



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.

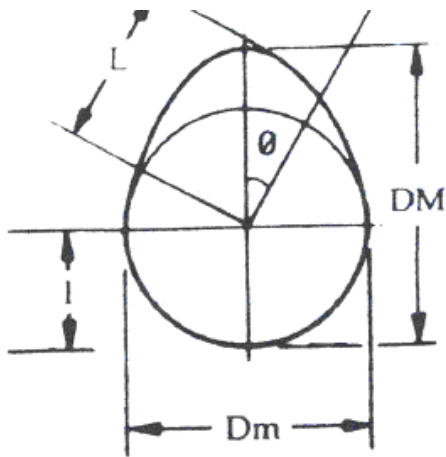
4.8 : Arbre à cames

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.

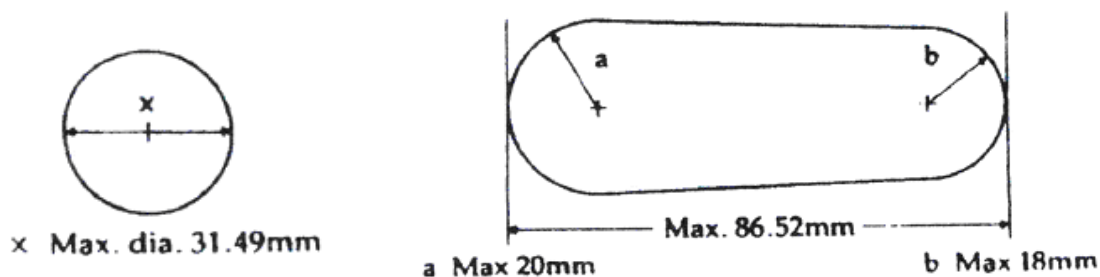
Il est autorisé de changer les gicleurs, de faire ouvrir simultanément les deux papillons et de supprimer les dispositifs de démarrage à froid ainsi que les enrichisseurs de pleine charge.

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.

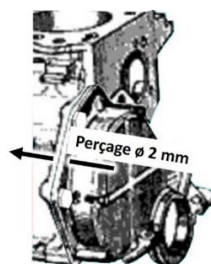


Fig. 1

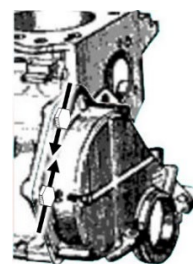


Fig 2

- 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 goudjons 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.