



Cette saison, la Formula Ford Historic roule pratiquement à guichets fermés. Qui dit mieux ?

## A l'heure de l'abondance

LE CHALLENGE FORMULA FORD HISTORIC CONNAÎT CETTE SAISON UN SUCCÈS SANS PRÉCÉDENT. DEVENU LE PLATEAU DE RÉFÉRENCE DE L'HISTORIC TOUR SUR LE PLAN NUMÉRIQUE, IL TIRE AUJOURD'HUI BÉNÉFICIE DE SES MULTIPLES ATOUTS.

*Texte Jacques Furet - Photos Guy Pawlak/HVM Racing*

Régis Prévost est un homme heureux. Depuis le coup d'envoi de l'Historic Tour 2019, le Challenge Formula Ford Historic, dont il est conjointement l'opérateur et un acteur assidu, cartonne en termes d'audience : 40 pilotes en lice à Lédénon, 37 à Dijon, encore 36 à Pau, on se bouscule pour revendiquer une place sur ses grilles de départ ! « Et ce n'est pas fini. On fait déjà le plein pour toutes les autres courses jusqu'à la fin de saison ! », annonce fièrement l'ami Régis, qui veille aux destinées du Challenge en son rôle de président de l'association organisatrice à but non lucratif, Action Racing. A quoi tient le succès de la discipline ? D'abord à la stabilité de son règlement. Depuis son avènement courant 2003, à l'occasion d'une scission avec le Trophée Formule Ford Kent (lui-même héritier de l'Oldies Cup créée par Michel Delannoy au début des années 90), il s'adresse invariablement au même type de monoplaces : les Formule Ford conçues entre 1967 – l'année de lancement de la catégorie – et 1981. Autrement dit, à un parc de véhicules aussi varié qu'inépuisable, tant la Formule Ford fut prétexte, à l'époque, à l'éclosion et au développement d'une myriade de constructeurs artisanaux. Toutes équipées du rustique

moteur Ford Kent 1600, ces autos continuent aujourd'hui d'arpenter les pistes dans leur stricte configuration de naissance.

### ACCESSIBLE AU PLUS GRAND NOMBRE

« Nous conservons la réglementation d'origine en l'adaptant uniquement sur les points liés à la sécurité, comme la hauteur de l'arceau, l'extincteur, le harnais, poursuit Régis Prévost. De cette façon, la Formule Ford, qui avait déjà été imaginée à l'époque pour ne pas coûter cher, reste accessible au plus grand nombre des pilotes. A partir de 14 000 euros, on trouve une auto prête à courir avec l'avantage d'être assurée qu'elle ne perdra pas de sa valeur à la revente. Après, il est parfaitement possible d'effectuer la saison avec deux trains de pneus. » Économiques, les Formule Ford du Challenge n'en demeurent pas moins de redoutables performeuses. De fait, en dépit de la puissance modeste du vénérable Kent (guère plus de 100 ch) et de leur poids plume (420 kg à vide), l'agrément de la boîte Hewland et le niveau de concurrence du plateau, confèrent encore à ces inusables monoplaces des chronos capables de ridiculiser des GT dix fois plus onéreuses.

« Quand il s'agit d'évoquer les atouts de notre Challenge, j'ai pour habitude d'évoquer les trois « P » : prix, performance, plaisir, argumente encore notre président-pilote. Sur ce dernier point, on peut même parler de plaisir à deux niveaux. Il y a celui de participer à de vraies courses, avec de la baston dans l'ensemble du peloton, et en même temps le fait d'évoluer dans un groupe où règnent une bonne entente et l'esprit d'entraide. De posséder notre propre « hospitality » sur les circuits, avec ce que cela



A Dijon, les Formule Ford ont également goûté aux plaisirs des sports d'hiver...

