

Par e-mail

A : Michel KOZYREFF
De : FFSA - Agnès Delarue
Date : mercredi 26 février 2025 page(s) : 1

OBJET : Trophée Formule Ford Kent 2025

Niveau d'enregistrement : Historic Tour

Cher Monsieur,

Nous vous prions de bien vouloir noter que le règlement ci-dessus référencé a été enregistré par nos services sous le numéro :

C81-2025 en date du 26 février 2025

Ce numéro devra obligatoirement figurer d'une façon très apparente sur l'exemplaire du règlement définitif que vous voudrez bien nous faire parvenir par mail.

Il est soumis au respect du Code Sportif International de la FIA et des Prescriptions Générales de la FFSA et délivré sur la base du document joint :

- Règlement Sportif & Technique Trophée Formule Ford Kent 2025

Nota : Merci de tenir compte des remarques portées en rouge dans le document en PJ.

Vous en souhaitant bonne réception,

Nous vous prions de croire, cher Monsieur, en l'assurance de nos meilleures salutations.



Agnès DELARUE

Responsable Service Compétition – Pole Sport



Règlements sportif et technique

Trophée Formule Ford Kent 2025

Championnat de France Historique des Circuits

Niveau d'enregistrement : VH Historic Tour



Organisateur:

ASSOCIATION CLUB FORMULE FORD KENT - Association loi 1901

6 rue de la Basilique, 76240 Bonsecours.

Président : Michel Kozyreff.



TROPHEE FORMULE FORD KENT

Règlement sportif 2025

Article 1. Organisation et calendrier

1.1. Organisation

-Le Trophée Formule Ford Kent est organisé par l'association Loi 1901 « Club Formule Ford Kent », sise 6 rue de la Basilique, 76240 Bonsecours.

-Le Trophée FF Kent est un ~~championnat~~ ^{trophée} réservé aux pilotes et organisé sur base d'épreuves courues sur circuits asphalté. Il est intégré au Championnat de France Historique des Circuits (Historic Tour).

-Tout pilote licencié participant à une ou plusieurs épreuves du Trophée faisant partie de l'Historic Tour se voit automatiquement intégré au classement du Championnat de France Historique des Circuits en catégorie « Monoplaces et Protos » sauf demande expresse et écrite de sa part.

-Tous les points non prévus au présent règlement relèvent du Code Sportif International, des prescriptions générales de la F.F.S.A, du règlement standard des circuits « asphalté » ou figureront dans le règlement particulier de chaque épreuve.

1.2. Calendrier.

Date	Circuit	Epreuve Meeting	Organisateur
4-6 avril	Circuit de Dijon-Prenois	Historic Tour	HVM Racing
16-18 mai	Circuit de Lédenon	Historic Tour	HVM Racing
13-15 juin	Circuit Paul Ricard	Historic Tour	HVM Racing
30-31 août	Circuit de Croix-en-Ternois	Festival Monoplace	ASA Croix-en-Ternois
19-21 septembre	Circuit du val de Vienne	Historic Tour	HVM Racing
3-5 octobre	Circuit de Spa-Francorchamps	SuperSpa	Road Book Motor Classic (BE)
17-19 octobre	Circuit de Nevers-Magny-Cours	Historic Tour	HVM Racing

Article 2. Assurances.

Pendant les épreuves reconnues par la FFSA et les fédérations étrangères :

- la responsabilité civile (RC) des concurrents n'est pas engagée sauf pour les installations du circuit ;
- le risque de dommages corporels est couvert par le contrat d'assurance "Individuelle Accident" souscrit lors de la prise de licence.

En dehors des épreuves officielles :

- les ~~véhicules~~ ^{voitures} de compétition doivent être couverts par la police RC que la loi française exige de souscrire pour tout véhicule terrestre à moteur ;
- le risque de dommages corporels ne peut être couvert que par une police "Individuelle Accident" souscrite directement par le pilote.

Article 3. Concurrents et pilotes.

3.1 Licences

Les épreuves du Trophée FF Kent 2025 sont du type ENPEA (voir prescriptions générales ~~2009~~ ^{FFSA 2025}) et sont donc

ouvertes aux pilotes titulaires d'une des licences françaises ou étrangères suivantes en cours de validité :

- d'une licence F.F.S.A. nationale ou internationale,
- ou d'un titre de participation délivré par l'ASA organisatrice,
- ou d'une licence internationale délivrée par une ASN étrangère,
- ou d'une licence nationale délivrée par une ASN étrangère accompagnée d'une autorisation délivrée par ladite ASN.

3.2. Inscription et engagement.

3.2.1. Inscriptions au Trophée.

- L'inscription formelle et le règlement du droit d'engagement sont obligatoires pour figurer au classement.
- Un concurrent non-inscrit au Trophée peut participer aux épreuves mais sans marquer de points.
- L'inscription au Trophée donne en outre accès à des frais d'engagement réduits et le montant de l'inscription vaut cotisation à l'association Club Trophée FF Kent pour l'année en cours.
- Inscription d'emblée.
 - Tarif fixe figurant sur le formulaire d'inscription.
 - Formulaire à remplir par le pilote soit en ligne à partir du site du Club FF Kent (www.formulaford1600.fr) soit sur papier lors des vérifications administratives sur le circuit.
 - Signature sur le circuit lors des vérifications administratives.
- Inscription différée.
 - Un pilote s'engageant à des épreuves sans s'être inscrit au préalable au Trophée paiera le tarif plein pour ses engagements. Après cinq engagements il sera inscrit automatiquement au Trophée, se verra attribué rétroactivement les points correspondants aux épreuves précédentes, deviendra membre de l'association et bénéficiera des tarifs réduits pour les épreuves suivantes.
- Tout pilote s'inscrivant au Trophée déclare avoir pris connaissance des règlements sportif et technique du Trophée et de la réglementation F.F.S.A. et d'y souscrire sans réserve.

3.2.2. Engagements aux épreuves.

- Engagement :
 - Tarif variable en fonction des épreuves et figurant sur le formulaire d'engagement.
 - Formulaire à remplir par le pilote soit en ligne à partir du site du Club FF Kent (www.formulaford1600.fr) soit sur papier lors des vérifications administratives sur le circuit.
 - Pour les épreuves où le nombre d'engagés pourrait être supérieur au nombre de places disponibles en course, l'Organisateur du Trophée se réserve le droit de créer des critères de priorités et des listes d'attente et de réclamer un paiement anticipé.
 - Les engagements sont définitivement clos à la fin des vérifications administratives soit 1h30 avant l'heure prévue pour le briefing des pilotes.
 - Signature : sur le circuit lors des vérifications administratives.
 - Paiement : au plus tard lors des vérifications administratives.
- Forfait :
 - En l'absence de liste d'attente, l'engagement à une épreuve sera annulé et le montant correspondant sera remboursé si le concurrent ne participe à aucune des séances d'essais (privés, libres ou qualificatifs) comprises dans l'engagement, pour quelque raison que ce soit. Le montant de l'engagement est en revanche dû dans son intégralité dès que le concurrent participe à l'une des séances d'essais comprises dans l'engagement.
 - Lors d'une épreuve pour laquelle une liste d'attente a été constituée, l'Organisateur du Trophée se réserve le droit de réclamer le montant de l'engagement ou de ne pas le restituer dans des conditions qui seront fixées à l'avance.
- Deux pilotes peuvent s'inscrire à une épreuve sur la même monoplace, chacun participant à une des deux

courses. Les deux pilotes introduiront une seule demande d'engagement et ne paieront qu'un seul droit d'engagement. Si l'un des deux pilotes est inscrit au Trophée, le tarif réduit s'appliquera.

-Tout pilote s'inscrivant à une épreuve du Trophée déclare avoir pris connaissance des règlements sportif et technique du Trophée et de la réglementation F.F.S.A. et d'y souscrire sans réserve.

-L'Organisateur du Trophée se réserve le droit d'éventuellement refuser l'engagement d'un concurrent au Trophée ou à une épreuve sans avoir à s'en justifier.

