F3 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 F3 Classic et/ou organiser des manifestations ou des courses se référant à ces règlements. De même l'agrément des voitures par la F3 Classic n'a de valeur que pour les courses du Trophée F3 Classic et ne peut pas être utilisé par d'autres organisateurs dont l'action serait alors parasitaire.

Le nom « F3 Classic » et le logo associé sont des marques déposées à l'INPI.

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.

Preamble :

Only HVM Racing SAS may use these Sporting Regulations and the Trophy's Technical Regulations and/or organise events or races referring to these regulations. The approval of cars by F3 Classic is only valid for F3 Classic Trophy races and cannot be used by other organisers whose action would then be parasitic.

The name "F3 Classic" and the associated logo are registered trademarks.

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 – Organisation et Calendrier

1.1 – Organisateur & Opérateur

1.1.1 - Le Trophée F3 Classic Interseries 2027 est organisé par HVM Racing SAS qui en est l'Opérateur, 31 Rue d'Aguesseau, 92100 BOULOGNE, sous la tutelle de la Fédération Française du Sport Automobile.

Tous les points non prévus au présent règlement relèvent du Code Sportif International, des prescriptions générales de la FFSA, du Règlement Standard des Circuits « asphalte » ou figureront dans le règlement particulier de chaque épreuve.
L'organisateur peut modifier le présent règlement au moyen de notes et/ou avenants.

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°**XXX** en date du **XXX**

1.2 – Calendrier

La F3 Classic Interseries 2027 se déroulera sur les 5 épreuves suivantes :

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.

1 – Organisation and Calendar

1.1 – Organiser & Operator

1.1.1 - The F3 Classic *Interseries 2027 Trophy is organised by HVM Racing SAS who is also called the "Operator", 31 Rue d'Aguesseau, 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.
The organizer may modify these regulations by means of notes and/or amendments.

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. ***XXX*** *issued* ***XXX***

1.2 – Calendar

The F3 Classic Interseries 2027 will take place over these 5 events :

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 and HVM Racing reserve the right to modify this calendar.

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

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

Only HVM Racing SAS may organise additional "non-championship" races based on these Sporting Regulations.

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.

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.

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 comme 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, de **590 €**.

Pour toute demande en classe « invitation » : un Passeport 3 volets FFSA (ou VIF HSCC) et un dossier complet de la voiture respectant toutes les normes de sécurités, 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 **280 €**. Les pilotes inscrits dans ces

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 fee of **590 €**.*

To enter the "Invitation Class", French FFSA or HSCC VIF and a complete description of the car has to be received by HVM at least 7 weeks before the event. The car and driver have to respect all the safety rules

*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 **280 €**. Drivers registered under these conditions*

PROJET

conditions ne marqueront aucun point au championnat et ne pourront s'engager que s'il reste des places disponibles sur la grille. Dès la deuxième participation, l'inscription au Trophée deviendra obligatoire. Il n'y aura pas d'attribution rétroactive de points.

3.3 – Engagements aux épreuves

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

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

Le pilote engagé comme premier pilote disputera la course 1 et le pilote engagé comme deuxième pilote disputera la course 2. Les pneus devants suivre le pilote, et conformément à l'article 4.2.1.5, une fiche pneus devra être créée pour chacun d'eux.

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

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

3.3.4 - Aucun remboursement ne sera effectué après la date de clôture des engagements indiquée sur le formulaire. Même en cas d'accord spécifique basé sur une raison de force majeure, une retenue minimum sera appliquée : 30% pour les demandes d'annulation reçues plus de 20 jours avant l'épreuve, 50% pour les demandes d'annulation reçues plus de 10 jours avant l'épreuve, 100% pour les demandes d'annulation reçues moins de 10 jours avant l'épreuve.

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

Les places disponibles par épreuve seront attribuées prioritairement, avant la date de clôture, selon l'ordre de réception des formulaires (voir formulaires d'engagements).

3.3.6 - Si malgré les dispositions ci-dessus, le nombre de pilotes prioritaires désirant s'inscrire reste supérieur au nombre de places disponibles, en dernier recours, l'ordre de sélection sera basé sur le classement du championnat en cours puis sur celui du championnat de l'année précédente.

3.3.7 - Des pilotes « invités » pourront être acceptés sur la grille à la seule discrétion de l'opérateur. Ils ne marqueront pas de points au classement du Trophée. 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. Après cette date de clôture le tarif des engagements sera majoré de 100 euros.

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.

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 a single entry form.

The driver entered as first driver will contest race 1 and the driver entered as second driver will contest race 2. As the tyres must follow the driver, and in accordance with article 4.2.1.5, a tyre card must 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 organisator. 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. After this closing date, the entry fee will be increased by 100 euros.

PROJECT

3.3.9 - Si le format des courses d'une épreuve est modifié, les droits d'engagements peuvent aussi changer. Le concurrent devra alors s'acquitter du nouveau montant. S'il refuse ce changement, il peut annuler sa participation en prévenant de son refus dans les 24 heures suivant la notification.

3.4 – Diffusion des informations

Tous les documents et informations seront expédiés exclusivement par e-mail 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

- **Catégorie A/ Formule 3** :

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

- **Catégorie B/ Formule 3 1600 cm3 + Formules Invitées :**

Toutes les Formules 3 de moins de 1600cm 3 construites avant le 31/12/1973, et monoplaces de performances voisines de celles de la catégorie A (Exemple : Formule Atlantic, Ford 2000, Formules Opel, Formule Super V, Formule Renault, etc.…)
Leur admission à titre isolé doit être demandée à « F3 Classic » selon la procédure indiquée au règlement technique.

Toutes les voitures seront invitées à la seule discrétion de l'organisateur du Trophée qui n'aura pas à motiver un éventuel refus.

Les organisateurs du Trophée peuvent refuser l'agrément dans le but de préserver l'esprit du Trophée sans avoir à justifier leur décision.

4.1.2 – Conformité

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

4.1.3 – Vérifications et Contrôles

4.1.3.1. - La présentation de la voiture aux contrôles préliminaires sera considérée comme une déclaration implicite de conformité de la part du concurrent. Tout concurrent s'engageant dans une épreuve, doit être en possession du passeport technique 3 volets FFSA de la voiture qu'il engage ou de son équivalent étranger ou le PTH/PTN. Il doit le présenter à l'occasion des vérifications administratives et techniques, sous peine de ne pas être autorisé à participer. Le HSCC VIF est accepté dans tous les cas.

