



REGLEMENT SPORTIF 2025

Dénomination : CHALLENGE FORMULA FORD HISTORIC FRANCE

1. ORGANISATION

ARTICLE 1.1 : ORGANISATEURS

L'Association **ACTION RACING**, ci-après dénommé 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 2025 fera partie intégrante du Championnat de France Historique Circuits FFSA 2025 et comptera donc les 5 épreuves de l'Historic Tour.

Il inclura également une épreuve qui se déroulera sur le circuit de Croix en Ternois (62) ainsi qu'une autre conjointement avec le Trophée Formule Ford Kent sur le circuit de Spa Francorchamps (Belgique) dans le cadre du meeting SuperSpa. Les résultats de ces épreuves seront pris en compte pour le classement final du Challenge 2025 mais ne compteront pas pour celui du Championnat de France Historique Circuits FFSA 2025.

Calendrier prévisionnel :

Dijon-Prenois (21)	Historic Tour (Championnat de France Historique des Circuits)	4, 5 & 6 avril
Lédenon (30)	Historic Tour (Championnat de France Historique des Circuits)	16, 17 & 18 mai
Le Castellet (83)	Historic Tour (Championnat de France Historique des Circuits)	13, 14 & 15 juin
Croix en Ternois (62)	Monoplaces Festival (Hors Chpt de France Historique des Circuits)	30 & 31 août
Val de Vienne (86)	Historic Tour (Championnat de France Historique des Circuits)	18, 19 & 20 septembre
Spa-Francorchamps (BEL)	SuperSpa (Hors Championnat de France Historique des Circuits)	3, 4 & 5 octobre
Magny-Cours (58)	Historic Tour (Championnat de France Historique des Circuits)	17, 18 & 19 octobre

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

ARTICLE 1.3 : VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET 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 le 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.

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 du meeting, 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 60 €/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.

Sanctions pour le pilote de la monoplace concernée :

- suppression du plombage sans autorisation : perte de tous les points acquis jusqu'alors pour les classements du Challenge
- non-conformité du moteur ou refus de contrôle : exclusion du Challenge, exclusion du Championnat de France et interdiction de participation aux épreuves de la saison en cours.

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 au véhicule.

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. CONCURENTS 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.

Il existe également une possibilité d'obtention d'un titre de participation pour le meeting concerné.

ARTICLE 3.2 : INSCRIPTION AU CHALLENGE

L'inscription au Challenge 2025 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 2024 à 380 €, répartis en 350 € pour l'adhésion au Challenge et 30 € pour 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 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, sera de 670 € à 720 € selon les épreuves. Les pilotes non-inscrits au Challenge 2025 pourront participer à une épreuve faisant partie du calendrier 2025 mais devront acquitter un droit d'engagement majoré de 120 euros.

Jusqu'à 90 jours avant la date de clôture des engagements **priorité sera donnée aux pilotes régulièrement inscrits au Challenge de l'année en cours** et à jour de leur cotisation.

Les engagements deviendront définitifs qu'après réception du règlement des droits d'engagement de la course concernée.

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 2025 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 voitures 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

Tous les véhicules 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 7 épreuves comptant pour le classement final du Challenge 2025 :

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.

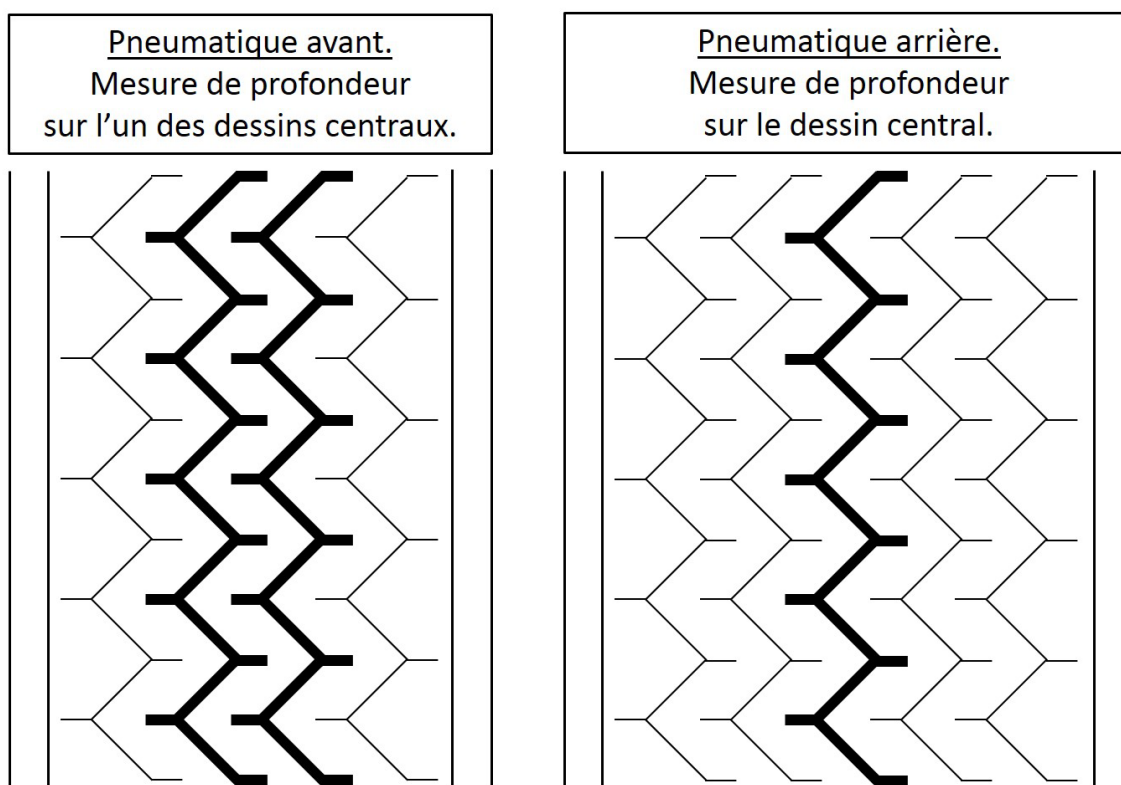
La limitation s'applique aux pilotes à l'intérieur d'une catégorie précise du Trophée/Challenge, un pilote inscrit dans des catégories différentes au cours de la saison étant titulaire d'autant de comptes que de catégories.

