

# REGLEMENTATION GENERALE

## 2 CV CROSS

L'appellation 2 CV cross a été cédée par la société Citroën au Groupement National des Organisateurs de 2 CV cross (association déclarée) qui est seul habilité à autoriser l'inscription d'une compétition de 2 CV cross.

Le 2 CV cross est une compétition automobile régionale organisée conformément au règlement sportif de la Fédération Française du Sport Automobile.

La participation aux compétitions implique de la part du concurrent et de son entourage une soumission entière et sans réserve à tous les articles du présent document, ainsi qu'aux règles de la courtoisie, de la politesse et de l'esprit sportif.

L'intitulé de la compétition, la date, le lieu, l'ASA organisatrice, le numéro de permis d'organisation et sa date figurent au règlement particulier de la compétition.

### ARTICLE 1. ORGANISATION

#### 1.1. OFFICIELS

La liste des officiels ayant donné par écrit leur accord à l'organisateur figurera dans le règlement particulier de la compétition et sera composée au minimum de :

- Observateur de la FFSA et de la FIA suivant les cas,
- 3 Commissaires Sportifs membres du Collège, dont 1 Président,
- 1 Directeur de Course Circuit Terre
- 1 Directeur de Course adjoint par discipline (dans le cas de jumelage avec une autre discipline),
- 1 adjoint à la Direction de Course pour les départs,
- 1 adjoint à la Direction de Course pour les arrivées,
- 1 juge de faits situé hors de la piste ayant une vue d'ensemble sur le circuit ou un virage sensible
- 2 Commissaires Sportifs chargés des relations avec les concurrents (la licence de chef de poste est autorisée),
- 1 responsable des Commissaires Techniques, Licence A ou B, qui sera le Commissaire délégué par la FFSA,
- Des Commissaires Techniques (voir article 1.3),
- 1 Responsable de la mise en place des moyens de secours et de la remise en état de la piste,
- 1 Médecin chef (selon la réglementation médicale),
- 1 Responsable du service presse,
- 1 Chronométrateur responsable.

#### 1.2. HORAIRES

Une compétition comprend les vérifications administratives et techniques, le déroulement des essais (libres et officiels), des manches qualificatives, des quarts et demi-finales, une ou deux courses consolantes (sauf super finale), une finale et une remise des prix.

L'horaire détaillé figure au règlement particulier de la compétition, suivant le schéma conseillé pour chaque discipline.

#### 1.3. VERIFICATIONS

Le lieu, la date et l'heure seront précisés au règlement particulier. Il est recommandé de faire les vérifications administratives et techniques en même temps et au même endroit, en convoquant individuellement tous les pilotes à leur heure de passage aux vérifications. Tous les pilotes doivent être convoqués dans la même tranche horaire. Il n'est pas possible de se présenter avant l'heure prévue (sauf aux vérifications facultatives). Tout retard aux vérifications sera sanctionné par les amendes prévues à l'article 8, à condition que le pilote se présente dans les horaires prévus au règlement particulier (sauf cas particuliers jugés par le Collège des Commissaires Sportifs).

### 1.3.1. Vérifications administratives

Les concurrents doivent être présents aux vérifications et ils ne peuvent pas se faire représenter. Ils devront présenter leur licence, une pièce d'identité ainsi que le passeport technique.

Au cas où une voiture n'appartiendrait ni au concurrent, ni au conducteur, il sera demandé de fournir une autorisation du propriétaire.

### 1.3.2. Vérifications techniques avant le départ

Les concurrents s'engagent à présenter une voiture conforme à la réglementation. Les vérifications porteront sur la sécurité. Le départ sera interdit à toute voiture non conforme pour des raisons de sécurité et/ou de bruit. Les autres cas seront jugés par le Collège des Commissaires Sportifs.

Les concurrents auront la possibilité de faire établir un passeport technique en dehors des horaires du contrôle technique à condition de prévenir l'organisateur au moment de son engagement.

L'organisateur doit prévoir un nombre de Commissaires Techniques qui tient compte du nombre maximum de voitures admises et de la durée des vérifications, chaque Commissaire Technique vérifiant une voiture toutes les 5 minutes.

### 1.3.3. Vérifications techniques en cours de compétition

Conformément à l'article 15 de l'annexe technique, des contrôles techniques complémentaires portant sur la conformité technique des voitures pourront avoir lieu à tout moment. En plus de ces vérifications occasionnelles, il sera procédé au démontage du vainqueur de la finale et d'au moins un autre participant à cette dernière, tiré au sort, pour vérification.