Le PTH ou le PTN ou une demande en cours enregistrée auprès d'une ASN est obligatoire pour les épreuves notées IS de moins de 12 mois.

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 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. Drivers 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

- ***Category A/ Formula 3 :***

All 2000cm3 Formula 3 cars built and having taken part in official races before 31/12/1984.

- ***Category B/ Formula 3 1600 cm3 + Formula Guests :***

All Formula 3 cars under 1600cm 3 built before 31/12/1973, and single-seaters with performances similar to those of category A (Example: Formula Atlantic, Ford 2000, Formula Opel, Formula Super V, Formula Renault, etc.…).
Their admission on a one-off basis must be requested from "F3 Classic" in accordance with the procedure indicated in the technical regulations.

All cars will be invited at the sole discretion of the Trophy organiser, who will not be required to give reasons for any refusal.

The Trophy organisers may refuse approval in order to preserve the spirit of the Trophy without having to justify their decision.

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 and the FIA. In terms of safety, the provisions of Appendices K and J to the current International Sporting Code apply.

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.

The HTP or NTP or a current application registered with an ASN is compulsory for events graded IS less than 12 months old.

PROJECT

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

4.1.3.3. - Le concurrent accepte par avance tous les contrôles de conformité aux règlements même s'ils entraînent pour lui des travaux et des frais à sa charge exclusive. Tout concurrent qui refuserait de se soumettre aux contrôles techniques sera exclu 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, HVM Racing accordera une allocation de :
- Remontage culasse : 250 € TTC tout compris
- Remontage intégral du moteur complet : 500 € TTC tout compris

Si le contrôle impose le déplacement d'un commissaire au domicile du concurrent, les frais afférents seront à la charge du concurrent.

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

4.1.3.5. - Des scellés pourront être posés par le Commissaire technique à tout moment d'une épreuve. Ils devront dès lors rester intacts jusqu'à l'autorisation du Commissaire de les retirer. Ils pourront permettre, entre autre, au Commissaire de différer si besoin et à sa seule initiative, toute opération de contrôle.
L'absence des scellés posés par le Commissaire technique entrainera la disqualification du concurrent.

4.2 – Pneumatiques et Equipements
4.2.1 – Pneumatiques
Voir aussi le règlement technique qui définit les types de pneus imposés.

4.2.1.1 - Les **pneus « slicks »**, sont limités en nombre.
Le nombre de set de pneus slicks est limité à 1 set neuf par épreuve quel que soit le nombre de courses, de séances qualificatives ainsi que leur durée, auquel le pilote participe. Il sera possible de réutiliser des sets de pneus déjà utilisés et déclarés précédemment au cours de la saison 2027 (attention cf 4.2.1.6).

Il n'est pas possible d'utiliser plusieurs sets de pneus slicks neufs au cours d'une même épreuve.
Par **set** on entend = 1 train AV + 1 train AR = 4 pneus
Par épreuve on entend essais qualificatifs officiels et/ou courses. Les essais privés ne sont pas concernés.
Lors de sa première épreuve de sa saison, le concurrent peut faire marquer un set de pneumatiques usés afin de compléter son set neuf. Cette possibilité n'est ouverte qu'à l'occasion de sa première épreuve.

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 :

- Reassembling cylinder head: €250 all taxes included
- Complete engine reassembly: €500 all taxes included

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 which define the types of tires required.

*4.2.1.1 - **Slick tyres** are limited in number.*
The number of sets of slick tyres is limited to 1 new set per event, regardless of the number of races, qualifying sessions and their duration in which the driver participates. It will be possible to re-use sets of tyres already used and previously declared during the 2027 season. (cf art 4.2.1.6)

It is not possible to use several sets of new slicks at the same event.

*By "set" we mean = 1 pair of front tyres + 1 pair of rear tyres = **4 tyres***

An event is taken to mean official qualifying practice and/or races. Private practices and Private Testings are not concerned.
For the first event of the season, competitors can have a set of used tires marked to supplement their new set. This option is only available for their first event.

PROJECT

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 » (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 sur la fiche pneus depuis le début de la saison en cours, restent utilisables au gré du concurrent pendant toute la saison. Il est donc possible au cours 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

*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 a **"joker" tyre (not a 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 Scrutineer.*

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 on the tyre card 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 **

PROJECT

bon fonctionnement. Toutefois les épreuves marquées d'un * peuvent exiger un autre système de chronométrage. Des locations seront alors proposées par les organisateurs.
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 FFSA »

4.2.2.3 - Echappement : Ligne d'échappement libre mais caractéristiques et norme de bruit conforme ***au règlement standard des circuits asphaltes (under 105db)***. Silencieux obligatoire.

may require another timing system. In such cases, the organisers will offer to hire the equipment.
A wrong installation of the transponder will be a technical non-conformity.

4.2.2.2 - Race number: Refer to Article 4.3 "FFSA 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 (under 105db)***. *Silencers are mandatory.*

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 F3 Classic 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 : l'association F3 Classic et les partenaires du Trophée se réservent le droit d'exploiter à des fins publicitaires les noms et résultats des concurrents et pilotes ainsi que toute photo, vidéo et image sans autorisation préalable et sans avoir à payer de droits ou honoraires à quiconque.

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 F3 Classic 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: the F3 Classic 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 et Infrastructures

Se référer au Règlement standard des circuits asphalte de la FFSA et de la fédération organisatrice locale de l'épreuve.

6 – Sites and Infrastructure

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

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 – Sequence of events

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

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

7.2 – Participation
Dans le cas où le nombre d'inscrits serait supérieur à la capacité d'un circuit, les engagements seront retenus selon les dispositions décrites dans l'article 3 du présent règlement.

7.3 – Courses
Le format standard des courses du Trophée est : 1 séance d'essais qualificatifs de 20 min + 2 courses d'une durée de 25 min au maximum. 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 Asphaltes 2027 et le Règlement du Championnat de France Historique des Circuits.

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.

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 2 qualifying sessions.
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 2027 FFSA's standard regulations for asphalt circuits and French Historic Circuit Championship Regulations.

