

SportProtosCup



SAISON 2021

REGLEMENT SPORTIF

Permis d'organiser FFSA N° C69-2021
En date du 09-03-2021.

Siège social : 152, boulevard du Montparnasse 75014 Paris
Association Loi 1901 à but non lucratif – N° W912008359

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

REGLEMENT Sportif

SOMMAIRE

Article 1 – Organisation et calendrier :.....	3
Article 2 - Assurances :.....	4
Article 3 - Concurrents et pilotes.....	4
Article 4 - Véhicules et équipements.....	9
Article 5 – Publicité.....	13
Article 6 – Sites et infrastructures	14
Article 7 - Déroulement de l'épreuve	14
Article 8 – Réclamations – Appel - Tricherie Classements	15
Article 9 – Classements	16
Article 10 – Prix	18
Article 11 – <i>Dispositions générales - Responsabilité</i>	18

Permis d'organiser FFSA N°xxx-2021 délivré sous des éventuelles annotations du Service Technique de la FFSA

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

Nul autre que l'Opérateur de la **SportProtosCup**, ne peut se prévaloir de ce présent règlement Sportif, du règlement Technique, participer et/ou organiser des manifestations ou des courses se référant à ces règlements. De même, l'agrément des voitures à la **SportProtosCup** approuvé par la FFSA n'a de valeur que pour les courses du calendrier déposé par la **SportProtosCup**, auprès de la FFSA, et ne peut être utilisé par d'autres Organismes, Opérateurs (personnes morales, ou physiques).

Le nom : « **SportProtosCup** » et les logos associés sont des marques déposées à l'INPI.

Le nom : <https://fr-fr.facebook.com/sportprotoscup> est enregistré et propriété de la **SportProtosCup**.

Article 1

– Organisation :

1.1 La **SportProtosCup** est organisé 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 F.F.S.A., du règlement standard des circuits « asphalte » ou figureront dans le règlement particulier de chaque épreuve.

1.2 La **SportProtosCup** est inscrit au Championnat de France Historique des Circuits-FFSA, pour la saison **2021**.

Le présent règlement a été enregistré par la F.F.S.A. sous le permis d'organisation : N° (encours d'enregistrement) en date du :

- Calendrier 2021 :

La **SportProtosCup**, se déroulera selon le calendrier 2021 des épreuves inscrites à l'**Historic'Tour**, ci-après :

DATES	CIRCUITS
9/10/11 Avril	Historic'Tour ALBI
7/8/9 Mai	Historic'Tour DIJON
<u>3/4/5/6 Juin*</u>	<u><i>Sport & Collection*</i></u> <i>Circuit du Val de Vienne</i>
<i>Juin/Juillet/Aout**</i>	<i>Non défini 1 seul meeting autorisé</i>
3/4/5 Septembre	Historic'Tour VAL DE VIENNE
24/25/26 Septembre	Historic'Tour CHARADE
22/23/24 Octobre	Historic'Tour LEDENON

* *Meeting caritatif, roulage et démonstration hors Championnat de France Historique des circuits*

** *Suivant l'éligibilité des voitures autorisées par l'organisateur*
1 seul meeting autorisé

prescription générale 2020(21) de la FFSA
Inscription au calendrier NATIONAL de la FFSA

** *Voitures autorisées : modernes ou VHC UN SEUL meeting à l'étranger AUTORISE*
La FFSA, HVM et la **SportProtosCup** se réservent le droit de modifier ce calendrier.



Article 2 – Assurances

voir site web de la **SportProtosCup** : www.sportprotoscup.fr)

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

La SportProtosCup a souscrit une assurance responsabilité civile, conforme à la réglementation en vigueur, pour chaque meeting ; Il est rappelé que cette assurance ne couvre pas les dommages entre les compétiteurs qui ne sont jamais considérés comme des tiers entre eux ;

- **L'assurance responsabilité civile définie ci-dessus ne portera pas atteinte aux polices d'assurances personnelles détenues par les teams, les pilotes ou toute autre personne physique ou morale participant à l'épreuve.**
- NB : Il est conseillé de consulter votre ASA pour les assurances incluses dans votre licence et votre assureur personnel pour des assurances complémentaires éventuelles.
- **L'article L.211-1 du Code des assurances prévoit en effet que :**
- **« Toute personne physique ou toute personne morale autre que l'Etat, dont la responsabilité civile peut être engagée en raison de dommages subis par des tiers résultant d'atteintes aux personnes ou aux biens dans la réalisation desquels un véhicule est impliqué, doit, pour faire circuler celui-ci être couverte par une assurance garantissant cette responsabilité, dans les conditions fixées par décret en Conseil d'Etat. Pour l'application du présent article, on entend par "véhicule" tout véhicule terrestre à moteur, c'est-à-dire tout véhicule automoteur destiné à circuler sur le sol et qui peut être actionné par une force mécanique sans être lié à une voie ferrée, ainsi que toute remorque, même non attelée.**
- **Cette obligation d'assurance concerne tous les véhicules de course qu'ils soient ou non immatriculés. Le non-respect de cette obligation d'assurance est constitutif d'un délit.**

Article 3 - Concurrents et pilotes

3.1. – Licences et conditions d'admission

3.1.1 -La **SportProtosCup** est une Série d'épreuves fermée, accessible uniquement sur invitation, aux pilotes titulaires d'une licence « nationale » FFSA ou internationale FIA, en cours de validité.

3.1.2 -Les pilotes titulaires d'une licence délivrée par une ASN étrangère peuvent participer aux épreuves de la **SportProtosCup** sous réserve qu'elles soient inscrites au calendrier en catégorie compétition à Participation Etrangère Autorisée (CPEA) (voir prescriptions générales FFSA 2021).

3.1.3 -Ne seront pas admis à participer : les pilotes n'ayant pas réglé leur cotisation (**500€** pour la saison 2020) à la **SportProtosCup** ou pour les pilotes non adhérents la majoration de **250€** d'engagement par meeting.

3.1.4 - La FFSA ainsi que l'opérateur se réservent le droit d'examiner et de refuser toute candidature dans le but de préserver l'esprit de la **SportProtosCup**, sans avoir à justifier leur décision.

3.1.5 -~~Pilotes invités~~ : ne seront pas classés aux classements finaux de la **SportProtosCup**.

3.2. - Inscription et dossier d'engagement

3.2.1 -Tout pilote désirant participer devra envoyer à la **SportProtosCup** une demande d'invitation, avant le **1er janvier 2021** avec un règlement de **600€**, passé ce délais le montant sera de **700€**. Cette demande pourra être faite par mail à : sportprotoscup@gmail.com



3.2.2 - La demande d'invitation devra être accompagnée d'un règlement à l'ordre de **SportProtosCup**, représentant le montant du droit d'inscription annuelle du concurrent

Le concurrent est suivant le cas

-Un pilote et la voiture

-Deux pilotes partageant une voiture pour la saison ou pour une épreuve.

3.2.3a – Le montant d'inscription d'un pilote et de la voiture (ou du 1^{er} pilote et de la voiture) pour l'ensemble de la saison et **de 600€ TTC. jusqu'au 1er janvier 2021, passé ce délais le montant sera de 700€.**

3.2.3b - 2 pilotes peuvent se partager une même voiture pour l'ensemble de la saison. Ils devront faire parvenir une demande d'engagement commune et partager le volant de chaque épreuve où la voiture est inscrite (chaque pilote devant faire une course de l'épreuve durant le weekend). Le montant d'inscription du « 2ème pilote » **est de 100€ TTC** pour la saison. Les 2 pilotes seront classés ensemble dans la catégorie où est inscrite la voiture, les points du classement acquis par chaque pilote étant cumulés.

Le montant de l'inscription pour 2 pilotes sera donc de **600€+100€ soit : 700€ jusqu'au 1er janvier 2021, passé ce délais le montant sera de 800€.**

3.2.3c - Un pilote déjà inscrit à la **SportProtosCup** désirant partager le volant de sa voiture **avec un pilote également inscrit à la SportProtosCup** pour une course, sans inscrire une autre voiture, devra aussi s'inscrire comme deuxième pilote. Montant d'inscription «2ème pilote » **est de 100€ TTC** pour un meeting.

Si le 2ème pilote n'est pas inscrit à la SportProtosCup le montant est de 250€.

Les points du classement acquis par ce «2ème pilote » ne pourront être cumulé avec le « 1^{er} pilote » et inversement.

L'inscription du 2eme pilote et le montant de son inscription sont à régler lors de l'engagement du 1^{er} pilote à l'épreuve.