Article 4. Voitures et équipements.

4.1. Voitures admises.

-Monoplaces admises à concourir dans les épreuves du Trophée :

-Formules Ford « Kent » 1600 cc (ci-après désignées par l'abréviation « FF Kent ») construites entre le 01/01/1967 et le 31/12/1992, équipées du moteur Ford 1600 cc Kent Crossflow, répondant au règlement technique du Trophée FF Kent 2025 et conformes au modèle d'origine.

-FF Kent construites entre le 01/01/1993 et le 31/12/1994 mais conformes à un modèle construit avant le 31/12/1992.

-Les FF Kent conformes au règlement technique du Trophée FF Kent 2025 mais ne répondant pas aux exigences ci-dessus peuvent être admises au départ à la discrétion de l'Organisateur du Trophée en catégorie « invités ». Leurs pilotes ne figureront pas dans les classements utilisés pour l'attribution des points ni pour le Trophée FF Kent ni pour le Championnat de France et ne participeront pas aux cérémonies de podium.

-L'organisation du Trophée se réserve le droit d'accepter ou de refuser tout autre type de monoplace au départ des épreuves et d'en fixer les conditions.

4.2. Transpondeur.

Pour le chronométrage, les ~~véhicules~~ ^{voitures} devront être équipés^e du transpondeur spécifié par les organisateurs :

-épreuves en France : TAG Chronelec ou ITS Chrono Kobra

-épreuves à l'étranger : AMB Mylap.

4.3. Carburant.

-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 autorisé.

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

4.4. Pneumatiques.

4.4.1. Types autorisés.

Les pneumatiques Nova, Avon et Hoosier définis dans l'article 7.2 du Règlement Technique sont autorisés jusque et y compris l'épreuve Historic Tour Paul Ricard. Après cette épreuve, seuls les pneumatiques Avon et Nova seront autorisés.

4.4.2. Limitation.

-Le nombre de pneumatiques Nova ou Avon neufs utilisés au cours de la saison pour les essais qualificatifs et les courses du Trophée est limité. La limitation est appliquée conjointement par le Trophée FF Kent et le Challenge FF Historic France, les temps d'utilisation des pneumatiques au sens détaillé ci-après dans les deux séries étant cumulés lorsque la même monoplace y est engagée. Les pneumatiques Hoosier ne sont pas concernés par cette limitation.

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

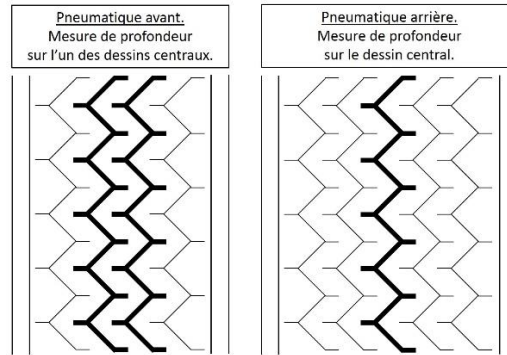
-Définitions :

- « 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 (voir dessin ci-dessous) à l'aide d'une jauge de profondeur est supérieure à 3,0 mm.

- « 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 (voir dessin ci-dessous) à l'aide d'une jauge de profondeur est inférieure ou égale à 3,0 mm.



-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 au maximum 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 et/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 sets de pneumatiques déclarés « usagés » lors de leur enregistrement.

-Force majeure :

-Un ou plusieurs éléments d'un set de pneumatiques déclaré peut être remplacé par un pneumatique usagé pour motif de sécurité (crevaison, déchirure, usure excessive suivant Règlement Technique 7.2.2) après accord et enregistrement par le Commissaire Technique.

-Les pneumatiques écartés 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 cours pour les classements du Trophée 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 : le pilote sera rétroactivement considéré comme « non partant » de l'épreuve en cours ainsi que de la précédente dans laquelle il était engagé.

Article 5. Publicité.

5.1. Publicité.

Les voitures participant à ce Trophée devront obligatoirement être identifiées conformément aux instructions de l'organisateur du Championnat de France des Circuits et des autres épreuves inscrites au calendrier du Trophée.

Les pilotes s'engagent à apposer aussi bien sur les carrosseries de leur monoplace que sur leur combinaison les publicités des partenaires du Trophée.

Les pilotes auront la possibilité d'apposer d'autres publicités, sous réserve qu'elles ne concernent pas les produits concurrents de ceux des partenaires du Trophée.

5.2. Numéros de course.

5.2.1 Attribution

Les numéros de course seront attribués par l'Organisateur du Trophée en application des règles suivantes :

- la numérotation commence avec le 1 ;
- les numéros sont attribués aux pilotes pour toute la durée de la saison quelle que soit la voiture engagée ;
- les pilotes ayant concouru lors de la saison précédente gardent leurs numéros pour la nouvelle saison sauf demande expresse de leur part.

5.2.2. Taille et position.

Les numéros de course seront apposés de chaque côté de la monoplace et sur le nez du capot avant lisible de face. La hauteur minimum des chiffres sera de 23 cm et la largeur du trait de chaque chiffre de 4 cm, ils seront en trait bâton de couleur noire sur fond blanc.

5.3. Nom du pilote.

Le nom du pilote devra figurer en lettres de 4 cm de hauteur sur la partie la plus haute de la carrosserie et de chaque côté du cockpit.

Article 6. Site et infrastructures.

Se référer au règlement de chaque épreuve suivant le Règlement Standard des Circuits Asphalte FFSA.

Article 7. Déroulement de l'épreuve.

7.1. Contrôles.

7.1.1. Contrôles administratifs.

Le contrôle administratif consiste en la vérification de licence du pilote, la signature des documents d'engagement et éventuellement le paiement du droit d'engagement.

Il sera effectué par un représentant du Club FF Kent lors de chaque ~~meeting~~ ^{épreuve}.

Les pilotes doivent se présenter spontanément et en personne au plus tard 2h00 avant l'heure du briefing des pilotes ou, en cas d'absence de briefing en salle, 2h00 avant la mise en pré-grille des essais qualificatifs. Si le concurrent engage la monoplace, il devra être muni d'une licence concurrent-conducteur de l'année en cours.

Si le concurrent n'est pas le conducteur, il devra présenter la licence en cours du concurrent qui engage la monoplace, avec l'accord de celui-ci.

7.1.2. Contrôles techniques.

7.1.2.1. Généralités

-Les monoplaces doivent obligatoirement répondre aux normes fixées par le règlement technique du Trophée.

-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 fédération nationale.

-Lors de chaque épreuve, des contrôles techniques seront effectués dans le cadre de l'organisation de l'épreuve suivant les horaires indiqués et porteront sur :

- Avant l'épreuve: sur la conformité de la monoplace en application du règlement technique, sur la vérification de la sécurité. Chaque monoplace devra impérativement porter l'adhésif officiel justifiant qu'elle a bien été vérifiée. Une monoplace ne portant pas d'adhésif ne pourra pas participer aux essais qualificatifs.

-Pendant et après l'épreuve: à tout moment des essais qualificatifs ou de la course, les pilotes ainsi

que leur voiture seront à la disposition des commissaires techniques de l'épreuve qui décideront. En particulier le commissaire technique décidera d'une procédure éventuelle de parc fermé et à quelles voitures et pilotes elle doit s'appliquer.

-Les contrôles techniques (y compris les démontages Stade 3-5) pourront être effectués en présence d'un représentant de l'Organisateur du Trophée, d'un officiel, du concurrent ou de son représentant, éventuellement d'un mécanicien désignés par le concurrent ou son représentant, du ou des commissaires techniques à l'exclusion de toute autre personne.

7.1.2.2. Conformité du moteur.

-Plombage du moteur pour la durée de la saison :

-Le plombage du moteur est obligatoire pour les monoplaces des pilotes engagés dans le Trophée. Il n'entraîne pas la suspension des classements des épreuves du Trophée ou du Championnat de France.

