

**FFSA**

FÉDÉRATION FRANÇAISE DU SPORT AUTOMOBILE

PERMIS D'ORGANISATIONN° : **C37-2026**DATE : **03 février 2026**

REGLEMENT SPORTIF 2026

Dénomination : CHALLENGE FORMULA FORD HISTORIC FRANCE

1. ORGANISATION

ARTICLE 1.1 : ORGANISATEURS

L'Association **ACTION RACING**, ci-après dénommée l'Opérateur, située 33, rue de la Centenaire 30210 Saint Hilaire d'Ozilhan, organise le **Challenge Formula Ford Historic France** (pour voitures monoplaces de Formule Ford 1600 antérieures à 1982) inscrit au **Championnat de France Historique Circuits FFSA**.

Tous les points non prévus au présent règlement relèvent du Code Sportif International des prescriptions générales FFSA, des caractéristiques générales des épreuves **VHC**, du règlement standard des circuits « asphalte » ou figurent dans le règlement particulier de chaque épreuve.

ARTICLE 1.2 : CALENDRIER

Le Challenge 2026 fera partie intégrante du Championnat de France Historique Circuits FFSA 2026 et comptera donc les 4 épreuves de l'Historic Tour.

Il inclura également une épreuve sur le circuit de Croix en Ternois (62). Ces 5 épreuves se dérouleront conjointement avec les monoplaces du Trophée Formule Ford Kent.

Les résultats de ces 5 épreuves seront pris en compte pour le classement final du Challenge 2026.

Une 6^{ème} épreuve mixant les Formule Ford Kent pre-82 et les Historic F3 1000cc pre-71 aura lieu dans le cadre du Gran Premio Storico d'Italia se déroulant sur le circuit du Mugello (ITA).

Les résultats de cette épreuve ne compteront pas directement pour le classement final du Challenge mais pourront servir de « joker » afin de remplacer l'un ou les deux plus mauvais résultats obtenus sur les 5 autres épreuves du calendrier 2026.

Calendrier prévisionnel :

Dijon-Prenois (21)	Historic Tour (Championnat de France Historique des Circuits)	24, 25 & 26 avril
Val de Vienne (86)	Historic Tour (Championnat de France Historique des Circuits)	22 & 23 mai
Croix en Ternois (62)	Festival de Picardie (Hors Chpt de France Historique des Circuits)	20 & 21 juin
Charade (63)	Historic Tour (Championnat de France Historique des Circuits)	18, 19 & 20 septembre
Mugello (ITA)	GPSI (« Joker » hors Challenge et Chpt de France Historique des Circuits)	2, 3 & 4 octobre
Magny-Cours (58)	Historic Tour (Championnat de France Historique des Circuits)	16 & 17 octobre

ACTION RACING et la **FFSA** se réservant le droit de modifier ce calendrier.

ARTICLE 1.3 : VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES

1.3.1. Vérification administratives

Les vérifications administratives seront effectuées, par un membre du Bureau Directeur d'Action Racing, dans le paddock réservé au Challenge. Tout pilote désirant participer à l'épreuve dans les courses réservées au Challenge devra s'y présenter au minimum 1h30 avant l'heure du briefing pilote de la catégorie, muni de sa licence en cours de validité (ou TP) et de son numéro de transpondeur.

1.3.2. Vérification techniques

Les vérifications techniques des véhicules, seront assurées par, au moins, l'un des Commissaires Technique ayant satisfait à l'examen de Commissaire Technique organisé par la F.F.S.A. (liste disponible auprès de la F.F.S.A.). Dans la mesure de sa disponibilité un Commissaire Technique nommé par l'Association, sera attiré au Challenge.

Le concurrent ou pilote doit pouvoir présenter son véhicule au Commissaire Technique désigné au moins 2 heures avant l'heure du briefing pilotes. Il devra être en possession du passeport technique "3 volets" de la F.F.S.A. (PTH non exigé) relatif à la monoplace engagée ou, pour les pilotes étrangers, le document équivalent de leur ASN ou leur Club.

Concernant les classes A et B, le règlement technique figurant en annexe devra être scrupuleusement respecté. Des contrôles de conformité avec le règlement technique pourront être effectués, entraînant en cas d'infraction avérée ou de refus de soumettre un véhicule au contrôle, le déclassement pour la course concernée voire, l'exclusion de l'épreuve, la suspension temporaire ou l'exclusion du Challenge.

Un concurrent ne pourra pas s'opposer à un contrôle avec démontage sous prétexte qu'il n'a pas de mécanicien. Il pourra, le cas échéant, s'adjoindre l'aide d'un mécanicien dont le coût de main d'œuvre sera de 80 €/HT de l'heure.

Il est notamment rappelé que toutes les monoplaces inscrites au Challenge doivent être pourvues de trous de plombage (voir article 4.9.10 du Règlement Technique).

L'Opérateur du Challenge se réserve le droit de procéder à tout moment au plombage du moteur et de ses accessoires conformément à l'article 4.9.10 du Règlement Technique.

Ce plombage n'entraînera pas la suspension des résultats de l'épreuve.

Si l'engagement au Challenge survient après la participation à une ou plusieurs épreuves, seules les épreuves courues avec un moteur plombé seront prises en compte pour les classements du Challenge.

À tout moment en cours de saison et en particulier au terme de la dernière épreuve, l'Opérateur du Challenge pourra demander le démontage des moteurs de son choix afin d'en vérifier la conformité.

En cours de saison, seul le Commissaire Technique désigné du Challenge est habilité à éventuellement retirer le plombage pour permettre une intervention. Toute requête à cet effet sera soumise à l'Opérateur du Challenge qui fixera les conditions de la suppression, au besoin en imposant la présence d'un Commissaire Technique de la FFSA lors du démontage.

Après la dernière épreuve les plombages des moteurs pourront être retirés librement à l'exception de ceux ayant fait l'objet d'une décision de démontage.

1.3.3. Conformité du moteur

1.3.3.1 Démontage du moteur :

Les démontages Stade 3,4 et 5 ne pourront être effectués que dans les cas suivants :

- décision de l'organisateur du Trophée en cours de saison ou après la dernière épreuve ;
- dépôt d'une réclamation de la part d'un concurrent suivant les Prescription Générales de la FFSA.

1.3.3.2 Conditions financières pour le concurrent dont le moteur est démonté :

-moteur conforme : le concurrent ne supporte aucun coût, en particulier le coût du remontage est pris en charge sur présentation de justificatifs dans la limite de 1800 euros TTC pièces et main d'œuvre incluses soit par l'Organisateur du Challenge (cas d'un démontage ordonné par l'Organisateur du Challenge) ou soit par l'ASA organisatrice de l'épreuve (cas d'une réclamation posée par un concurrent) ;

-moteur non conforme : le concurrent supporte l'entièreté des coûts y compris les coûts liés à l'organisation et à la réalisation du démontage par la FFSA quelle que soit l'origine de la décision de démontage.

1.3.3.3 Condition financières pour le concurrent ayant déposé réclamation :

-moteur conforme : le concurrent n'est remboursé d'aucune des sommes déposées lors du dépôt de réclamation.

-moteur non-conforme : conformément au Règlement Général de la FFSA, le concurrent sera remboursé uniquement de la somme déposée pour couvrir le coût du démontage à l'exclusion du droit de dépôt de plainte lui-même.

1.3.3.4 Sanctions pour le pilote de la monoplace concernée :

-suppression du plombage sans autorisation ou participation avec un moteur non-plombé : perte de tous les points acquis jusqu'alors pour les classements du Challenge ;

-non-conformité avérée du moteur ou refus de contrôle ou de démontage : exclusion du Trophée, exclusion du Championnat de France avec interdiction de participation aux épreuves du Trophée de la saison en cours.

1.3.3.5 Classements en cas d'exclusion du Trophée d'un pilote :

- Championnat de France : le pilote est retiré du classement mais les points déjà attribués ne sont pas recalculés (voir Règlement du Championnat de France).
- Challenge : le pilote est retiré de tous les classements et les points attribués lors des épreuves auxquelles le pilote incriminé a participé avec le moteur non conforme précédentes sont recalculés en conséquence.

2. ASSURANCES

L'attention des concurrents et pilotes est attirée sur le fait que les polices couvrant les risques en responsabilité civile et dommages souscrites lors de la prise de licence ne concernent que les épreuves reconnues par la FFSA et le cas échéant par les fédérations étrangères.

Comme pour tout véhicule terrestre à moteur, la loi française exige que les risques encourus lors des essais privés, des roulages sur circuit, du transport, du stockage et du travail sur les voitures soient couverts par une police d'assurance (responsabilité civile) à l'année liée à la voiture.

Il est fortement conseillé par ailleurs de souscrire à une couverture en dommages corporels pour les risques liés aux essais privés et autres roulages.

3. CONCURRENTS ET PILOTES

ARTICLE 3.1 : LICENCES ET CONDITIONS D'ADMISSION

Le Challenge est ouvert aux pilotes titulaires d'une licence nationale ou internationale en cours de validité.

Les licences nationales délivrées par une ASN étrangère doivent être accompagnées d'une autorisation de participation à l'épreuve concernée, délivrée par ladite ASN. Sauf exception pour certains pays européens pour lesquels cela est formulé sur la licence.

Il existe également une possibilité d'obtention d'un titre de participation pour l'épreuve concernée, délivré par l'ASA organisatrice.

ARTICLE 3.2 : INSCRIPTION AU CHALLENGE

L'inscription au Challenge 2026 se fait soit directement sur le site internet de la Formula Ford Historic France (www.formula-ford-historic.fr) ou exceptionnellement pour les concurrents qui n'auraient pas d'accès internet en retournant le bulletin d'inscription auprès d'Action Racing (33, rue de la Centenaire, 30210 Saint Hilaire d'Ozilhan - France) accompagnée de la cotisation annuelle fixée pour 2026 à 350 €, incluant l'engagement au Championnat de France Historique des Circuit (voir Article 9.2 – alinéa 9.2.1 et suivants)

ARTICLE 3.3 : INSCRIPTION A UNE EPREUVE

Tout concurrent désirant participer à une épreuve du Challenge devra soit remplir intégralement le bulletin d'engagement électronique disponible directement sur le site internet de la Formula Ford Historic France soit envoyer un bulletin d'engagement selon le modèle établi à l'ordre d'Action Racing avant la **date de clôture des engagements soit au moins 20 jours avant la date du premier jour de l'épreuve** à laquelle il compte participer.