3.2.3d – **Il est possible de participer à la SportProtosCup, pour une épreuve sans payer l'inscription annuelle.** Dans ce cas le montant de **l'engagement sera majoré de 250€.**

3.2.4 -L'inscription n'est officielle qu'après avoir été confirmée par la **SportProtosCup**, par mail.

En l'absence de réponse de la **SportProtosCup**, l'inscription est considérée comme refusée.

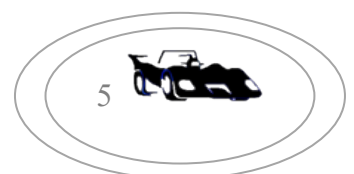
3.2.5 - Par le seul fait de s'inscrire à la **SportProtosCup** et/ou à l'une de ses épreuves, le pilote et le concurrent acceptent les termes du présent règlement et s'engagent à le respecter dans la forme comme dans l'esprit.

3.2.6 - La **SportProtosCup** étant une épreuve sur invitation, l'opérateur se réserve le droit de ne pas inviter un demandeur, même s'il a déjà participé à des épreuves, notamment en cas comportement contraire à l'esprit de la **SportProtosCup**, sanction sportive ou disciplinaire, refus d'appliquer une décision de la **FFSA** ou de la **SportProtosCup**, ou qui aurait par ses propos ou ses actes porté préjudice à la **FFSA** ou à **SportProtosCup**, etc...

3.2.7 -Tous les concurrents inscrits à la **SportProtosCup** doivent remettre au minimum :

2 mois avant la première épreuve :

Le dossier Technique de leur voiture (*qui sera envoyé par mail avec la confirmation d'invitation à la SportProtosCup*).



Après acceptation par la **SportProtosCup et l'aval de celle-ci**, le dossier sera transmis au commissaire technique : **Mr Jean Claude Carré Licence N° : 13049**

Assisté de Mr Michel Jamet Licence N° :189386

La fiche de renseignement Pilote dument rempli

La fiche de renseignement Voiture dument rempli

Nota : *Le passeport 3 volets F.F.S.A devra être demandé par le concurrent avant la première épreuve (pour les véhicules n'en possédant pas)*

AUCUNE VOITURE NE SERAS ACCEPTE SI LE DOSSIER TECHNIQUEN'EST PAS REMIS AVEC L'INSCRIPTION DU VEHICULE

Avant chaque épreuve dans les délais impartis :

Faire parvenir à la **SportProtosCup** sa demande d'engagement dument rempli et accompagné de son règlement tel que défini à l'article 3.4 ci-dessous.

3.3 - Engagements à une épreuve

Des pilotes « invités » pourront être acceptés à la seule discrétion de l'opérateur, sans toutefois marquer de points au « Championnat de France Historique des Circuits ».

Tous les concurrents inscrits à la **SportProtosCup** recevront une demande d'engagement, avant chaque course faisant partie du calendrier des épreuves définies à l'article 2.

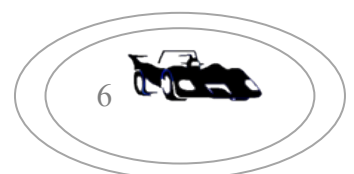
Cette demande d'engagement devra **obligatoirement être renvoyée** à la **SportProtosCup**, dûment rempli signée et accompagné de son règlement.

Aucun concurrent ne pourra participer à une épreuve sans avoir retourné sa demande d'engagement complétée et signée

Toute demande d'engagement non accompagné de son chèque de règlement ou d'un virement bancaire sera considérée comme nul.

Toute demande d'engagement non signée sera considérée comme nul.

Les concurrents non adhérents auront un **engagement majoré de 250€ par épreuve.**



Pour l'année **2021**, le montant des engagements comprenant les essais qualificatifs et deux courses de 25 minutes sont les suivants :

(les essais privés ne sont compris dans le montant de l'engagement et sont à régler en sus suivant les modalités proposées par l'Organisateur).

DATES	CIRCUITS	Tarif Adhérents à la date de l'épreuve	Tarif Adhérents paiement 1 mois AVANT l'épreuve	Tarif non Adhérents
8/9/190 Avril	ALBI	800€	720€	970€
7/8/9 Mai	DIJON	850€	770€	1000€
<i>Date à définir *</i>	<i>1 course à l'étranger*</i>	<i>XX*</i>	<i>XX€*</i>	<i>XX€ / XX€**</i>
3/4/4 Septembre	Val de Vienne POITIERS	800€	720€	970€
4/25/26 Septembre	CHARADE	800€	720€	970€
22/23/24 Octobre	LEDENON	800€	720€	970€

**Course hors Championnat de France Historique des circuits ** Montant prévisionnel*

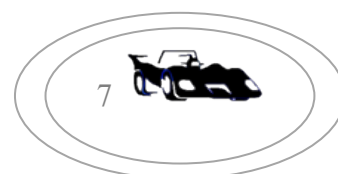
- Le concurrent ne pourra se considérer comme engagé que s'il est à jour de cotisation, des frais d'inscription et lorsqu'il aura reçu par e-mail une confirmation d'engagement de la SportProtosCup.

Attention :

Aucun remboursement ne sera effectué 48h* avant le début du meeting.

(*soit le mercredi matin 8h pour un meeting débutant le vendredi)

Aucun remboursement ne sera effectué en cas de casse lors des essais privés, chronos, ou courses



INSCRIPTION A LA COURSE DES 200 KM DE L'HISTORIC TOUR

En plus du format habituels HVM propose sur 3 des 5 épreuves Historic Tour (Albi / Dijon / Val de Vienne) la mise en place d'une course de 90 min ouverte à toutes les berlines, GT et protos éligibles sur l'un des plateaux sprints constitutifs de l'Historic Tour. Ainsi des concurrents de l'Historic Tour pourront engager soit **une voiture déjà engagée en sprint dans l'épreuve de la SportProtosCup** soit une deuxième voiture **engagée également en sprint dans l'épreuve de la SportProtosCup**. Mais il est impératif qu'au moins un pilote de l'équipage participe à l'Historic Tour et donc concoure dans la **SportProtosCup**.

Ces courses sans ravitaillement auront 2 arrêts obligatoires pour changement de pilote. Elles auront lieu le samedi en fin d'après-midi. Un scratch sera établi ainsi qu'un classement par Trophée s'il y a au moins 5 voitures dans la catégorie (par exemple : la Classe ASAVE Racing, la Classe Saloon Car, la Classe des Roadster Pro Cup, la classe GT Classic, la classe Maxi1300...). Les équipages (3 pilotes maximum) marqueront des points dans un Challenge dédié. Les tarifs d'engagement sont de 940€ est à régler directement auprès d'HVM.

3.3.1 Force majeure :

La **SportProtosCup** ne saurait être tenue responsable de la modification, de l'ajournement ou de l'annulation d'un meeting, d'une séance d'essai ou course(s) pour un cas de force majeure ou pour une raison quelconque indépendante de la volonté de la **SportProtosCup**.

Sont notamment considérées comme relevant de la force majeure les intempéries telles que les chutes abondantes de neige, pluie ou grêle, la présence de verglas, brouillard, vents forts, coupure générale d'électricité et la mise en place d'un plan d'alerte par les autorités compétentes.

Les interdictions, restrictions ou conditions imposées par les autorités administratives et sportives compétentes (préfecture, fédérations, gendarmerie, ...) ou par un Circuit sont considérées comme relevant de la force majeure.

En cas de modification, ajournement ou annulation d'un meeting, d'une séance d'essai ou course(s) pour un cas de force majeure, le pilote engagé reste tenu du paiement intégral du prix de son engagement au meeting tel que défini ci-dessus à l'article 3.3.1

3.4 - Responsabilité

Il est rappelé que le sport-automobile est un sport à risque.

En s'inscrivant à la **SportProtosCup**, le concurrent précise connaître la course automobile et les risques liés à celle-ci ; il s'inscrit en toute connaissance de cause, de son propre chef, et sous son entière responsabilité. En s'inscrivant, il souscrit sans réserve aux règlements de la **SportProtosCup**. ***L'inscription du concurrent est considérée comme une déclaration implicite de la conformité totale et entière de la voiture engagée.***

Article 4 - Véhicules et équipements

4.1. - Véhicules admis :

Sont admis à participer à la **SportProtosCup**:

Toutes les protos devront être conformes à l'Annexe K 2020 de la FIA

(Extrait Annexe K 2020 fia 1. PRINCIPES ET ABREVIATIONS

La FIA a créé le règlement figurant dans l'Annexe K afin que les voitures historiques puissent être utilisées en Compétition selon des règles préservant les spécifications de leur période et empêchant la modification des performances et des comportements pouvant naître de l'application de la technologie moderne)

Tout **SPORT-PROTOS** : Châssis et moteur dont la date d'homologation du modèle de base n'excèdera pas le **31/12/1994**, répondant à la définition des Groupes 6 & 7 ; Groupe CN, C3 de l'Annexe J de fin de périodes.

