règles d'éligibilité aux points.

Un classement général final unique « F2 1600 cm³ / Formula Atlantic » est établi pour ces deux catégories selon les dispositions de l'article 9.4. Aucun classement annuel distinct donnant lieu à l'attribution de points ou d'un titre n'est établi pour chacune de ces deux catégories.

Ce regroupement est exclusivement sportif. Les catégories techniques 2 et 3 demeurent distinctes. Chaque voiture doit respecter l'intégralité des prescriptions techniques applicables à sa catégorie, notamment son règlement technique d'origine, son PTH et le Règlement Technique du Trophée. Le classement commun n'autorise aucune dérogation ni aucun transfert de prescriptions techniques d'une catégorie à l'autre.

9.3 - Attribution de points

Chaque course donnera lieu à l'attribution de points aux pilotes inscrits au Trophée et éligibles à leur attribution, dans chacun des classements sportifs définis à l'article 9.2, selon le barème ci-dessous :

1er	70 points	8ème	36 points
2ème	60 points	9ème	33 points
3ème	55 points	10ème	30 points
4ème	50 points	11ème	27 points
5ème	46 points	12ème	25 points
6ème	42 points	13ème	24 points
7ème	39 points		

etc….ensuite 1 point de moins à chaque place

Pour le classement « F2 1600 cm³ / Formula Atlantic », le barème est appliqué une seule fois à l'ensemble des pilotes des catégories 2 et 3 réunies. Aucun point n'est attribué sur la base d'un classement séparé de ces catégories.

Les pilotes "invités" participent à la course normalement, mais ils sont "transparents" pour le classement général du trophée.

Le principe : L'invité passe la ligne d'arrivée à sa position réelle (par exemple, 2ème). Il peut monter sur le podium du jour et recevoir une coupe. Cependant, il ne pourra prétendre à aucune attribution de points du trophée.

However, the calendar may be modified. In this case, competitors will be informed by note.

9.2 – Sporting rankings and grouping of categories

For the purposes of the Trophy's sporting classifications, the categories defined in Article 4.1.1 are grouped as follows:

- *A ranking for Category 1 – Formula 2 2000 cm³;*
- *A combined ranking for Category 2 – Formula 2 1600 cm³ and Category 3 – Formula Atlantic, designated "F2 1600 cm³ / Formula Atlantic".*

Cars in Category 4 – Invitation Formula do not score points in the Trophy.

At each race, drivers in Categories 2 and 3 are included in a single sporting ranking, based on their relative positions in the official race ranking after any penalties have been applied. Points are awarded according to their positions in this combined ranking, in accordance with Article 9.3 and subject to the rules governing eligibility for points.

A single final overall ranking, designated "F2 1600 cm³ / Formula Atlantic", is established for these two categories in accordance with Article 9.4. No separate annual ranking awarding points or a title is established for either category.

This grouping applies solely for sporting purposes. Technical Categories 2 and 3 remain distinct. Each car must comply fully with the technical requirements applicable to its category, including its original technical regulations, its Historic Technical Passport (HTP) and the Trophy's Technical Regulations. The combined ranking does not permit any exemption from these requirements or the application of one category's technical provisions to the other.

9.3 - Awarding of points

At each race, points will be awarded to drivers registered for the Trophy and eligible to score points, in each of the sporting rankings defined in Article 9.2, according to the following scale:

1er	*70 points*	*8ème*	*36 points*
2ème	*60 points*	*9ème*	*33 points*
3ème	*55 points*	*10ème*	*30 points*
4ème	*50 points*	*11ème*	*27 points*
5ème	*46 points*	*12ème*	*25 points*
6ème	*42 points*	*13ème*	*24 points*
7ème	*39 points*		

etc…. then 1 point less for each place

For the "F2 1600 cm³ / Formula Atlantic" ranking, the points scale is applied once to all drivers in Categories 2 and 3 combined. No points are awarded based on separate ranking for these categories.

Guest or invitation class drivers can participate in the race normally, but they are "transparent" for the overall trophy standings.

***The principle:** The "guest" crosses the finish line at his real position (for example, 2nd). He can climb on the podium of the day and receive a cup. However, for the attribution of the points of the trophy, his presence is "erased".*

PROJET

L'attribution des points : Le 1er inscrit (arrivé 1er) marque les points de la 1ère place. Le 2ème inscrit (arrivé 3ème derrière l'invité) marque les points de la 2ème 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.
Dans le cas où 2 pilotes sont engagés sur la même voiture lors de la même épreuve chaque pilote marquera les points (si il y en a) de la course à laquelle il aura participé sans qu'aucun cumul ne soit possible avec l'autre pilote.