-La pose des scellés sera effectuée par le Commissaire Technique sur le moteur et ses accessoires lors de la première épreuve du Trophée à laquelle la monoplace sera engagée conformément à l'article 4.15 du Règlement Technique.

-Si l'engagement dans le Trophée survient après la participation à une ou plusieurs épreuves (voir article 3.2.1 -engagement différé), seules les épreuves courues avec un moteur plombé seront prises en compte pour les classements du Trophée.

-En cours de saison, seul le Commissaire Technique désigné du Trophée est habilité à éventuellement retirer les scellés afin de permettre une intervention. Toute requête à cet effet sera soumise à l'Organisateur du Trophée qui fixera les conditions de la suppression, au besoin en imposant un démontage Stade 3, 4 ou 5.

-Après la dernière épreuve les scellés seront retirés par le Commissaire Technique à l'exception des moteurs ayant fait l'objet d'une décision de démontage.

-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.

-Conditions financières pour le concurrent dont le moteur est démonté (résumé des Prescriptions Générales FFSA) :

-moteur conforme : le concurrent ne supporte aucun coût, en particulier le coût du remontage est pris en charge sur présentation de justificatifs par l'Organisateur du Trophée (cas d'un démontage ordonné par l'Organisateur du Trophée) ou 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.

-Condition financières pour le concurrent ayant déposé réclamation (résumé des Prescriptions Générales FFSA) :

-moteur conforme : le concurrent n'est remboursé d'aucune des sommes déposées lors du dépôt de réclamation et devra en outre rembourser au concurrent objet de la réclamation les coûts liés au remontage du moteur sur présentation de justificatifs ;

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

- 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 Trophée ;
 - 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.
- 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).
 - Trophée : 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.

7.2. Non-conformité, conduite anti sportive.

-En cas de non-conformité technique ou de conduite antisportive, le collège des commissaires sportifs jugera de la pénalité à appliquer qui pourra aller jusqu'à l'exclusion de l'épreuve, perte des points et renvoi en commission de discipline.

7.3. Essais et grille de départ

7.3.1. Essais libres ou privés.

Sauf exception explicite, l'inscription ne donne pas droit aux séances d'essais libres ou privées qui seront à réserver auprès de l'organisateur de l'épreuve.

7.3.2. Essais Qualificatifs.

- Pour être admis au départ, un pilote doit avoir réalisé un minimum de 2 tours lancés avec la monoplace engagée. Cette exigence s'applique aux deux pilotes éventuellement engagés sur la même monoplace.
- Le Collège des Commissaires Sportifs peut toutefois, après avis du Directeur de Course, autoriser le départ de la course à tout pilote n'ayant pas satisfait cette obligation lorsqu'il est considéré comme présentant les qualités requises et lorsque la grille de départ de la course 1 éditée à l'issue des essais permet de l'inclure en dernière position.
- Le Collège des Commissaires Sportifs peut en outre, après avis du Directeur de Course, autoriser un pilote dont la monoplace engagée a subi des dégâts non réparables lors des essais qualificatifs à prendre le départ des courses sur une autre monoplace ; dans ce cas le pilote sera placé en dernière position sur la grille de départ de la course 1.
- Le programme des essais qualificatifs figure dans le Règlement Particulier de l'épreuve et tient compte du règlement spécifique de chaque Championnat ou Coupe.

7.3.3. Procédure de départ.

- La procédure sera du type « arrêté » ou « lancé » à la discrétion de l'Organisateur du Trophée et en concertation avec les instances sportives de l'épreuve.
- Le type de grille sera défini dans le règlement particulier de l'épreuve.

7.3.4. Composition de la grille de départ.

- Epreuves de l'Historic Tour : la grille de départ de la course 1 sera établie d'après le classement des essais qualificatifs, la grille de la course 2 étant établie d'après le classement de la course 1.
- Les pilotes doivent être présents sur la pré-grille, avec leur ~~véhicule~~ ^{voiture}, au plus tard 25 minutes avant l'heure de début de la séance d'essais ou de la course.

7.4. Courses.

- Nombre de courses par épreuve :
 - épreuves de l'Historic Tour et de Spa-Francorchamps : 2 courses de 25 minutes

-épreuve de Croix en Ternois : 2 courses de 15 minutes.

-La distance parcourue au cours d'une course est comprise entre 25 km et 70 km.

Article 8. Réclamations - Appel.

Les réclamations et appels se font auprès du collège des commissaires sportifs.

Article 9. Classements.

9.1. Arrivée.

Au terme de chaque course, les trois premiers du classement général, des catégories GHI, pre-90 et pre-93 définies en 9.3. seront récompensés sur le podium par l'organisateur de l'épreuve qu'ils soient inscrits au Trophée ou non.

9.2. Éligibilité pour le Trophée.

A chaque course, seuls les pilotes inscrits au Trophée suivant les règles du paragraphe 3.2.1. se verront attribuer des points comptant pour le Trophée FF Kent.

9.3. Classements et catégories du Trophée.

Des classements suivants seront établis et leurs vainqueurs seront récompensés par un Trophée :

1. Classement général : toutes les FF Kent construites jusqu'au 31/12/1992.
2. Catégorie pre-82 : FF Kent construites jusqu'au 31/12/1981.
3. Catégorie pré-90 : FF Kent construites du 1/1/1982 au 31/12/1989
4. Catégorie pré-93 : FF Kent construites du 1/1/1990 au 31/12/1992.

9.4. Calculs des points lors des courses.

9.4.1 Principes généraux (classement général et catégories) :

- des points récompensent les pilotes inscrits pour le classement général et les catégories pour chacune des deux ou trois courses des épreuves inscrites au calendrier du Trophée ;
- des barèmes principaux définissent les points récompensant la position à l'arrivée, tous les pilotes de FF Kent ayant pris le départ étant repris dans les dits classements, qu'ils soient inscrits ou non au Trophée ;
- des points additionnels sont attribués suivant des règles spécifiques ;

9.4.2 Barème applicable au classement général du Trophée FF Kent.

-Barème principal basé sur le classement général des épreuves :

position	points
1	40
2	30
3	25
4	21
5	18
6	16

position	points
7	14
8	12
9	10
10	8
11	6
12	5

Position	points
13	4
14	3
15	2
16 et suivants jusqu'au dernier partant	1

-Des points additionnels récompensent le pilote ayant réalisé :

- le meilleur temps des essais qualificatifs : 3 points ;
- le tour le plus rapide en course : 2 points ;
- si le meilleur temps des essais qualificatifs et/ou le tour le plus rapide en course a été réalisé par un concurrent non inscrit au Trophée, les points correspondants ne seront pas attribués.

-Epreuves communes avec le Challenge FF Historic France :

- Lors d'une épreuve où les concurrents du Trophée Formule Ford Kent et ceux du Challenge Formule Ford Historic France sont réunis, les points pour le classement général seront attribués d'après les classements officiels des courses et des essais qualificatifs, tous les concurrents étant pris en compte.

-Cas particulier d'un concurrent engagé à la fois au Trophée Formule Ford Kent et au Challenge

Formule Ford Historic mais sur deux monoplaces de catégories différentes : si la catégorie de la monoplace engagée est celle dans laquelle le concurrent est habituellement engagé dans le Challenge Formule Ford Historic France, les points attribués pour le classement général du Trophée Formule Ford Kent seront fonction de sa position dans le classement restreints aux inscrits au Challenge Formule Ford Historic toutes classes confondues, avec le barème habituel du Trophée FF Kent. Cette attribution de points n'affectera pas les points attribués aux autres concurrents.

-Epreuves comportant 3 courses :

-Seules les deux courses dans lesquelles le concurrent aura obtenu les meilleurs classements seront prises en compte.