Ce bulletin d'engagement devra être accompagné du règlement du montant de l'engagement, soit par virement bancaire, soit par CB via la boutique en ligne (montant majoré de +/- 3% pour compenser les frais appliqués par cet organisme) soit par chèque à l'ordre d'Action Racing (compte bancaire français ou domicilié en France uniquement).

Les formulaires seront disponibles en temps voulu sur le site internet Formula Ford Historic France : **www.formula-ford-historic.fr**

Une voiture pour participer à une épreuve du Challenge devra préalablement avoir été agréée par le Commissaire Technique en charge du Challenge ainsi que par le Bureau Directeur d'Action Racing.

Le montant des droits d'engagement, sauf cas particulier (Croix en Ternois et Mugello), **sera de 650 €**. Les pilotes non-inscrits au Challenge 2026 pourront participer à une épreuve faisant partie du calendrier 2026 mais devront acquitter un droit d'engagement majoré de 120 euros.

Les engagements deviendront définitifs qu'après réception du règlement des droits d'engagement aux courses concernées.

Toutes les courses étant sur invitation, Action Racing se réserve le droit de refuser la participation d'un concurrent au Challenge ou simplement à une épreuve sans en avoir à justifier les raisons.

ARTICLE 3.4 : DIFFUSION DES INFORMATIONS

Toutes informations relatives au Challenge ainsi qu'aux épreuves du calendrier 2026 sont diffusées via le site internet de la Formula Ford Historic France ou par voie de courriers électroniques (e.mail).

Chaque concurrent devra donc communiquer à Action Racing une adresse mail, un numéro de téléphone portable valides ainsi que les coordonnées de la personne à contacter en cas d'urgence.

4. VEHICULES ET EQUIPEMENT

ARTICLE 4.1. VEHICULES ADMIS

4.1.1. Définition

Monoplaces de Formule Ford ayant participé à une course officielle avant le 31 décembre 1981 (FF/1, FF/2a, FF/2b).

Sur **invitation** et après validation par le Bureau Directeur de l'Opérateur, toute monoplace antérieure à 1986, à châssis tubulaire, de cylindrée inférieure à 1,606 litre, dépourvue d'appendices aérodynamiques (ailerons, flaps, bavolets, jupes etc.) et équipée de pneus moulés et rainurés de type historique.

Cela s'adresse notamment aux monoplaces de Formule Junior (E-J : FJ/1, FJ/2), Formule 2 1000 cc (E-J : F2/3), Formule 3 1000 cc (E-J : F3/2), Formule France (FG/1), Formule Bleue (E-J : NF2, G : NF3), Formule V (G : FV/1, H : FV/2a, I : FV/2b), Formule Super V (H : FW/1a), Formule Skoda (G : FS/1, H : FS/2a, I : FS/2b), Formule Nationale (F : NF2, G : NF3) et Formule Ford à moteur Kent antérieures à 1986 (FF/2c).

4.1.2. Classification

Les monoplaces sont réparties en classes :

Classe A : Formules Ford ayant participé à une compétition officielle avant le 31 décembre 1973

Classe B : Formules Ford ayant participé à une compétition officielle avant le 31 décembre 1981

Classe C : Monoplaces d'autres catégories telles que définies ci-dessus inscrites au Challenge

Classe INV : Monoplaces telles que définies ci-dessus non inscrites au Challenge

Toutes les monoplaces devront être en conformité avec leur Fiche d'Identité ou Passeport Technique Historique, le règlement technique du Challenge (pour les classes A et B) et le règlement particulier de l'épreuve.

ARTICLE 4.2. PNEUMATIQUES ET EQUIPEMENTS

4.2.1. Pneumatiques

Équipement obligatoire de pneumatiques (sauf pour les monoplaces d'autres catégories qui devront être conformes à leur propre règlement) :

NOVA-AVON ACB 9 Type A 46 : avant : 17680 (5.0/22.0-13) - arrière : 17681 (6.5/23.0-13)

L'usure mécanique par quelque moyen que ce soit est interdite. Le retailage des pneus est interdit. L'application de tout produit destiné à transformer la gomme du pneu est strictement interdite.

Dans le cadre des 5 épreuves comptant pour le classement final du Challenge 2026 :

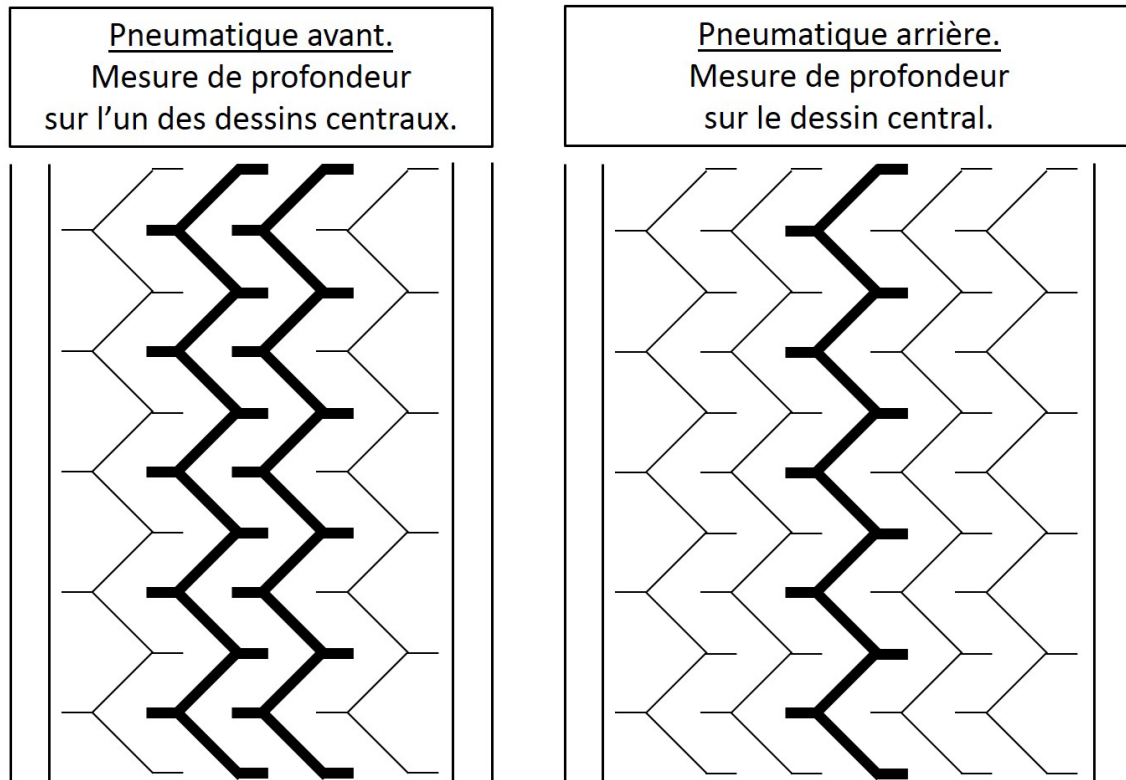
Le nombre de pneumatiques neufs utilisés au cours de la saison pour les essais qualificatifs et les courses du Challenge est limité, la limitation étant appliquée conjointement par le Trophée Formule Ford Kent et le Challenge Formula Ford Historic France.

Définitions :

"Set de pneumatiques": ensemble de quatre pneumatiques.

"Pneumatique neuf": pneumatique dont la profondeur moyenne du dessin mesurée en 4 points également répartis sur la circonférence au centre de la bande de roulement, à l'aide d'une jauge de profondeur est supérieure à 3,0 mm (voir dessin ci-dessous)

"Pneumatique usagé": pneumatique dont la profondeur moyenne du dessin mesurée en 4 points également répartis sur la circonférence au centre de la bande de roulement, à l'aide d'une jauge de profondeur est inférieure ou égale à 3,0 mm (voir dessin ci-dessous)



Déclaration :

Tous les pneumatiques neufs ou usagés destinés à être utilisés lors d'une épreuve doivent être enregistrés au nom du pilote et de sa monoplace avec leurs numéros de fabrication auprès du Commissaire Technique à l'aide du formulaire « Déclaration de pneumatiques » en annexe. L'initiative de la déclaration appartient au concurrent qui est aussi responsable de l'exactitude des informations y figurant.

La conformité de la monoplace avec la déclaration peut être vérifiée à tout moment par le Commissaire Technique lors des essais qualificatifs et des courses

Limitation :

Il est permis d'enregistrer 3 sets de pneumatiques par épreuve dont un seul peut être neuf.

Pour être autorisé à enregistrer un set neuf, le précédent doit avoir été enregistré et utilisé lors d'un minimum de 2 séances qualificatives et 4 courses au sein du Trophée FF Kent ou du Challenge FF Historic France.

Il n'est pas permis de modifier la composition d'un "set de pneumatiques" après sa déclaration sauf cas de force majeure (voir ci-dessous).

Aucune contrainte d'utilisation n'est imposée aux "set de pneumatiques" déclarés "usagés" lors de leur enregistrement.

Force majeure :

Un ou plusieurs éléments d'un "set de pneumatiques" déclaré peuvent être remplacés par un pneumatique usagé pour motif de sécurité (crevaisson, déchirure, usure excessive suivant l'article 7.2 du Règlement Technique) après accord et enregistrement du Commissaire Technique.

Les pneumatiques remplacés ne pourront être réutilisés ni lors d'essais qualificatifs ni lors de courses.

Sanctions :

Défaut de déclaration d'un "set de pneumatiques" ou de l'un de ses constituants : le pilote sera considéré comme "non partant" de l'épreuve en question pour les classements du Challenge quel que soit le moment de la constatation du manquement.

