



REGLEMENT 2017

Permis d'organisation F.F.S.A n°: **C20**

Date : **24/02/2017:**

Dénomination : **HTCC Historique Tourisme Champion Car**

Article 1 : ORGANISATION

1-1 : Organismes

L'Association TOPTEN sis 8 route de Galice BP566 13092 à AIX en PROVENCE organise, sur invitation, un trophée sur circuits pour voitures de tourisme de série construites entre 1970 et 1990 dans le cadre des épreuves REGIONALES VHC Tous les points non prévus au présent règlement relèvent du règlement technique et des prescriptions générales FFSA pour 2017, des caractéristiques générales des épreuves VHC régionales auquel il est rattaché, du règlement standard des circuits asphalte, du règlement particulier de chaque épreuve.

1-2 : Calendrier

Au moins 4 compétitions organisées dans le cadre de meeting historiques régionaux sont prévues entre mars et novembre 2017 dont les dates seront communiquées ultérieurement et mise sur le site HTCC.fr

1-3 : Vérification administratives et techniques

1-3-1 : Vérifications avant épreuve : Les vérifications techniques (sécurité et conformité au présent règlement) sont assurées par au moins un commissaire technique agréé FFSA VH dont celui délégué au HTCC. Les vérifications administratives seront quant à elles assurées par Topten ou l'A.S.A organisatrice ou l'opérateur du meeting.

1-3-2 : Vérification après l'arrivée : Toute voiture désignée à l'arrivée par le commissaire technique délégué, pourront être amenés à l'issue de la course à immobiliser directement leur auto dans un parc fermé afin de la soumettre à des opérations de vérification de conformité. Le concurrent s'y soustrayant sera immédiatement déclassé pour l'ensemble des épreuves du meeting.

ARTICLE 2 : ASSURANCES (Non concerné)

ARTICLE 3 : CONCURRENTS ET PILOTES :

3-1 Licences : Le HTCC est ouvert aux pilotes titulaires d'une licence régionale, nationale ou internationale en cours de validité. Conformément au code sportif international, les concurrents titulaires d'une licence délivrée par une A.S.N. étrangère pourront participer dans le cadre des meetings à participation étrangère autorisée.

Sur certaines épreuves, à conditions que le concurrent non licencié en ait fait la demande au préalable lors de son inscription, le pilote muni d'un titre de participation régional au meeting délivré par l'ASA organisatrice sera accepté à participer.

3-2 Modalités d'inscription au HTCC :

3-2-1 : Ne pourront s'inscrire pour participer aux épreuves et être classé que les pilotes ayant reçu confirmation d'acceptation de leur demande d'adhésion téléchargeable sur le site www.HTCC.fr parvenue **au moins 15 jours avant** la date de la 1^{ère} épreuve à laquelle ils souhaitent participer. Cette demande étant accompagnée de la fiche descriptive de la ou des autos qu'ils souhaitent engager (modèles disponibles sur le site du challenge ou sur demande auprès de TOPTEN) et de leur droit d'adhésion annuelle au Trophée.

3-2-2 : Il est toutefois possible pour les pilotes partageant le volant d'une voiture avec un autre pilote **sur l'ensemble de la saison** de bénéficier d'un droit d'inscription réduit.

3-2-3 : Les pilotes non inscrits au Trophée car ne participant qu'occasionnellement à une épreuve de la série seront redevable d'un montant forfaitaire de 140€ par meeting de 2 courses ou une endurance qui s'ajoutera au prix de l'engagement à l'épreuve concernée

3-3 Engagement à une épreuve

Tout pilote désirant s'inscrire à une épreuve devra envoyer son bulletin d'engagement selon le modèle établi disponible auprès de Topten ou sur son site Web accompagné du montant de l'inscription par mandat, carte de crédit VISA ou MasterCard, chèque à l'ordre de TOPTEN BP566 13092 AIX EN PROVENCE **au moins 15 jours francs avant la date de l'épreuve**. Passé cette date un supplément de 20€ sera dû sur tout engagement.