9.4.3 Barème applicable aux classements des catégories du Trophée FF Kent.

-Barème principal basé sur le classement des épreuves dans la catégorie considérée :

position	points	position	points
1	15	6	4
2	10	7	3
3	8	8	2
4	6	9	1
5	5	et suivants	

-Des points additionnels récompensent la position au classement général suivant le barème suivant :

position	points	position	points
1	15	7	6
2	12	8	5
3	10	9	4
4	9	10	3
5	8	11	2
6	7	12 à 15	1

-Epreuves communes avec le Challenge FF Historic France :

-Lors d'une épreuve où les concurrents du Trophée Formule Ford Kent et ceux du Challenge Formule Ford Historic France sont réunis, les points pour les classements de catégories seront attribués d'après les classements officiels des courses, tous les concurrents étant pris en compte.

-Cas particulier d'un concurrent engagé à la fois au Trophée Formule Ford Kent et au Challenge Formule Ford Historic mais sur deux monoplaces de catégories différentes : si la catégorie de la monoplace engagée est celle dans laquelle le concurrent est habituellement engagé dans le Challenge Formule Ford Historic France, les points attribués pour le classement dans sa catégorie habituelle du Trophée Formule Ford Kent seront fonction de sa position dans le classement de sa catégorie au Challenge Formule Ford Historic France, avec le barème habituel du Trophée FF Kent et les points additionnels seront fonction de sa position au classement restreint aux concurrents du Trophée FF Historic France toutes classes confondues. Cette attribution de points n'affectera pas les points attribués aux autres concurrents.

9.5. Classements finaux et attribution des Trophées.

9.5.1. Trophée FF Kent.

-Les classements finaux donnant lieu à l'attribution du Trophée au classement général et dans les catégories seront établis par addition de tous les points obtenus lors de chaque course de chaque épreuve du calendrier.

9.5.2. Championnat de France Historique des Circuits FFSA.

Ce Championnat classera ensemble tous les pilotes de tous les Trophées participants aux épreuves du Championnat de France selon un règlement qui lui est propre.

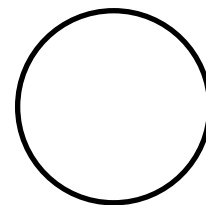
Les pilotes titulaires d'une licence nationale ou internationale en cours de validité délivrée par la FFSA ou par une ASN étrangère (pays assimilés par la FIA) seront automatiquement inscrits au Championnat de France.

Si un pilote désire ne pas participer au classement du Championnat de France Historique des Circuits, il devra formuler son refus officiellement lors de son inscription au Trophée.

Les pilotes marqueront des points pour le classement « Monoplaces / Protos » du Championnat de France. Les points seront attribués à partir du classement scratch de chaque course sans distinction de classe. Voir le Règlement du Championnat de France Historique des Circuits pour les modes d'attribution des points.

Article 10. Prix.

Hormis les coupes et autres trophées aucune récompense en espèces ou en nature ne sera attribuée.



Trophée FF Kent 2025 Déclaration de pneumatiques

Epreuve : Date

Pilote : nom, prénom

Voiture :	<input type="text"/>	GHI	Pre-90	Pre-93
Voiture également engagée dans Challenge FF Historic			oui	non

Set 1 neuf (> 3mm)	Nova	Avon	Hoosier	
n° AVG	<input type="text"/>			
n° AVD	<input type="text"/>			
n° ARG	<input type="text"/>			
n° ARD	<input type="text"/>			

Set 2 usagé (\leq 3 mm)	Nova	Avon	Hoosier	
n° AVG	<input type="text"/>			
n° AVD	<input type="text"/>			
n° ARG	<input type="text"/>			
n° ARD	<input type="text"/>			

Set 2 usagé (\leq 3 mm)	Nova	Avon	Hoosier	
n° AVG	<input type="text"/>			
n° AVD	<input type="text"/>			
n° ARG	<input type="text"/>			
n° ARD	<input type="text"/>			

- Pas de limitation ni de déclaration de numéros pour les pneus Hoosier.
- Définitions : pneu « neuf » : profondeur du dessin > 3mm ; pneu « usagé » : profondeur du dessin \leq 3mm.
- 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.



TROPHEE FORMULE FORD KENT

Règlement technique 2025

Formules Ford Kent 1600

Article 1. Définition des voitures autorisées.

- 1.1. Le Trophée est ouvert aux monoplaces de Formule Ford Kent 1600 construites entre le 1^{er} janvier 1967 et les 31 décembre 1992.
- 1.2. Les monoplaces devront être conformes au modèle d'origine, certaines modifications étant autorisées moyennant les conditions de l'Article 2.3.
- 1.3. Le seul moteur autorisé est le Ford 1600 cm³ "Kent" Crossflow satisfaisant aux exigences de l'Article 4.
- 1.4. Ce règlement s'applique également aux FF Kent 1600 construites à partir du 1^{er} janvier 1992.

Article 2. Modifications et adjonctions autorisées ou obligatoires.

- 2.1. Tout ce qui n'est pas explicitement autorisé dans le présent règlement ou dans les mises à jour diffusées par l'Organisateur du Trophée est interdit.
- 2.2. Les évolutions par rapport au règlement technique original de la Formule Ford 1600 sont explicitées dans les différents paragraphes du présent règlement.
- 2.3. Des modifications par rapport au modèle d'origine peuvent être autorisées pour autant qu'elles n'améliorent que la fiabilité, la sécurité, l'ergonomie ou la facilité d'entretien sans améliorer les performances en ligne droite ou en virage et sans affecter ni le concept général, ni les composants principaux ni le style. Les modifications autorisées figurent dans l'Annexe 1 du présent règlement. Pour être autorisée, une modification non reprise dans l'Annexe 1 doit être soumise à l'organisateur du Trophée à l'aide du formulaire figurant dans l'Annexe 1 qui, le cas échéant, sera amendé en cours de saison. L'Organisateur du Trophée est seul juge en la matière.

Article 3. Poids minimum.

- Les monoplaces devront respecter les poids minima suivants à tout moment de l'épreuve et particulièrement immédiatement après les essais qualificatifs et les courses dans des conditions de parc fermé, c'est-à-dire dans l'état où elles viennent de courir, et sans aucune intervention d'aucune sorte:
 - poids minimum sans pilote ni équipement de pilote à bord : 420 kg ;
 - poids minimum avec pilote et son équipement : 500 kg.
- En cas de doute les Commissaires techniques feront vidanger le ou les réservoirs d'essence et pèseront à nouveau la voiture. L'essence n'est pas considérée comme un 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 par des moyens mécaniques (vis/écrous) 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.

Article 4. Moteur.

4.1 Définition

Le seul moteur autorisé est le moteur Ford 1600 cm³ Kent Crossflow qui répond aussi à la dénomination Ford MKII sport avec un alésage de 81 mm, une course de 77,62 mm et une cylindrée maxi de 1601 cc.

Les blocs autorisés sont les types :

-681F

-691F

-711M

-771M

-AX

-*bloc acier Ref. M-6010-16 K de Ford Racing Performance Parts.*

Le moteur doit être disposé verticalement et être monté longitudinalement dans le châssis.

4.2. Culasse.

-Les cache-culbuteurs non standard sont autorisés à condition qu'ils n'améliorent pas les performances du moteur et ne contiennent pas de passage d'eau.

-Le surfaçage de la culasse est autorisé, côté joint de culasse uniquement.

-Il est autorisé le remplacement des guides et des sièges de soupape endommagés par des guides en fonte et des sièges rapportés en fonte ou en acier, toutes pièces devant être de dimensions standards et en position d'origine.

-Il est autorisé de reprofiler les lumières d'admission et d'échappement par enlèvement de métal. Diamètre maximal des conduits de culasse côtés tubulures :

-admission: 36,12 mm

-échappement: 29,41 mm

-Les soupapes doivent être standard. Elles ne doivent pas être profilées, polies ou modifiées en diamètre.

L'angle de 45° du siège de soupape doit être conservé.

Entraxe des soupapes : 39,12 mm +/- 0,5 mm

Diamètre maximal des soupapes :

-admission = 39,62 mm

-échappement = 34 mm

-Longueur hors tout des soupapes :

-admission = 110,92 mm +/- 0,5 mm

-échappement = 110,61 mm +/- 0,5 mm.