Points bonus : dans chacun des classements sportifs définis à l'article 9.2, 2 points sont attribués pour la pole position et 2 points pour le meilleur tour en course. Dans le cas des épreuves 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.
Dans le cas où une des deux courses prévues dans une épreuve ne peut avoir lieu, un coefficient de 2 sera appliqué pour l'attribution des points sur la course ayant eu lieu pendant l'épreuve. Les points Bonus ne seront pas doublés.

9.4 - Classement général final
Le classement final sera établi comme suit :

Nombre de courses organisées	**Nombre de courses retenues**
Moins de 8	Totalité organisées
De 8 à 10	Totalité organisées moins 1
Plus de 10	Totalité organisées moins 2

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 1ères places puis de 2èmes places etc… Les autres pilotes ex-aequo ne seront pas départagés.

10 – Prix

Aucun prix ne sera distribué à l'issue des courses ou du championnat.

11 – Responsabilités

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 HVM Racing 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.

The allocation of points: The 1st registrant (who came 1st) scores the points for the 1st place. The 2nd registrant (who came 3rd behind the guest) scores the points for the 2nd place.

A driver who has not covered 75% of the winner's distance will not be entitled to the above points. He will be awarded 1 participation point if he took part in practice or the start of race 1 and another 1 point if he started race 2.
In the case that 2 drivers enter in the same car during the same event, each driver will score the points (if any) of the race in which he will have participated without any accumulation being possible with the other driver.

***Bonus points:** in each of the sporting rankings defined in Article 9.2, 2 points are awarded for pole position and 2 points for the fastest lap in the race. In the case of event with two qualifying practice sessions, 2 bonus points will be awarded for each pole position.*

These points will be added to the result of the first race.

In the event of a race being shortened by half or more the number of laps or by half or more the scheduled duration, in application of FFSA rules, only 50% of the points will be awarded.
In case a race scheduled in the event cannot happen, then the other race that will happen will give double points. Bonus points won't be double.

9.4 - Final overall ranking
The final ranking will be established as follows :

Number of races organized	***Number of races selected***
Less than 8	*All organized*
From 8 to 10	*All organized minus 1*
More than 10	*All organized minus 2*

It should be noted that for races not selected, all points scored will be deducted, including bonus points.

If several drivers among the first 3 score the same number of points, they will be separated by considering the number of 1st places, then 2nd places, etc. The other tied drivers will not be separated.

10 – Prizes

No prizes will be awarded at the end of the races or the championship.

11 – Responsibilities

Competitors and/or drivers act on their own initiative, freely and under their sole responsibility.
HVM Racing is not a race organiser. These are organised by bodies under the authority of the FFSA, under their own responsibility. Consequently, HVM Racing or the legal entities or individuals responsible for running the Trophy cannot be held liable for any incidents or accidents during these races.

PROJET

HVM Racing – 98 Route de la Reine 92100 Boulogne // info@hvmracing.fr // +33 1 41 22 20 10

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.

1. – Voitures

1.1 - Voitures admissibles :

Le Trophée est ouvert aux monoplaces Formule 2, Formule B et Formule Atlantic construites du 01/01/1967 au 31/12/1978.

Ces voitures doivent être conforme en tout point à leur PTH et aux annexes K et J 2027 de la FIA. PTH obligatoire.

- **Catégorie 1 - Formule 2 2000cc**
- **Catégorie 2 - Formule 2 1600cc**
- **Catégorie 3 - Formula Atlantic**
- **Catégorie 4 - Formules Invitées**

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.

Les voitures de continuation ou les répliques modernes ne sont pas autorisées et ne sont pas éligibles, tout comme Les voitures à effet de sol sont interdites quel que soit la classe.

Pour être éligibles au Trophée, toutes les voitures doivent prouver une histoire continue dans et depuis la période, et doivent être dans une spécification qui représente la spécification standard pour ce modèle, ou être dans une spécification alternative qui peut être prouvée par des preuves, documents ou photographies, comme étant la spécification de la période pour ce châssis.
L'original du Passeport Technique Historique (PTH) de la FIA en cours de validité doit être présenté par le Concurrent lors des vérifications techniques. Tous les concurrents doivent soumettre une copie couleur, sur papier ou en format numérique, de leur PTH a HVM Racing avant la première course de la saison. Il est de la responsabilité des concurrents de s'assurer que la copie du PTH détenue par HVM Racing est valide et complète.