Afin de rester dans l'esprit Historique, le véhicule devra utiliser une motorisation correspondant à la période de construction de son châssis ou des évolutions de celui-ci, en respectant la date butoir du 31/12/94.

La cylindrée maximale admise des moteurs est de 3000cm³

Le nombre de cylindre maximum autorisé est de 6.

Les véhicules de la catégorie H (pré 1981, ne pourront utiliser une motorisation de la période ultérieure 1982-1994, même si celle-ci a été installée sur la voiture et ceux afin de respecter l'histoire)

Pour la Série Historique Endurance (E) :

Les sport Prototypes de 1966 à 1971 inclus seront classés dans la Série Historique Endurance (E) et devront être conformes à l'Annexe K 2018 de la FIA .

Pour la Série Historique Endurance (E) il n'y a pas de limite de la cylindrée ni de nombre de cylindres.

Les véhicules **(excepté la série E)** de type « Continuation » ou « reconstruction », même si de fabrication actuelle, sont éligible en **SportProtosCup** dès lors qu'elles sont en tous points identiques au modèle dont elle se réfère .

Par contre le la SportProtosCup se réserve le droit d'accepter sur dossier des véhicules dont le châssis pourrait être postérieur au 31/12/1994 sous réserve d'être en tous points conforme au modèle dont la conception est antérieure au 31/12/1994.

4.1.1.

Véhicules admissibles :

-Véhicules admis en catégorie « Invités »

La SportProtosCup se réserve le droit d'accepter sur dossier des véhicules différents en châssis et motorisation respectant l'esprit du Trophée et postérieurs à la date du **31/12/94**.

Les véhicules type Groupe C sont également admis jusqu'à la date du **31/12/94**

Quelque soit la cylindrée, le nombre de cylindres ou le type d'alimentation. (additif 2020 du 28/07/20)

La classe SPC *i* (inv) regroupe les concurrents invités

- Classes :

- LES VOITURES SONT REPARTIES EN 5 CATEGORIES :

Les « Historiques » :

Sport-Proto dont le modèle de châssis a été construit avant le **31/12/1981** dans leur configuration d'origine.
Sans aucune modification -

Dans le cas contraire le proto sera reclassé dans une catégorie supérieure :

A. Les Sports 2000 :

-voir règlement Technique -

Sport-Protos à moteur jusqu'à 1600cc à carburateur 2 soupapes par cylindre et répondant aux règlements d'époque

(Cf : en annexe du règlement technique)

Sport 2000 jusqu'à 31/12/90 et dont le moteur est exclusivement le Ford Pinto respectant l'homologation SRCC du 31/12/1982 conforme au règlement SRCC SPORTS 2000 HISTORIC CHAMPIONSHIP SPORTING & TECHNICAL REGULATIONS 2020 en annexe n°XX de ce règlement.

-Les Sports 2000 ne répondant pas à ce règlement seront reclassés dans la catégorie C3 ...ou H suivant la date de construction.

-Coupe de l'Avenir à moteur Simca ou Alfa Romeo (jusqu'à l'année 1990) et conforme aux différents règlements historiques de l'Ex Coupe de l'Avenir

B. Les Historiques: dit « H »

-voir règlement Technique -

Jusqu'à 2000cc carburateur ou Injection mécanique *construit avant le 31/12/1981*.

- Coupe Simca Shell
- *Championnat d'Europe des voitures de sport de 2 litres*
- Tout autre sport-Proto construit avant le **31/12/1981**

- Les ENDURANCES Historiques: Série Historique Endurance dit «E»

PERIODE de configuration Prototypes: 1966 à 1971 inclus.

- **Pas de limite de Cylindrée carburateur ou Injection mécanique**
- **Pas de limite de nombre de Cylindres.**

Tous les protos (E) devront être conformes à l'Annexe K 2020 de la FIA .

Les Groupes C « Post-Historique »:

-voir règlement Technique -

TOUS les Sport-Proto -dont le modèle de châssis a été construit entre le **1/01/1982** et le **31/12/1990** conforme à la réglementation suivant l'Annexe K.

Sport-Proto dont le modèle de châssis a été construit entre le **1/01/1991** et le **31/12/1994** conforme à la réglementation suivant **Annexe J** en vigueur.

C3 « Post-Historique »:

-voir règlement Technique -

Moteur jusqu'à **2000cc** motorisation conforme à l'origine mais préparation libre **par exemple Thundersports / Clubmans**, etc...

Proto conforme à la réglementation **C3 Sports-Prototype Juniors Annexe J de 1990**

Coupe Alfa V6 **12s** conforme à la réglementation

de la Coupe de France Sport-Prototype Alfa Roméo 1990-1994

Après examen du dossier technique certains Sport-Proto C3 pourront être classé dans la catégorie CN.

a. Les CN «Post-Historique » :

-voir règlement Technique -

Sport-Prototype jusqu'à **3000cc**, 6 cylindres maxi-suivant la **réglementation CN** suivant l'Annexe J de 1994.

Coupe Alfa V6 **12s** **préparation libre**

*Sur dossier, la **SportProtosCup** se réserve le droit d'accepter en catégorie « invités » un sport-proto qui dans l'esprit ou la construction serait proche d'une des catégories, même si celle-ci ne correspond pas aux années définies.*

Catégories :

La **SportProtosCup** se réserve le droit de classer une voiture dans la catégorie qui lui semblera le plus adéquate.

La cylindrée est celle réelle mesurée du moteur.

4.2. - Chronométrage.

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

CF site web: <http://www.sportprotoscup.fr/reglements-sportif-technique>

4.3. – Numéros de course.

La **SportProtosCup** attribuera, à chaque concurrent, un numéro de course valable pour l'année **2020**, en fonction des numéros libres à la date de l'inscription à la **SportProtosCup** accompagnée de son règlement :

Le Numéro 00 est réservé à d'éventuel pilote invité de marque.

Pour **2020** les numéros 1 ; 2 ; 3 & 4 seront attribués suivant le même principe.

Au cas où un ou des vainqueur(s) de chaque catégorie(s) demanderait(ent) à ne pas porter le numéro 1, 2, 3, ou 4 celui ou ceux-ci ne sera (seront) pas réattribué.

Les concurrents inscrits pour une épreuve se verront attribué un numéro en fonction des numéros libres.

Les numéros de course, leur taille, et leurs emplacements devront se conformer aux articles **16.1 à 16.6** code sportif de la FIA en vigueur.

De forme bâton, d'une hauteur de 23 cm et d'une épaisseur de trait de 4 cm sur fond blanc pour les voitures foncées, pour les voitures claires une bordure noires de 5cm devra entourer le fond blanc.

Pour la différenciation des catégories les étiquettes de 20cm par 20cm :

Lettre Noire sur fond Vert accompagné de la lettre E

Lettre Noire sur fond Blanc accompagné de la lettre H

Lettre Noire sur fond Blanc accompagné de SP2000

Lettre Noire sur fond Orange accompagné de la lettre C3

Lettre Noire sur fond Bleu accompagné de la lettre CN

Pour les invités (pose en diagonale) : Lettre Noire sur fond Jaune accompagné de la lettre I

Ces lettres devront être positionnées si possible en arrière du chiffre ; les étiquettes seront fournies par la **SportProtosCup**

Le nom du ou des pilote(s) sera disposé de chaque côté de l'habitacle. Il devra également y appliquer le drapeau de sa nationalité,

La hauteur minimum de la reproduction du drapeau et des lettres constituant les noms sera de 4 cm

(Cfart 16.4.2 du code sportif international)

Article 5 – Publicité

Les voitures participant à la **SportProtosCup** devront être identifiées conformément au plan d'identification figurant *sur le site internet de la SportProtosCup*.

Les pilotes auront la possibilité d'apposer d'autres publicités, sous réserve qu'elles ne concernent pas des produits concurrents de ceux des partenaires officiels de la **SportProtosCup**.

Les voitures devront obligatoirement porter les publicités des sponsors de la **SportProtosCup**, sans qu'aucune réclamation ne puisse être faite. Leur nombre et les emplacements sont définis par les organisateurs de la **SportProtosCup**. (Plan en Annexe1).

Cependant, une dérogation sera accordée aux véhicules arborant leur décoration historique lorsqu'elles couraient dans des épreuves internationales. (ex 24h du Mans ou autre) Il leur sera demandé d'intégrer dans la décoration les logos SportProtosCup ainsi que les lettres de catégorie.