-Il est facultatif de monter des joints de tiges de soupapes.

-Dépassement maximum des soupapes = 1,2 mm dans la chambre de combustion

-Ressort de soupape = libre, un seul ressort par soupape.

-Il est autorisé d'ajouter des cales sous les ressorts.

4.3. Joint de culasse et rapport volumétrique de compression.

-Le rapport de compression maximum sera contrôlé comme suit :

-Volume minimum de la chambre de combustion dans le piston mesuré avec le piston au PMH et sans tenir compte du volume compris entre le bord du piston et le segment : 41 cm³.

-Joint de culasse : le joint standard Ford ref. 781M 6051 AA ou 931M 6051 AA est obligatoire ; son épaisseur comprimée ne peut être inférieure à 0,85 mm .

-Le diamètre des ouvertures correspondant aux cylindres ne peut être inférieure à 82,5 mm.

-Les pistons ne peuvent dépasser la face du bloc-cylindres au PMH.

-Bloc-cylindres : sa surface peut être rectifiée.

4.4. Arbre à came.

-Il doit être d'origine ref. 771M6250 BA ou KENT-CAMS XFGT.BLANKS C2-CWC-D2-EP51

-L'utilisation d'un pion d'entraînement de la poulie d'arbre à came est autorisé.

-Hauteur profil

admission : 33,60 mm

échappement : 33,65 mm.

-Levée maximale au sommet des tiges de culbuteurs:

admission : 5,927 mm

échappement : 5,943 mm.

-Levée maximale sur coupelle de ressort jeu nul :

admission : 9,042 mm

échappement : 9,093 mm.

-Angle entre les axes principaux des cames d'admission et d'échappement : 109 degrés.

-Diamètre minimal de base de cames :

admission : 28,15 mm

échappement : 28,15 mm.

-Poussoirs, culbuteurs, tiges de culbuteurs, rampe : origine.

-L'usure de la surface de contact du culbuteur avec la soupape est autorisé et ne peut excéder une levée de soupape de 9,042 mm à la tête de la coupelle du ressort pour l'admission et de 9,093 mm pour l'échappement.

-Symétrie

	ORIGINE		ou		KENT
Dimension	Admission	Echappement		Admission	Echappement
DM (Maxi)	33.60	33.65		33.60	33.65
Dm (Maxi)	28.15	28.15		28.15	28.15
Levée à 00°	5.87	5.89		5.90	5.85
05°	5.81	5.85		5.86	5.85
10°	5.64	5.67		5.67	5.70
15°	5.38	5.41		5.30	5.44
20°	5.00	5.03		4.87	4.87
30°	4.01	4.04		3.78	3.78
40°	2.69	2.77		2.35	2.71
60°	0.46	0.61		0.36	0.62
90°	0.05	0.21		0.03	0.21

4.5. Chemises.

En réparation il est autorisé le remplacement des cylindres par des chemises en fonte d'un diamètre mini de 80,947 mm et maxi de 81,007 mm.

4.6. Pistons.

-Type : origine ou équivalent.

-Au point mort les pistons ne doivent pas dépasser la surface du bloc (sans le joint).

-Le poids total du piston avec les 3 segments, l'axe du piston et les circlips ne peut être inférieur à 520 g.

-Le poids de l'axe de piston sera compris entre 111 g et 115 g.

-Il est permis d'utiliser la tête (partie du piston visible lorsqu'on enlève la culasse) et les brossages de l'axe du piston pour obtenir le volume de chambre, l'équilibrage et le poids minimal.

-Les segments doivent être d'origine ou du même type, c'est à dire, d'une seule pièce pour le segment d'étanchéité, en matériaux unique et homogène. Le chromage des segments supérieurs est facultatif. Les segments racleurs doivent être soit d'une seule pièce, soit en trois pièces (2 rails et 1 expanseur).

4.7. Bielles.

-Type : origine (références 2737 E 6200B et 2177 E 6200B) ou équivalent.

-Le poids de la bielle avec vis, écrous et coussinet côté piston ne peut être inférieur à 630 g.

-Il est autorisé de les équilibrer en enlevant du métal sur les bossages d'équilibrage au sommet des têtes de bielles et sur les pieds de bielle.

-La gamme des coussinets standards est autorisée.

4.8. Vilebrequin.

-Type : vilebrequin d'origine en fonte ou vilebrequin acier avec mêmes caractéristiques et dimensions.

-Le poids du vilebrequin ne peut être inférieur à 11,2 kg.

-Le seul équilibrage autorisé est par perçage aux endroits prévus par le constructeur.

-Le traitement chimique, le sablage et le grenailage sont admis.

-Il est permis en cas de rectification aux cotes réparation, de refaire le rayon d'évacuation d'huile par usinage.

-La poulie d'entraînement est libre, de même pour la courroie crantée.

-La gamme de coussinets standards est autorisée.

4.9. Volant moteur et embrayage.

-Le volant moteur et le mécanisme de l'embrayage doivent être composés des pièces d'origine Ford ou de substitution, destinées aux moteurs 1600 Cross Flow Kent.

-Il est autorisé d'utiliser un embrayage de remplacement de conception identique (c'est à dire diaphragme unique de type conventionnel, un disque et quatre ressorts anti-couple). Seul le montage de garnitures organiques est autorisé.

-La mise au poids et l'équilibrage ne peuvent pas être exécutés par l'enlèvement de métal sur les surfaces déjà usinées.

-Il est permis de rectifier la face d'appui du volant.

-L'équilibrage par perçage est permis.

-Les pions de centrages sont autorisés.

-Les vis du volant sont libres et (inclus les boulons de montage du volant et du mécanisme).

-Le poids total du volant avec sa couronne mais sans vis de fixation ne peut être inférieur à 8,20 kg.

-Il est permis de souder la couronne du démarreur sur le volant par des points localisés plus le point d'avance.

-Il est permis de faire un repère de P.M.H. sur le volant.

4.10. Bloc moteur.

-Au point mort haut, les pistons sans calamine ne doivent pas dépasser la surface du bloc sans le joint. Cette surface peut être usinée.

-Les carters secs seront autorisés.

-Il est autorisé d'usiner le bloc moteur dans le but d'y installer une pompe à huile.

-Il est autorisé d'agrandir ou de réduire les trous de circulation d'huile.

-Un entraînement mécanique du compte tours peut être utilisé.

-Refroidissement par eau avec ou sans glycol obligatoire.

-Pompe à eau libre.

-Il est autorisé de boucher ou de déplacer le trou du reniflard d'huile et celui de la jauge, mais tous les circuits de mise à l'air libre du moteur doivent aller dans la bêche à huile.

4.11. Alimentation

- La tubulure d'admission doit être strictement d'origine (les bavures doivent être apparentes sans aucun polissage ni micro-billage ni grenailages.)
- Le passage d'eau dans la tubulure d'admission peut être condamné ou obturé. Les joints de collecteur d'admission doivent avoir l'épaisseur des joints d'origine (0,86 mm maxi).
- La face d'appui du carburateur peut être usinée horizontalement de l'avant vers l'arrière.
- Le joint d'étanchéité d'origine situé entre la tubulure et le carburateur doit avoir l'épaisseur de joint approprié au type de moteur.
- Carburateur: seul le type Weber 32/36 DGV ou DGAV à venturi de 26/27 mm est autorisé. Il a pour origine le moteur Ford 1600 GT Kent ou le Ford 2000 SOHC NE.
- Il est permis d'enlever le filtre à air et de monter un cornet d'admission.
- Il est autorisé de changer les gicleurs, de faire ouvrir simultanément les deux papillons, de fixer des conduits anti-déjaugage.
- Les dispositifs de démarrage à froid et enrichisseurs de pleine charge peuvent être supprimés. Il est autorisé d'enlever les plombages sur les carburateurs anti-pollution.
- Pompe à essence sera du type mécanique standard ou électrique. Dans le cas d'une pompe électrique :
 - pression d'essence : comprise entre 0,2 et 0,3 bars
 - débit nominal : 115 l/H
 - obligatoire : contacteur électrique contrôlant l'alimentation facilement accessible par le pilote
 - la pompe mécanique peut être laissée en place ou retirée.
- Filtre à essence autorisé, emplacement libre, à condition qu'il ne se trouve pas dans l'habitacle.
- Radiateur à essence autorisé, en accord avec les règles de sécurité et à l'intérieur du châssis.
- Carburant du commerce obligatoire (sans-plomb 98, sans-plomb 95), sans aucun additif sauf les substituts de plomb protecteurs des sièges de soupapes.