2 – Modifications et adjonctions autorisée ou obligatoires

2.1 - Les voitures ayant fait l'objet de transformations à l'époque, avant le 31/12/1978, 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 31/12/1978
- Le concurrent doit pouvoir apporter la preuve que les modifications ont été réalisées avant le 31/12/1978

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

Preamble:

- *A car that appears to present a risk may be excluded by simple decision of the race steward(s) or Scrutineers.*
- *Regulatory changes made for safety reasons may come into force without prior notice.*
- *Anything that is not authorised in these regulations is forbidden.*

1. – Vehicles

1.1 - Eligible vehicles :

Cars built and complying with the original Formula 2 regulations, Formula B and Formula Atlantic, from 01/01/67 to 31/12/1978.

These cars must comply in all respects with their HTP and with FIA appendix K and J 2027. HTP mandatory.

- ***Category 1 - Formula 2 2000cc***
- ***Category 2 - Formula 2 1600cc***
- ***Category 3 - Formula Atlantic***
- ***Category 4 - Invitation***

All cars will be invited at the sole discretion of the Trophy organiser, who will not be required to justify any refusal. The Trophy organisers may refuse approval in order to preserve the spirit of the Trophy without having to justify their decision.

To be eligible to race all cars must have proven continuous history in and since the period and must be in a specification that represents the standard specification for that model or be in an alternative specification which can be proved by contemporary evidence e.g. documents and / or photographs, as being the period specification for that chassis.

The original of the valid FIA Historic Technical Passport (HTP) must be presented by the Competitor at scrutineering at each round of the Series. All Competitors must submit a full colour copy, in paper or digital format, of their HTP to HVM Racing before their first competition in any new season. It is the responsibility of Competitors to ensure that the HTP copy held by HVM Racing is valid and complete.

2 – Authorised or compulsory modifications and additions

2.1 - Cars which have undergone modifications at the time, before 31/12/1978, and which have competed in official races in this modified configuration may take part in the Trophy if they meet the following conditions :

- *The manufacturer of the original chassis approved by the FIA or FFSA must be identified,*
- *The structural unit and any other component must not have been modified after the period accepted for the Trophy, i.e. after 31/12/1978.*
- *The competitor must be able to provide proof that the modifications were carried out before 31/12/1978.*

As a general rule, the techniques and materials used should reflect those that existed at the time.

PROJET

HVM Racing – 98 Route de la Reine 92100 Boulogne // info@hvmracing.fr // +33 1 41 22 20 10

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 de la voiture tel qu'il est à l'arrivée des essais et/ou des courses, sans le pilote et sans l'équipement du pilote.
Les poids indiqués s'appliquent à l'année de spécification de la FIA et non à l'année de fabrication. Lorsque les poids minimums du PTH c sont supérieurs aux poids minimums de l'Annexe J de la période, c'est le poids du PTH qui prévaut.
Il doit être au minimum, selon les catégories, de :

- **Catégorie 1 - Formule 2 2000cc**
  - Voitures entre 1/1/72 & 31/12/74 : 475kg mini
  - Voitures après 31/12/74 : 500kg mini et selon le PTH
- **Catégorie 2 - Formule 2 1600cc**
  - 420 Kg mini (cf périodes FIA)
- **Catégorie 3 - Formula Atlantic**
  - Selon le PTH
- **Catégorie 4 - Formules Invitées**
  - Selon le PTH

~~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 les pénalités prévues à l'Annexe 1 Echelle des pénalités

3.2 - Du lest peut être utilisé à condition qu'il soit fixé dans l'habitacle, au plancher, de telle façon que des outils soient nécessaires pour le retirer. Les concurrents doivent prévoir le percement des boulons de fixation pour permettre la pose des sceaux si les commissaires le jugent nécessaire.
Il est recommandé d'utiliser le système décrit à l'Article 257.204 de l'Annexe J de la FIA ainsi que la méthode de fixation qui y est précisée.
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 voitures doivent être propulsées par un moteur à aspiration normale ne dépassant pas 1600cc et 2000cc selon le type monté à l'origine sur le modèle de la voiture lors de sa participation aux compétitions internationales. Conformément à l'appendice VII de l'Annexe K de la FIA, un moteur Ford Cosworth FVA peut être remplacé par un moteur Ford Cosworth BDA. Une augmentation de la capacité du moteur jusqu'à 1% par rapport à la limite maximale d'origine pour la classe/formule concernée sera autorisée sous réserve d'une demande individuelle et de l'approbation du Représentant des Pilotes et du Contrôleur technique.
Le commissaire technique du Trophée pourra sélectionner n'importe quel moteur pour un contrôle d'éligibilité et de conformité par une mesure dimensionnelle interne à tout moment.