PROJECT

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

8.1 - Toute infraction au présent Règlement Sportif du Trophée F3 Classic, au Règlement Technique du Trophée F3 Classic, au Règlement Particulier de l'épreuve concernée, au Règlement Standard des circuits asphalte de la FFSA, à la Réglementation Générale de la FFSA, au Code Sportif International de la FIA, sera soumise au jugement du Collège des Commissaires Sportifs.

8.2 - Aucun comportement agressif, anti-sportif ou dangereux ne sera toléré. Un pilote dont le comportement sera jugé agressif, anti-sportif ou dangereux pourra être exclu de l'épreuve et/ou des épreuves suivantes par les Commissaires Sportifs, sans remboursement des droits d'inscription.

Tout contact entre deux 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 et son pilote seraient 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

8.1 - Any infringement of the present Sporting Regulations of the F3 Classic Trophy, the Technical Regulations of the F3 Classic 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.

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 car with its driver 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.*

PROJECT

de plus de 4 kg au poids réglementaire, déclassement de la course.

8.6 - Carburant
Des prélèvements seront réalisés à tout moment d'une épreuve pour analyse et/ou comparaison avec l'essence Sunoco de référence.

En cas de non-conformité, le concurrent sera exclu de la course. Nonobstant cette pénalité, des mesures complémentaires peuvent être prises – voir article 8 du Règlement Sportif.

9 – Classements

9.1 - Les courses retenues pour le classement et donnant lieu à attribution de points sont celles du calendrier. Les courses hors classement ne donnent aucune attribution de points et ne rentrent pas dans le nombre de courses organisées pour les décomptes. Néanmoins ce calendrier pourra être modifié. Dans ce cas les concurrents seront avertis par note.

9.2 - 2 classements généraux sont établis : 1 pour la catégorie Formule 3 - 2000 cm3 et 1 pour les F3 1600 cm3

9.3 - Attribution de points
Un classement général sera établi avec tous les résultats possibles (moins les décomptes art 9.4) de toutes les épreuves de l'année 2027.
Un sous classement pour les pilotes « invités » (cf sec 2.8 reg Tech) pourra être établit à titre consultatif.

Chaque course donnera lieu à attribution de points par catégorie selon le barème suivant :

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

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.

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

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

9.2 - 2 general classifications are drawn up: 1 for the Formula 3 - 2000 cm3 category and 1 for the Formula 3 1600 cm3.

9.3 - Awarding of points
A general ranking will be drawn up with all the possible results (minus counts under art. 9.4) from all the events in 2027. A sub-ranking called for drivers on "Guest" Clas (Tech reg section 2.8) could be done for information but won't be official.

Each race will award points per category 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

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".*

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

PROJECT

course à laquelle il aura participé sans qu'aucun cumul ne soit possible avec l'autre pilote.

Points bonus : S'ajouteront 2 points 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 Trophée résulte du désir d'un groupe de pilotes d'établir un classement annuel à partir des résultats qu'ils obtiennent dans les courses auxquelles ils participent

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 et des ASN locales, sous leur propre responsabilité. Aussi, aucune responsabilité de la part 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.

he will have participated without any accumulation being possible with the other driver.

***Bonus points:** 2 points will be added for pole position and 2 points for the fastest lap in the race. In the case of events 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 organised	***Number of races selected***
Less than 8	*All organised*
From 8 to 10	*All organised minus 1*
More than 10	*All organised 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 taking into account the number of 1st places, then 2nd places, etc. The other tied drivers will not be separated.

10 – Prices

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

11 – Responsibilities

The Trophy is the result of the desire of a group of drivers to establish an annual ranking based on the results they obtain in the races in which they take part.
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 and local ASN, 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

Règlement Technique / Technical Regulation

Préambule :

- Une voiture qui semblerait présenter des risques pourra être exclue par simple décision du ou des commissaires de l'épreuve.
- Des modifications règlementaires effectuées pour raison de sécurité peuvent entrer en vigueur sans préavis.
- Tout ce qui n'est pas autorisé dans ce règlement est interdit.

SECTION 1 – Formules 3 2000cm3

1.1 - Voitures admissibles :

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

Il est expressément indiqué qu'un prototype F3 de modèle 1985 qui aurait été fabriqué et aurait roulé en 1984 n'est pas admis. C'est le cas par exemple de la Ralt RT30 dont aucune version n'est admise.
Aucun châssis à coque carbone n'est éligible. Exemple : Duqueine.
L'Anson SA4 dont une partie des panneaux est en carbone est admise.
Les points non précisés dans ce présent règlement ou ses notes techniques officielles, doivent être conformes au règlement de la F3 de l'époque et aux textes de la FIA annexe K et J.

1.1.2 - Des monoplaces n'appartenant pas à la catégorie ci-dessus peuvent éventuellement participer au Trophée si elles correspondent à son esprit. Elles doivent alors faire l'objet d'une admission à titre isolé. Voir Section 2

1.2 - Règlements applicables

1.2.1- Les voitures doivent être conformes à leur règlement d'origine sauf précision contraire inscrite au présent règlement technique Section1 / Formules 3 ainsi qu'au règlement sportif du Trophée F3Classic.

Tous les points non prévus au présent règlement relèvent des prescriptions générales de la FFSA et de la FIA.

1.2.2 - Le concurrent doit pouvoir démontrer qu'une voiture du même type que celle qu'il utilise, a bien participé à des compétitions avant le 31/12/1984 dans la même configuration avec le même type de moteur.

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

2 – Modifications et adjonctions autorisée ou obligatoires

2.1 - Les voitures ayant fait l'objet de transformations à l'époque, avant le 31/12/1984, et ayant disputé des courses officielles dans cette configuration modifiée peuvent participer au Trophée si elles remplissent les conditions suivantes :

- Le constructeur du châssis originel homologué par la FIA ou la FFSA doit être identifié,
- L'ensemble structurel ainsi que tout autre élément ne doivent pas avoir été modifiés postérieurement à la période acceptée dans le Trophée c'est-à-dire après le 31/12/1984 (voir art.16-2)
- Le concurrent doit pouvoir apporter la preuve que les modifications ont été réalisées avant le 31/12/1984

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.*

SECTION 1 – Formula 3 2000cm3

1.1 - Eligible vehicles:

1.1.1 - Formula 3 cars are accepted in their 1600 cm3 and 2000 cm3 versions, up to and including 1984, strictly in accordance with their original regulations.