Chaque pilote devra apposer sur sa Combinaison les logos de la **SportProtosCup** et de ses partenaires **ainsi que celui de l'Historic'Tour** aux emplacements définis suivant le plan en Annexe 2 *consultable sur le site internet de la SportProtosCup*

En aucun cas, en respectant la réglementation concernant la broderie sur les combinaisons l'identification des véhicules et de la combinaison tel que définis par la **SportProtosCup** ne pourra être modifiée par les pilotes. La publicité et les logos apposée par les concurrents devront être conformes aux réglementations F.I.A. et F.F.S.A en vigueur.

Aucun trophée, challenge ou club ne peut être organisé à l'intérieur **SportProtosCup autre que le Challenge Elf HTX SportProtosCup Cf art 9.7 du présent règlement) sans l'autorisation de la SportProtosCup et l'approbation de son règlement.**

Un seul et unique autocollant faisant référence à un trophée, challenge ou club pourra figurer sur la carrosserie du véhicule, à l'emplacement défini par la **SportProtosCup**.

La taille de l'autocollant ne pourra être d'une longueur supérieure à 20 cm et d'une hauteur supérieure à : 5 cm, l'autocollant devra être soumis à la **SportProtosCup** par le trophée, challenge ou club pour approbation.

Aucun(s) marquage(s) faisant référence à l'appartenance à un trophée, challenge ou club ne pourra figurer sur les casques ou visières en dehors de celui de la **SportProtosCup**.

Aucune banderole, fanion, kakemono ou autres objets de PLV faisant référence à un trophée, challenge ou club ne peut être installé dans le paddock de **SportProtosCup** lors des meetings de **l'Historic'Tour** ou toutes autres manifestations auxquelles participe la **SportProtosCup**.

Article 6 Sites et Infrastructures

Présentation du plateau SportProtosCup

Pour mettre en valeur notre plateau, notre souhait est d'avoir une homogénéité de présentation sur le paddock.

Il est souhaitable que les tentes soient toutes alignées sur le front de la zone nous étant réservée, les sports-protos sous la tente, les véhicules et remorques ateliers à l'arrière des tentes. Les Véhicules particuliers et les remorques devront être stationnés dans les parkings prévus à cet effet. Afin de regrouper l'ensemble des participants, il serait préférable de ne pas utiliser les boxes en cas de réceptif et de présentation de notre plateau.

Voir en annexe 3 le plan schématique de principe, et fourni lors de chaque épreuve.

Article 7 - Déroulement de l'épreuve

7.1 - Organisation

Les courses sont organisées par des ASA dans le cadre des règlements de la fédération concernée (FFSA en France) et sous leur autorité et leur responsabilité.

7.2 – Participation

Dans le cas ou 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. – Essais

Essais privés : Non compris dans le prix de l'engagement, à réserver et à régler en sus suivant les modalités proposées par l'Organisateur, sous réglementation des essais privés

Essais qualificatifs : Nombre de séances : 1 à 2 (selon organisateur), Durée : 25 minutes (minimum)

7.4. – Courses

Nombre et durée des courses : deux courses d'une durée minimale de 25 minutes .

Mise en grille **1ère course** : dans l'ordre **des essais qualificatifs** pour la 1ère course.

Pour **la seconde course** : la grille de départ sera déterminée par le **classement 1ère course** ou par les temps de la 2ème séance de qualification si elle a lieu.

7.4.1 - Arrivée : Description procédure de podium :

1 Podium* sera organisé avec les pilotes suivant :

** Uniquement si au moins 4 concurrents d'une même catégorie sont présents aux essais chronométrés.*

Les 3 premiers de chaque catégorie

7.5. – Parc fermé

Suivant art 7.4. du règlement standard des circuits « asphalte » de l'année en cours

Tous les protos seront sous régime de parc fermé jusqu'à 1/2h après l'affichage du résultat de la course qu'ils soient dans le parc réservé au parc fermé, dans les box ou sur le paddock. Aucune intervention sur les véhicules ne pourra être exécutée pendant cette période.

Article 8 Réclamations – Appel

(Cf : chapitre VII. RECLAMATIONS des prescriptions général 2021 de la FFSA)

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

8-2 - Aucun comportement agressif, anti-sportif ou dangereux ne sera toléré. Un pilote dont le comportement sera jugé agressif, anti-sportif ou dangereux pourra être exclu de l'épreuve et/ou des épreuves suivantes par les Commissaires Sportifs, sans remboursement des droits d'inscription.

Tout contact entre deux véhicules sur la piste, que ce soit aux essais ou en course, pourra faire l'objet d'une enquête de la Direction de Course, laquelle pourra, à sa discrétion, demander ou non une sanction à l'encontre du pilote jugé fautif, au Collège des Commissaires Sportifs.

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 de l'année en cours.

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, non-conformité, etc...

Le Trophée étant une épreuve sur invitation, SportProtosCup peut ne pas renouveler une invitation précédemment accordée sans avoir à motiver sa décision.

En cas de non conformité (s) avérée(s), le ou les concurrent(s) se verra (ont) exclu de la **SportProtosCup**, perdra (ont) l'intégralité des points obtenus et ne pourra (ont) prétendre à aucun classement.

La **SportProtosCup** se réserve le droit de porter plainte devant les instances sportives de la **F.F.S.A.**



Article 9– Classement

Cinq classements SCRATCH seront établis :

- Catégories : « Endurance » dit E
- Catégories : « Historique » dit H
- Catégories : « Sports 2000 » dit SP2000
- Catégories : « CN »
- Catégories : « C3 »

Toutes les voitures ayant pris le départ de la course figurent au classement.

Seuls les voitures ayant effectuées 75% du nombre de tours ou de temps réalisés par le vainqueur de sa catégorie (arrondi au tour inférieur) marqueront des points.

Avec attribution de points suivant le tableau ci-dessous, points soumis à coefficient comme défini au paragraphe 8.4.

9.1.- Attribution des points par catégorie :

- Chaque course donnera lieu à l’attribution de points suivants aux pilotes :

POINTS SCRATCH PAR CATEGORIE :			
1 ^{er}	20 points	7 ^{ème}	11 points
2 ^{ème}	18 points	8 ^{ème}	10 points
3 ^{ème}	16 points	9 ^{ème}	9 points
4 ^{ème}	14 points	10 ^{ème}	8 points
5 ^{ème}	13 points	11 ^{ème} et au delà	1 point
6 ^{ème}	12 points		

Dans le cas ou une catégorie aurait 4 partants ou moins de 4 partants la grille de sera la suivante :

POINTS SCRATCH PAR CATEGORIE moins de 4 partants :			
1 ^{er}	10 points	3 ^{me}	8points
2 ^{ème}	9 points	4 ^{ème}	7 points

9.2 : Meilleur tour aux Essais qualificatifs & record du tour :

Des points seront attribués pour le meilleurs temps aux essais et pour le meilleur temps en course. 1 point pour le meilleur tour aux Essais qualificatifs par catégorie et 1 point pour le record du tour par course par catégorie :

Endurance

Historique ,

Sports 2000

CN

C3

Ces points seront ajoutés au résultat de la première course.

9.3 : Points aux essais qualificatifs

1 Point sera attribué à tout pilote prenant part aux essais chronos et ayant effectué au moins un tour complet du circuit durant ceux-ci.

9.5 : CHAMPIONNAT DE France HISTORIQUE DES CIRCUITS :

Le pilote de la catégorie SP 1 ne marquera pas de points au Championnat de France

Historique des Circuits

Le classement général final par Catégorie de la **SportProtosCup** sera établi selon l'ordre décroissant des points acquis par chaque pilote **ou duo de pilotes toutes catégories confondues**.
Si moins de **10** courses sont **réalisées**, tous les résultats seront retenus,
Si **10** courses sont **réalisées**, les résultats de toutes les courses possibles moins 2* seront retenus. (*les 2 plus mauvais résultats seront déduits).
Si parmi les 3 premiers, plusieurs pilotes totalisent le même nombre de points, ils seront départagés en fonction de la qualité des places (nombre de 1er, de 2ème, etc... Pour les pilotes autres que les 3 premiers, les ex-aequo ne seront pas départagés.

9.6 : Courses

Les points sont attribués à chaque course permettant d'établir le classement général par catégories. Il n'y a pas de notion de manche par week-end ou épreuve

9.7 : - CHALLENGE Elf HTX SportProtosCup

Dans le cadre du partenariat entre Elf et SportProtosCup un Challenge interne est organisé.