Dans le cas où le véhicule engagé à une épreuve serait différent de celui inscrit à l'origine, le bulletin d'inscription devra être accompagné d'une nouvelle fiche descriptive relative à ce véhicule.

3-4 : Equipement de sécurité des pilotes

Se reporter au tableau des « équipements de sécurité VH 2017 » de la réglementation générale F.F.S.A pour les épreuves VH régionales en circuit.

Article 4 : VOITURES ET EQUIPEMENTS

Les voitures admises à participer à cette coupe se divisent en quatre catégories : « **Le groupe1** », « **Pro-Série** » « **groupe N** » et « **coupe ANTHO 505** »

4-1 Voitures admises :

4-1-1 « PRO-SERIE » Toutes les autos homologuées par la F.I.A en groupe1 jusqu' au 31/12/1981 sous réserve d'être **en tous points strictement conformes aux spécifications de la fiche d'homologation de base** du type concerné c'est-à-dire **hors extensions d'homologation** ; équipées éventuellement des options de série figurant au catalogue commercial du constructeur pour le modèle considéré. Le tout antérieurement au 1/1/82 à charge pour le concurrent d'apporter la preuve que les options dont sa voiture est équipée figuraient bien **en série** au catalogue du constructeur.

4-1-1-1 : Sous réserve d'être acceptées préalablement par l'opérateur de la série pourront également être admises en PRO-SERIE, des voitures de tourisme, hors-séries spéciales, ayant été commercialisées en tant que telles par leurs constructeurs avant le 1/1/1982 et n'ayant pas ou jamais fait l'objet d'une homologation en groupe1 auprès de la FIA durant la période concernée ; ceci sous la condition expresse de **correspondre en tous points aux caractéristiques et aux spécifications d'origine du constructeur** incluses ses options de série, Pour exemple de voitures éligibles n'ayant jamais fait l'objet d'une demande d'homologation en groupe 1 par leur constructeur, nous citerons les BMW 635 CSI notamment pour cette dernière dans sa version 1981 au plus tard et avec un poids minimum avec plein d'huile moteur, boîte et liquide de refroidissement retenu de 1430 kg

4-1-2 : « LE GROUPE N » Les autos homologuées en Groupe N par la FIA figurant sur une liste annexée aux présentes et en totale conformité avec l'article 254 de l'annexe J 1982.

. . **L'organisateur se réservant le droit de requalifier en groupe1 pour les PROSERIE où ne plus inviter toute auto dont le niveau de performance et de préparation serait contraire à l'esprit de la catégorie PRO-SERIE et GROUPE N suivant la définition de l'annexe J 1982, qui se veulent le plus économique et le plus proche de la série possible.**

4-1-3 : « LE GROUPE1 » Toutes les autos homologuées par la F.I.A en **groupe1** jusqu'au 31/12/1981 sous réserve d'être conformes aux spécifications de la fiche d'homologation de base du modèle concerné **équipée éventuellement de ses extensions d'homologation** antérieures au 1/1/1982.

4-1-4 : « Coupe ANTHO 505 » Toutes les autos de marque Peugeot et de type 505 berline dès l'instant où elles correspondent en tous points aux 2 modèles définis en 4-1-4-1 et 4-1-4-2.

4-1-4-1 :505 Turbo injection 2,2 de série équipée du kit compétition Coupe ANTHO 505 fourni par Topten et répondant aux caractéristiques spécifiées dans le règlement technique annexé aux présentes .

4-1-4-2 :505 V6 2,9L atmosphérique de série équipée du kit compétition Coupe Antho 505 correspondant à ce modèle et aux caractéristiques spécifiées dans le règlement technique annexé aux présentes

4-1-5 : Pour les 4 catégories il est précisé que ce n'est pas la date de 1ère mise en circulation du véhicule figurant sur sa carte grise qui est considéré mais la date de sortie du modèle concerné s'il n'est pas homologué et la date d'homologation pour tous les autres.