It is expressly stated that a 1985 F3 prototype that was manufactured and raced in 1984 will not be accepted. This is the case, for example, with the Ralt RT30, no version of which is admitted.
No chassis with a carbon shell is eligible. Example: Duqueine.
The Anson SA4 with part of its panels in carbon is eligible.

Points not specified in these regulations or in the officials technical notes, must comply with the F3 regulations of the time and with FIA appendices K and J.

1.1.2 - Single-seaters not belonging to the above category may take part in the Trophy if they are in keeping with its spirit. In this case, they must be admitted on an individual basis. See Section 2

1.2 - Applicable regulations

1.2.1- Cars must comply with their original regulations unless otherwise specified in these technical regulations Section 1 / Formula 3 and in the F3Classic Trophy sporting regulations.

All points not covered by these regulations are governed by the general regulations of the FFSA and the FIA.

1.2.2 - Competitors must be able to demonstrate that a car of the same type as the one they are using has competed before 31/12/1984 in the same configuration with the same type of engine.

1.2.3 - The reference regulations used for F3 are those set out in article 275 of the 1984 FIA Appendix J (attached) unless otherwise specified in these regulations.

2 – Authorised or compulsory modifications and additions

2.1 - Cars which have undergone modifications in period, before 31/12/1984, 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 31/12/1984.*
- *The competitor must be able to provide proof that the modifications were carried out before 31/12/1984.*

PROJET

La marque retenue sera celle portée par la voiture à l'époque.
Exemple : Cas de March connues comme Euroracing.

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

2.2 - Pour l'application des règles,
Toutes les Ralt RT3 sont assimilées à des voitures post 1981 même si leur date de fabrication est antérieure.

2.3 - Les voitures doivent être agréées par les organisateurs du Trophée. Ils peuvent refuser l'agrément dans le but de préserver l'esprit du Trophée sans avoir à justifier leur décision.

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

3 – Poids minimum

3.1 - Le poids de la voiture sera considéré comme le poids total, comprenant la « Voiture Seule » et son pilote, ainsi que tous les équipements de sécurité obligatoire, à l'arrivée des essais officiels et/ou des courses, soit la « Voiture + Pilote »

En cas de litige, le poids de la « Voiture Seule » ne pourra être inférieur au poids figurant dans le tableau ci-dessous pour la classe en question. Le poids standard de référence pour un Pilote ne pourra lui être inférieur à 80 kg.

Type de voiture / Type de pesée	Voiture Seule	Voit + pilote
F3 1600 construites avant le 31/12/1973	440 kg	520 kg
F3 2L construites jusqu'au 31/12/1979	440 kg	535 kg
F3 2L construites après le 01/01/1980	455 kg	535 kg

Des pesées auront lieu à l'arrivée des roulages officiels dans la configuration où se trouvent la voiture et son pilote quelle que soit la quantité des liquides présents à bord.
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 et/ou contenu dans une partie interne et suspendue de la voiture de telle façon que des outils soient nécessaires pour le retirer. Le lest doit être accessible et visible de manière simple, le démontage d'un panneau ou d'une batterie est accepté.
Il est recommandé d'utiliser le système détaillé à l'Article 257.204 de l'Annexe J de la FIA et d'utiliser la méthode de fixation décrite dans ce règlement.
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.

The brand used will be the one worn by the car in period in period. Example: The case of well-known March brands such as Euroracing.

As a general rule, the techniques and materials used should reflect those that existed in period.
2.2 - Application of the rules,
All Ralt RT3s are treated as post-1981 cars, even if their date of manufacture is earlier.

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 of the car will be considered as the total weight, including the "Car Only" and its driver, including all mandatory safety equipment, at the end of official practice and/or the races, therefore the "Car + Driver".

In case of dispute, the weight of the "Car Only" cannot be inferior to the weight in the following table for the required classification. The standard weight of the Driver cannot be inferior to 80kg.

Type of Car / Weighing	Car Only	Car + Driver
F3 1600 built before 31/12/1973	440 kg	520 kg
F3 2L built before 31/12/1979	440 kg	535 kg
F3 2L built after 01/12/1980	455 kg	535 kg

Weighing cars will be organized after each official track session in the configuration in which the car and its driver are located, regardless of the quantity of liquids present on board. 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 and/or contained in an internal and sprung part of the car, in such a way that tools are required to remove it. The ballast must be easily accessible, the removal of a panel and/or battery is allowed.
It is recommended to use the system detailed under FIA Appendix J Article 257.204, as well as using the fixing method detailed in these regulations.
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.

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

4 – Moteur

4.1 - Moteur

4.1.1 - Les F3 2000 cm3 doivent être équipées de moteurs correspondants à la réglementation de l'époque, dont le type a couru à l'époque de la fabrication du châssis et en tout état de cause avant le 31/12/1984. Cela exclut par exemple, le montage d'un moteur VW dans une Ralt RT1 puisque ce moteur est apparu plus tardivement, etc... sauf à prouver que le châssis concerné – N° exact – était bien dans cette configuration à l'époque.

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

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

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

4.1.3 - L'allumage électronique programmable est interdit même si quelques tentatives ont eu lieu en 1984. De même le système d'injection électronique est interdit ; il doit être mécanique.
L'installation d'un dispositif de relevés de gestion d'allumage est autorisée à condition qu'il soit exclusivement dédié à cette fonction. Tout boîtier multifonction ne pourra pas être utilisé (par exemple de type MSD). Dans tous les cas, si le système d'allumage n'est pas d'origine, il devra faire l'objet d'une validation par le commissaire technique lors des vérifications techniques préliminaires et préalablement une demande auprès de l'organisateur.

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

4-2 - Contrôle moteur

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

4 – Engine

4.1 - Engine

4.1.1 - 2000 cm3 F3s must be fitted with engines that comply with the regulations in force in period, of a type that ran in period the chassis was manufactured and in any case before 31/12/1984.
This excludes, for example, the fitting of a VW engine in a Ralt RT1, since this engine appeared later, etc., unless it can be proved that the chassis concerned - the exact number - was indeed in this configuration in period.