Le classement du Challenge Elf HTX –SportProtosCup sera issu des classements de chacune des catégories de la SportProtosCup (E, H, SP2000, C3 et CN).

Le vainqueur du Challenge Elf HTX sera le pilote qui aura marqué le plus de points. En cas d'ex-aequo le pilote déclaré vainqueur sera celui qui aura le plus grand nombre de première place.

9.8 CHAMPIONNAT de FRANCE HISTORIQUE CIRCUITS FFSA

La SportProtosCup participe au Championnat de France Historique des Circuits FFSA.

Ce Championnat classera ensemble tous les pilotes de tous les Trophées participants aux épreuves du Championnat de France selon un règlement qui lui est propre.

Les pilotes titulaires d'une licence nationale ou internationale en cours de validité délivrée par la FFSA ou par une ASN étrangère (pays assimilés par la FIA) seront automatiquement inscrits au Championnat de France Historique des Circuits sans droits supplémentaires.

Si un pilote désire ne pas participer au classement du Championnat de France Historique des Circuits, il devra formuler son refus officiellement lors de son inscription à la SportProtosCup.

Les pilotes marqueront des points pour le classement « Monoplaces/Protos » du Championnat de France Historique des Circuits. Les points seront attribués à partir du classement scratch de chaque course sans distinction de classe. Les pilotes Invités ne marqueront pas de points au Championnat de France Historique des Circuits.

Voir le Règlement du Championnat de France Historique des Circuits pour les modes d'attribution des points.

Article 10 – Prix

Après le dernier meeting, un classement général sera établi, tenant compte des points marqués à toutes les courses auxquelles le pilote aura **participé**.

Seront déclarés vainqueurs les pilotes qui auront totalisé le plus de points dans leur catégorie respective.

Une remise de prix sera organisée par la **SportProtosCup** où tous les participants seront conviés.

Une remise de prix sera organisée par la SportProtosCup aux vainqueurs du « Challenge Elf HTX SportProtosCup » lieu d-et date à convenir.

Article 11 – Dispositions générales - Responsabilité

Tout adhérent à la **SportProtosCup** cède à titre gracieux son droit à l'image et autorise l'association à utiliser à des fins publicitaires, promotionnelles sur tous supports existant.

Tout problème non explicité relèvera de la réglementation générale FFSA.

Tout concurrent, en désaccord avec les responsables de la SportProtosCup lors d'une épreuve, bénéficiera, le cas échéant, du droit de réclamation et d'appel auprès du collège des commissaires sportifs, selon les procédures fédérales en cours.

Toute modification au présent règlement devra avoir reçu l'accord de la F.F.S.A. avant diffusion.

**L'ensemble des annexes cités dans le présent règlement,
sont consultables sur notre site internet :
www/sportprotoscup.fr ou sur demande par envoi par mail**

SportProtosCup



REGLEMENT TECHNIQUE 2021

Permis d'organiser **FFSA N° C69-2021**

En date du 09/03/2021.

Siège social : 152, boulevard du Montparnasse 75014 Paris

Association Loi 1901 à but non lucratif – N° W912008359

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



SOMMAIRE REGLEMENT TECHNIQUE

ARTICLE 1 : DEFINITION DES VEHICULES AUTORISES:	21
ARTICLE 2 : <i>MODIFICATIONS ET ADJONCTIONS AUTORISEES OU OBLIGATOIRES</i>	23
ARTICLE 3 : POIDS MINIMUM	23
ARTICLE 4 : MOTEUR.....	24
ARTICLE 5 : TRANSMISSION	26
ARTICLE 6: SUSPENSION	26
ARTICLE 7 : ROUES ET PNEUMATIQUES	27
ARTICLE 8 : SYSTEME DE FREINAGE	28
ARTICLE 9 : CARROSSERIE EXTERIEURE	28
ARTICLE 10: INTERIEUR DU VEHICULE _	29
ARTICLE 11: ACCESSOIRES ADDITIONNELS - ECHAPPEMENT	29
ARTICLE 12 : BATTERIE ET COUPE CIRCUIT.....	29
ARTICLE 13 : SYSTEME D'ECLAIRAGE	30
ARTICLE 14 : CIRCUIT DE CARBURANT	30
ARTICLE 15 : SECURITE	31

Tout ce qui n'est pas explicitement autorisé dans le présent règlement et dans les communiqués techniques en cours de saison est interdit

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

La SportProtosCup concerne des véhicules dont la date de production n'excède pas le 31/12/1994

ARTICLE 1 : DEFINITION DES VEHICULES AUTORISES:

La **SportProtosCup** a pour but de perpétuer le concept des courses de voitures de de Sport-Proto, évoluant sur les circuits jusqu'au 31 décembre mille neuf cents quatre-vingt-quatorze. **Les véhicules devront conserver dans la mesure du possible la carrosserie et la motorisation conforme à l'origine et ce afin d'être en harmonie avec le concept historique du plateau.**

Toutefois pour autant que cela n'apporte pas d'amélioration de performances certaines pièces mécaniques d'origine, **pour des raisons de fiabilité et d'approvisionnement prouvées et reconnues**, pourront être remplacées par d'autres plus récentes que celle du modèle de base tout en étant limité au 31 décembre 1994, mais elles devront être du même matériau, avoir le même principe de fonctionnement et la même disposition que celle d'origine, **à condition que la fonction d'origine ne soit pas détournée et qu'aucune fonction supplémentaire ne soit ajoutée.**

Une voiture qui semblerait présenter des risques pourra être exclue par simple décision du ou des commissaires technique en charge du contrôle de la SportProtosCup qui transmettra son rapport au collègue sportif seul habilité à statuer.

1.1 VOITURES ELIGIBLES

Sport-Proto* : Véhicules à une ou deux places ouvertes ou fermées selon le modèle : dont la fabrication est antérieure au 31/12/1994 compris.

Seuls les véhicules éligibles dans les périodes prises en référence pourront être acceptés (**cf. article 4.1 du règlement Sportif**). Ce point ainsi que le choix de la catégorie du véhicule resteront la responsabilité du Bureau constitué de la **SportProtosCup**

Les véhicules dont les châssis est d'avant 1991, mais qui ont subi des modifications de châssis, et/ou carrosserie et/ou motorisation post le 31/12/94 seront re-classifiés comme postérieur et classés comme des véhicules relevant de l'annexe J en vigueur.

Les modifications techniques ou évolutions du modèle de base sont autorisées **dans le limite de 2 ans après la sortie du modèle de base.**

Les véhicules doivent être conforme en tous points à leur configuration piste avant le 31/12/1994
Ceci concerne : châssis – carrosserie - aéro – frein – suspension



La SportProtosCup se réserve le droit d'accepter sur dossier des véhicules dont le châssis pourrait être postérieur au 31/12/1994, mais conforme en tous points au modèle près 31/12/1994.

*Définition de Sport-protos : On entend par ce terme : une voiture couverte ou découverte, ayant de la place pour deux sièges et construite spécialement pour courir en compétition (exception faite pour les Spider Peugeot 905)

Les véhicules de type « Continuation » ou « reconstruction », même si de fabrication actuelle, sont éligible en **SportProtosCup** dès lors qu'elles sont en tous points identiques au modèle dont elle se réfère et que le moteur est antérieur au 31/12/94* (* date de 1ere commercialisation)

La SportProtosCup se réserve le droit d'accepter sur dossier des véhicules dont le châssis pourrait être postérieur au 31/12/1994 **sous réserve d'être en tous points conforme au modèle dont la conception est antérieure au 31/12/1994.**

1.2 PRESENTATION DE LA VOITURE

Au départ de chaque épreuve, les voitures de la **SportProtosCup** doivent être présentées de façon impeccable et présenter toute garantie de sécurité. Dans le cas contraire, les organisateurs de la **SportProtosCup** se réservent le droit de refuser aux concurrents leurs participations.

1.2.1 - La voiture doit présenter la même silhouette qu'à l'époque où elle était engagée. **L'adjonction d'un arceau de sécurité** n'est pas considérée comme un amendement à la silhouette. Celui-ci devra être conforme aux normes de sécurité **en vigueur** suivant les exigences réglementaires de la FFSA.

1.2.2 - 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

1.2.3 - Les éléments de carrosserie de remplacement devront se conformer fidèlement à la conception originale construite à l'époque pour ce châssis spécifique. Ces éléments de remplacement doivent être réalisés avec le type de matériau d'origine. Dans le cas où le remplacement d'un de ces éléments dans le matériau d'origine serait impossible, voire coûteux, un matériau de remplacement pourrait être utilisé, sans causer un gain de poids. Dans ce cas, le concurrent devra le signaler au commissaire technique du Trophée, qui vérifiera le poids déclaré initialement.