4-1-6 : Classification : Excepté en Coupe ANTHO 505 dans chaque catégorie les voitures sont réparties par classes de cylindrée selon la définition présente :

PRO-SERIE et GROUPE N	GROUPE1
0 à 1300 cm3	
1301 à 1800 cm3	0 à 1800 cm3
1801 à 2000 cm3	1801 à 2000 cm3
2001 à 2800 cm3	2001 à 2800 cm3
Plus de 2800 cm3	Plus de 2800 cm3

4-1-7 :Fiche d'identification de la voiture: Pour pouvoir participer aux épreuves du championnat HTCC les concurrents auront obligatoirement transmis avec leur fiche d'inscription au HTCC 2017 une fiche d'identification descriptive détaillée de leur voiture au modèle disponible sur le site www.HTCC.com et avoir lors de la première épreuve à laquelle participera l'auto , fait valider après contrôle par le commissaire technique délégué au HTCC sa parfaite conformité avec le présent règlement.

4-1-8 : Configuration

4-1-8-1 :Pour les catégories Le Groupe1 et Pro-Série, que les autos admises aient été ou non homologuées en groupe 1 par la F.I.A durant la période concernée par ce règlement, **leur configuration doit être conforme** à la définition des **voitures de tourisme de série (groupe1)**, tel que stipulé dans l'annexe J 1981 de fin de période de référence notamment avoir été fabriquées en grande série et comportées au moins 4 places exceptées les seules modifications supplémentaires précisées dans le présent règlement et l'annexe jointe ainsi que la certification du nombre d'exemplaires identiques produits en 12 mois consécutifs .

4-1-8-2 : Pour la catégorie Groupe N les autos doivent **être en tous points conformes** à la réglementation spécifique du groupe N telle que définie dans l'article 254 de l'annexe J 1982 de début de période.

4-1-9 : Modifications autorisées

4-1-9-1 : Pour les trois catégories Groupe1 ,ProSérie et GroupeN sont admises si elles ne sont pas en contradiction avec celles spécifiées dans le présent règlement et son annexe technique celles définies dans l'annexe K en vigueur pour les périodes considérées .Dans le cas contraire ce sont celles définies dans le présent règlement et son annexe technique qui s'appliquent.

4-1-9-2 :Sont admises également mais pour les **seules autos** inscrites dans la catégorie **LeGroupe1** les modifications correspondant pour chaque modèle aux extensions des fiches d'homologation F.I.A pour le groupe 1 correspondantes datées au plus tard du 31/12/81. Aucune extension d'homologation n'étant admise pour **les Groupe N**

4-2 Pneumatiques et équipements

4-2-1 Pneumatiques : Afin de mettre tous les concurrents sur un pied d'égalité et limiter l'escalade budgétaire l'utilisation des pneus RACING ou semi racing type YOKOAMA Advan 048 ou similaire est interdite .Seuls les pneus de tourisme indiqués sur une liste qui figure sur le site www. HTCC.fr sont autorisés.

Au cas où certaines dimensions ne seraient pas disponibles dans la gamme des manufacturiers l'organisateur ou le concurrent pourrait proposer un modèle de substitution au niveau de performance le plus approchant .Toutefois **aucun modèle ne sera accepté sans l'accord écrit de TOPTEN.**

4-2-2 Equipements

4-2-2-1 réservoir de carburant : conforme à l'origine. Dans le cas où celui-ci, hormis en PRO-SERIE et en GROUPE N(ou il doit rester d'origine), viendrait à être remplacé, il ne pourrait l'être que par un réservoir de sécurité homologué FIA de contenance égale ou inférieure à celle du réservoir d'origine et se trouver à l'emplacement de ce dernier.

4-2-2-2 carburant : seuls les carburants sans plomb courants du commerce destinés au marché automobile sont autorisés. TOUS les carburants spéciaux possédant un taux d'octane majoré supérieur à 98 sont interdits.