Engine developments or the use of accessories after 31/12/1984 are not authorised.

The use on a VW engine of the Spiess evo2 type "long" intake manifold (see Appendix 4) which was developed for electronic injection is prohibited in all cases, even if it is converted to mechanical ignition. This "long" Spiess evo2 type intake manifold is forbidden whatever the version of the car.

4.1.2 - The air supply system must be fitted with a flange of circular cross-section delimiting a cylindrical orifice with a maximum diameter of 24 mm and a length of 3 mm, the generatrices of which are perpendicular to the faces of the diaphragm. The starting point of the flange is fixed at the point where air enters into the airbox. All the air supplying the motor must pass through this flange. The throttle flange must be made of metal or metal alloy. The material of the airbox is free, provided it is non-porous. The entire intake system, including the intake manifold, injectors, airbox and flange, must fit within a template 1 metre long, 50 cm wide and 50 cm high. It must be possible to dismantle the intake system from the engine with the cylinder head(s) as a single piece.
The airbox can be sealed at the request of the technical scrutineer and/or the race director.

4.1.3 - Programmable electronic ignition is forbidden, although some attempts were made in 1984. Similarly, the electronic ignition system is forbidden; it must be mechanical.
The use of an ignition monitoring device is permitted only if it is exclusively dedicated to this function. Any multifunction device (e.g., an MSD type) may not be used. In all cases, if the ignition system is not original equipment, it must be validated by the technical scrutineer during the technical checks, and prior authorization must be obtained from the organizer.

4.1.4 - No liberties or tolerances are allowed in the preparation of the engine, in particular: the bore must remain as it was originally, fuel-injected engines may not be converted to carburettors, the ignition must correspond to the specifications of the period (no programmable ignition) etc...

4-2 - Engine inspection

4.2.1 - Intake control
The testing device described below is the ultimate means of checking the air intake tightness of F3 engines and is not subject to appeal.
This device for checking the air-tightness of the intake system of F3 engines comprises :

- A suction diaphragm pump with a nominal flow rate of between 25 and 28 litres of air/minute and a zero-flow

PROJET

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

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

La procédure à suivre pour le contrôle est la suivante :

a) Caler le moteur dans une position telle que dans chaque cylindre, 1 soupape au moins soit fermée.
b) Ouvrir la guillotine du système d'injection ou les papillons des carburateurs.
c) Vérifier sur le vacuomètre que la pompe crée dans le système d'admission une dépression supérieure ou égale à 15 cm de Hg (0,2 bar).
d) Si la condition a) ne peut être remplie, décaler les culbuteurs ou démonter l'arbre à cames, de façon à fermer toutes les soupapes d'admission. Si une ou plusieurs soupapes ont été endommagées au cours de l'épreuve, le concurrent pourra les remettre en bon état sous le contrôle des commissaires, avant de subir cette vérification.
Dans ces derniers cas, la dépression minimale à obtenir sera de 20 cm de Hg (0,267 bar) et non plus de 15 cm de Hg (0,2 bar).
La dépression doit être maintenue au minimum 3 secondes.

4.2.2 - Pénalités
La non-conformité du moteur et/ou des valeurs ci-dessus entrainera les pénalités suivantes :

A l'issue des essais : annulation des temps des essais et départ de la course en dernière position uniquement si la remise en conformité a été réalisée et contrôlée.
A l'issue de la course : déclassement de la voiture pour la course.
Nonobstant ces pénalités, des mesures complémentaires peuvent être prises – voir article 8 du Règlement Sportif.

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

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 - La boite à vitesse est libre dans la mesure où elle est d'un type ayant été utilisé en période sur le même modèle de voiture ;
Exemple : l'Argo JM1 peut recevoir une boite Hewland FT200 comme une boite Hewland MK8.
5.2 - Le différentiel autobloquant est autorisé. Il doit être un système existant à l'époque. A ce titre les Torsen ou Quaife ou équivalents ne sont pas autorisés.

vacuum of between 55 and 65 cm of mercury (Hg), i.e. between 0.734 bar and 0.867 bar.
- A tubular rubber nozzle that fits snugly over the air inlet flange.
- A vacuum gauge connected to the pipework between the rubber nozzle and the pump.

The test procedure is as follows:

a) Position the engine so that at least 1 valve in each cylinder is closed.
b) Open the throttle valve on the injection system or the butterflies on the carburetors.
c) Check on the vacuum gauge that the pump is creating a vacuum in the intake system greater than or equal to 15 cm Hg (0.2 bar).
d) If condition a) cannot be met, shift the rocker arms or remove the camshaft so as to close all the intake valves. If one or more valves have been damaged during the race, the competitor may restore them to good condition under the supervision of the stewards, before undergoing this check. In these cases, the minimum vacuum to be obtained will be 20 cm Hg (0.267 bar) instead of 15 cm Hg (0.2 bar).
The vaccuum must be maintained for a minimum of 3 seconds.

4.2.2 - Penalties
Failure to comply with the engine and/or the above values will result in the following penalties :

At the end of the practice session: cancellation of the practice times and start of the race in last position only if the car has been brought up to standard and checked.
At the end of the race: downgrading of the car for the race.
Notwithstanding these penalties, additional measures may be taken - see Article 8 of the Sporting Regulations.

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 - The gearbox is free as long as it is of a type that has been used during the same period on the same model of vehicle ;
Example: the Argo JM1 can be fitted with both a Hewland FT200 and a Hewland MK8 gearbox.
5.2 - The self-locking differential is authorised. It must be an existing system in period. Torsen or Quaife or equivalent systems are not permitted.

5.3 -Toute voiture doit avoir un rapport de marche AR en état de fonctionnement. Celui-ci doit pouvoir être engagé par le pilote assis à son volant lorsque la voiture prend le départ d'une épreuve
5.4 - Les rapports de vitesse et le rapport du couple sont libres

5.3 - All cars must have a reverse gear in working order. It must be possible for the driver seated behind the wheel to engage the gear when the car starts an event.
5.4 - Gear ratios and torque ratios are freely selectable.

6 – Suspension

Les éléments de suspension doivent être conformes à l'origine.