Une déclaration n'a pas d'effet rétroactif.

Introduction sans autorisation explicite d'un ou plusieurs "pneumatiques neufs" avant échéance d'un "set de pneumatiques": le pilote sera rétroactivement considéré comme "non partant" de l'épreuve en cours ainsi que de la précédente dans laquelle il était engagé.

4.2.2. Equipements

Les pilotes devront s'équiper d'une tenue (casque, cagoule, combinaison, t-shirt à manches longues, caleçon, gants, chaussettes, bottines) en conformité avec l'annexe « L » du code sportif de la FIA en vigueur.

L'utilisation d'un système de retenue de la tête (système HANS) est recommandée pour tous les pilotes des voitures de toutes les périodes. Son utilisation est obligatoire pour les pilotes des voitures de la période IR (1977-1981), toutefois une dérogation pour cette période est accordée aux pilotes disputant le Challenge Formula Ford Historic France.

4.2.3. Numéros de Course

Le Challenge attribuera, à chaque pilote un numéro de course valable pour l'année en cours.

Ce numéro sera conservé tant que le pilote concerné sera membre du Challenge y compris en cas d'interruption occasionnelle d'une année. Passé ce délai, il pourra être attribué à un autre pilote en faisant la demande.

Le numéro 1 sera donné au pilote ayant marqué le plus de points dans le cadre du Challenge de l'année précédente. Dans le cas où celui-ci ne participerait pas au Challenge de l'année en cours, le numéro 1 ne sera pas utilisé ou pourrait être attribué au pilote ayant marqué le plus de points dans l'une des autres classes.

Les numéros de course, leur taille, et leurs emplacements devront se conformer à l'annexe « K » du code sportif de la FIA en vigueur. Ils devront être de couleur noire pour la catégorie B et de couleur rouge pour les catégories A et C, sur fond blanc, de forme bâton, d'une hauteur de 23 cm et d'une épaisseur de trait de 4 cm. Les numéros fantaisie ne seront pas acceptés.

Chaque pilote devra faire figurer son nom de chaque côté du cockpit. Il pourra également y appliquer le drapeau de sa nationalité, sans que cela soit une obligation.

4.2.4. Carburants

Les seuls carburants autorisés sont les SP98 et SP95 dénommés E5 suivant les normes en vigueur.

L'utilisation d'un additif de substitution au plomb est autorisée.

L'utilisation de Superéthanol E85 est strictement interdite en quelque proportion que ce soit.

4.2.5. Transpondeurs

Les monoplaces devront être équipés, pour le chronométrage, d'un transpondeur spécifié par les organisateurs des épreuves (TAG Heuer by Chronolec ou ITS Chrono Cobra 360).

Des transpondeurs seront disponibles en **location** auprès des chronométreurs officiels de chacune des épreuves.

4.2.6. Caméras embarquées

Les caméras embarquées sur la monoplace doivent répondre aux exigences suivantes :

La caméra doit être fixée sur l'arceau ou tout autre partie du châssis proprement dit, en dessous du point le plus haut de l'arceau, en conséquence sur une partie latérale.

La fixation doit être mécanique et rigide en utilisant par exemple des demi-coquilles, vis, écrous, rondelles à l'exclusion de moyens tels que colliers Rilsan, velcro, colle, adhésif etc.

Un câble en acier doit relier chaque caméra au châssis de manière à éviter sa projection en cas de rupture de la fixation principale.

Si la caméra proprement dite est reliée à un boîtier de commande, ce boîtier doit être positionné à l'intérieur de l'habitacle.

Les caméras fixées à l'extérieur du casque du pilote sont interdites.

4.2.7. Acquisition et transmission de données

Les systèmes de mesure et de transmission embarqués suivants sont autorisés à l'exclusion de tout autre, à condition qu'ils ne comportent pas d'accéléromètre et que les données ne puissent être transmises à un ordinateur fixe que par connexion physique (exemples : connecteur, transfert de carte mémoire) :

- les caméras vidéo.
- les systèmes de chronométrage et de relevé de trajectoires, consultable par le pilote, basés sur un positionnement type GPS ou une balise fixe.
- les systèmes embarqués mesurant et enregistrant le régime du moteur, sa température d'eau et sa pression d'huile.

Tout autre système de mesure et de transmission est interdit, en particulier :

- la transmission des données depuis la monoplace vers l'équipe par radio ou tout autre moyen sans contact ;
- les systèmes mesurant des données relatives au châssis telles que les mouvements de suspension, l'accélération suivant les trois axes, l'actionnement des pédales ou du volant commandes etc.
- Les capteurs et transpondeurs relatifs à des systèmes interdits devront être totalement déconnectés.

5. PUBLICITE ET PRESENTATION

ARTICLE 5.1. PUBLICITE

En dehors de la publicité (**obligatoire**) de l'opérateur et le cas échéant de l'organisateur de l'épreuve, les pilotes sont autorisés à porter leur propre publicité (sur leur voiture et sur leur combinaison) dans le respect de la réglementation définie dans l'annexe K du code sportif de la FIA en vigueur et ce, dans la mesure où elle ne concurrence pas celle de l'opérateur.

Les publicités de l'Opérateur du Challenge et de ses partenaires ne pourront être refusées, sous peine d'exclusion du Challenge. Ses emplacements devront être respectés afin d'être **parfaitement visibles**.

ARTICLE 5.2. PRESENTATION

Les monoplaces participant au Challenge devront respecter le modèle original concerné ainsi que, lorsque cela sera possible, les couleurs et décorations de l'époque.

7. DEROULEMENT DES EPREUVES

ARTICLE 7.1. NOMBRE DE VEHICULES

Si le nombre d'engagés dépasse le nombre de voitures autorisées à prendre le départ (compte tenu de l'homologation du circuit concerné), le plateau pourra être scindé en deux suivant un critère de catégorie, de classe ou de période

ARTICLE 7.2. ESSAIS

7.2.1. Essais libres ou privés

Sauf s'ils sont inclus dans le format de l'épreuve, il n'y aura pas d'essais libres. Des essais privés pourront être proposés par l'organisateur de l'épreuve. Ces séances se feront sous la seule responsabilité des pilotes et leur coût ne sera pas compris dans le montant des droits d'engagement à l'épreuve concernée.

7.2.2. Essais qualificatifs

Les essais qualificatifs se feront en 2 séances distinctes communes avec les monoplaces du Trophée Ford Kent sauf au Mugello et seront d'une durée de 20 minutes chacune (25' à Croix).

Pour le Gran Premio d'Italia (circuit du Mugello) il n'y aura qu'une séance d'essais qualificatifs d'une durée de 20 minutes partagée avec les monoplaces de l'Historic F3 1000cc European Trophy

Un concurrent n'ayant pas participé aux essais qualificatifs, pourra, par demande dérogatoire écrite auprès du Directeur de l'épreuve, participer à la course (départ en dernière ligne) après validation par le Commissaire Technique (si absence due à un problème mécanique).

Dans le cadre d'une épreuve en plusieurs courses, si 2 pilotes sont engagés sur la même voiture, le meilleur temps obtenu lors de la séance définira la position de la voiture sur la grille de départ de la course 1.

Cependant chacun des 2 pilotes devra avoir parcouru au moins 3 tours (dont un tour complet lancé) de circuit pour pouvoir prendre le départ de la course concernée.

Le classement dans la course 1 du premier pilote déterminera la position sur la grille de départ de la course 2 pour le second pilote.

Dans le cas d'une épreuve comportant 3 courses distinctes, le choix du pilote effectuant la 3^{ème} course sera du fait de l'équipe. Sa place sur la grille de cette 3^{ème} course sera déterminée par son meilleur temps au tour lors de sa 1^{ère} course.

Dans le cas où le nombre d'engagés dépasse le nombre de véhicules autorisés à prendre le départ et si les horaires officiels du meeting le permettent, le plateau global pourra être scindé en deux sous-plateaux (établis en fonction de l'année de fabrication des monoplaces) pour atteindre un nombre sensiblement équivalent de voitures dans chaque sous-plateau.

Un même concurrent pourra concourir dans les 2 sous-plateaux à la condition d'engager une voiture différente dans chacun des sous-plateaux.

ARTICLE 7.3. COURSE

7.3.1. Nombre, grille de départ et durée des courses

La durée des courses sera calculée en minutes mais pourra être exprimé en nombre de tours, en fonction des temps réalisés par l'auteur du meilleur tour lors des essais qualificatifs.

Epreuves de l'Historic Tour (Dijon, Val de Vienne, Charade et Magny-Cours) :

Course 1 : d'après le classement des deux séances d'essais qualificatifs confondues

Course 2 : d'après le classement de la course 1

Epreuve de Croix-en-Ternois :

Course 1 : d'après le classement des deux séances d'essais qualificatifs confondues

Course 2 : d'après le classement de la course 1

Course 3 : d'après les meilleurs temps en course des Course 1 et Course 2 confondues

Epreuve du Mugello :

Course 1 : d'après le classement de la séance d'essais qualificatifs

Course 2 : d'après le classement de la course 1

7.3.1.1. Epreuve en une course

25 minutes minimum

7.3.1.2. Epreuve en deux courses

20 minutes maximum par course.

7.3.1.3. Epreuve en trois courses

15 minutes maximum par course.

7.3.2. Départ

7.3.2.1. Le départ sera de type arrêté (2-2 décalé) sauf exception en fonction des règles de sécurité propre au circuit concerné et du nombre de voitures admises au départ.

7.3.2.2. Si une ou plusieurs voitures doivent être retirées de la grille, ou sont manquantes au départ, les intervalles ne seront pas comblés.

7.3.3. Arrivée

L'arrivée est donnée sur la voiture en tête de la course lorsque le nombre de tours prévu pour la dite course est atteint. Dans le cas où les conditions de course ou de piste ne permettraient pas d'atteindre le nombre de tours prévu, l'arrivée sera donnée sur la voiture en tête de la course une fois la durée maximum de ladite course atteinte.