4-2-2-3 : Pare-chocs : sauf s'ils font partie intégrante de la carrosserie ils peuvent être démontés .Dans ce cas et si ces pare-chocs contiennent des accessoires d'éclairage et de signalisation, ces derniers doivent être repositionnés sur la carrosserie de la voiture et se trouver en état de fonctionnement.

4-2-2-4 sécurité : toutes les autos doivent être équipées d'équipements de sécurité tels que définis à l'article 5 et ses annexes V et VI de l'annexe K en vigueur ainsi qu'aux spécifications du tableau « équipements de sécurité VH 2017 » de la réglementation générale FFSA 2017 .

4-2-3-5 transpondeurs : pour le chronométrage officiel des temps chaque voiture doit être équipée d'un transpondeur et correspondre au modèle défini par la FFSA (type TAG Heuer by CHRONOLEC protime elite filaire). Son numéro devra être communiqué sur chaque demande d'engagement. Il est possible d'en louer sur chaque épreuve auprès du service de chronométrage.

4-2-3-6 Numéros de course : ils seront attribués à chaque pilote pour l'ensemble du championnat dans l'ordre d'arrivée des inscriptions, leur taille et leurs emplacements doivent au minimum se conformer aux spécifications de la réglementation générale F.F.S.A.et **d'une couleur qui tranche avec celle de la carrosserie.** Les pilotes ayant participé au HTCC l'année précédente pourront garder leur N° s'ils le souhaitent en le précisant lors de leur inscription

Article 5 : PUBLICITE ET PRESENTATION :

5-1 : Afin de garder à ces véhicules l'aspect qu'ils avaient durant la période concernée l'emplacement des publicités est limité à 30% des éléments de carrosserie .Par ailleurs la publicité de l'organisateur ne peut être refusée et son emplacement respecté.

5-2 : L'organisateur du championnat HTCC se réserve le droit de refuser toute voiture dont l'état général et l'aspect extérieur ne serait pas en adéquation avec l'image de marque de qualité que souhaite développer pour sa notoriété ce challenge ou présenterait des risques dans le domaine de la sécurité.

5-3 : Toutes les voitures participant au HTCC doivent apposer aux endroits prévus par l'organisateur la signalétique spécifique fournie par celui-ci.

5-4 : Afin de différencier visuellement les autos des 4 catégories « Legroupe1 », « Pro-Série », « 505 » et « Groupe N » une symbolique de couleurs est définie .Ainsi les adhésifs de protection de phares, le fond des stickers notifiant la catégorie au dessus et au dessous des N° celui des bandes pare soleil avant et arrière, fournis par l'organisateur de la série et éventuellement le fond des N° ainsi que les rétroviseurs, prendront la couleur orange pour les groupe1 , vert vif pour les Pro Série , jaune pour les 505 et Bleu clair pour les groupe N .

Article 6 : DEROULEMENT DES EPREUVES

6-1 : Conditions d'organisation :

6-1-1 : Pour ne réunir exclusivement que des autos conformes au présent règlement sur un même plateau le nombre d'inscrits par épreuve ne peut être inférieur à 25.

6-1-2 : Au cas où ce nombre ne serait pas atteint 15 jours avant la date de l'épreuve, soit l'ensemble du plateau pourrait être regroupé avec celui d'une autre catégorie dans le même cas et, vice et versa le plateau du HTCC se réservant le droit d'accueillir des pilotes d'une autre catégorie, soit l'épreuve pourrait être annulée.

6-1-3 : Les conditions d'application de l'article précédent étant :

- Que ces catégories jumelables réunissent des autos de même nature à savoir des tourisme ou GT de niveau de performance proche.
- Que les classements et podiums soient bien différenciés.