2.3 - Cars must be approved by the Trophy organisers. They may refuse approval in order to preserve the spirit of the Trophy without having to justify their decision.

2.4 - All radio communication systems between the driver on the track and his team, at trackside or in the pits are forbidden.

3 – Minimum weight

3.1 - Weight of cars at any time during the event. The weight used is the weight of the vehicle as it is at the end of practice and/or the race, without the driver and without the driver's equipment. Weights shown apply to FIA Specification year and not year of manufacture. Where HTP Minimum weights are greater than the period FIA Appx J minimum weights the HTP weight takes precedence.

Depending on the category, it may not be under :

- ***Category 1 - Formula 2 2000cc***
  - *475kg min between 1/1/72 & 31/12/74*
  - *500kg min after 31/12/74 Depending on the HTP*
- ***Category 2 - Formula 2 1600cc***
  - 420KG min (as FIA Period)
- ***Category 3 - Formula Atlantic***
  - *Depending on the HTP*
- ***Category 4 - Invitation***
  - *Depending on the HTP*

~~*If the stewards have any doubts, they will have to drain the fuel tank. Petrol cannot be considered as ballast.*~~

Failure to comply with this article will result in the penalties set out in Appendix 1 - Scale of penalties.

3.2 - Ballast may be used provided that it is fixed in the cockpit compartment, on the floor, in such a way that tools are required to remove it. Competitors must provide for the fixing bolts to be drilled to allow seals to be fitted if the stewards deem this necessary.

It is highly recommended to use the system and prescriptions as described at Art 257.204 from Appendix J of the FIA
If the single-seater has ballast, the competitor must declare its weight and location to the scrutineer.

4 – Engine

4.1 - Engine

4.1.1 - Cars must be powered by a normally aspirated engine not exceeding 1600cc and 2000cc according to type originally fitted to the model of car during its participation in international competition. As allowed in Appendix VII of FIA Appendix K, a Ford Cosworth FVA may be replaced by the Ford Cosworth BDA engine. An increase of engine capacity up to 1% over the original maximum limit to the relevant class/formula will be permitted subject to an individual application and approval from the Drivers Representative and the Eligibility Scrutineer.

The Series Chief Eligibility Scrutineer may select any engine for Eligibility and Compliance checking by internal dimensional measurement at any time.

PROJET

HVM Racing – 98 Route de la Reine 92100 Boulogne // info@hvmracing.fr // +33 1 41 22 20 10

Les moteurs de Formule Atlantic et de Formule B doivent être exactement conformes à toutes les dimensions linéaires du moteur spécifiées dans le document d'homologation FIA n° 1605 Ford Escort 1600RS et dans les règlements de la période du RAC Motor Sport Technical Manual Formula Atlantic. En particulier, ces dimensions sont les suivantes Alésage 80,97mm // Course 77,62mm // Diamètre de la soupape d'admission 30,98mm (1,22") // Diamètre de la soupape d'échappement 1,01" (25,65mm) N.B. **pas 26,65 mm.**

4.2 - Allumage

Aucun boîtier d'allumage programmable n'est accepté. Le boitier d'allumage doit être conforme à celui utilisé en période et présent sur le PTH.

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.

4.4 - Refroidissement

Le système de refroidissement doit être celui d'époque. Le liquide de refroidissement à base de glycol est interdit ~~même en petite quantité. Des tests de présence de glycol peuvent être effectués à tout moment de l'épreuve.~~

5 – Transmission

5.1 - Strictement conforme au PTH ou à tout système utilisé en période en compétition officielle dans une configuration de voiture similaire.

6 – Suspension

Les suspensions doivent être du type d'origine de la voiture. Il est interdit d'altérer le fonctionnement de la suspension en modifiant les points d'attaches. Les ressorts à raideur variable et les ressorts d'appoint sont interdits. Les amortisseurs doivent être d'un type monté d'époque, de construction bitube en aluminium ou en acier et avec un réglage à deux voies maximums, par exemple Koni 8212 ou Bilstein d'époque équivalente. Les amortisseurs monotubes en aluminium ou en acier, non réglables, sont autorisés par la FIA pour les voitures entre le 01/01/1966 et le 31/12/1971 et suivantes.