7.3.4. Podium

Sous réserve d'être présent au pied du podium à l'arrivée de la course, les 3 premiers de la classe A et les 3 premiers de la classe B seront récompensés et éventuellement la première féminine ou le 1^{er} en classe C ou INV recevront une coupe ou un trophée de la part de l'organisateur de l'épreuve.

Dans le cas d'une épreuve où la grille serait partagée avec d'autres plateaux, il pourrait y avoir des podiums spécifiques à ces autres plateaux.

ARTICLE 7.4. PARC FERME

A la demande du Commissaire Technique délégué ou sur requête de l'Opérateur, en tenant compte du règlement standard des circuits.

8. PENALITES

En plus du non respect des prescriptions générales en vigueur de la FFSA et de celles des règlements sportifs et techniques du Challenge, tout procédé frauduleux ou manœuvre déloyale de nature à nuire à la sincérité des compétitions et aux intérêts du dit Challenge ou du Sport Automobile en général sera sanctionné.

Outre les pénalités éventuellement infligées par le Collège des Commissaires Sportifs, l'Opérateur, sur décision de son Bureau Directeur, se réserve le droit de sanctionner tout concurrent contrevenant. Ces pénalités, par ordre croissant de gravité, seront les suivantes :

- Blâme
- Disqualification de la course
- Exclusion du meeting
- Suspension temporaire du Challenge
- Exclusion du Challenge

9. CLASSEMENTS

ARTICLE 9.1. CLASSEMENT CHALLENGE

9.1.1. Attribution des points à la place

Les points seront attribués, dans chaque classe (A+C & B), selon le barème suivant :

au 1 ^{er}	50 points	au 6 ^{ème}	22 points	au 11 ^{ème}	10 points
au 2 ^{ème}	42 points	au 7 ^{ème}	18 points	au 12 ^{ème}	8 points
au 3 ^{ème}	36 points	au 8 ^{ème}	16 points	au 13 ^{ème}	6 points
au 4 ^{ème}	30 points	au 9 ^{ème}	14 points	au 14 ^{ème}	4 points
au 5 ^{ème}	26 points	au 10 ^{ème}	12 points	au 15 ^{ème}	2 points
A partir du 16 ^{ème} et pour tous les concurrents suivants jusqu'au dernier classé : 1 point					

Pour autant qu'il y ait au moins 3 partants dans la classe.

Sous ce nombre, les points seront divisés par 2. Les points ci-dessus mentionnés seront également divisés par 2 pour les pilotes de la classe C.

Chaque pilote prenant le départ mais non classé marquera 1 point. Pour être classé, il faut avoir parcouru au moins 75% de la distance parcourue par le vainqueur et apparaître comme tel sur le classement officiel de la course concernée.

Dans le cas où, il en aurait été autorisé par la Direction de Course et le Collège des Commissaires Sportifs, un pilote changerait de monoplace après les essais qualificatifs ou la course 1, il ne pourrait marquer de points au Challenge pour la ou les courses concernées.

Les pilotes non-inscrits au Challenge (Invités) marqueront des points selon le barème ci-dessus mais divisés par 2. Ils feront l'objet d'un classement séparé. Ils seront transparents dans le classement des classes A et B. Ils ne retireront donc aucun point aux pilotes membres du Challenge de l'année en cours et ne pourront marquer de points au classement final du Challenge.

Si un pilote s'inscrit au Challenge en cours de saison, seuls les résultats et donc les points afférents aux courses postérieures à son inscription (cotisation payée) seront pris en compte dans le classement final, sans possibilité de rétroactivité.

Les points seront attribués pour chaque course dans le cas d'une épreuve en plusieurs courses avec un maximum de 2 courses (au choix) retenues.

Dans le cas d'une épreuve où le plateau global serait scindé en 2, les pilotes membres du Challenge de l'année en cours et seuls habilités à scorer au dit Challenge marqueront leurs points, dans leur classe, selon le barème ci-dessus mentionné en fonction de leur résultat dans chacune des 2 courses (course 1 et course 2) tous plateaux confondus. (ex : 1 concurrent terminant 1^{er} de la classe A de la 2^{ème} grille, s'il y a 6 véhicules de classe A classés à l'arrivée de la course de la 1^{ère} grille marquera les points normalement attribués à la 7^{ème} place, soit 18 points)

Dans le cas d'un concurrent, engagé dans les 2 sous-plateaux, les résultats retenus seront ceux obtenus avec le véhicule avec lequel il est régulièrement inscrit et concoure au Challenge de la saison en cours.

9.1.2. Points supplémentaires

Pour chaque classe (A et B), le conducteur ayant réalisé le meilleur temps aux essais qualificatifs bénéficiera de 2 points supplémentaires et cumulables. Toutefois, ces points ne seront attribués que si la classe réunit un minimum de 3 véhicules prenant part aux essais qualificatifs.

Deux points supplémentaires seront également attribués à l'auteur du meilleur tour en course et cela pour chaque classe (A et B), pour autant qu'il y ait au moins 3 voitures de cette classe au départ de chaque course concernée.

Pour les pilotes non-inscrits au Challenge ces points supplémentaires ou additionnels ne s'appliqueront pas.

9.1.3. Classement Final

Chaque pilote totalisera les points obtenus, dans sa classe, à chaque course.

Le classement final correspondra à l'addition des points obtenus à toutes les courses de la saison comptant pour le Challenge, hors Mugello dont les résultats ne seront pas comptabilisés pour le classement final du Challenge 2026. Cependant un classement fictif sera établi pour cette épreuve dont le ou les 2 résultats pourront remplacer le ou les 2 deux plus mauvais résultats obtenus lors des 5 autres épreuves constitutives du Challenge 2026 * (au choix dans une même épreuve ou dans 2 épreuves différentes).

* Pour pouvoir défalquer des courses, il faut au minimum apparaître sur la liste officielle des autorisés à participer aux essais qualificatifs de l'épreuve concernée.

Seront déclarés vainqueurs du Challenge 2026 les pilotes ayant marqué le plus grand nombre de points.

Seuls les pilotes régulièrement inscrits au Challenge 2026 et à jour de leur cotisation pourront participer au classement final du Challenge Formula Ford Historic France.

Il n'y aura pas de Classement Général mais deux classements distincts :

- **La Classe A (+ C)**
- **La Classe B**

Le pilote ayant marqué le plus de points (catégories A et B confondues) au cours de la saison se verra attribuer le numéro 1 pour l'année suivante. S'il ne participait pas au Challenge cette nouvelle année, le n° 1 serait alors transféré au vainqueur de l'autre catégorie (A ou B). Enfin si ni le vainqueur en catégorie A, ni le vainqueur en catégorie B ne participait, alors le n°1 ne serait pas attribué pour l'année en cours.

ARTICLE 9.2. CHAMPIONNAT de FRANCE HISTORIQUE des CIRCUITS FFSA

9.2.1 Inscription

Les pilotes et concurrents titulaires d'une licence nationale ou internationale en cours de validité délivrée par la FFSA ou par une ASN étrangère sont automatiquement inscrits au Championnat de France à partir de la première épreuve à laquelle ils participent.

S'ils désirent ne pas y être inscrits, ils devront formuler officiellement leur refus sur la fiche d'inscription au Challenge.

9.2.2 Classement

Le Championnat de France Historique des Circuits FFSA classera ensemble tous les pilotes de tous les Trophées participants aux épreuves du Championnat de France selon un règlement qui lui est propre. (cf règlement du Championnat de France Historique des Circuits FFSA).

Les pilotes marqueront automatiquement des points pour le classement « Monoplaces et Sport-Protos » du Championnat de France Historique des Circuits.

9.2.3 Attribution des points

L'attribution de points pour le Championnat de France Historique des Circuits sera fait à partir du classement de chaque course de chacune des épreuves inscrites au Championnat.

9.2.4 Mode d'attribution des points

Tous les pilotes ayant pris le départ de la course mais qui n'ont pas franchi la ligne d'arrivée, figurent au classement. Ne pourront prétendre aux barèmes des points que les pilotes ayant effectué 75 % du nombre de tours ou de temps réalisés par le vainqueur (arrondi au tour inférieur).

9.2.5 Barème

1^{er} : 40 points, 2^{ème} : 35 pts, 3^{ème} : 30 pts, 4^{ème} : 26 pts, 5^{ème} : 23 pts, 6^{ème} : 20 pts, 7^{ème} : 18 pts, 8^{ème} : 16 pts, 9^{ème} : 15 pts, 10^{ème} : 14 pts, 11^{ème} : 13 pts, 12^{ème} : 12 pts, 13^{ème} : 11 pts, 14^{ème} : 10pts, 15^{ème} : 9 pts, 16^{ème} : 8 pts, 17^{ème} : 7 pts, 18^{ème} : 6 pts, 19^{ème} : 5 pts, 20^{ème} : 4 pts, 21^{ème} : 3 pts, du 22^{ème} au dernier classé 2 points.

Ces points seront marqués en fonction du classement scratch dans chaque course.

Point de participation : tout pilote ayant pris le départ, au moins, d'une séance d'essais qualificative et/ou d'une course et qui ne serait pas classé dans la course marquera 1 point de participation.

Ce point sera définitivement acquis et ne pourra pas être décompté sauf dans le cas d'une exclusion prononcée par le Collège des Commissaires Sportifs.

NB : Un pilote peut marquer des points dans la catégorie A (Monoplaces et Sport-Protos) et la catégorie B (berlines et GT tourisme).

En revanche dans le cas où un pilote participerait à plusieurs Trophées ou Challenges de la même catégorie dans la même épreuve, seuls ses meilleurs résultats dans la catégorie seraient retenus.

9.2.6 Classement final

Le classement final du Championnat de France Historique des Circuits FFSA sera établi en prenant en compte la totalité des résultats de la saison (8 en 2026) en tenant compte du barème d'attribution des points figurant à l'article 9.2.5 mais ne sera retenue que la totalité des résultats moins un.