6-1-4 : A contrario si le nombre d'engagés sur un plateau dépasse le nombre autorisé en course par circuit l'organisateur pourra n'accepter que le nombre maximal autorisé sur le circuit concerné en fonction de l'ordre d'arrivée des engagements. Jusqu'à la date limite d'inscription soit 14 jours avant la date de la compétition priorité sera donnée aux pilotes inscrits au championnat pour l'ensemble de la saison.

6-1-5 : Deux pilotes peuvent être inscrits sur la même voiture à l'occasion d'une épreuve comprenant deux courses sprints. Chacun disputant une course ils ont obligation de préciser dès leur inscription le nom du conducteur pour chacune d'elle (*course 1 ou course 2*). Dans l'absence d'information aucun point ne leur sera attribué pour le classement général de la série.

6-2 : Essais

6-2-1 : Essais libres ou privés : Sauf s'ils sont inclus dans l'organisation de la compétition par l'organisateur de celui-ci et dans le prix de l'engagement il n'y aura pas d'essais de ce type. Toutefois sur certains meetings des séances d'essais privés non inclus dans le prix de l'engagement pourront être proposées par l'opérateur du meeting, l'A.S.A organisatrice ou le circuit et se dérouleront sous la seule responsabilité des pilotes.

6-2-2 : Essais qualificatifs : Dans la majorité des meetings une seule séance chronométrée de 25 ou 30 minutes aura lieu avant la 1^{ère} course, et déterminera la grille de départ de la 1^{ère} course. Toutefois certains meetings peuvent donner lieu à 2 séances ; une par course.

6-2-2-1 : Si deux pilotes sont engagés sur la même voiture chacun devra effectuer au moins 10 minutes d'essais durant la séance. C'est le meilleur temps enregistré pour la voiture qui sera retenu pour la position de cette dernière sur la grille de la première course du meeting auquel elle participera.

6-2-2-3 : La position de la voiture engagée sur la grille de départ de la seconde course lors d'un meeting comprenant 2 courses pour une seule séance d'essais qualificatifs est déterminée par le classement de la première course.

6-3 : Compétition :

Organisée sous la forme d'une ou deux courses durant un même meeting qui ne pourra excéder 2 jours son format est le suivant :

6-3-1 : Epreuve en deux courses sprint de 25 ou 30 minutes avant le drapeau à damiers durant lesquelles aucun changement de pilote ni ravitaillement ne sont autorisés.

6-3-2 : Epreuve organisée en une course sprint de 30 à 60 minutes également sans changement de pilote ni ravitaillement.

6-3-3 : Epreuves dites « d'endurance » d'une durée de 1 à 3 heure(s) à un (si inférieure à 120 mn) ou deux pilotes avec arrêt dans la ligne des stands pour changement de pilote et ravitaillement en carburant dans les conditions fixées par l'organisateur de l'épreuve. Dans tous les cas le temps de conduite d'un pilote durant le même relais ne pourra être ni inférieur à 20 minutes, ni supérieur à 1 heure 30 minutes. Un même pilote ne pourra effectuer 2 relais successifs.

Dans le cas d'une épreuve allant jusqu'à 120mn ou un seul pilote peut-être autorisé à prendre le départ il devra marquer un arrêt dans la ligne des stands d'une durée minimum de 2 minutes entre la fin du premier et celle du troisième quart de la course. Faute de cela il encourra une pénalité de 15 mn.

Par sécurité dans tous les cas de courses dite « d'endurance » le temps de l'arrêt consacré au changement de pilotes ne pourra être inférieur à 2 minutes.

6-4 : Départ

Il pourra être de type arrêté ou lancé suivant le nombre d'engagés, les conditions climatiques ou le règlement spécifique de l'épreuve.

6-4-1 : Si le départ est de type arrêté la grille sera de type 2-2 en ligne ou décalée suivant les circuits sans comblement des voitures manquantes au départ.

6-4-2 : Si le départ est du type lancé, la grille sera du type 2-2 en ligne sans comblement des voitures manquantes.