Les amortisseurs doivent respecter le type de fonctionnement et l'aspect des amortisseurs de l'époque. Les amortisseurs à réservoir séparé ou/et à système de contrôle externe ne sont pas autorisés
Les amortisseurs réglables sur plus de 2 voies sont interdits.

Interdiction de chromer les éléments de suspension en acier d'une résistance à la rupture de plus de 45 tonnes/pouces carré (725 N/mm²).

6 – Suspension

Suspension components must be with original specifications.
Shock absorbers must respect the type of operation and the appearance of the shock absorbers of the period. Shock absorbers with separate reservoirs and/or external control systems are not permitted.
Shock absorbers with more than 2-way adjustment are not permitted.
Steel suspension components with a breaking strength of more than 45 tonnes/square inch (725 N/mm²) may not be chromed.

7 – Roues et pneumatiques

7.1 - Roues

Pour les F3 2000 cm3 : largeur des roues complètes limitée à 11,5''.
Diamètre imposé pour les jantes arrière: 13"
Pour les roues à écrou central, une épingle de sécurité de couleur rouge ou orange est obligatoire. Les valves des pneus doivent être équipées de bouchons à tout moment des épreuves.

Note : Rappel aux concurrents : les alliages d'aluminium et de magnésium peuvent avoir tendance à s'abimer en vieillissant. Pour votre sécurité contrôler vos roues.

7.2 - Pneumatiques

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

Pour les pneus slicks :
AVON "F3 historique" gomme A37, de dimensions 7,5/21/13 à l'avant et 9,2/22/13 à l'arrière.
Ces pneus portent sur leurs flancs les références gravées **7342 pour l'AV et 7343 pour l'AR**.

Pour les pneus pluie :
AVON gomme A 27 de dimensions 7,5/21/13 à l'avant et 9,2/22/13 à l'arrière. Ces pneus portent sur leurs flancs les références gravées **7277** ou 20017W **pour l'AV et 7278 ou 20018W pour l'AR**. Le dessin des sculptures doit être du type « Classique » à pavés rectangulaires.
7.2.2 - Les codes de production, le marquage gravé de la qualité de gomme et le marquage appliqué par l'organisateur du Trophée doivent rester apparents et lisibles.

7.2.3 - **Pénalités** : Le non-respect de l'un des articles 10. Pourra entrainer des sanctions voir l'exclusion de la course. (voir article 4.2.1.7 du Règlement Sportif)

NB : Le nombre de pneus utilisables par saison est limité. Consulter le règlement sportif.

7 – Wheels and tyres

7.1 - Wheels

For F3 2000 cm3: width of complete wheels limited to 11.5". Required diameter for rear rims: 13".
For wheels with a central nut, a red or orange safety pin is compulsory. Tyre valves must be fitted with plugs at all times during the event.

Note : Reminder to competitors: aluminium and magnesium alloys can tend to deteriorate with age. For your safety, check your wheels.

7.2 - Tyres

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

For slick tyres :

AVON "Historic F3" A37 rubber, size 7.5/21/13 at the front and 9.2/22/13 at the rear.

The sidewalls of these tyres bear the engraved references 7342 for the front and 7343 for the rear.

For rain tyres :

AVON A 27 rubber, size 7.5/21/13 at the front and 9.2/22/13 at the rear. The sidewalls of these tyres bear the engraved references 7277 or 20017W for the front and 7278 or 20018W for the rear. The tread pattern must be of the "Historic patern" type with rectangular blocks.

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 articles 10. (see article 4.2.1.7 of the Sporting Regulations).*

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

8 – Système de freinage

Conforme au règlement ainsi qu'à la technologie de l'époque.

Toute voiture doit comporter un système de freinage ayant au moins deux circuits séparés et commandés par la même pédale. Ce système doit être conçu de telle manière qu'en cas de fuite ou de défaillance

8 – Braking system

In accordance with the regulations and the technology in period.

Every car must have a braking system with at least two separate circuits controlled by the same pedal. This system must be designed in

PROJECT

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

d'un des circuits, l'action de la pédale continue à s'exercer sur au moins deux roues.

9 – Carrosserie

9.1 - La carrosserie doit être conforme à l'origine ou à défaut le concurrent doit pouvoir démontrer que la configuration qu'il utilise a bien participé à des courses à l'époque.
L'aileron arrière et sa méthode de montage doit correspondre à l'original. Aucune modification n'est autorisée sans une approbation spécifique du commissaire technique.
Les ailerons doivent respecter les dimensions et déports indiqués au Règlement F3 1984 (en annexe).

9.2 - Une garde au sol minimum, sous toutes les parties de la voiture, de 40 mm doit pouvoir être contrôlée à tout moment, pilote avec son équipement au complet, assis à bord de la voiture.
Pénalités : Le non-respect de cet article entrainera une pénalité.

9.3 - Annulation de l'effet de sol pour les voitures à partir des modèles 1981 inclus (cf annexe 3) :
Le fond de la voiture doit être plat et correspondre à l'article ci-dessous même si en période il était pourvu d'éléments ayant une influence aérodynamique. Ce fond plat peut être composé d'éléments séparables : le principal sous la structure centrale, les secondaires sous les pontons.
Entre l'arête arrière de chaque roue complète avant et l'arête avant de chaque roue complète arrière, toutes les parties entièrement suspendues directement visibles sous la voiture doivent s'inclure dans un plan ayant une tolérance de + 5 mm.

Toutes ces parties doivent engendrer une surface, solide, dure, rigide (aucun degré de liberté par rapport l'unité châssis/carrosserie), et impénétrable, en toutes circonstances.
La périphérie de la surface engendrée par ces parties peut être arrondie vers le haut avec un rayon maxi de 5 cm.
Toute partie spécifique de la voiture ayant une influence aérodynamique sur le comportement de la voiture doit respecter les règles relatives à la carrosserie, doit être fixée rigidement sur la partie entièrement suspendue de la voiture (fixée rigidement signifie n'avoir aucun degré de liberté), ne doit pas être mobile par rapport à celle-ci. Tout dispositif conçu de façon à combler l'espace entre la partie suspendue de la voiture et le sol est interdit en toutes circonstances.
Aucune partie ayant une influence aérodynamique et aucune partie de la carrosserie ne pourront en aucune circonstance se situer en dessous du plan géométrique engendré par la surface plane prévue par cet article.
Pour les voitures jusqu'au 31/12/1980 inclus le fond d'origine est admis. Néanmoins les jupes sont interdites même si en période elles existaient.