10. PRIX

ARTICLE 10.1. PRIX PAR EPREUVE

10.1.1. Coupes et Trophées

La remise des prix s'effectuera lors de la cérémonie du podium, après l'arrivée de chaque course.

Sous réserve d'être présent à l'arrivée, les 3 premiers de la classe A (pré-74) et les 3 premiers de la classe B (pré-82) ainsi qu'éventuellement la première féminine ou le 1^{er} en classe C ou D recevront une coupe ou un trophée de la part de l'organisateur de l'épreuve.

Dans le cas d'une l'épreuve où la grille serait partagée avec d'autres plateaux, il pourrait y avoir des podiums dédiés à ces autres plateaux avec remises de coupes ou trophées spécifiques

10.1.2. Prix en nature

Dans le cas où des prix en nature seraient remis par l'organisateur de l'épreuve ou par des partenaires du Challenge, leur attribution se fera conformément à la requête de l'Opérateur, soit en tenant compte du classement général ou du classement par classe, soit en fonction d'un tirage au sort.

10.1.3. Championnat de France

Il ne sera pas remis de prix à l'issue de chacune des courses comptant pour le Championnat de France Historique Circuits FFSA.

ARTICLE 10.2. PRIX POUR CLASSEMENT FINAL

10.2.1. Challenge Formula Ford Historic France

Tous les participants seront récompensés lors de la remise des prix annuelle du Challenge.

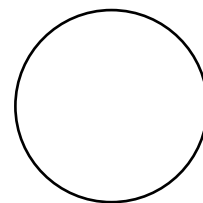
Mais seuls les pilotes régulièrement inscrits au Challenge 2026 pourront prétendre à ces prix.

10.2.2. Championnat de France

Les premiers du classement du Championnat de France Historique Circuits (Historic Tour) recevront un prix lors de la soirée de Remise des Prix de la FFSA.

ARTICLE 10.3. RESTITUTION DE PRIX

Au cas où une disqualification serait prononcée au cours ou en fin de saison, le concurrent concerné devra restituer dans leur intégralité les prix dont il aura pu bénéficier du fait de ses classements antérieurs à cette mesure.



Challenge Formula Ford Historic France 2026

Déclaration de pneumatiques

Epreuve : Date

Pilote : Nom, Prénom

Voiture :

Set 1 neuf (> 3mm)

n° AVG	<input type="text"/>
n° AVD	<input type="text"/>
n° ARG	<input type="text"/>
n° ARD	<input type="text"/>

Set 2 usagé (≤ 3 mm)

n° AVG	<input type="text"/>
n° AVD	<input type="text"/>
n° ARG	<input type="text"/>
n° ARD	<input type="text"/>

Set 3 usagé (≤ 3 mm)

n° AVG	<input type="text"/>
n° AVD	<input type="text"/>
n° ARG	<input type="text"/>
n° ARD	<input type="text"/>

Définitions :

pneu « neuf » : profondeur du dessin > 3mm

pneu « usagé » : profondeur du dessin ≤ 3 mm

Tous les pneumatiques neufs ou usagés destinés à être utilisés lors d'une épreuve doivent être déclarés au nom du pilote et de sa monoplace avec leurs numéros de fabrication auprès du CT.

L'initiative de la déclaration et son exactitude sont de la responsabilité du concurrent.

La conformité de la monoplace avec la déclaration peut être vérifiée à tout moment par le CT.

Il est permis d'enregistrer au maximum 3 sets de pneumatiques par épreuve dont un seul peut être neuf.

Un set neuf ne peut être déclaré et utilisé que si le précédent a été utilisé lors d'un minimum de 2 séances qualificatives et 4 courses au sein du Trophée FF Kent et/ou du Challenge FF Historic France.

Il n'est pas permis de modifier la composition d'un set de pneumatiques sauf cas de force majeure.

Aucune contrainte d'utilisation n'est imposée aux sets de pneumatiques déclarés « usagés » lors de leur enregistrement.



REGLEMENT TECHNIQUE 2026

Tout ce qui n'est pas expressément autorisé dans le présent règlement technique est strictement interdit

Article 1 : Définition des voitures autorisées

Les monoplaces de Formule Ford, auxquelles est ouvert le Challenge Formula Ford Historic France sont des automobiles à 4 roues conçues pour les courses de vitesse en circuit fermé.

Elles devront être conformes au modèle d'origine et correspondre aux périodes FIA : GR (FF/1 : à partir de 1967 à 1971), HR (FF2a : de 1972 à 1976), IR (FF2b : de 1977 jusqu'à 1981 inclus).

Le seul moteur autorisé est le Ford 1600 cm3 "Kent".

Les monoplaces doivent être conformes aux règlements techniques ci-dessous.

Il est rappelé que toutes les solutions techniques utilisées sur la voiture doivent l'avoir été en période, avant fin 1981.

Les libertés accordées ci-dessous par le règlement de Formule Ford ne signifient pas qu'à l'heure actuelle la liberté soit totale, mais que sont acceptés les seules modifications et/ou seuls composants effectivement et légalement utilisés en période sur cette marque et ce modèle particuliers.

En cas de litige, c'est au concurrent d'apporter la preuve que cette technologie a été utilisée légalement sur des Formule Ford, à l'époque.

Article 3 : Poids minimum

Les monoplaces présentées aux contrôles techniques préliminaires de chaque épreuve (avant essais qualificatifs) et dont le poids seront inférieurs à 420 kg **sans pilote et son équipement et sans essence** seront refusées. Elles pourront cependant être représentées aux vérifications techniques dans un délai fixé par les organisateurs après qu'elles aient été mises en conformité. En cas de pesée après une séance qualificative, une manche ou une finale, les monoplaces devront peser au minimum 420 kg **sans pilote et son équipement et sans essence** et 500 kg pilote et son équipement à bord. Ces poids s'entendent pour les monoplaces dans l'état où elles viennent de disputer essais qualificatifs, une manche qualificative ou une course. **En cas de doute les Commissaires Techniques devront faire vider le ou les réservoirs d'essence et repeser la voiture selon les 2 procédures. L'essence ne pouvant, en aucun cas, être considérée comme un lest.**

Il n'est pas autorisé de parfaire les niveaux d'huile et de circuits de refroidissement, de réaliser toute adjonction (changement de roues, pneumatique, capot, etc.) de la fin de l'épreuve (du baisser du drapeau à damiers ou du drapeau rouge) à la pesée.

3.1 Lest

Il sera permis de parfaire le poids de la voiture par un ou plusieurs lests, à condition qu'il s'agisse de blocs solides et unitaires, fixés au moyen d'outils et offrant la possibilité d'apposer des sceaux si les commissaires le jugent nécessaire. Les vis de fixation des lests (de forme arrondie, boulon poêliers ou CHC tête bombée) dépassant le fond plat n'entreront pas en considération lors du contrôle de hauteur de caisse.

La totalité des lests ne devra pas excéder 30 kg.

Article 4 : Moteur

4.1 : Bloc moteur

4.1.1 Le seul moteur autorisé est le Ford Kent 1600 cm³, type Crossflow (admission à droite et échappement à gauche), alésage nominal 81mm et course 77,62mm.

4.1.2 Les blocs autorisés sont les types :

- 681 F
- 691 F
- 711 M
- 771 M
- bloc acier Ref. M-6010-16 K de Ford Racing Performance Parts.

4.1.3 Les tolérances de production sont autorisées à condition que la cylindrée n'excède pas 1605 cc.

4.1.4 Le moteur doit obligatoirement être disposé verticalement et aligné d'avant vers l'arrière dans le châssis.

4.1.5 L'ajout de quelque matériau que ce soit, par quelque moyen que ce soit est interdit. Toutefois une réparation spécifique de fonderie peut être autorisée avec l'accord écrit du commissaire technique désigné par l'organisateur.

4.1.6 L'équilibrage des pièces en mouvement est autorisé seulement par enlèvement de métal aux endroits prévus à cet effet par le constructeur.

4.1.7 L'utilisation de la visserie non d'origine est permise sauf en ce qui concerne les parties mobiles réglementées du moteur. Un entraînement mécanique du compte-tours peut être utilisé.

4.1.8 L'utilisation de produit frein de filetage est autorisée.

4.1.9 Les joints sont libres dans la mesure où ils sont strictement identiques en dimensions aux joints d'origine Ford.

4.1.10 Un carter sec peut être utilisé. Le bloc moteur peut être usiné dans le but d'y installer une pompe à huile.

4.1.11 N'importe quel procédé de nettoyage peut être utilisé à condition que la surface traitée reste identique en dimensions.

4.1.12 Il est autorisé de boucher ou de déplacer les trous des reniflards et jauge d'huile, mais le circuit de mise à l'air libre du moteur doit déboucher dans un réservoir récupérateur réglementé par ailleurs.

4.1.13 En cas de réparation il est autorisé le réalésage du bloc pour la mise en place de chemises fonte (diamètre d'alésage maxi : 81,15mm).

4.1.14 L'usinage de la face supérieure du bloc est autorisé afin d'ajuster la hauteur des pistons et de modifier le rapport de compression.

4.2 : Vilebrequin

4.2.1 Un vilebrequin standard portant la référence 711M- 6303-AE, ou un vilebrequin Farndon EN40B / FP324W, ou un vilebrequin en acier Scat SC9-F1600, ou un vilebrequin en acier portant la référence 711M-6303-AG, également marqué « FFI » et un numéro de série (au format « FFI 101 » par exemple) ainsi que le logo sur le premier palier, doit être utilisé. L'usinage pour l'équilibrage et l'ajustement est autorisé.

Le grenaillage, le microbillage et le sablage sont autorisés.

Le polissage est interdit

Poids minimal du vilebrequin : **11.200 gr**

4.2.2 La poulie du vilebrequin et la transmission par courroie crantée sont libres.

4.2.3 Il est interdit de modifier le nombre de coussinets ou d'installer des coussinets de largeur inférieure à la largeur standard.