2004-2018

## Les champions

- **2004** : Arnaud Rechède (Lola T540E)
- **2005** : Thierry Gallo (Merlyn MK20)
- **2006** : Thierry Gallo (Merlyn MK20)
- **2007** : Thierry Gallo (Merlyn MK20)
- **2008** : Didier Mantz (Royale RP3A)
- **2009** : Jérôme Peyrat (Royale RP3A)
- **2010** : Olivier Rechède (Lola T540) et Régis Prévost (McNamara FCA MK3)
- **2011** : Olivier Rechède (Lola T540) et Thierry Gallo (Merlyn MK20)
- **2012** : Alain Girardet (Van Diemen RF79) et Joao Paulo Campos Costa (Merlyn MK24)
- **2013** : Pierre-Alain Lombardi (Lola T540E) et Alain Girardet (Lola T200)
- **2014** : Pierre-Alain Lombardi (Lola T540E) et Régis Prévost (McNamara FCA MK3)
- **2015** : François Belle (Lola T540E) et Alain Girardet (Lola T200)
- **2016** : Gislain Genecand (Crosslé 30F) et Alain Girardet (Lola T200)
- **2017** : François Belle (Lola T540E) et Bernard Richard (Lotus 69F)
- **2018** : François Belle (Lola T540E) et Stéphane Brunetti (Merlyn MK20A).



Double lauréat du Challenge et vainqueur d'une multitude de courses après une carrière « moderne » bien remplie, le Suisse Pierre-Alain Lombardi est un grand Monsieur de la discipline. Sa fougue de jeune homme ne témoigne guère de son âge !

Il y a déjà eu jusqu'à onze nationalités représentées sur une grille de départ du Challenge. L'Irlandais Ashley McCulla est de ceux qui en font un plateau réellement international.



## Les positions après Pau (manche 3/7)

**Classe B (1974-1981)** : 1. François Belle/F (Lola T540E) ; 2. Marc Faggionato/MC (Van Diemen RF81) ; 3. Alain Girardet/CH (Crosslé 25F) ; 4. Christian Vaglio-Giors/CH (Lola T540E) ; 5. Xavier Michel/F (Crosslé 30F), etc.

**Classe A (1967-1973)** : 1. Régis Prévost/F (McNamara FCA MK3) ; 2. Didier Mantz/F (Jomo JMR7) ; 3. Eric Lecluse/B (Lotus 69) ; 4. Jean-Michel Clerc/CH (Merlyn MK20A) ; 5. Michel Dupont/B (Dulon LD4), etc.

**La suite du calendrier** : Historic Tour d'Albi (14-16 juin), puis GP de France historique (28-30 juin), Historic Tour de Charade (20-22 septembre) et Historic Tour du Val de Vienne (25-27 octobre).



Au cours de la période 67-81, les Formule Ford ont tout de même évolué, notamment au niveau de leurs épures de suspension et leur semblant d'aéro. On le vérifie ici entre la Ginetta 1969 de William Cowing et la Van Diemen 1980 de Vincent Missistrano. D'où la création de deux catégories distinctes au sein du Challenge.

*implique de repas et d'apéritifs partagés par tous, aide à entretenir cette convivialité.»*

Enfin, dans les raisons du succès actuel de la Formula Ford Historic, on ne saurait passer sous silence l'implication de ses dirigeants. Ces dernières années, Régis Prévost et Gérard Delprat (désormais remplacé par un autre pilote, Vincent Missistrano, comme trésorier/secrétaire) n'ont pas ménagé leurs efforts pour dispenser la bonne parole en France comme auprès des compétiteurs des pays voisins. Grâce à ce travail de fond, leur Challenge bat aujourd'hui des records de fréquentation et séduit bien au-delà de nos frontières. ■



Organisateur, mais aussi pilote, Régis Prévost brigue le titre de la classe B avec son originale McNamara.

Cette photo résume bien des choses à elle seule. Pires ennemis sur la piste, mais bons potes en dehors, le Suisse Alain Girardet et le Français François Belle cumulent sept titres à eux deux.