6-5 : Arrivée

L'arrivée sera jugée lorsque la voiture de tête aura franchi la ligne d'arrivée au terme de la durée de la course. Seules les voitures ayant effectué au moins 75% de la course seront classées.

6-6 : Podium

Sous réserve de se trouver au pied du podium à l'arrivée de la course les 3 premiers de chacune des 4 catégories montent sur le podium ou font un tour d'honneur dans la voiture dédiée à cet effet par l'organisateur. Les autres vainqueurs de classe seront mis à l'honneur lors d'une cérémonie organisée sous la structure de l'organisateur dans le paddock à l'issue du meeting.

Article 7: CONTRÔLE DE CONFORMITE ET PENALITES

7-1 : Des contrôles de conformité des autos engagées seront régulièrement réalisés à l'occasion des épreuves par le commissaire technique fédéral rattaché au HTCC. Ceux ci porteront sur tous les organes de la voiture (cylindrée, levée de soupapes, freins, voies, carrossage, suspension, arbre à cames, hauteur de culasse, pression de turbo, poids.....) tant à l'occasion des vérifications techniques obligatoires avant courses, qu'après chacune d'elles en régime de parc fermé. En cas de doutes fondés des démontages sur demande de la direction de course et avec l'accord du collège des commissaires sportifs pourront être réalisés suivant les spécifications de l'article E du chapitre IV des PRESCRIPTIONS GENERALES 2017 de la REGLEMENTATION GENERALE FFSA en vigueur.

7-2 : Comme il l'est précisé à l'article 1 l'organisation des courses du HTCC se faisant sur invitation ; tout concurrent dont la non-conformité de son véhicule au présent règlement sera avérée verra, en plus de son exclusion du meeting et du retrait de ses points au classement général pour l'épreuve considérée, ses départs refusés pour les épreuves à venir jusqu'à ce qu'il apporte la preuve de sa mise en conformité.

7-3 : Il est toutefois précisé qu'en cas de non-conformité relevés pour la première fois lors des vérifications techniques sur des points minimes du règlement n'ayant pas pour conséquence une amélioration des performances propres à modifier le déroulement et le classement de la course, le concurrent pourrait être admis à prendre le départ mais ne marquerait aucun point et ne pourrait prétendre figurer ni au classement de l'épreuve ni sur le podium.

7-4 : L'organisateur du HTCC **se réserve également le droit de ne plus inviter** à participer au HTCC un concurrent dont les performances seraient trop éloignées de la réalité historique connue pour ce type de voiture **sauf à lui d'apporter la preuve contraire** (articles de presse, classements d'épreuves identiques de l'époque concernée par ce règlement, démontage à ses frais en présence d'un commissaire technique agréé FFSA)

7-5 : En cas d'accrochage entre plusieurs voitures une pénalité de 10 places sur le classement de la course durant laquelle aura eu lieu l'incident, ou de la suivante suivant le cas, sera décidée et appliquée par la direction de course après visionnage de l'incident demandé moins de 30 minutes après l'arrivée de la course par un des pilotes concerné ou l'organisateur du HTCC, au pilote qui n'aurait pas respecté les consignes de course ou aurait commis une agression volontaire dont la conséquence aura été cet accrochage.

7-6 : Toute infraction au présent Règlement sportif du HTCC, au Règlement Technique du HTCC, 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

Article 8 : CLASSEMENTS DANS LE CADRE DU HTCC

8-1 : Il sera établi un classement général HTCC par catégorie, Groupe1, Pro-série, N et Coupe Antho 505 .

8-2 : Attribution des points :

8-2-1 : Attribution par catégorie : il sera attribué des points selon le barème suivant 7-6-5-4-3 du 1^{er} au 5^{ème} .2 points étant attribué à tous les pilotes classés et 1 à ceux ayant pris le départ mais non classés.