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 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.

Les pilotes inscrits dans le Trophée Formule Ford Kent et le Challenge Formula Ford Historic France avec la même monoplace verront les épreuves effectivement courues dans des deux championnats prises en compte et cumulées.

Force majeure :

Un ou plusieurs éléments d'un "set de pneumatiques" déclaré peut être remplacé 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 véhicules devront être équipés, pour le chronométrage, d'un transpondeur spécifié par les organisateurs des épreuves (TAG Heuer by Chronelec ou Cobra 360 en France et AMB myLap en Belgique).

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 du meeting, 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 voitures 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 véhicules autorisés 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 meeting, il n'y aura pas d'essais libres. Des essais privés pourront être proposés par l'organisateur du meeting. 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

Au moins une séance de 20 minutes minimum aura lieu 3 heures au minimum avant la première course. A l'issue des essais qualificatifs, si le nombre de véhicules qualifiés dépasse le nombre maximum de voitures autorisées à prendre le départ de la course, les pilotes seront retenus en fonction de l'ancienneté de la date de leur engagement.

Le résultat officiel de la séance d'essais qualificatifs déterminera l'ordre de la grille de départ.

Pour une épreuve en 2 courses, la grille de départ de la course 2 sera établie par le classement définitif de la course 1.

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

Un concurrent ayant abandonné lors de la première course pourra prendre le départ de la deuxième course, après contrôle et validation par le Commissaire Technique.

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 courses 1.

Cependant chacun des 2 pilotes devra avoir parcouru au moins 3 tours 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 de 2 séances d'essais qualificatifs, la 1^{ère} séance déterminera la grille de la 1^{ère} course et la 2^{ème} séance celle de la 2^{ème} 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 véhicules dans chaque sous-plateau.

Un même concurrent pourra concourir dans les 2 sous-plateaux à la condition d'engager un véhicule différent dans chacun des sous-plateaux.

ARTICLE 7.3. COURSE

7.3.1. Nombre 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.

7.3.1.1. Epreuve en une course

30 minutes minimum

7.3.1.2. Epreuves en deux courses

25 minutes maximum par course.

7.3.1.3. Epreuves en trois courses

20 minutes maximum par course.

Dans le cas d'une épreuve en 3 courses, la grille de la 3^{ème} course sera établie d'après les résultats de la 2^{ème} 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 du meeting.

Dans le cas d'un meeting 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 également des points selon le barème ci-dessus mais divisés par 2. Ils feront l'objet d'un classement séparé mais 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.

Dans le cas d'un meeting 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 correspondra à l'addition des points obtenus à toutes les courses de la saison comptant pour le Challenge 2025 cependant tous les résultats moins les deux plus mauvais * (au choix dans un même meeting ou dans 2 meetings différents) seront pris en compte pour le classement final.

* Pour pouvoir défalquer des courses, il faut au minimum apparaître sur la liste officielle des autorisés à participer aux essais qualificatifs du meeting concerné

Si lors du dernier meeting de la saison, la deuxième course se déroule après la remise des prix du Challenge, elle ne comptera pas pour le classement final du Challenge 2025.

Seront déclarés vainqueurs du Challenge 2025 les pilotes ayant marqué le plus grand nombre de points, déduction faite des 2 plus mauvais résultats, dans leurs catégories respectives (A+C et B).

Seuls les pilotes régulièrement inscrits au Challenge 2025 et à jour de leur cotisation pourront participer au classement final du Challenge Formula Ford Historique 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 le même meeting, 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 (10 en 2025) 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 (9 en 2025).

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 du meeting.

Dans le cas d'un meeting 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 du meeting ou par des partenaires du Challenge, leur attribution se fera conformément à la requête de l'opérateur, soit en tenant compte du classement scratch 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.

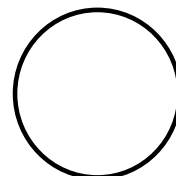
Mais seuls les pilotes régulièrement inscrits au Challenge 2025 pourront prétendre à ces prix.

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 2025
Déclaration de pneumatiques

Epreuve : Date

Pilote : nom, prénom

Voiture :

Voiture également engagée dans le Trophée F.F. Kent oui non

Set 1 neuf (> 3mm)

n° AVG

n° AVD

n° ARG

n° ARD

Set 2 usagé (≤ 3 mm)

n° AVG

n° AVD

n° ARG

n° ARD

Set 2 usagé (≤ 3 mm)

n° AVG

n° AVD

n° ARG

n° ARD

- Pneu « neuf » : profondeur du dessin > 3mm. Pneu « usagé » : profondeur du dessin ≤ 3mm
- 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 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 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.