Les amortisseurs hors période ne sont pas autorisés.

7 – Roues et pneumatiques

7.1 - Roues

Strictement conforme au PTH

Les roues de remplacement sont autorisées à condition que le montage et les dimensions soient identiques à ceux d'origine.

7.2 - Pneumatiques

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

Les pneus ne doivent pas dépasser les dimensions maximales d'origine : Avant 13 "x 10" // Arrière 13 "x 14" ou Avant 13 "x 10" // Arrière 13 "x 15".

Formula Atlantic and Formula B engines must comply exactly with all the engine linear dimensions specified in FIA homologation paper No. 1605 Ford Escort 1600RS and in the period RAC Motor Sport Technical Manual Formula Atlantic regulations. In particular, these are: Bore 80.97mm: Stroke 77.62mm: Inlet valve diameter 1.22" (30.98mm): Exhaust valve diameter 1.01" (25.65mm) ***N.B. not 26.65mm.***

4.2 - Ignition

No programmable ignition modules are accepted. The ignition module must be identical to the one used in period and present on the HTP.

4.3 - Engine sealing

It must be possible to seal the engine during roadworthiness checks. To this end, the screws must be drilled to allow seals to be fitted to prevent the removal of the cylinder head (camshaft cover or rocker arm cover screws) and the lower crankcase. The competitor is responsible for the seals fitted to his engine.

4.4 - Cooling

The cooling system must be the one used in period. Glycol-based coolant is prohibited, ~~even in small quantities. Glycol tests may be carried out at any time during the event.~~

5 – Transmission

5.1 - As the car's FIA HTP or It has to be a technical specification used in competition in period in a similar car.

6 – Suspension

Must be as the original type for the car. It is forbidden to alter the working of the suspension by modifying the pick-up points. Rising rate springs and additional "helper" springs are forbidden. Dampers shall be of a type fitted in period, of aluminium or steel twin-tube construction and with no more than two-way adjustment e.g. Koni 8212 or equivalent period Bilstein. Monotube aluminium or steel, non-adjustable dampers are allowed by the FIA for Period G (1/1/66 – 31/12/71) onwards cars.

Out of period dampers are not permitted.

7 – Wheels and tyres

7.1 - Wheels

As the car's FIA HTP.

Replacement wheels will be permitted providing the fitting and dimensions are identical to the original.

7.2 - Tyres

7.2.1 - Cars must be fitted with AVON-NOVA tyres supplied by the supplier designated by the operator.

Tyres must not exceed the maximum original dimensions: Front 13 "x 10" // Rear 13 "x 14" or Front 13 "x 10" // Rear 13 "x 15".

PROJET

HVM Racing – 98 Route de la Reine 92100 Boulogne // info@hvmracing.fr // +33 1 41 22 20 10

Pour les pneus slicks :
AVON-NOVA gomme A11, de dimensions 9.0/20/13 à l'avant et 12/23/13 ou 13/23/13 à l'arrière. Ces pneus portent sur leurs flancs les références gravées **7210S pour l'AV et 7239S ou 7262S pour l'AR**.
Pour les pneus pluie :
AVON-NOVA gomme A15, de dimensions 9.0/20/13 à l'avant et 12/23/13 ou 13/23/13 à l'arrière. Ces pneus portent sur leurs flancs les références gravées **2553W pour l'AV et 2888W ou 2391W pour l'AR**.

Pour les voitures construites entre le 01/01/1967 et le 31/12/1971, en plus des pneus indiqués ci-dessus, les pneus à bande de roulement coupés à la main suivants sont autorisés :

Par temps sec : AVON-NOVA gomme A11 Historic, de dimensions 8.2/22/13 ou 9/20/13 à l'avant et 10.5/23/13 ou 12/23/13 à l'arrière. Ces pneus portent sur leurs flancs les références gravées **3146HAW ou 7210HAW pour l'AV et 4125HAW ou 7239HAW pour l'AR**.
Par temps humide : AVON-NOVA gomme A15 Classic, de dimensions 8.2/22/13 à l'avant et 10.5/23/13 à l'arrière. Ces pneus portent sur leurs flancs les références gravées **14209W pour l'AV et 4864W pour l'AR**.

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 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.

- L'utilisation de dispositifs de chauffage/rétention de la chaleur, de traitements des pneus et de composés est interdite.