4.12. Système d'allumage.

- L'allumeur est défini comme étant le composant qui distribue le courant haute tension. L'allumeur est libre à condition de conserver sa position et son entraînement d'origine.
- Le point d'allumage ne peut varier que par l'action d'un système mécanique ou à dépression.
- Systèmes électroniques : seuls les modules remplaçant les linguets et le condensateur sont autorisés, les allumeurs électroniques programmables sont interdits.
- Faisceau d'allumage, bougies, bobines: marque et types libres.

4.13. Echappement.

- Les échappements et les tuyauteries d'échappement sont libres à condition qu'ils respectent le présent règlement (voir carrosserie).
- La sortie d'échappement doit se faire vers l'arrière ~~du véhicule.~~ **de la voiture**
- Les joints de collecteur d'échappement doivent avoir l'épaisseur des joints d'origine (+/- 0,5 mm).
- L'échappement doit permettre de répondre à la norme standard des circuits asphaltés FFSA (note technique n°7) soit 100 décibels maxi.

4.14. Circuit d'huile.

- Les radiateurs d'huile ainsi que les filtres sont libres.

4.15. Divers.

- Les poulies de pompe à eau et d'alternateur sont libres.
- L'alternateur est facultatif.
- Il est possible d'utiliser une visserie non standard tels que écrous, boulons, vis, goujons et rondelles à condition qu'ils n'appartiennent pas à des parties mobiles ou à des éléments réglementés du moteur.

4.16. 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.

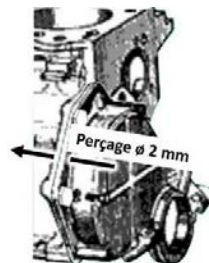


Fig. 1



Fig 2

-Boîte de vitesse / entretoise / bêche 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.

Article 5. Transmission.

5.1. Boîte de vitesse et pont.

-La boîte de vitesse doit comporter un maximum de 4 vitesses avant et une marche arrière pouvant être enclenchée par le conducteur assis normalement sur son siège.

-Tous les différentiels auto-bloquant, à glissement limité ou à transfert de couple, sont interdits. Les pièces de différentiel en aluminium sont interdites.

5.2 Arbres de roue.

-Libres.

Article 6. Châssis, suspensions, direction.

6.1. Châssis.

-Le châssis doit être de construction tubulaire, en acier, sans renfort de panneaux travaillants à l'exception du tableau de bord et de la tôle fixée au fond du châssis. La courbure longitudinale de cette tôle ne peut dépasser 25,4 mm. La définition des panneaux travaillant est la suivante:

- Plaques de métal fixées au châssis par des points de soudure, collage, rivets, boulons, vis, espacés d'au moins 152,40 mm. La carrosserie ne devra pas être utilisée comme panneau travaillant (matériaux composites interdits).

6.2. Suspensions

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

-Amortisseurs libres avec interdiction d'utiliser des corps d'amortisseur en alliage léger.

6.3. Direction.

-Le volant de direction doit être amovible ; la fixation doit être réalisée au moyen d'un système encliquetable à bague de couleur jaune, orange ou rouge et facilement opérable depuis l'extérieur.

Article 7. Roues et pneumatiques.

7.1. Jantes.

-Les jantes doivent être en acier, d'un diamètre de 13 pouces et d'une largeur inférieure ou égale à 5,5 pouces.

-Les goujons de roue seront en une seule pièce.

-Les entretoises sont autorisées à raison d'une par roue et d'une épaisseur ne dépassant pas 25 mm.

7.2. Pneumatiques.

7.2.1. Monoplaces construites avant le 31/12/1992 et monoplaces construites avant le 31/12/94 conformes à un type construit avant le 31/12/1992 :

-Les pneumatiques sont obligatoirement de la marque, types et dimensions suivants :

Marque : NOVA ou AVON

Dimensions 5.0/22.0-13 et 6.5/23.0-13

Type : ACB9 Type A 46 spec. 17680 (AV) et 17681 (AR)

-Les pneumatiques suivants sont acceptés dans les conditions prévues dans l'article 4.4 du Règlement Sportif :

Marque : Hoosier

Dimensions : 135/545-13 VFF (AV) et 165/580-13 VFF (AR)

Types : 44165VFF (AV) et 44170VFF (AR)

7.2.2. Monoplaces construites entre le 01/01/1993 et le 31/12/1994 2007.

-Les pneumatiques sont obligatoirement de la marque, types et dimensions suivants:

Marque : NOVA ou AVON

Dimensions : 6.0/21.0-13 (AV) et 7.0/22.0-13 (AR)

Type: ACB10 Type A29 spec. 8317 et 8319

Ou

Marque : NOVA ou AVON

Dimensions 5.0/22.0-13 et 6.5/23.0-13

Type : ACB9 Type A 46 spec. 17680 (AV) et 17681 (AR)

7.2.3. Pour tous les pneumatiques spécifiés en 7.2.1 et 7.2.2, la profondeur du dessin sur l'ensemble de la bande de roulement ne devra pas être inférieure à 1mm au départ des essais qualificatifs et des courses, l'usure mécanique et le retailage par quelque moyen que ce soit sont interdits ainsi que l'application de tout produit destiné à transformer la gomme.

Article 8. Système de freinage.

-Le système de freinage doit être conforme au modèle d'origine en particulier en ce qui concerne les étriers.

-Il 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.

-Détails des sous-ensembles :

Maîtres cylindres : libres.

Etriers : libres mais construction en alliage léger interdite.

Disques : libres, matériaux acier ou fonte uniquement.

Les cloches en aluminium avec fixation des disques « fixe » ou « flottante » sont autorisées.

Flexibles de frein : libres.

Plaquettes : libres.

Article 9. Carrosserie, extérieur.

9.1. Matériaux.

Pour les différents éléments de carrosserie les matériaux autorisés sont :

- la résine de polyester renforcée à la fibre de verre et résine polyester ;
- la tôle d'aluminium ou d'acier.

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

9.2. Dimensions.

- Porte à faux maximum, mesuré depuis l'axe des roues arrières = 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.
- Hauteur minimale de l'arceau avant, mesurée dans l'axe de l'épine dorsale du pilote = 92 cm
- Dégagement minimum pour le casque = 5 cm
- 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 arrières = 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. La hauteur maximum exclut l'arceau de sécurité pour lequel il n'y a pas de hauteur maximum. Les pontons anti-encastrement rajoutés au modèle d'origine sont interdits.

9.3. Dispositifs aérodynamiques.

- Tout dispositif prévu pour accroître l'appui aérodynamique au sol ~~du véhicule~~ ^{de la voiture} est interdit.
- De même aucun élément de suspension ne pourra présenter la forme d'un aileron ou incorporer un spoiler procurant une force aérodynamique verticale.

Article 10. Habitacle.

-Définition : l'habitacle est la zone occupée par le pilote comprise entre les parois situées immédiatement devant le pédalier et immédiatement derrière le siège.

- Canalisations d'huile ou d'eau traversant l'habitacle :
 - les canalisations doivent être munie d'un isolant thermique afin d'éviter tout risque de brûlure ;
 - les raccords doivent impérativement être placés à l'extérieur de l'habitacle.

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.