4.2.4 Les coussinets surdimensionnés et sous-dimensionnés standard sont autorisés.

4.2.5 Le rayon de congé du palier principal arrière peut être roulé.

4.3 : Bielles

4.3.1 les bielles de fabrication d'origine Ford (2737E 6200 B) doivent être utilisées. Cependant, compte tenu de la difficulté d'approvisionnement de bielles origine, des bielles refabriquées à l'identique en forme et poids seront également autorisées, notamment celles fabriquées par SCAT ou HARTWELL. Le titane est interdit.

4.3.2 L'équilibrage et la mise au poids sont autorisés par enlèvement de métal sur les bossages du pied et de la tête prévus à cet effet.

4.3.3 Poids minimal **630g** : bielle, chapeau, 2 goupilles de centrage, 2 vis libres (titane interdit) et bagues de pied de bielle (sans les coussinets de tête de bielle).

4.4 : Pistons et segments

4.4.1 les pistons d'origine de fabrication Ford doivent être utilisés. Cependant compte tenu de la difficulté de se procurer les pistons d'origine, des pistons refabriqués à l'identique (forme et poids) seront également autorisés.

L'équilibrage est possible comme expliqué à l'article 4.3.

4.4.2 Les trois segments doivent être installés et être de même type et de même dimensions que les segments standard Ford.

4.4.3 L'usinage du bol du piston et des bossages d'axe est autorisé afin d'équilibrer les volumes, les poids ainsi que la profondeur des encoches de soupapes.

4.4.4 Au point mort haut, les pistons sans calamine, ne doivent pas dépasser la face supérieure du bloc sans le joint de culasse.

4.4.5 Volume minimal de la calotte : 41cm³, piston au point mort haut, sans joint de culasse, en excluant le volume compris entre la paroi du cylindre et la paroi extérieure du piston au-dessus du segment supérieur.

4.4.6 Poids du piston avec segments axe et clips : **520 g**. Poids de l'axe seul : 113 g +/- 2 g.

4.5 : Volant moteur et embrayage

4.5.1 Le volant moteur doit être celui d'origine ou similaire, en acier et d'un poids identique.

4.5.2 L'équilibrage par perçage est autorisé ainsi que l'obtention du poids minimum par enlèvement de métal sur les surfaces usinées d'origine, par contre l'ajout de matière pour parfaire le poids est interdit.

4.5.3 La rectification de la face d'appui du disque d'embrayage est autorisée.

4.5.4 Il est permis de faire des repères de calage.

4.5.5 Les vis de fixation sont libres, il est permis d'utiliser un pion de centrage, la fixation de la couronne de démarreur par soudure est autorisée.

4.5.6 Seul un mécanisme d'embrayage à diaphragme unique et de type conventionnel est autorisé. Le disque (un seul) peut comporter un dispositif anti-couple, la surface de friction doit être en matériau organique, les embrayages de course sont interdits.

4.5.7 Poids minimal autorisé du volant moteur (hors disque, mécanisme et éléments de fixation) : **8.200 gr**.

4.6 : Culasse

4.6.1 Le cache culbuteur est libre à condition qu'il n'améliore pas les performances du moteur. Les passages d'eau dans celui-ci sont interdits.

4.6.2 Le reprofilage des conduits de culasse est autorisé par enlèvement de métal dans la limite des dimensions autorisées. L'addition de matière est interdite. Seule la réfection des guides de soupapes par des guides en bronze est tolérée.

Diamètre maximum des conduits mesuré au niveau du contact des tubulures :

Admission : 36,12 mm, Echappement : 29,41mm. Ces dimensions peuvent être supérieures si l'état d'origine "brut de fonderie" non retouché peut être constaté.

4.6.3 Afin de réparation, il est autorisé de remplacer les sièges de soupape par des éléments rapportés de dimension standard et de matériau permettant l'utilisation d'un carburant sans plomb.

L'angle de 45° des portées de soupapes doit être conservé.

4.6.4 Joint de culasse : épaisseur du joint comprimé 0,85mm, diamètre minimal des alésages de cylindres : 82,50 mm

4.6.5 Des guides de soupapes peuvent être rapportés.

4.7 : Soupapes et mécanisme

4.7.1 Les soupapes doivent être d'origine, ou équivalents (estampées « FFI » sur la tige) en dimensions, formes, matériaux et mode de fabrication, le reprofilage et le polissage sont interdits. La distance entre les centres doit être de 39,12 mm +/-0.5 mm.

Diamètre maximum de la face : soupape admission 39,62 mm, échappement 34,00 mm,

Longueur hors tout, soupape admission 110,92 mm +/-0,5mm, échappement 110,61 mm +/-0,5 mm.

4.7.2 Dépassement maxi des soupapes dans la chambre de combustion : 1,2 mm.

4.7.3 Les clavettes standard Ford des ressorts de soupapes doivent être utilisées, seuls les ressorts simples sont autorisés, les rondelles de calage sont autorisées, les ressorts sont libres.

4.7.4 Les tiges de culbuteurs, culbuteurs, poussoirs, paliers, rampe et fixations doivent être d'origine Ford. La surface de contact du culbuteur avec la tige de soupape peut être usinée à condition que la levée maximum mesurée à la coupelle du ressort avec jeu nul ne soit pas dépassée.

Levée maximum : soupape d'admission 9,042 mm, soupape d'échappement 9,093 mm.

Levée maximum autorisée au sommet des tiges de culbuteurs : admission 5,917mm, échappement 5,943 mm.

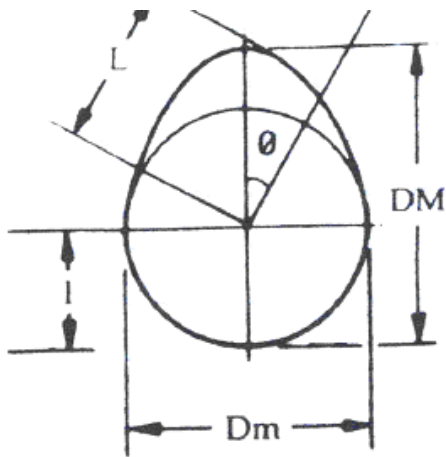
4.8 : Arbre à cames

4.8.1 L'arbre à cames d'origine Ford référence 771 M 6250 BA est conseillé, il peut toutefois être remplacé par un autre arbre à cames dont le profil et les cotes doivent être strictement identiques à l'original (KENT-CAMS XFGT.BLANKS C2-CWC-D2-EP51)

Il doit rester dans son état d'origine de fabrication. Le reprofilage, le grenaillage, le sablage et la rectification sont strictement interdits.

4.8.2 L'utilisation d'un pion de positionnement décalé de la poulie d'arbre à cames est autorisée.

4.8.3 Le profil de came défini par la prise de mesure (L-L) de la levée à l'aide d'un palpeur plat à des angles différents ne peut dépasser les valeurs suivantes :



Valeur	Admission	Echappement
0°	5,87mm	5,89mm
5°	5,81mm	5,85mm
10°	5,64mm	5,67mm
15°	5,38mm	5,41mm
20°	5,00mm	5,03mm
30°	4,01mm	4,04mm
40°	2,69mm	2,77mm
60°	0,46mm	0,61mm
90°	0,05mm	0,20mm

Angle entre les axes principaux des cames d'admission et d'échappement : 109°

Cote maximum DM : pour l'admission 33,60mm, pour l'échappement 33,65mm

Cote maximum Dm : pour l'admission 27,78mm, pour l'échappement 28,15mm

Les tolérances Ford (+/- 0,1mm) s'appliquent aux dimensions ci-dessus.

4.9 : Périphériques du moteur

4.9.1 Alimentation

Seuls les carburateurs WEBER 32/36 DGV ou DGAV sont autorisés. Ils doivent comporter un diamètre de venturi de 26 mm pour le corps primaire et de 27 mm pour le corps secondaire.

Le diamètre maximal de sortie vers le collecteur d'admission est respectivement de 32 mm et 36 mm.

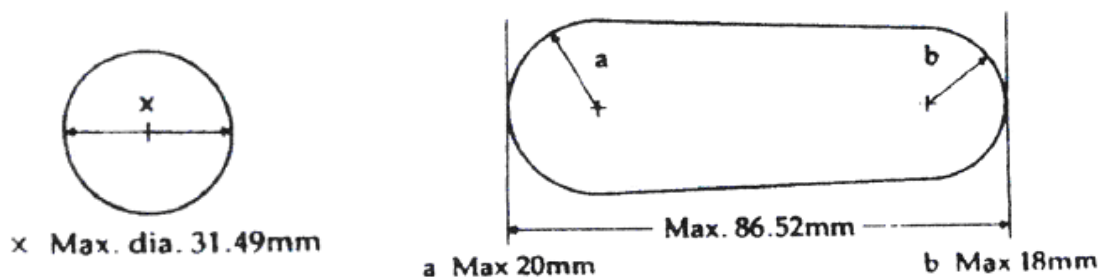
Il est autorisé de changer les gicleurs, de faire ouvrir simultanément les deux papillons et de supprimer les dispositifs de démarrage à froid ainsi que les enrichisseurs de pleine charge.

Le polissage et le reprofilage sont interdits. L'installation de tubes anti-déjaugage est autorisée.

Le filtre à air est libre et une trompette d'admission peut être installée.

4.9.2 Collecteur d'admission

Doit être d'origine. La face d'appui du carburateur peut être usinée horizontalement, le passage d'eau depuis la culasse peut être obturé, l'épaisseur du joint entre le carburateur et le collecteur doit être de 5,7+ ou - 0,35mm, celle du joint entre le collecteur et la culasse doit être de 0,86 mm maximum. L'intérieur des conduits ne doit pas être retouché en aucune manière que ce soit et les dimensions mesurées au niveau des faces d'appui des joints ne peuvent excéder 20mm et 18mm coté carburateur et 31,49mm coté culasse.



4.9.4 Système de lubrification

Système externe au moteur libre, les conduits internes d'origine Ford peuvent être agrandis ou diminués mais il est interdit d'en rajouter. Les surfaces de friction doivent rester d'origine. L'installation d'un carter sec est autorisée. Les radiateurs d'huile sont libres.