8 – Système de freinage

Strictement conforme au PTH
Les tuyaux hydrauliques peuvent être remplacés par des tuyaux Aeroquip ou similaires. Le matériau des plaquettes est libre. Les disques de frein percés et rainurés sont interdits, sauf s'ils sont acceptés par la FIA dans le PTH de la voiture.

9 – Carrosserie

9.1 - Strictement conforme au PTH
La voiture doit être conforme aux règlements FIA de l'année de fabrication de la voiture et de sa participation aux compétitions internationales. Toutes les parties de l'aileron, y compris les plaques latérales et les volets Gurney, sont soumises aux règles de dimensionnement. La conception et la position du montage doivent correspondre à la période et au PTH de la voiture.

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.

For slick tyres :
*AVON-NOVA A11 rubber, size 9.0/20/13 at the front and 12/23/13 or 13/23/13 at the rear. The sidewalls of these tyres bear the engraved references **7210S for the front and 7239S or 7262S for the rear.***
For wet tyres :
*AVON-NOVA A15 rubber, size 9.0/20/13 at the front and 12/23/13 or 13/23/13 at the rear. The sidewalls of these tyres bear the engraved references **2553W for the front and 2888W or 2391W for the rear.***

***For cars built between 01/01/1967 and 31/12/1971,** in addition to the tyres listed above, the following hand-cut tread tyres are permitted:*

*In dry weather : AVON-NOVA A11 Historic rubber, size 8.2/22/13 or 9/20/13 at the front and 10.5/23/13 or 12/23/13 at the rear. The sidewalls of these tyres bear the engraved references **3146HAW or 7210HAW for the front and 4125HAW or 7239HAW for the rear.***

*In wet weather : AVON-NOVA A15 Classic rubber, size 8.2/22/13 at the front and 10.5/23/13 at the rear. The sidewalls of these tyres bear the engraved references **14209W for the front and 4864W for the rear.***

7.2.2 - The production codes, the engraved marking of the grade of rubber and the marking applied by the Trophy organiser must remain visible and legible.

*7.2.3 - **Penalties:** Failure to comply with any of the articles may result in penalties, including exclusion from the race (see article 4.2.1.7 of the Supplementary Regulations).*

NB :

- The number of tyres that can be used per season is limited. See the sporting regulations.

- The use of tyre heating/heat retention devices, tyre treatments and compounds is prohibited.

8 – Braking system

As the car's FIA HTP.
Hydraulic pipes may be replaced by Aeroquip or similar. Pad material is free. Drilled and grooved brake discs are forbidden unless accepted by the FIA in the car's HTP.

9 – Bodywork

9.1 - As the car's FIA HTP.
The car must comply with the FIA Regulations laid down in the FIA yearbook of the particular year the car was manufactured and its participation in international competition. All parts of the wing assembly including side plates and Gurney flaps are subject to the dimension regulations. Wing mounting design and position must be as period and the car's HTP. Photographic evidence may be requested from competitors to support particular examples.

9.2 - A minimum ground clearance of 40 mm under all parts of the car must be controllable at all times, with the driver in full gear and seated in the car.

PROJET

HVM Racing – 98 Route de la Reine 92100 Boulogne // info@hvmracing.fr // +33 1 41 22 20 10

Effet de sol interdit

9.4 - Ailerons et dispositifs aérodynamiques.
Toutes les voitures doivent être conformes à leur PTH.
Spécificités de l'aileron arrière pour les voitures > 1600cc :

- Hauteur maximale par rapport au sol
  - Toutes les voitures : 90cm
- Largeur maximale
  - Toutes les voitures : 110cm
- Porte-à-faux maximal à partir de l'axe de l'essieu
  - De 1971 à 1974 : Strictement conforme au PTH
  - 1975 : 100cm
  - 1976 : 80cm
  - 1977 : 80cm
  - 1978 : 80cm
- Porte-à-faux maximal à partir de l'axe central de l'essieu
  - Toutes les voitures : Strictement conforme au PTH

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

10 – Intérieur de lza voiture

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.

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. De même le système d'injection électronique est interdit ; il doit être mécanique.

Ground effect is prohibited for all cars.

9.4 - Wings and aerodynamic devices.
All Cars must be fully compliance to its HTP.