11.4. Transpondeur.

-Les monoplaces devront être équipées d'un transpondeur homologué pour l'épreuve considérée. Il sera fixé à l'extérieur, sur le flanc droit, dans l'axe des roues avant.

11.5. Tableau de bord, acquisition et transmission de données.

11.5.1. Les instruments de bord tels que le compte-tours, manomètre de pression d'huile et température d'eau peuvent être à lecture analogique ou numérique.

11.5.2. Acquisition et transmission de données.

-Interdits :

- transmission de données sans connexion physique (téléométrie) ;
- capteurs de mesure et enregistrement des actions du pilote ou de données relatives au châssis (suspensions, direction, freinage, accélérations) tels que accéléromètres, capteurs de pression, capteurs d'angles etc ;
- communication vocale (radio ou téléphone) entre le pilote et son équipe.

-Seuls systèmes autorisés :

- les systèmes de chronométrage, mesure de vitesse et de relevé de trajectoires consultables par le seul pilote à bord, basés sur un positionnement GPS ou une balise fixe ;
- mesure et enregistrement du régime moteur, de sa température d'eau et de sa pression d'huile ;
- transmission de données de la monoplace vers un ordinateur par connexion physique ou par transfert de carte-mémoire.

-Le cas échéant, les capteurs et transpondeurs relatifs à des systèmes interdits seront physiquement déconnectés du boîtier électronique d'acquisition et l'alimentation de ce dernier sera coupée.

Article 12. Système électrique.

-La batterie embarquée doit pouvoir assurer le démarrage du moteur. Une batterie additionnelle pourra être utilisée lors de la mise en route sur la pré-grille de départ.

-Le type et l'emplacement de la batterie embarquée est libre aux conditions suivantes :

- l'utilisation de batteries au lithium est interdite.
- seules les batteries « sèches » peuvent être installées dans l'habitacle ;
- si la batterie contient un liquide, elle doit être enfermée dans un coffre étanche ;

-La batterie doit être fixée au châssis par un système rigide en métal (boulons, vis, écrous-freins...) ; les fixations souples telles que sangles, sandows etc. ne sont pas autorisées.

Article 13 . Système d'éclairage.

-Voir article 15.8 concernant le feu de pluie arrière.

Article 14. Circuit de carburant.

14.1. Réservoir d'essence.

-Contenance maximale du réservoir d'essence : 41 litres, sauf si le réservoir répond spécifications FIA- FT3.

-Les courses ayant une durée de moins de 70 km, deux types de réservoirs sont autorisés:

1. Réservoir en tôle d'aluminium soudée de construction artisanale, situé à l'intérieur du châssis.
2. Réservoir suivant norme FIA-FT3 figurant dans la liste FIA n°01. La durée de validité est de 5 ans reconductible une fois pour une durée de 2 ans après vérification par le fabricant. Le marquage réglementaire (type, norme, n° de série, date de validité) doit pouvoir être aisément contrôlé.

-Les réservoirs en métal revêtu de résine polyester renforcé à la fibre de verre ou entièrement en résine renforcée sont interdits.

-Dans le cas d'~~un véhicule~~ ^{une voiture} dont le réservoir d'essence est placé directement derrière le conducteur, une cloison pare-feu (panneau de séparation non inflammable fixé au châssis avec des points de fixations situés à minimum 15,25 cm les uns des autres à la périphérie du panneau) doit être placée entre le moteur et le réservoir de carburant. De plus, un deuxième panneau doit être fixé entre le réservoir et le pilote afin d'éviter qu'une éventuelle fuite de carburant atteigne le pilote assis dans la voiture.

14.2. Orifices.

-Les orifices de remplissage et les bouchons ne doivent pas faire saillie hors de la carrosserie et ils doivent être situés à l'écart d'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
- 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.

14.3 Canalisations.

-Les canalisations d'huile et d'essence seront métalliques ou en tuyau souple armé résistant à la pression et à la température.

-Il est interdit de faire passer une canalisation d'essence ou d'huile dans l'habitacle.

Article 15. Sécurité.

Pour tous les articles ci-après, se référer en priorité aux documents suivants (liens actifs) :

[>listes FIA](#)

[>FFSA – 01 Equipements sécurité VH circuits 2023](#)

15.1. Pilote.

15.1.1. RFT (Retenue Frontale de la Tête).

Obligatoire pour monoplaces construites après le 31/12/1981.

Norme FIA 8858-2010 / liste FIA n°29

15.1.2. Casque.

Norme FIA 8860-2010 / liste FIA n°33

ou norme FIA 8858-2010 / liste FIA n°41

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. Harnais de sécurité.

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.

15.3. 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 5cm le casque du pilote assis normalement dans la voiture. Le montage d'un arceau au niveau du tableau de bord est particulièrement recommandé.

15.4. Rétroviseurs.

Obligatoire : 2 rétroviseurs extérieurs d'une surface de 90 cm² minimum chacun.

15.5. Extincteur.

-Liste FIA n°16.

-Révision obligatoire au minimum tous les 2 ans après date de fabrication.

-L'installation du système (fixation de l'extincteur, nombre de buses etc.) doit respecter les instructions de la fiche d'homologation.

-L'activation de l'extincteur doit pouvoir se faire par le pilote installé à bord et par une personne extérieure via une tirette clairement identifiée par un adhésif de forme circulaire à fond blanc bordé de rouge et portant la lettre rouge « E » en son centre.

-La fixation au plancher par un assemblage vis-écrou-rondelle est obligatoire. Les fixations par rivets sont interdites.

15.6. Cloison pare-feu.

Une cloison pare-feu métallique est obligatoire entre l'habitacle et le compartiment moteur.

15.7. Coupe-circuit.

-Le montage d'un coupe-circuit électrique est obligatoire.

-Lorsqu'il est actionné, le coupe-circuit doit isoler tous les circuits électriques et en particulier le système d'allumage du moteur et une éventuelle pompe à essence électrique, à l'exception du circuit qui actionnerait éventuellement l'extincteur.

-La commande extérieure du coupe-circuit devra se situer au pied de la partie supérieure de l'arceau de sécurité. Son emplacement devra être signalée de façon évidente sur la carrosserie par un éclair rouge dans un triangle équilatéral bleu à bordure blanche dont chaque côté mesurera au minimum 10cm. Les positions "ON" et "OFF" y seront clairement inscrites.

-Lorsque la coupure est actionnée, il ne devra pas y avoir de source d'énergie capable de maintenir le moteur en marche.

15.8. Feu de signalisation.

-Liste FIA n°19.

-Le feu arrière sera rouge et dirigé vers l'arrière. Il doit être activable par le pilote équipé et sanglé à n'importe quel moment de l'épreuve.

-Position : moins de 10 cm de l'axe central de la monoplace, dans la position la plus élevée et la plus reculée 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.

15.9. Appuie-tête.

-La présence d'un appuie-tête est obligatoire.

-Dimensions 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 et que la tête du conducteur casquée soit retenue et ne puisse reculer lorsqu'une force la projetant vers l'arrière s'exerce.

15.10. Réservoir d'essence

Voir article 14.1.

Prescriptions supplémentaires:

la voiture

-Les mises à l'air doivent être munies d'un clapet anti-retour pour le cas où ~~le véhicule~~ se renverse.

-L'orifice de remplissage doit être conçu et situé de telle façon qu'il ne soit pas endommagé ni s'ouvrir en cas d'accident. Un verrouillage du bouchon de réservoir est recommandé. La canalisation de l'orifice de remplissage ne doit pas dépasser de la carrosserie.

15.11. Roues et pneumatiques.

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

15.12. 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 utiliser 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.



Trophée Formule Ford Kent

Annexe 1 au Règlement Technique. Modifications autorisées au modèle d'origine

Sommaire

Section 1. Rappel des principes

Section 2. Modifications autorisées au 18/12/2024

- 2.1. Châssis
- 2.2. Carrosserie
- 2.3. Echappements
- 2.4. Refroidissement
- 2.5. Démarreur

Section 1. Principes

Responsabilités

Le Bureau du Club FF Kent rédige librement les règlements techniques et sportifs ainsi que les modifications éventuelles en cours de saison en se conformant aux directives générales de la FFSA, en particulier celles portant sur les épreuves VHC.