Le pilote convoqué est tenu de présenter sa voiture immédiatement à chaque notification qui lui sera faite par le Directeur de Course. Les contrôles sont décidés par le Collège des Commissaires Sportifs ou par le Directeur de Course, après approbation du Collège. En cas de non conformité ou de non présentation, le Collège des Commissaires Sportifs appliquera l'une des sanctions prévues par le Code Sportif International.

### 1.3.4. Conseiller technique

Le Conseiller Technique du Groupement assiste aux opérations de contrôle technique et de démontage ; il est le représentant du Groupement 2 CV cross auprès des Commissaires Techniques et leur apporte tous les renseignements susceptibles de les aider dans leur mission de contrôle et d'application du règlement technique.

## ARTICLE 2. ASSURANCES

Les droits d'engagement comprennent la prime d'assurance garantissant la responsabilité civile du concurrent à l'égard des tiers, conformément aux dispositions réglementaires en vigueur.

## ARTICLE 3. CONCURRENTS ET PILOTES

### 3.1. ENGAGEMENTS

La participation aux compétitions se fait par invitation. Les engagements sont normalement clos dix (10) jours avant la compétition. L'organisateur peut appliquer une pénalité financière en cas d'engagement tardif et/ou reçu sans règlement.

Les concurrents doivent être âgés d'au moins 16 ans, être titulaires d'une licence pilote "régionale terre" ou d'un titre de participation. Ils doivent par ailleurs être adhérents au Groupement 2 CV Cross.

Les droits d'engagement des pilotes sont fixés à **65 €** et se décomposent en deux parties : **55 €** restent acquis à l'organisateur de la compétition et 10 € constituent la dotation pour la remise des prix de la Coupe de France. Ces 10 € sont reversés au Groupement dans les conditions prévues à l'alinéa suivant et restent affectés à la remise des prix à l'exception de la cotisation annuelle des pilotes (10 € par adhérent) qui est prélevée par le Groupement sur ces versements.

Pour les "Super finalistes" (voir article 11), les droits d'engagement des pilotes sont portés à 90 €, (non applicable à la Super consolante), 80 € restant acquis à l'organisateur pour compenser la double remise des prix.

Un chèque de caution de 1000 € doit être établi par l'organisateur à l'ordre du Groupement, 15 jours avant la compétition. En cas de manquement à cette règle, le Comité Directeur du Groupement est en droit de refuser la prise en compte de la compétition pour le classement de la Coupe de France, et d'en prévenir les pilotes par avance. L'organisateur devra par ailleurs s'acquitter directement du montant de sa cotisation au Groupement, fixée à 10 €.

Le nombre total de voitures engagées est fixé par le règlement particulier de chaque compétition, sans pouvoir dépasser 150. Les concurrents refusés sont avertis individuellement.

### **3.2. EQUIPAGES**

Au cours d'un même meeting, une voiture ne pourra être conduite que par un seul pilote et un pilote ne pourra conduire qu'une seule voiture.

#### **3.2.1. Licences**

Voir réglementation des licences en cours de validité.

## **ARTICLE 4. VOITURES ET EQUIPEMENTS**

### **4.1. VOITURES ADMISES**

Toutes les courses se disputent en une seule catégorie. Y sont admises les berlines Citroën 2 CV et Dyane, équipées d'un moteur de 602 cm<sup>3</sup> de cylindrée. Les 2 CV 4 x 4 sont interdites.

Les voitures doivent être en bon état et rigoureusement conformes à l'annexe technique du présent règlement. Si ce n'est pas le cas, le départ pourra leur être refusé. A l'exception de certains points définis dans cette annexe technique, les voitures doivent être conformes à la production de série.

Le nom du pilote et son groupe sanguin doivent obligatoirement être inscrits sous l'emplacement du pare-brise, en lettres de 5 cm minimum de hauteur, et d'une couleur faisant contraste avec la peinture de la carrosserie.

La circulation sur la voie publique avec une 2 CV de cross est interdite, sauf pour la circulation des convois de parade spécialement autorisés par la préfecture.

### **4.2. EQUIPEMENTS DES PILOTES**

Les pilotes devront obligatoirement porter :

- Un casque homologué, conforme à la réglementation FFSA.
- Une combinaison et des vêtements ignifugés ou 100% coton. Les vêtements de protection contre la pluie et la boue sont autorisés, mais ils doivent être portés au-dessus des combinaisons.
- Des gants et des chaussures en cuir ou ignifugés, sans perforation.
- Un tour de cou suivant la même réglementation qu'en Karting.