1.2.4 Chaque concurrent devra apporter la preuve, (documents écrit, article de presse d'époque, certificat de constructeur, photos, ou tout autre éléments, autre que verbale) du montage des carrosseries, éléments aérodynamiques, système de suspension, position des radiateurs, etc...**dans la configuration « circuit » du véhicule**



1.2.5 Dossier Technique

Chaque concurrent inscrit à la **SportProtosCup**, recevra un dossier technique.

Le concurrent remplira le dossier technique de son véhicule, en le justifiant si cela est le cas à l'aide de documents (fiches d'homologation, fiches constructeurs, documents d'époque, coupures de presse, témoignages etc...). Tous documents prouvant la véracité historique seront pris en considération.

Le dossier technique devra être daté et signé par le propriétaire du véhicule.

Ce dossier technique devra être complété et renvoyé à la **SportProtosCup** au moins 1 mois avant la première épreuve à laquelle le concurrent souhaite participer.

En l'absence de dossier technique remis à la **SportProtosCup** le concurrent ne sera pas classé.

Le classement d'un concurrent ne sera effectif qu'après réception et validation de son dossier technique

Un concurrent transmettant son dossier technique en cour de saison ne pourra prétendre récupérer les points de classement acquis précédemment.

ARTICLE 2: MODIFICATIONS ET ADJONCTIONS AUTORISEES

- *Les voitures doivent être conforme aux articles 1.1 et 1.2 du présent règlement*

ARTICLE 3 : POIDS MINIMUM :

-Le poids minimum de la voiture doit être conforme à l'annexe J de fin de période ou du règlement particulier dont elle dépendait.

-Du lest peut être utilisé à condition qu'il soit fixé de telle façon que des outils soient nécessaires pour le retirer. Il doit être possible d'y apposer des sceaux si le Commissaire technique le jugent nécessaire.

-L'adjonction à la voiture pendant la course de quelque matériau solide que ce soit ou le remplacement pendant la course de toute partie de la voiture par une plus lourde est interdite.

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



ARTICLE 4: MOTEUR :

-Catégorie E:

Pour la Série Historique Endurance (E) il n'y a pas de limite de la cylindrée
Période de configuration des Prototypes: 1966 à 1971 inclus.

**-Catégorie H: moteur jusqu'à 2000cc carburateur ou injection mécanique
conforme à l'annexe J construit avant le 31/12/1981**

-Catégorie Sports 2000 : conforme aux règlements:

- **SRCC SPORTS 2000 HISTORIC CHAMPIONSHIP SPORTING& TECHNICAL REGULATIONS 2019
et VS2NA : VINTAGE SPORTS 2000 NORTH AMERICA TECHNICAL AND SPORTING
REGULATIONS**

**-Coupe de l'Avenir à moteur Simca ou Alfa Romeo (jusqu'à l'année 1990)
et conforme aux différents règlements historiques de l'Ex coupe de l'Avenir**

**-Sport-prototype jusqu'à 1600cm³ , 2 soupapes par cylindre à carburateur (s) construit jusqu'au
31/12/1981**

-Catégorie CN: conforme à la fiche FIA Groupe N du moteur

**le moteur devra être conforme à la réglementation CN de l'annexe J de 1994 (cf : art. 259 de
l'annexe J de 1994 , voir en annexe)**

Les blocs moteur Alfa Romeo V6 type : 16101 ; 16102 ; 16105 ; 34301 ; 36101 sont autorisés

**-Catégorie C3: pour les moteurs Alfa V6 12 soupapes conforme au règlement de la
Coupe de France Alfa Roméo 1990.**

Le bloc moteur devra être issu uniquement d'un constructeur automobile

-Les véhicules peuvent être équipés soit de leur motorisation d'origine, soit d'une motorisation
différente mais ayant été installée dans le type du véhicule. Chaque concurrent devant en faire la
preuve.

**-Afin de rester dans l'esprit Historique, le véhicule devra utiliser une motorisation correspondant
à la période de construction du châssis.**

-Les moteurs à piston(s) rotatif(s) du type couvert par les brevets NSU-Wankel sont admis sur la
base d'une équivalence de cylindrée. Cette équivalence est de 1.5 fois le volume déterminé par
la différence entre la capacité minimale et la capacité maximale de la chambre de travail.

-Les blocs moteur Alfa Romeo V6 type : 16101 ; 16102 ; 16105 ; 34301 ; 36101 sont autorisés.

-Les turbos et les compresseurs sont interdits.

En aucun cas La motorisation ne pourra être postérieure au 31/12/1994

4.1 : CYLINDREE

Les moteurs de cylindrée inférieure à **2000cc** ne peuvent augmenter ou réduire la cylindrée de leur
moteur.



La cylindrée ne pourra en aucun cas dépasser 3000 cm³ et le nombre de cylindre < ou = à 6.

Pour la Série Historique Endurance (E)

Date limite de configuration Prototypes: 1966 à 1971 inclus

- Conforme à la configuration d'origine, châssis aéro et motorisation
- La cylindrée et le nombre de cylindres n'est pas limité
- Moteur à carburateur(s) ou injection mécanique

4.2 : CULASSE

La culasse devra être **un modèle déjà utilisé sur le bloc moteur choisi.**

Le **nombre de soupapes** devra être conforme à celui équipant la culasse référencée au moteur.

4.3 : ARBRE (S) à CAMES :

-Catégorie CN : conforme à la fiche FIA Groupe N du moteur

Catégorie C3 : pour les moteurs Alfa V6 12 soupapes conforme au règlement de la Coupe de France Alfa Roméo 1990.

-Catégorie C3 : pour les autres moteurs conforme à la fiche technique FIA de période.

-Catégorie SportS 2000 : conforme aux fiches :

- SRCC SPORTS 2000 HISTORIC CHAMPIONSHIP SPORTING & TECHNICAL REGULATIONS 2019
- ou VS2NA : VINTAGE SPORTS 2000 NORTH AMERICA

-Coupe de l'Avenir à moteur Simca ou Alfa Romeo (jusqu'à l'année 1990) et conforme aux différents règlements historiques de la Coupe de l'Avenir d'origine.

4.4 : CALCULATEUR (ECU)

Le système original doit être maintenu.

Les éléments du système d'injection situés après le dispositif de mesure d'air qui règlent le dosage de la quantité d'essence admise dans la chambre de combustion peuvent être modifiés mais non supprimés, pour autant qu'ils n'aient aucune influence sur l'admission d'air.

Les injecteurs peuvent être modifiés ou remplacés afin d'en modifier le débit, mais sans modification de leur principe de fonctionnement, et de leurs fixations.

Tous les capteurs et actionneurs, à l'exception des injecteurs et du capteur d'admission qui doit être installé dans l'admission en amont des papillons des gaz, doivent rester ceux d'origine, à leur emplacement d'origine sans tolérance de fixation.

Il n'est pas permis d'ajouter des capteurs ou actionneurs supplémentaires.

Le soft régulant l'injection est libre.

Le faisceau électrique est libre en conservant ses seules fonctions d'origine.

Les entrées dans le boîtier électronique (senseurs, actionneurs, etc.), incluant leurs fonctions, doivent rester de série en nombre et en fonction.

Il est interdit de rajouter un interrupteur sur le faisceau électrique d'origine entre le boîtier électronique et un capteur et/ou un actionneur.



4.5: ALLUMAGE

Le véhicule peut être équipé d'un système d'allumage conforme à sa période ou au règlement spécifique de l'époque. Dans un esprit de fiabilité, un allumage électronique peut être utilisé.

Le régime maximal autorisé pour les moteurs :

- BMW 6 cylindres P1 est de 7150 trs/min +/-50trs/min

-ALFA V6 24s le régime maximal autorisé CN est de 7300 trs/min +/-50trs/min

Afin de vérifier le respect de la limitation du régime moteur un « traqueur » (propriété de la SportProtosCup) sera installé par le contrôleur technique sur le véhicule (voir annexe du montage sur le site de la SportProtosCup) En aucun cas le traqueur n'intervient sur le boîtier ECU, il ne s'agit que d'un lecteur d'informations.

4.6 : LUBRIFICATION

Il est permis de changer le système de lubrification du moteur, par exemple en remplaçant le carter humide par un carter sec. Le nombre et le type de pompes à huile utilisées et la longueur des conduites d'huile sont libres. Des refroidisseurs d'huile de boîte à vitesses sont autorisés.