De même, quand un article particulier spécifique au Trophée FF Kent nécessite une interprétation, le Bureau du Club est seul compétent.

Exigence de « conformité au modèle d'origine »

Cette exigence est mentionnée uniquement dans l'article 1 du Règlement Technique du Trophée FF Kent :

Article 1. Définition des ^{voitures}véhicules autorisés.

Les monoplaces de Formule Ford Kent sont des automobiles à 4 roues conçues pour les courses de vitesse en circuit fermé. Elles devront être conformes au modèle d'origine.

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

Ce règlement s'applique également aux FF Kent 1600 construites après 1992 lorsqu'elles sont admises au départ des épreuves du Trophée FF Kent.

L'exigence de conformité au Règlement Technique est **générique** pour toutes les monoplaces alors que l'exigence de « conformité au modèle d'origine » est **spécifique** à chaque modèle précis de monoplace de FF1600. Cette « conformité au modèle d'origine » ne peut donc être établie qu'au cas par cas.

Il faut en outre noter que :

- le Passeport Technique Historique (PTH) n'est pas requis pour le Trophée ;
- beaucoup de modèles de FF1600 ont été produits en grand nombre et ont toujours fait l'objet de modifications de toutes sortes pendant et après l'existence officielle de la Formule Ford (1967-1992), ce qui rend la définition même de "modèle d'origine" plus qu'incertaine.

Modifications apportées au "modèle d'origine"

Depuis la création du Trophée, de nombreuses modifications par rapport à un "modèle d'origine" supposé ont été entérinées pourvu qu'elles améliorent la fiabilité, l'ergonomie, la facilité d'entretien ou la sécurité de la monoplace ou qu'elles pallient le manque de pièces de rechange.

En revanche, sont refusées les modifications améliorant les performances (vitesse maxi ou en virage) ou portant sur l'architecture, les dimensions, le style et les composants principaux.

Il en est de même dans la plupart des séries de FF1600 dans le monde.

Exemples de modifications acceptées :

-radiateur(s) d'eau : volume, matière, fixations

-collecteur d'échappement : conception, matière, parcours

-porte-moyeux : construction en mécano-soudure au lieu de la fonderie d'aluminium

-circuit d'eau : parcours, connecteurs etc.

-radiateur d'huile : rajout ou suppression

-circulation de l'air de refroidissement : optimisation, augmentation limitée des prises et sortie d'air

-détails du châssis : amélioration de l'arceau, augmentation limitée du volume de l'habitacle, adaptation des points d'ancrage du harnais pour Hans etc.

-démarreur : position et type





-carrosserie : non montage d'éléments non critiques (capot moteur, queue, prise d'air etc.)





-etc.

Jusqu'à la saison 2023 les approbations ou les refus de modification ont été signifiés verbalement directement aux teams ou pilotes à la satisfaction de tous.



Section 2. Modifications autorisées au 01/01/2025

2.1. Châssis





Marque/type	Description	Objectif	Photo
Van Diemen RF89 1989	Déplacement de l'ancrage supérieur de l'un des tubes du cockpit.	Ergonomie. Plus d'espace aux épaules.	<p>Origine</p>  <p>Modif</p> 
Van Diemen RF89 1989	Méplats sur les tubes du cockpit à hauteur des mains du pilote.	Ergonomie. Meilleure préhension du volant et du levier de vitesses.	<p>Modif</p>  





<p>Van Diemen RF90 1990</p>	<p>Origine : arceau en pointe. Modif : arceau courbe soudé.</p>	<p>Sécurité.</p>	<p>Origine</p>  <p>Modif</p> 
<p>Crosslé 32F 1977-78</p>	<p>Origine : traverse supérieure derrière moteur soudée. Modif : traverse boulonnée.</p>	<p>Entretien. Possibilité de sortir l'ensemble moteur-boîte d'une pièce. Possibilité de sortir la boîte sans sortir le moteur.</p>	<p>Origine</p>  <p>Modif</p> 

<p>Crosslé 32F 1977-78</p>	<p>Origine : traverse inférieure derrière moteur soudée. Modif : traverse boulonnée.</p>	<p>Entretien. Possibilité de sortir l'ensemble moteur-boîte d'une pièce. Possibilité de sortir la boîte sans sortir le moteur.</p>	<p>Origine</p>  <p>Modif</p> 
<p>Van Diemen RF85 1985</p>	<p>Elargissement du châssis à hauteur des épaules.</p>	<p>Ergonomie. Plus de place pour les épaules.</p>	<p>Origine</p>  <p>Modif</p> 





<p>Ray 92F 1992</p>	<p>Nouveau porte moyeux AV en mécanosoudure au lieu de la fonderie aluminium avec roulements coniques.</p>	<p>Fiabilité Plus de pièces d'origine</p>	<p>Origine</p>  <p>Modif</p> 
-------------------------	--	---	---

2.2 Carrosserie



Marque/type	Description	Objectif	Photo
Reynard 85F 1985	Origine : pièce de carrosserie séparée située derrière le capot moteur. Modif : non montage.	Fiabilité. Diminution de la température sous capot-moteur.	<p>Origine</p>  <p>Modif</p> 
Rondeau M585 1985	Origine : pièce de carrosserie séparée située derrière le capot moteur. Modif : non montage.	Fiabilité. Diminution de la température sous capot-moteur.	<p>Origine</p>  <p>Modif</p> 

<p>Lola T540 1978</p>	<p>Modif : élargissement de la prise d'air avant.</p>	<p>Fiabilité. Amélioration du refroidissement.</p>	<p>Origine</p>  <p>Modif</p> 
<p>Crosslé 32F 1977</p>	<p>Modif : montage d'une écope d'air sur le capot moteur.</p>	<p>Fiabilité. Diminution de la température sous capot-moteur.</p>	<p>Origine</p>  <p>Modif</p> 



2.3. Echappement

Marque/type	Description	Objectif	Photo
<p>Reynard 88F 1988 Reynard 89F 1989</p>	<p>Origine : échappement sous capot moteur. Modif : collecteur orienté vers le bas, échappement au niveau du plancher.</p>	<p>Fiabilité. Diminution de la température sous capot-moteur.</p>	<p data-bbox="1066 246 1155 280">Origine</p>  <p data-bbox="1074 636 1150 669">Modif</p> 
<p>Van Diemen RF90 1990</p>	<p>Origine : échappement sous capot moteur. Modif : échappement extérieur.</p>	<p>Fiabilité. Diminution de la température sous capot-moteur.</p>	<p data-bbox="1066 1059 1155 1093">Origine</p>  <p data-bbox="1074 1449 1150 1482">Modif</p> 

2.4. Refroidissement

Marque/type	Description	Objectif	Photo
Reynard 88F 1988	Origine : conduites d'eau intérieures au châssis. Modif : conduites extérieures.	Fiabilité. Amélioration du refroidissement par diminution des pertes de charge. Entretien. Meilleure accessibilité.	<p data-bbox="1066 250 1155 280">Origine</p>  <p data-bbox="1072 636 1149 665">Modif</p> 

2.5. Démarreur

Marque/type	Description	Objectif	Photo
<p>Reynard 88F 1988 et Reynard 89F 1989</p>	<p>Origine : démarreur monté sur le flanc du bloc moteur avec prolongation tourillonnant dans un palier situé dans la cloche d'embrayage. Modif : montage du démarreur directement sur la cloche modifiée par rechargement et soudure.</p>	<p>Fiabilité. Le fonctionnement n'est plus dépendant de l'alignement de pièces multiples.</p>	<p>Origine</p>  <p>Modif</p> 



Trophee Formule Ford Kent

Demande de modification du modèle d'origine

Date	
Concurrent	
Monoplace	
marque	
type	
année	
Description	
Objectif	
Photos	
Décision	