8-2-2 : Attribution par classe de cylindrée : Dans chaque classe les points sont attribués selon le barème suivant :

- De 3 à 7 partants -8-7-6-5-4 du 1^{er} au 5^{ème}
- Plus de 7 partants 10-9-8-7-6-5-4-3- du 1^{er} au 8^{ème}

En dessous de 3 inscrits par classe ayant été chronométrés aux essais qualificatifs ou ayant pris le départ de l'épreuve cette classe serait rattachée à celle du dessus .Pour la classe supérieure elle sera rattachée à celle inférieure. Dans le cas ou 2 classes cumulées n'atteindraient pas 5 partants le rattachement se ferait avec la classe la plus proche. Supérieure si possible.

8-2-3 : Dans le cas ou sur une ou plusieurs épreuve(s) comprenant 2 courses 2 pilotes se partagent le volant d'une même voiture , chaque pilote ne participant alors qu'à une seule course bénéficie pour ne pas être désavantagé en vue du classement final du championnat d'un coefficient 2 pour les épreuves concernées

8-2-4 : Pour les épreuves dites d'endurance (plus de 120mn) il est appliqué sur le barème défini dans l'article 8-1-1 un coefficient 2 pour chaque pilote ayant conduit la voiturel.

8-3 : Point supplémentaire : Par catégorie un point est attribué lors de chaque épreuve au pilote détenteur à l'issue des essais qualificatifs du meilleur temps dans sa classe de cylindrée (individuelle ou cumulée suivant le nombre de partants tel que défini a l'article 8-1-1), et que dans le cas d'un équipage de 2 pilotes le « poleman » se soit fait connaître à l'issue de la séance auprès de l'organisateur ou son délégué.

8-4 : Classement final du HTCC

8-4-1 : Chaque pilote totalise les points obtenus à chaque meeting.

8-4-2 : Seuls seront retenus pour le classement final de chaque catégorie les 8 meilleurs résultats obtenus au cours de la saison si elle est composée de 8 ou 10 courses et les 10 meilleurs si elle est composée de 12 ou 13 courses.

8-4-3 : En application des 2 articles qui précèdent sera déclaré vainqueur de chaque catégorie le pilote ayant totalisé le plus grand nombre de points à l'issue de la saison.

8-4-4 : Un classement par classe de cylindrée pour le Groupe1, Groupe N et Pro-série récompensera les pilotes ayant sur l'ensemble des meetings accumulé le plus de points.

8-4-5 : Dans le cas où un pilote participerait aux deux courses d'un même meeting sur 2 autos de catégorie différente seul sera pris en compte pour l'attribution de points la course qui lui aura rapporté le plus de points au classement général.

Article 9 : PRIX

Une remise des prix s'effectuera lors du podium après l'arrivée de chaque course. . Aucune somme d'argent ne sera remise en récompense.

Des lots offerts par des partenaires pourront être distribués lors d'une cérémonie organisée dans le paddock à l'issue de chaque meeting aux seuls pilotes classés **présents**.

Les vainqueurs de chaque catégorie présents seront récompensés lors d'une soirée de remise des prix organisée en fin d'année par l'opérateur de la série.

Article 10 : CHALLENGES INTERNES ET INVITES

10-1 : Des challenges internes visant à récompenser des catégories de pilotes ou de voitures peuvent être organisés par des partenaires, des associations ou l'opérateur lui-même. Sans conséquence sur le règlement et le classement officiel du Trophée HTCC ils feront l'objet de règlements spécifiques proposés aux pilotes engagés. Il en va ainsi par exemple du trophée de la plus belle voiture, du Trophée RETROCOURSE, du « coup de cœur » MOTUL, ou du Troféo ALFACCLASSIC Club de France.

10-2 : Invités : L'organisateur se réserve le droit d'accepter pour compléter son plateau, sans que ceux-ci ne puissent prétendre figurer ni au classement du HTCC des autos de tourisme ou grand tourisme aux performances proches ou similaires à celles moyennes des autos participant au HTCC et chaussées de pneumatiques semblables à ceux admis dans le règlement HTCC.