4.7 : RADIATEUR HUILE/EAU

Les emplacements d'origine devront être conservés, leurs dimensions et leur nombre pourront être modifiés.

ARTICLE 5: TRANSMISSION

5.1 - La boîte de *vitesse doit être du même type et de la même spécification que celles utilisées pendant la carrière du véhicule.*

La pignonnerie est libre. Les arbres et cardans de transmission sont libres, mais devront respecter le principe d'origine. Son positionnement dans le véhicule devra être conforme à l'origine.

5.2 - La commande de boîte séquentielle est interdite.

5.3 - Le type de différentiel est libre.

ARTICLE 6 : SUSPENSION AVANT et ARRIERE

Le système de suspension (type de ressort et guidage des roues et essieux) ne doit pas être modifié et des éléments de guidage et de suspension ne doivent pas être ajoutés, à moins, d'être prévus dans une spécification d'époque.

Les barres antiroulis et amortisseurs télescopiques ne sont autorisés que si prévus dans la spécification d'époque. Les barres antiroulis peuvent être constituées d'une barre pleine ou tubulaire.

Les amortisseurs télescopiques en aluminium et/ ou gaz peuvent être montés **si prévus dans la spécification d'époque période J 1982** .

Des plates-formes à ressort réglables peuvent être montées.

Des joints « Unibal » peuvent être utilisés ainsi que sur les barres antiroulis.



ARTICLE 7: ROUES et PNEUMATIQUES

7.1 ROUES

7.1.1 - La largeur des jantes est libre, mais elles ne devront en aucun cas dépasser la carrosserie.

7.1.2 - Le diamètre des jantes doit être conforme à celui des jantes de l'époque.

7.2 PNEUMATIQUES

7.2.1 Sont autorisés deux types de pneus par voiture : un pour sol sec et un pour sol humide.

7.2.2. SANS OBJET

7.2.3 –Les pneus « slicks » sont libres de marque, gomme et dessin. Ils ne sont pas limités en nombre.

Les Protos de la catégorie « E » sont libres de dessin et de type de gomme-

7.2.4 Contrôle pneus slick. SANS OBJET

7.2.5 Utilisation consécutive des trains de pneus **SANS OBJET**

7.2.6. –SANS OBJET

7.2.7 –SANS OBJET

7.2.8 –Les pneus « pluie » sont libres de marque, gomme et dessin. Ils ne sont pas limités en nombre.

7.2.9–SANS OBJET

7.2.10 Le changement de pneus est interdit en pré-grille, sur la grille de départ et sur la piste. Il est autorisé en pré-grille dans le parc de regroupement dans la limite du respect de l'horaire de l'épreuve.

7.2.11 Pénalités : Le non-respect de l'un des articles de ce chapitre N°16 entraînera l'exclusion de la course.

7.2.12 L'utilisation de tout système chauffant est interdite.

7.2.13 –SANS OBJET

7.2.14 –SANS OBJET

ARTICLE 8 : SYSTEME DE FREINAGE

Le double circuit est obligatoire (le maître-cylindre par circuit). Le répartiteur avant/arrière est autorisé. La ventilation des freins est autorisée. Les circuits hydrauliques peuvent être remplacés par des conduits de type aviation. Les étriers ne pourront dépasser 4 pistons par unité.

ARTICLE 9 : CARROSSERIE EXTERIEURE

9.1 Garde au sol, hauteur de caisse

La garde au sol sera mesurée à tout moment de l'épreuve sans le Pilote, mais avec les roues et pneus à utiliser en Compétition, remplacés si nécessaire si les roues ou les pneus sont endommagés. La garde au sol minimale pour les H est de 45mm.

Pour SportS 2000 se reporter au règlement technique particulier SportS 2000 en annexe se trouvant sur le site web de la SportProtosCup : www.sportprotoscup.fr

La garde au sol minimale pour les CN et C3 est de 25mm en tous points : devant les roues avants, entre les roues avants et arrières, derrière les roues arrières.

9.2 Anneau de Remorquage

Toutes les voitures, excepté les monoplaces, doivent avoir un anneau de remorquage à l'avant et à l'arrière. Ces anneaux de remorquage doivent présenter les caractéristiques suivantes:

Diamètre intérieur entre 80mm et 100mm.

Solidement fixés aux structures avant et arrière de la voiture.

Doivent être situés de manière qu'ils puissent être utilisés lorsque la voiture est immobilisée dans un bac à graviers.

Doivent être clairement visibles et peints en jaune, rouge ou orange.

En cas d'impossibilité de fixation de l'anneau sur l'avant du châssis, le véhicule sera tracté par l'arceau dans ce cas un marquage clairement visible devra être apposé sur ce dernier.

9.3 ELEMENTS AERODYNAMIQUES

Ne pourront être montés que, s'ils équipaient la voiture au cours d'épreuves régionales, nationales, ou internationales et conformes à l'Annexe J de Période du véhicule.

L'Aérodynamisme du véhicule doit être en tous points conforme à celui homologué ou des modèle(s) ayant participé à des épreuves régionales, nationales ou internationales. en circuit les appendices utilisés en version cotes sont interdit.

Aucunes modifications, ajouts, adaptations NE SONT AUTORISEES.

Le dossier technique à remettre à la SportProtosCup sera complété par des photos si possible avec vues avant et arrière de l'époque de la participation du véhicule sur circuits, vérification devra être faite que les modifications éventuelles apparaissant sur les photos d'époque ont bien reçues l'agrément pour leurs utilisations.



ARTICLE 10 : INTERIEUR DU VEHICULE

10.1: Chassis :

Doit respecter la conception et les dimensions d'origine mais des renforcements localisés sont permis. Les points auxquels les éléments de suspension sont attachés au châssis doivent se conformer en dimension et en position à la spécification d'époque.

10.2: Cloisons pare-feu :

A partir de la Période F, des cloisons coupe-feu doivent être installées. Elles sont recommandées pour les autres périodes.

10.3: Repose tête

Toutes les voitures doivent être équipées d'un repose-tête conforme aux annexes J de période.

10.4: Direction

Direction, volant amovible

Pour des raisons de sécurité, les colonnes de direction d'une pièce peuvent être remplacées par d'autres comprenant des joints à cardan ou des dispositifs télescopiques à condition que toutes les fonctions d'origine soient conservées ; ces autres colonnes doivent provenir de véhicules homologués par la FIA et de cylindrées équivalentes aux voitures concernées. A partir de la Période G, le règlement du groupe en question doit être respecté.

Un volant de direction amovible peut remplacer le volant d'origine.

Le type, le modèle et la démultiplication de crémaillère sont libres

ARTICLE 11 ACCESSOIRES ADDITIONNELS-ECHAPPEMENT

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

Les problèmes rencontrés lors des saisons précédentes, et afin de sensibiliser les pilotes et leurs préparateurs, nous indiquons le texte référence article 4.2.3.1 du règlement standard des circuits 2021 (voir annexes sur le site www/sportprotoscup.fr)

ARTICLE 12 : BATTERIE/ COUPE CIRCUIT

12.1 : Une protection des bornes des batteries contre les risques de court-circuit est obligatoire. Si la batterie est gardée dans l'habitacle, il doit s'agir d'une batterie sèche, elle doit être solidement fixée et être pourvue d'un couvercle isolé et étanche.

12.2 : Il faut qu'il y ait un coupe-circuit général qui coupe tous les circuits électriques (batterie, alternateur ou dynamo, feux, avertisseurs, allumage, commandes électriques, etc. – à l'exception de ceux qui alimentent l'extincteur) et arrête également le moteur. Il doit s'agir d'un modèle antidéflagrant, accessible depuis l'intérieur et l'extérieur de la voiture. Depuis l'intérieur, le pilote et le copilote, installés dans leurs sièges avec leurs harnais bouclés, doivent pouvoir accéder facilement au coupe-circuit.

Le système de déclenchement sera signalé par un éclair rouge dans un triangle bleu à bordure blanche d'au moins 120 mm de base.

12.3 : L'utilisation de batteries à base de lithium est interdite.

TICLE 13 : SYSTEME D'ECLAIRAGE

13.1 : Feux « Stop »

Les 2 feux «stop» à l'arrière sont obligatoires pour tous les véhicules participant à la **SportProtosCup**.

13.2 : Feux de Pluie :

Le feu de pluie doit être obligatoirement à diodes multiples (de type Tarsys par exemple) et d'une surface minimum de 20 cm². **Le type de feu doit être inscrit sur la liste technique n°19 de la FIA. L'alimentation électrique de ce feu doit être autonome (c'est-à-dire que le câblage d'alimentation doit être exclusivement dédié à ce feu).**

Il doit être installé à moins de 10 cm de l'axe central de la voiture.