Specific features of the rear wing for F2 > 1600cc :

- *Max height from the ground*
  - *All cars : 90cm*
- *Max width*
  - *All cars : 110cm*
- *Max overhang from axle*
  - *From 1971 to 1974 : As the car's FIA HTP.*
  - *1975 : 100cm*
  - *1976 : 80cm*
  - *1977 : 80cm*
  - *1978 : 80cm*
- *Max overhang from Axle centre line*
  - *All cars : As the car's FIA HTP.*

Penalties: Failure to comply with this article will result in a penalty.

10 – Vehicle interior

*10.1 - **Firewall:** the single-seater must have a fixed, non-flammable firewall between the passenger compartment and the engine compartment, capable of preventing the passage of liquids or flames. The use of magnesium for this partition is forbidden.*

*10.2 - **Headrest:** a headrest capable of supporting a mass of 17kg subjected to a deceleration of 5G must be fitted. It must measure at least 10x10cm. It is recommended that it should be no more than 5cm from the driver's helmet when the driver is normally seated.*

12 – Electrical system

*12.1 - **Circuit breaker:** this cuts off all the electrical circuits, battery, starter, rear light, etc. It also stops the engine. It must also stop the engine. The circuit breaker must be of an explosion-proof type and must be operable from inside the car by the driver in his normal position and, from outside the car, by the track marshal via a control located at the foot of the roll bar, indicated by a red flash within a blue equilateral triangle measuring 12 cm on each side. Clearly marked "ON" - "OFF".*

12.2 - Lithium batteries are prohibited.

*12.3 - **A starter** must be fitted with an on-board power source that can be operated by the driver seated behind the wheel.*
The engine may be started in the pre-grid, on the grid or in the pits with the aid of an external power source, temporarily connected to the car.

*12.4 - **Ignition system:** Programmable electronic ignition is forbidden. Electronic injection systems are also forbidden; they must be mechanical.*

PROJECT

HVM Racing – 98 Route de la Reine 92100 Boulogne // info@hvmracing.fr // +33 1 41 22 20 10
Visa XXXX en date du XXXXXX

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.
Si le feu n'est pas visible depuis le bord de la piste, la voiture devra s'arrêter afin de se remettre en conformité avant de rejoindre la piste.
Il est autorisé de monter plusieurs feux.

14 – Circuit de carburant - Carburant - Lubrifiants

14.1 - **Réservoir**

Strictement conforme au PTH

Se référer à l'Annexe J Art 252. Art 9, de la période en cours.

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.

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.
La mise à l'air libre du réservoir doit être munie d'un clapet/valve 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 et ne pas être dirigé vers la partie échappement.

14-2 - **Carburant**

Le seul carburant autorisé est l'essence SUNOCO 102 CFR.

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 - 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. Il doit être possible de vérifier le niveau dans le récupérateur.
Ce récipient doit être métallique et équipé d'un dispositif permettant de visualiser le niveau. Il doit être implanté à l'intérieur du périmètre du châssis. Sa fixation, obligatoirement métallique, doit être suffisamment robuste pour résister en cas d'incident ou de collision, même lorsque le récipient est plein.
Chaque voiture doit prendre le départ avec un récupérateur vide.

15 – Sécurité

Sécurité (Arceau, Harnais de sécurité, Extincteurs) : Se référer au tableau de la FFSA : Equipements de Sécurité Circuit VHC 2027.*Toutes les voitures doivent être entièrement conformes aux réglementations de sécurité de la FFSA et de l'ASN organisatrice de l'événement.*

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

13 – Lighting system

Signal light: the rear red light must have multiple diodes *(such as Tarsys). Minimum surface area of 20 cm². Installed within 10 cm of the central axis of the single-seater. The light must be an FIA-approved model. In addition, at least 75% of the LEDs must be lit.*

If the light is not visible from the edge of the track, the vehicle must stop in order to bring itself into compliance before joining back the track.
Several lights may be fitted.

14 – Fuel system - Fuel - Lubricants

14.1 - ***Tank***

As the car's FIA HTP.
Refer to Appendix J Art 252. Art 9, of the current period. The fuel tank is free but must be filled with safety foam of the event and the standards of the American Military Specifications MIL-B-83054 or the anti-explosion "D-Stop".

The ventilation of the tank must be fitted with a valve allowing the free circulation of vapours and air, but not fuel, in the event of the single-seater overturning. This vent must open 25cm behind the firewall.
The fuel tank vent must be fitted with a valve allowing the free circulation of vapors and air, but not fuel, in case of a rollover of the car. This vent must open 25 cm behind the firewall and must not be directed towards the exhaust system.

14-2 - ***Fuel***

The only authorised fuel is SUNOCO 102 CFR.