9-4 - Ailerons et dispositifs aérodynamiques.
Les mesures doivent pouvoir être contrôlée à tout moment, pilote avec son équipement au complet, assis à bord de la voiture.
ARRIERE : déport maxi : 80cm de l'axe des roues - largeur maxi : 95cm – hauteur maxi : 90cm
AVANT : déport maxi : 100cm de l'axe des roues - largeur maxi : 135cm – hauteur maxi : ne doit pas dépasser la hauteur de la jante.

such a way that, in the event of a leak or failure in one of the circuits, the action of the pedal continues to be exerted on at least two wheels.

9 – Bodywork

9.1 - The bodywork must conform to the original or, failing that, the competitor must be able to demonstrate that the configuration he is using actually took part in races in period.
The rear wing and its method of assembly must correspond to the original. No modification is permitted without the specific approval of the technical commissaire.
Spoilers must comply with the dimensions and offsets indicated in the 1984 F3 Regulations (annexed).

9.2 - A minimum ground clearance of 40 mm under all parts of the car must be controllable at any time when the driver is seated in the car with all his equipment.
Penalties: Failure to comply with this article will result in a penalty.

***9.3 - Cancellation of ground effect for cars from 1981 models onwards** (cf appendix 3) :*
The bottom of the car must be flat and comply with the article below, even if it was fitted with aerodynamic elements during the period. This flat bottom may be composed of separable elements: the main one under the central structure, the secondary ones under the pontoons.
Between the rear edge of each complete front wheel and the front edge of each complete rear wheel, all fully suspended parts directly visible under the car must be included in a plane with a tolerance of + 5 mm.

All these parts must create a surface that is solid, hard, rigid (no degree of freedom in relation to the chassis/body unit) and impenetrable in all circumstances.
The periphery of the surface created by these parts may be rounded upwards to a maximum radius of 5 cm.
Any specific part of the car which has an aerodynamic influence on the car's behaviour must comply with the rules relating to the bodywork, must be rigidly fixed to the fully suspended part of the car (rigidly fixed means having no degree of freedom) and must not be mobile in relation to it. Any device designed to fill the gap between the suspended part of the car and the ground is forbidden in all circumstances.
No part having an aerodynamic influence and no part of the bodywork may under any circumstances be situated below the geometric plane generated by the flat surface provided for in this article.
For cars built up to and including 31/12/1980, the original bottom is permitted. However, skirts are forbidden even if they existed during this period.

9-4 - Fins and aerodynamic devices.
It must be possible to check the measurements at any time, with the driver fully equipped and seated in the car.
REAR: maximum offset: 80cm from the wheel axis - maximum width: 95cm - maximum height: 90cm
FRONT: maximum offset: 100cm from the wheel axle - maximum width: 135cm - maximum height: must not exceed the height of the rim.

PROJET

10 – Intérieur de la 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.

11 – Accessoires additionnels

11.1 - Silencieux

Les voitures doivent être équipées d'un silencieux d'échappement.
Le système et les collecteurs sont libres.
Le respect des normes de bruit FFSA est obligatoire. La mesure sera faite conformément ***au règlement standard des circuits asphaltes***.
En 2027 des contrôles plus stricts et plus fréquents seront réalisés. En cas de dépassement, des sanctions pouvant aller jusqu'à l'exclusion de l'épreuve pourront être prises. Bien sûr aucun remboursement d'engagement ne sera accordé aux pilotes sanctionnés.

12 – Système électrique

12.1 - **Coupe-circuit** : il doit couper tous les circuits électriques, batterie, démarreur, feu arrière, etc. Il doit également arrêter le moteur. Ce coupe-circuit doit être d'un modèle antidéflagrant et doit pouvoir être manœuvré de l'intérieur par le pilote normalement installé et à l'extérieur de la voiture, par le commissaire de piste par une commande située au pied de l'arceau, signalée par un éclair rouge dans un triangle équilatéral bleu de 12 cm de côté. Indications "ON" - "OFF" clairement inscrites.

12.2 - Les batteries au lithium sont interdites.

12.3 - **Démarreur** obligatoire avec source d'énergie à bord et pouvant être actionné par le pilote assis à son volant.
La mise en marche du moteur peut s'effectuer tant en prégrille, sur la grille de départ que dans les stands avec l'appoint d'une source d'énergie électrique extérieure, connectée provisoirement à la voiture.

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 LED 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**

Selon les prescriptions de l'annexe K, pour toutes les voitures de Période F à J (c'est-à-dire jusqu'à **1990**), le réservoir de carburant est libre mais doit être rempli de mousse de sécurité répondant aux normes des Spécifications Militaires Américaines MIL-B-83054 ou du «D-Stop» anti-explosion.

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.*

11 – Additional accessories

11.1 - Silencers

Cars must be fitted with an exhaust silencer. The system and manifolds are optional.
Compliance with FFSA noise standards is compulsory. Measurements will be taken in accordance with the **standard regulations for asphalt circuits (103 max).**
Stricter and more frequent checks will be carried out in 2027. Penalties up to and including exclusion from the event may be imposed. Of course, no reimbursement of entry fees will be granted to sanctioned drivers.

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.

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 - **Fuel tank***

In accordance with the provisions of Appendix K, for all cars from Period F to J (i.e. up to 1990), the fuel tank is free but must be filled with safety foam meeting the standards of the American Military Specifications MIL-B-83054 or the anti-explosion "D-Stop".
If the car is fitted with a safety fuel tank (compulsory for post 1990 cars), it must comply with the requirements of Article 253.14 of the

PROJET

Si la voiture est équipée d'un réservoir de sécurité (obligatoire pour les voitures post 1990), celui-ci doit être conformes aux exigences de l'Article 253.14 de l'Annexe J en cours (Réservoirs de Carburant de Sécurité Approuvés par la FIA). Certificat de 5 ans maximum.
La ventilation du réservoir doit être munie d'un clapet permettant la libre circulation des vapeurs et de l'air mais pas du carburant en cas de retournement de la monoplace. Cette mise à l'air libre doit déboucher 25cm en arrière de la cloison pare-feu.
La mise à l'air libre du réservoir doit être munie d'un clapet/valve homologuée FIA 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.

current Appendix J (FIA Approved Safety Fuel Tanks). Certificate valid for a maximum of 5 years.
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(FIA compliance) 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 - **Carburant**
Pour la catégorie Formule 3, le seul carburant autorisé est l'essence SUNOCO 102 CFR de préférence distribuée par le fournisseur HVM.
Pour les épreuves françaises, Il est obligatoire de commander l'essence auprès du fournisseur officiel sur le site www.hvmracing.fr au moins 15 jours avant l'epreuve.
L'ajout d'huile pour la lubrification est autorisé dans la limite de 2% maximum.
Aucun autre additif ou mélange n'est autorisé.