Les canalisations ne doivent pas passer dans l'habitacle et doivent être armées de tresse d'acier ou de tissus résistant à la pression et à la température. Les reniflards d'huile doivent déboucher dans un réservoir d'une capacité minimum de deux litres.

4.9.5 Circuit de refroidissement

Système de refroidissement par liquide obligatoire, le ou les radiateurs sont libres mais ils doivent être situés à leurs emplacements d'origine, la pompe de circulation est libre mais ne doit pas être entraînée par un moteur séparé.

Le liquide de refroidissement doit être obligatoirement de l'eau mais elle peut être complétée par des additifs.

En aucun cas, la circulation du liquide de refroidissement ne peut se faire par les tubes du châssis.

4.9.6 Système d'allumage

L'installation de tout système d'allumage électronique ayant été monté sur les Formules Ford jusqu'au 31/12/1981 est autorisée. L'allumeur est libre à condition de conserver sa position, son emplacement d'origine et est défini comme l'élément qui déclenche le courant basse tension et qui distribue le courant haute tension. Le point d'allumage ne peut varier que par un système mécanique ou à dépression. Le faisceau haute tension, la bobine haute tension, les capuchons de bougies et les bougies sont libres.

4.9.7 Circuit électrique

L'alternateur peut être supprimé.

4.9.8 Échappement

Collecteurs et silencieux libres dans le respect de ceux utilisés à l'époque et de la réglementation en vigueur concernant les émissions sonores : 100 db maxi à 5000 tr/mn ou à 75% régime maxi.

Les joints du collecteur doivent avoir l'épaisseur des joints d'origine +/- 0,5mm

4.9.10 Plombage

Afin de permettre le plombage, des trous de 2 mm seront percés sur les fixations suivantes :

- Cache-culbuteurs :
 - 2 têtes de vis contigües.
- Culasse :
 - 1 tête de vis de culasse + culasse elle-même
 - ou 1 tête de vis de culasse + 1 tête de vis de carter de distribution.
- Carter de distribution :
 - à travers le carter et le bloc moteur (fig.1)
 - ou 2 têtes de vis contigües (fig.2)
 - ou 1 tête de vis de culasse + 1 tête de vis de carter de distribution.

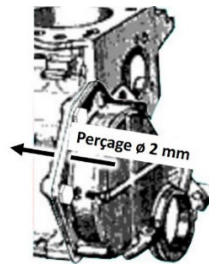


Fig. 1



Fig 2

- Boîte de vitesse / entretoise / bache à huile / carter arrière complet :
 - suivant la conception de la monoplace, les perçages doivent être réalisés afin que des scellés puissent être posés en interdisant l'accès au volant-moteur et à ses vis de fixation.

Le concurrent est responsable des scellés posés sur son moteur.

Article 5 : Transmission

La boîte à vitesses ne doit comporter que 4 rapports avant et 1 marche arrière.

Cette dernière doit être enclenchable par le pilote normalement assis à bord du véhicule, moteur en marche, à tout moment du déroulement de l'épreuve.

La commande des vitesses doit être la grille en H conventionnelle.

Les rapports de boîte à vitesses sont libres ainsi que ceux du pont arrière.

Tous dispositifs de différentiel autobloquant sont interdits.

Les arbres de transmission sont libres.

La mise à l'air libre de la boîte à vitesses sera soit raccordée au récupérateur d'huile soit sera équipée de son propre dispositif de récupération.

Article 6 : Suspension et direction

6.1 Suspension

En conformité avec l'annexe K, la géométrie des suspensions d'époque ne doit pas être modifiée. Les points d'ancrage doivent être ceux du constructeur à l'origine

Toutes les pièces de suspension doivent être en acier ou en matériaux ferreux à l'exception des adaptateurs de moyeux, porte moyeux, coupelles de ressort, écrou de fixation, biellettes de barres anti-dévers, vis et écrous d'amortisseurs.

L'emploi du titane est interdit. Amortisseurs libres sauf interdiction d'utiliser ceux avec corps en alliage léger, ceux à réserve de gaz, ceux disposant de plus d'un réglage.

Un seul ressort par combiné est autorisé.

Cependant un « HELPER SPRING », ressort à section plate pourra être ajouté pour empêcher le ressort principal de se desserrer lorsque la suspension est complètement affaissée. En aucun cas, il améliorera ou ne modifiera le fonctionnement de la suspension.

6.2 Direction

Conforme au modèle d'origine. Crémaillère libre, tout système de direction assistée est interdit.
Le volant doit être fermé sans discontinuité. Un volant amovible est obligatoire.

Article 7 : Roues et pneumatiques

7.1 Jantes

Les jantes autorisées doivent être en acier, d'un diamètre de 13 pouces et d'une largeur inférieure ou égale à 5,5 pouces. Elles doivent être de fabrication standard (ayant été disponible dans le commerce), d'un modèle proposé par Ford ou autres marques (le déport pouvant être modifié tout en restant similaire à celui d'époque).

7.2 Pneumatiques

Équipement obligatoire de pneumatiques :

NOVA - AVON ACB 9 Type A 46 : avant : 17680 (5.0/22.0-13) - arrière : 17681 (6.5/23.0-13)

7.2.1 Usure

La profondeur du dessin sur l'ensemble de la bande de roulement ne devra pas être inférieure à 1mm au départ des essais et des courses.

Les valves des pneumatiques devront être équipées de bouchons à tout moment de l'épreuve.

L'usure mécanique par quelque moyen que ce soit est interdite. L'application de tout produit destiné à transformer la gomme du pneu est strictement interdite. Les entretoises de roue, s'il y en a, ne pourront avoir une épaisseur supérieure à 25 mm. Au maximum une entretoise par roue. Les goudjous de roue seront en une seule pièce.

Utilisation des pneus neufs limitée et réglementée : voir Article 4.2 (alinéa 4.2.1) du Règlement Sportif 2023

Article 8 : Système de freinage

Conforme au modèle d'origine.

Le système de freinage doit comporter deux circuits indépendants (avant, arrière) réalisé par deux maîtres cylindres en parallèle actionnés par un palonnier de compensation de course dont l'action doit se porter sur l'un ou l'autre des circuits en cas de fuite.

La répartition du freinage (balance) réglable à partir du cockpit est autorisée.

Les ensembles suivants sont :

Maîtres cylindres : libres

Étriers : libres mais ne peuvent être uniquement qu'en fonte d'acier (alliage léger interdit).

Disques : libres, matériaux acier ou fonte uniquement, ne peuvent être ni ventilés, ni percés, ni striés.

Flexibles de frein : libre

Plaquettes : libres

Article 9 : Châssis & Carrosserie Extérieure

9.1 Châssis

Le châssis doit être de construction tubulaire, en acier, sans renfort de panneaux travaillants à l'exception du tableau de bord, de la tôle fixée au fond du châssis.

La définition des panneaux travaillant est la suivante : plaques de métal fixées au châssis par des points de soudure, collage, rivets, boulons, vis.

La carrosserie ne devra pas être utilisée comme panneau travaillant (matériaux composites interdits).

9.2 Carrosserie et dimensions

Matériaux :

Fibres de verre, résine polyester, aluminium, si utilisé à l'origine sont autorisés.

L'utilisation de matériaux à base de fibre de carbone et kevlar est interdite.

Dimensions :

Porte à faux maximum, mesuré depuis l'axe des roues arrière = 60 cm.

Porte à faux maximum, mesuré depuis l'axe des roues avant = 100 cm.

Hauteur hors tout maximum de la carrosserie mesurée depuis le sol = 90 cm.

Hauteur hors tout maximum de la carrosserie à l'avant des roues avant : à la hauteur de la jante avant.

Largeur maximum = 185 cm

Largeur maximum des roues = pneumatiques imposés par le règlement.

Longueur maximale de l'échappement par rapport à l'axe des roues arrière = 60 cm.

Garde au sol minimum = 4 cm

Empattement minimum = 200 cm

Voie minimum = 120 cm

Diamètre des jantes = 13 pouces

Largeur maximale des jantes = 5,5 pouces

P S : La hauteur maximum, ainsi que la garde au sol sont mesurées pilote à bord, casqué et sanglé. La hauteur maximum exclue l'arceau de sécurité pour lequel il n'y a pas de hauteur maximum.

Article 10 : Habitable

Définition : l'habitacle est la partie de la monoplace comprise entre les pédales et l'arceau.

Aucun raccord de canalisation d'huile ou d'eau ne doit se trouver à l'intérieur de l'habitacle.

Les canalisations devront impérativement être protégées afin d'éviter tous risques de brûlure.

Article 11 : Accessoires additionnels

11.1. Circuit de refroidissement moteur

- Les formes, emplacements et contenance du ou des radiateurs d'eau sont libres. Si les radiateurs d'eau sont intégrés à la carrosserie, s'ils sont alimentés par une bouche d'air ou un déflecteur, cela doit être en accord avec le règlement relatif à la carrosserie.

- Les canalisations d'eau seront :

- soit des tuyaux souples protégés par une coque d'acier s'ils sont vulnérables.

- soit des tuyaux auto-résistants à la pression et à la température.

- l'utilisation de tube(s) de châssis en tant que canalisation est interdite.

11.2. Récupérateur d'huile

Le reniflard d'huile peut être modifié ou enlevé, mais tous les reniflards doivent être reliés à un réservoir de récupération. Le réservoir de récupération doit être translucide ou être muni d'une fenêtre et sa capacité doit être de 2 litres minimum.

11.3. Réservoir d'huile

Dans le cas d'un montage d'un carter sec, le réservoir d'huile devra être entouré d'une structure déformable d'une épaisseur de 10 mm minimum s'il est situé hors de la structure principale du châssis.

Article 12 : Système électrique

12.1 Batterie

De type et emplacement libre, elle doit être enfermée dans un coffre étanche si le type contient du liquide. L'utilisation de batteries au lithium est interdite. Si la batterie est située dans l'habitacle, elle doit être obligatoirement de type batterie sèche. La batterie doit pouvoir assurer le démarrage du moteur.