A maximum of 2% oil may be added for lubrication.

No other additives or mixtures are permitted.

14.3 - ***Lubricants***

14.3.1 - All oil pipes outside the cockpit, with the exception of those permanently installed on the engine, must be able to withstand a temperature of 230°C and a pressure of 70 bar for pressure pipes and 7 bar for vacuum pipes.

14.3.2 - Oil catch tank: on all cars with an open-air lubrication system (engine and gearbox), the oil must flow into a catch tank with a capacity of minimum 2 litres. It must be possible to control the level of this tank.

This container must be metallic and equipped with a level indicator. It must be installed within the chassis perimeter. Its mounting, which must be metallic, must be robust enough to withstand an incident or collision, even when the container is full.
Each vehicle must start with an empty recovery tank.

15 – Safety

Safety (roll bar, safety harness, fire extinguisher) : Refer to the FFSA table: Safety equipment Circuit VHC 2027.
All cars must fully comply with safety regulations of FFSA and the ASN organizing the event.

15.1 - ***Mirrors:*** *all cars must have mirrors on both sides.*

PROJET

HVM Racing – 98 Route de la Reine 92100 Boulogne // info@hvmracing.fr // +33 1 41 22 20 10

15.2– **Equipement de sécurité du pilote** : Se référer au tableau de la FFSA : Equipements de Sécurité Circuit VHC 2027.

Des contrôles de l'équipement personnel peuvent être effectués à tout moment de l'epreuve.

En cas d'incident nécessitant l'intervention du service médical, le casque et le système de retenue frontale (type HANS) ne seront plus considérés comme éligibles sauf après vérification. En cas d'incident impliquant une fuite de fluide, l'ensemble des équipements personnels sera déclassé et considéré comme non utilisable sauf après vérification du commissaire technique.
L'équipement personnel doit être maintenu en parfait état d'intégrité. En cas de défaillance (trous, déchirures, détérioration, etc.), l'équipement pourra être déclassé et déclaré non utilisable. Le pilote devra alors se rééquiper immédiatement afin d'être autorisé à prendre le départ. Cette procédure est applicable à tout moment de l'épreuve.

Sont considérés comme équipements personnels :
le casque, le système de retenue frontale, la combinaison, la cagoule,
le haut et le bas ignifugés, les chaussettes et tout accessoire obligatoire présent sur la liste des équipements de sécurité VHC homologués.
Les combinaisons en deux parties sont interdites, y compris lorsqu'elles comportent une mention d'homologation FIA. L'ensemble des systèmes de rafraîchissement du pilote est interdit. Seules les boissons à base de solution aqueuse sont autorisées.
Le port d'un système RFT est autorisé, même lorsqu'il n'est pas obligatoire sur la période considérée. Ce système de retenue doit figurer sur la liste technique FIA n° 29. La longueur des sangles doit être correctement ajustée. Le RFT ne doit à aucun moment passer sous l'appui tête de la voiture.
L'utilisation de caméras, à l'intérieur comme à l'extérieur du casque, est strictement interdite.

*15.2– **Driver safety equipment:** Refer to the FFSA table : Safety equipment Circuit VHC 2027.*

Personal safety equipment checks may be carried out at any time during the event.

In case of an incident requiring medical intervention, the helmet and the frontal restraint system (HANS, RFT type) will no longer be considered valid unless verified. In case of an incident involving a fluid leak, all personal safety equipment will be disqualified and considered unusable unless verified by the technical commissioner.

Personal safety equipment must be maintained in perfect condition. In the event of any damage (holes, tears, deterioration, etc.), the equipment may be disqualified and declared unusable. The driver must then immediately replace their equipment in order to be allowed to start the event. This procedure applies at any time during the event.

The following are considered personal equipment :
helmet, frontal restraint system, racing suit, balaclava, fireproof top and bottom, socks, and any mandatory accessories listed on the approved Historic safety equipment list.
Two-piece suits are prohibited, even those bearing an FIA homologation mark. All driver cooling systems are prohibited. Only aqueous-based drinks are permitted.

The use of a restraint system RFT is permitted, even when not mandatory during the period in question. This restraint system must be listed on FIA Technical List No. 29. The strap length must be correctly adjusted. The restraint system must never pass under the car's headrest.
The use of cameras, both inside and outside the helmet, is strictly prohibited.

PROJET

HVM Racing – 98 Route de la Reine 92100 Boulogne // info@hvmracing.fr // +33 1 41 22 20 10