*14-2 - **Fuel***
For the Formula 3 category, the only authorised fuel is SUNOCO 102 CFR. For French rounds: It is mandatory to order it to the Official Supllirt via www.hvmracing.fr minimum 15 days before the event.
A maximum of 2% oil may be added for lubrication.
No other additives or mixtures are permitted.

14.3 - **Lubrifiants**
14.3.1 - Tous les réservoirs d'huile placés à l'extérieur de la structure principale de la voiture doivent être entourés d'une structure déformable de 10 mm d'épaisseur. Aucune partie de la voiture contenant de l'huile ne peut se trouver en arrière de la boîte de vitesses ou du carter de différentiel sur une voiture à roues motrices AR.

*14.3 - **Lubricants***
14.3.1 - All oil tanks placed outside the main structure of the car must be surrounded by a 10 mm thick deformable structure. No part of the car containing oil may be located behind the gearbox or differential housing on a rear-wheel drive car.

14.3.2 - Récupérateur d'huile : sur toute voiture dont le système de lubrification prévoit une mise à l'air libre, (moteur et boîte de vitesses) celles-ci doivent déboucher dans un récupérateur d'une capacité d'au moins 2 litres. Le récipient doit être en matière plastique translucide ou comporter un niveau apparent.
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.

14.3.2 - Oil trap: on any car with a lubrication system that allows the oil to escape into the open air (engine and gearbox), this must open into an oil trap with a capacity of at least 2 litres. The container must be made of translucent plastic or have a visible level.
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.

14.3.3 - Toutes les canalisations d'huile extérieures au cockpit à l'exception de celles installées en permanence sur le moteur, doivent pouvoir résister à une température de 230° C et à une pression de 70 bars pour les canalisations travaillant en pression, 7 bars pour celles en dépression.

14.3.3 - 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 bars for pressure pipes and 7 bars for vacuum pipes.

15 – Sécurité

Sécurité (Arceau, Harnais de sécurité, Extincteurs) : Se référer au tableau de la FFSA : Equipements de Sécurité Circuit VHC 2022 *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.
15.2– **Equipement de sécurité du pilote** : Se référer au tableau de la FFSA : Equipements de Sécurité Circuit VHC 2022

15 – Safety

Safety (roll bar, safety harness, fire extinguisher) : Refer to the FFSA table: Safety equipment Circuit VHC 2022
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.*

*15.2– **Driver safety equipment:** Refer to the FFSA table : Safety equipment Circuit VHC 2022*

PROJECT

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.

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.

SECTION 2 – F3 1600 cm3 & Formules Invitées

1- Des F3 1600 cm3 ou des monoplaces type qui n'appartenant pas à la catégorie Formule 3 peuvent éventuellement participer au Trophée si elles correspondent à son esprit. Elles doivent alors faire l'objet d'une admission à titre isolé.

2- Le concurrent déposant une demande d'admission à titre isolé doit pouvoir prouver l'origine de la voiture, sa date de fabrication, sa participation effective à des compétitions à l'époque, fournir copie des règlements de l'époque qui lui étaient applicables ainsi que tous documents, notamment techniques, qui pourraient être jugés nécessaires par les examinateurs. Il doit aussi être capable de présenter la voiture au commissaire chargé de l'agrément. Si cet examen nécessite un déplacement il devra prendre en charge les frais y afférent.

3- L'admission sera matérialisée par un document à partir duquel se feront les vérifications ultérieures de conformité et le concurrent s'engagera à ne pas modifier les caractéristiques définies dans ce document.

4- En cas de refus d'admission, les examinateurs n'auront pas à justifier leur décision et ne seront redevables de rien à l'égard du demandeur.

SECTION 2 – F3 1600 cm3 & Guest formulas

1- F3 1600 cm3 or other single-seaters not belonging to the Formula 3 category may take part in the Trophy if they correspond to its spirit. In this case, they must be admitted on a one-off basis.

2- The competitor applying for entry on a one-off basis must be able to prove the origin of the car, its date of manufacture, its actual participation in competitions in period, provide a copy of the regulations of the time which applied to it as well as any documents, particularly technical, which may be deemed necessary by the examiners. He must also be able to present the car to the commissioner in charge of approval. If this examination necessitates travel, he must pay the related expenses.

3- Admission will be evidenced by a document on the basis of which subsequent conformity checks will be carried out, and the competitor will undertake not to modify the characteristics defined in this document.

4- If admission is refused, the examiners will not be required to justify their decision and will not owe the applicant anything.

PROJET

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

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

7- Roues et Pneus : leurs types, marques et dimensions seront définis lors de l'admission de la voiture et inscrits sur la fiche d'admission et à ce titre deviendront obligatoires.

8- Les FRenault, F3 1600cm3, les Formules Opel, les Super Vee, et les F. Atlantic etc... sont acceptées dans leur configuration d'origine,

Elles doivent néanmoins être admises à titre isolé comme les voitures « Invités » et ne pourront pas marquer de points.

5- Eligibility for the Trophy will not be acquired for the whole season but on a race-by-race basis only.

6- All the points of Section 1 articles 1 to 9 are applicable.

7- Wheels and Tyres: their types, makes and dimensions will be defined in period of admission of the vehicle and recorded on the admission form.

8- FRenault, F3 1600cm3, Formula Opel, Super Vee, F. Atlantic etc. are accepted in their original configuration,

They must, however, be admitted on an individual basis as "Guest" cars and may not score points.

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