Une batterie additionnelle pourra être utilisée lors de la mise en route sur la grille de départ.

La batterie doit être solidairement maintenue au châssis par une fixation mécanique adéquate maintenue par des boulons et écrous freins, les fixations souples telles que sangles, sandows etc. ne sont pas autorisées.

Article 13 : Système d'éclairage

Voir article 15.7 concernant le feu de signalisation.

Article 14 : Circuit de carburant

14.1 Réservoir d'essence

Les réservoirs d'essence situés à l'extérieur du châssis doivent répondre aux normes F.I.A. (spécifications FT3).

Les réservoirs in board, en tôle soudée et revêtus d'une protection anti-feu (côté pilote **et** côté moteur) sont admis pour les courses inférieures à 70 km (les réservoirs de type FT3 sont fermement recommandés, même dans ce cas).

Contenance maximale du réservoir d'essence = 41 litres, sauf si le réservoir répond aux spécifications FT3. Dans ce cas, pas de limitation de capacité.

Les orifices de remplissage et les bouchons ne doivent pas faire saillie hors de la carrosserie et ils doivent être situés à l'écart des endroits vulnérables en cas de heurts

Le bouchon doit être conçu de manière à assurer un blocage effectif réduisant les risques d'ouverture accidentelle par suite d'un choc violent.

La mise à l'air libre doit :

- déboucher côté carburateur à 25 cm minimum en arrière de l'habitacle
- être hors de contact avec le système d'allumage et de l'échappement
- être muni d'un clapet anti-retour

En aucun cas l'arceau de sécurité ne pourra être utilisé comme canalisation du système de mise à l'air libre des réservoirs.

14.2 Circuit d'essence

Les canalisations d'essence sont libres mais ne doivent pas passer dans l'habitacle. Un filtre à essence est autorisé.

La pompe mécanique d'origine du moteur doit être conservée. Un radiateur d'essence est autorisé. Les canalisations seront : métalliques ou en tuyau armé tressé d'acier ou de tissu intérieur/extérieur résistant à la pression et à la température et sans raccord au niveau de l'habitacle (voir définition), à l'extérieur de l'habitacle les raccords sont libres mais recommandés vissés.

Article 15 : Sécurité

FFSA – Équipements de sécurité VHC circuits

FIA – Technical lists

15.1 Pilote

15.1.1 RFT (Retenue Frontale de la Tête)

Norme FIA 8858-2010 / liste FIA n°29 ou norme FIA 8858-2002

15.1.2 Casque

Norme FIA 8860-2010 / liste FIA n°33 ou norme FIA 8858-2018 / liste FIA n°25 ou norme FIA 8859-2015 / liste FIA n°49.

15.1.3 Combinaison.

Norme FIA 8856-2000 ou norme FIA 8856-2018

15.1.4 Sous-vêtements.

Norme FIA 8856-2000 ou norme FIA 8856-2018

15.1.5 Cagoule

Norme FIA 8856-2000 ou norme FIA 8856-2018

15.1.5 Chaussures.

Norme FIA 8856-2000 ou norme FIA 8856-2018

15.2 Arceau de sécurité

Il est obligatoire. Il doit avoir une hauteur minimale, mesurée dans l'axe de l'épine dorsale du pilote de 92 cm et, dans tous les cas, dépasser d'au moins 5 cm le casque du pilote assis normalement dans la voiture, la mesure sera faite par rapport à l'horizontale au niveau le plus haut de l'arceau de sécurité.

15.3 Harnais de sécurité

Harnais 6 sangles en contact avec le corps (5 ou 6 points d'ancrage), conforme aux normes F.I.A. obligatoire.

Les 6/5 points d'attache devront être situés dans l'habitacle, la qualité de leur fixation à un tube du châssis est primordiale.

Une ceinture ayant subi un choc sévère ou une usure prononcée doit être remplacée.

Le harnais doit porter la norme F.I.A. identifiée par l'étiquette appropriée et être en cours de validité à la date de l'épreuve.

(Norme FIA 8853-98 & 8854-98 / liste FIA n°24 ou norme FIA 8853-2016 / liste FIA n°57).

Validité depuis date de fabrication : 5 ans.

Pas de prolongation

15.4 Rétroviseurs

La vision vers l'arrière doit être assurée par 2 rétroviseurs efficaces placés de chaque côté de la carrosserie. (55cm² de surface minimum pour chaque rétroviseur).

15.5 Extincteur

Présence obligatoire au minimum d'un extincteur "système embarqué" **Voir Liste Technique FIA N°16.**

Les extincteurs et leur système ne doivent pas dater ou avoir été contrôlés depuis plus de deux ans.

Les sorties avec diffuseurs adaptés au produit utilisé doivent être au nombre de 4 au minimum, 2 dirigés vers l'habitacle (mais pas vers le visage du pilote), les 2 autres vers le moteur (un à droite, un à gauche). L'indication E (lettre rouge dans un cercle blanc de diamètre 10 cm) doit être placée à moins de 20 cm de la commande extérieure de l'habitacle.

Une commande doit être atteignable par le pilote assis et sanglé, l'autre doit être située au pied de la partie supérieure de l'arceau.

Le dispositif de déclenchement est libre (mécanique ou électrique) et doit pouvoir fonctionner lorsque la voiture roule sur la piste (goupille de sécurité enlevée ou boîtier armé) aux cours d'essais, privés, officiels (libres et qualificatifs) et bien sûr en course.

Pour les commandes à distance par gaine et câble, un dispositif mécanique doit pouvoir maintenir en position ouverte la poignée d'activation après déclenchement.

15.6 Coupe circuit

Présence obligatoire d'un coupe circuit manœuvrable aussi bien par le pilote sanglé à bord que de l'extérieur et signalé par un sticker réglementaire (triangle bleu bordé de blanc, d'au moins 12 cm de base, avec flèche rouge) indiquant sa localisation.

15.7 Feu de signalisation

Un feu de signalisation de couleur rouge, dirigé vers l'arrière, d'une puissance minimum de 21 watts ou équivalent en led, (21watts = 200 lumen = 4 watts led) doit être installé. Le modèle doit figurer sur la liste FIA n°19.

Placé à moins de 10 cm de l'axe central de la monoplace, dans la position la plus élevée et la plus avancée possible permise par la conception mécanique et de carrosserie de la monoplace.

Vu de l'arrière, sa visibilité ne doit être obstruée par aucun élément de la voiture.

Il doit pouvoir être allumé par le pilote lorsque les conditions de visibilité sont réduites ou lorsque la Direction de Course le demande.

15.8 Appuie tête

La présence d'un appuie-tête est obligatoire.

Dimension minimum : 100 cm².

La position et la construction seront telles que la tête casquée du conducteur ne puisse pas être emprisonnée entre la structure résistante de l'arceau de sécurité et l'appui-tête de façon à ce que la tête du conducteur casquée soit retenue et ne puisse reculer lorsqu'une force la projetant vers l'arrière s'exerce.

15.9 Système de retenue de la tête

L'utilisation d'un système de retenue de la tête (système HANS) est très fortement recommandée pour tous les pilotes des voitures de toutes les périodes. Son utilisation est obligatoire pour les pilotes des voitures de la période IR (1977-1981), toutefois une dérogation pour cette période est accordée aux pilotes disputant des courses en France comptant pour le Challenge Formula Ford Historic France (Norme FIA 8858-2010 / liste FIA n°29 ou norme FIA 8858-2002) .

Article 16 : Généralités

16.1 Une batterie externe peut être reliée temporairement à la voiture pour démarrer le moteur

16.2 L'habitacle du pilote doit être isolé du moteur, de batterie humide, de la boîte à vitesses et pont arrière, des arbres de transmission, des freins, du ou des radiateurs, du ou des reniflards.

16.3 Caméras embarquées

Les caméras embarquées sur la monoplace doivent répondre aux exigences suivantes :

La caméra doit être fixée sur l'arceau ou tout autre partie du châssis proprement dit, en dessous du point le plus haut de l'arceau, en conséquence sur une partie latérale.

La fixation doit être mécanique et rigide en utilisant par exemple des demi-coquilles, vis, écrous, rondelles à l'exclusion de moyens tels que colliers Rilsan, velcro, colle, adhésif etc.

Un câble en acier doit relier chaque caméra au châssis de manière à éviter sa projection en cas de rupture de la fixation principale.

Si la caméra proprement dite est reliée à un boîtier de commande, ce boîtier doit être positionné à l'intérieur de l'habitacle.

Les caméras fixées à l'extérieur du casque du pilote sont interdites.

Les caméras intégrées dans le casque du pilote (intérieur ou extérieur) sont également interdites.

16.4 Acquisition et transmission de données

Les systèmes de mesure, d'enregistrement et de transmission embarqués suivants sont autorisés à l'exclusion de tout autre, à condition qu'ils ne comportent pas d'accéléromètre et que les données ne puissent être transmises à un ordinateur fixe que par connexion physique (exemples : connecteur, transfert de carte mémoire) :

- les caméras vidéo.

- les systèmes de chronométrage et de relevé de trajectoires, consultable par le pilote, basés sur un positionnement type GPS ou une balise fixe.

- les systèmes embarqués mesurant et enregistrant le régime du moteur, sa température d'eau et sa pression d'huile.

Tout autre système de mesure et de transmission est interdit, en particulier :

- la transmission des données depuis la monoplace vers l'équipe par radio ou tout autre moyen sans contact
- les systèmes mesurant des données relatives au châssis telles que les mouvements de suspension, l'accélération suivant les trois axes, l'actionnement des pédales, du volant commandes etc.
- les systèmes de communication vocaux entre le pilote et son équipe par radio ou réseau téléphonique.

Les capteurs et transpondeurs relatifs à des systèmes interdits devront être totalement déconnectés du boîtier électronique d'acquisition.

**16.5 Tout ce qui n'est pas expressément autorisé dans le présent règlement technique châssis est strictement interdit.
Les composants non décrits ne sont pas autorisés.**