Il est autorisé de monter plusieurs feux.

ARTICLE 14: CIRCUIT DE CARBURANT

14.1 Réservoir

Le réservoir de carburant devra être équipé d'une mise à l'air libre à clapet

Le réservoir de carburant doit être conforme aux normes de sécurité V.H en vigueur demandées par la F.F.S.A pour la saison relative au présent règlement.

14.1.1: Pour toutes les voitures des Périodes F à J, le réservoir de carburant est libre mais doit être rempli de mousse de sécurité répondant aux normes des Spécifications Militaires Américaines MIL-B-83054 ou du « D-Stop» anti-explosion. La capacité maximale déterminée en période ne doit pas être dépassée.

14.1.2: Tous les réservoirs de carburant de sécurité doivent être conformes aux exigences de l'Article 253-14 de l'Annexe J en cours (Réservoirs de Carburant de Sécurité Approuvés par la FIA). Capacité des réservoirs : Suivant Annexes J de fin période. (1981 et 1994)

14.2 : ALIMENTATION EN CARBURANT

La pompe mécanique peut être remplacée par une pompe électrique, et vice et versa.

Le carburant doit être de l'essence commerciale provenant d'une pompe de station-service ou un carburant approuvé par la FIA ou l'ASN du pays organisateur fourni dans des fûts ou une citerne dédiée, sans autre adjonction que celle d'un produit lubrifiant ou du carburant provenant du circuit.

14.2.1 :

Bouchons de réservoir et goulottes de remplissage de carburant :

Tous les bouchons de réservoir de carburant (de type Monza à déverrouillage rapide dépassant de la silhouette de la carrosserie doivent être équipés d'un dispositif auxiliaire en vue d'éviter toute ouverture accidentelle. Il est recommandé d'équiper la goulotte de remplissage de carburant de toutes les voitures d'un clapet de sécurité anti-retour le plus près possible du/des réservoir(s) de carburant.



14.2.2 : *Toutes les canalisations de carburant ou tubes non pressurisés pouvant contenir du carburant passant dans le compartiment du Pilote/passager doivent être protégés et, s'ils ne sont pas en métal doivent être fabriqués à partir d'un matériau résistant de manière appropriée au feu et au carburant. Les canalisations dans lesquelles passent du carburant pressurisé, où qu'elles se trouvent, doivent, si elles ne sont pas en métal, être fabriquées à partir d'un matériau résistant de manière appropriée au feu et au carburant et, de surcroît :*

pour les voitures à moteur à injection, être conformes aux dispositions de l'Article 253-3.2 de l'Annexe J ; où pour les autres voitures, avoir une pression d'éclatement minimum de 70 bar (100psi). Ils ne peuvent être raccordés qu'à l'aide de joints d'étanchéité vissés ou de joints approuvés par le constructeur du véhicule.

14.3 : Papillons :

Tous les papillons devront être équipés d'un ressort de rappel externe, à l'exception des carburateurs doubles qui devront être équipés d'un ressort interne.

14.4 : Récupérateurs d'huile

Le niveau d'huile devra être visible. *La capacité minimale des récupérateurs d'huile sera de 2 litres. Pour toutes les voitures d'une cylindrée maximale de 2 litres, et de 3 litres pour toutes les autres voitures.*

ARTICLE 15: EQUIPEMENTS DE SECURITE

Suivant la liste équipements de sécurité circuit V.H de la F.F.S.A de l'année en vigueur

15.1 Arceau

15.1.1 - Les biplaces de course à partir de la Période F doivent être équipés d'une structure anti-tonneau de protection conforme à la spécification de fin de période (Art : 253 de l'annexe J de 1981 et art : 259.15 de l'annexe J de 1994)

15.1.2 -La structure doit être en tout temps au minimum 5 cm au-dessus du casque du Pilote et du Copilote.

15.1.3 - **Les extensions ajoutées au-dessus de la structure principale** pour augmenter la hauteur sont **interdites** à moins d'être couvertes par un certificat **d'homologation FIA ou ASN**.

15.1.4 - Voitures entièrement conformes à une spécification postérieure à 1968 : la largeur doit être d'au moins 38 cm mesurée à l'intérieur de l'arceau entre les deux montants verticaux formant les côtés. Elle doit être mesurée, horizontalement et parallèlement aux épaules du Pilote, à une distance de 60 cm (suivant la colonne vertébrale du Pilote) au-dessus de la base de la coque rigide du siège. Cette dimension est recommandée pour les voitures entièrement conformes à une spécification antérieure à 1969.

L'année déclarée sur le passeport 3 volets de la voiture sera utilisée pour déterminer la spécification requise pour la structure anti-tonneau de protection (voir Dessin K-62, Annexe V ci-dessous).

Les voitures du Groupe C doivent être conformes à la spécification de période.

Si un arceau de sécurité avant était utilisé en période, un arceau conforme à la spécification de période doit être installé.



Les entretoises doivent être fixées à l'arceau principal à une distance de son sommet qui ne soit pas supérieure à un tiers de la distance séparant son sommet de son point d'ancrage inférieur ; ces entretoises ne doivent pas gêner la sortie des occupants de la voiture.

15.2 : Extincteurs

Extincteur(s) « système embarqué » dégoupillé ou boîtier armé, en cours de validité, suivant la liste technique FIA N°16

15.4 Rétroviseurs:

Pour les courses, deux rétroviseurs devront être prévus, la surface totale de verre n'étant pas inférieure à 90cm².

15.5 Equipement de sécurité pilotes:

Sécurité (Arceau, Harnais de sécurité, Extincteurs) : Se référer au tableau de la FFSA : Equipements de Sécurité Circuit VHC de l'année en vigueur.

Voir site FFSA <http://www.ffsa.org>

15.5.1 : RFT:

OBLIGATOIRE selon les listes technique N° 29 et 36 de la FIA pour toutes les voitures à compter de la période I. Fortement recommandé pour l'ensemble des voitures avant la période .

15.5.2 : Harnais de sécurité :

Harnais à 5 ou 6 points.

Les équipements de sécurité du pilote doivent être conforme à la liste de équipements de sécurité VHC de la FFSA ***de l'année en vigueur*** (voir en annexe)

15.5.3: Casque:

Voitures avec RFT: Casques mentionnés sur liste technique N° 33 ou 41 de la FIA

Toutes les autres voitures : Casques correspondant aux Normes de la liste technique N° 25 de la FIA

Nota : Depuis le 1^{er} janvier 2019, la réglementation internationale relative à la norme des casques a évolué. Les casques sous norme SNELL 2005 devront être remplacés par la nouvelle norme SNELL 2015. Toutefois, le Comité Directeur de la FFSA a accordé un moratoire jusqu'au 31 décembre 2021 pour les détenteurs de casques sous norme SNELL 2005. Cette disposition est applicable uniquement aux concurrents des compétitions nationales et régionales inscrites au calendrier de la FFSA*.

****Cette disposition ne s'applique pas aux compétitions inscrites au calendrier de la FIA.***

Note France : La norme SA 2005 caduque en FIA reste valable jusqu'au 31/12/2021 en Championnat de France VHC.



15.6 Test de condition:

Pour les voitures d'avant le 31/12/1990, chaque concurrent doit faire réaliser sur son véhicules des tests de condition pour les voitures dont la cylindrée est supérieure à 2000cc selon les « Tests de condition » de l'annexe III de l'annexe K. Les rapports de ces test devront être signés par un organisme agréé et envoyés au Service Technique VHC de la FFSA. **L'annexe III est consultable sur le site de la FFSA et de la SportProtosCup.**

Ces tests sont recommandés pour les voitures dont la cylindrée est inférieure à 2000cc. Toutes les voitures à partir de 1991 sont redevables de l'annexe J en vigueur.

NOTA :

L'ensemble des annexes sites dans le présent règlement, sont consultables sur notre site internet : www/sportprotoscup.fr ou sur demande par envoi par mail

<p>CONTACT</p> 	
	
<p>FEDERATION FRANÇAIS DU SPORTAUTOMOBILE Ave de New York 75781 PARIS cedex 16</p> <ul style="list-style-type: none">• Tél : 01 44 30 24 00• Fax : 01 42 24 16 80	<p>SportProtosCup 152 Boulevard du Montparnasse 75014 Paris</p> <ul style="list-style-type: none">• Tél : Gilles Terrones : 06.37.46.70.81• Gilles Duboscq : 06.73.61.56.96• E-mail : sportprotoscup@gmail.com• Facebook : sport proto cup• https://fr-fr.facebook.com/sportprotoscup