### **4.3. NUMEROS**

Les numéros sont fournis et attribués par le Groupement 2 CV CROSS (découpage interdit). Il est interdit d'attribuer des numéros précédés d'un ou plusieurs zéros.

Chaque voiture doit porter son numéro distinctif sur les portières (en haut et vers l'avant), la malle arrière (en haut et à droite) et la plaque de toit (face à la piste). Ce numéro est attribué par le Groupement en fonction des résultats de la saison précédente, il est le même pour toutes les compétitions de l'année.

## **ARTICLE 5. PUBLICITE**

Les concurrents doivent fixer sur leur voiture, aux endroits qui leur sont indiqués, les autocollants qui leur sont fournis par les organisateurs. Les concurrents ont le droit d'apposer sur leur voiture, combinaison, etc. toute autre publicité, graphisme ou inscription à leur convenance, à condition :

- de respecter le plan de publicité prévu par le Groupement,
- de respecter la publicité prévue par l'organisateur de la compétition,
- que cette publicité ne concurrence pas les marques des sponsors du Groupement ou de l'organisateur,
- que les inscriptions et graphismes restent dans les limites de la bienséance, à l'appréciation des organisateurs.

Par ailleurs, tout commerce dans l'enceinte du circuit et des parcs concurrents et spectateurs doit être autorisé par les organisateurs.

## ARTICLE 6. SITES ET INFRASTRUCTURES

### 6.1. PARCOURS

Les prescriptions des Règles Techniques et de Sécurité des circuits tout-terrain, en application des articles R331-18 à R331-45 du code du sport, devront être respectées.

Les compétitions se déroulent sur des circuits approuvés par la FFSA.

Le Comité Directeur de la FFSA définit le nombre maximum de compétitions et attribue chaque année les compétitions comptant pour la Coupe de France.

### 6.2. SIGNALISATION – DROITS ET DEVOIRS DES PILOTES

Toute infraction, si minime soit-elle et pour quelque cause que ce soit, au présent règlement, entraînera la disqualification du pilote de la compétition considérée.

- La signalisation sera conforme aux annexes M et H du Code Sportif International. Elle sera faite à l'aide de drapeaux et/ou de feux.
- Le drapeau blanc ne sera utilisé que par les commissaires en cas de demande d'assistance médicale.
- Le drapeau jaune est présenté 2 tours maximum. En cas d'obstruction partielle ou totale de la piste, la course doit être arrêtée, notamment quand une intervention doit être faite pour dégager un pilote. Il est interdit de doubler dans la zone comprise entre la présentation du drapeau jaune et la fin de l'obstacle.
- Le drapeau vert n'est pas utilisé après un drapeau jaune.
- L'arrêt de course est signalé aux concurrents par un drapeau rouge présenté aux postes de commissaires sur l'ordre exclusif du Directeur de Course. Les pilotes doivent alors ralentir et rejoindre la zone de départ au ralenti en respectant les signaux des commissaires.
- Les pilotes doivent obéir aux signaux et aux ordres des commissaires et de la Direction de Course.
- Il est interdit de sortir du balisage de la piste. Tout pilote franchissant les limites doit s'arrêter et il ne peut rentrer sur la piste qu'après y avoir été autorisé par un commissaire.
- Sauf cas de force majeure (panne, accident, etc.), il est interdit aux pilotes de s'arrêter sur la piste de leur propre initiative, y compris entre la ligne d'arrivée et la sortie de la piste et/ou l'entrée du parc fermé.
- Les heurts et obstructions volontaires sont interdits et sévèrement réprimés. Lorsqu'ils sont constatés, la Direction de Course en établit un rapport sur le cahier de suivi du Groupement. Ce rapport précise les faits, la sanction appliquée, le numéro de course et le nom du pilote.
- Les vidéos réalisées pourront être utilisées par le collège ou la direction de course pour délibérer sur les sanctions à apporter.
- Tout pilote sanctionné ou recevant un avertissement pour conduite agressive, antisportive ou dangereuse sera classé dernier de la séance d'essais chronométrés lors de la prochaine compétition de la Coupe de France à laquelle il participera lorsque l'un au moins de ces motifs sera mentionné sur le cahier de suivi des incidents sauf si le collège sportif apporte une mention contraire dans le cahier.
- Si la sanction prononcée est une disqualification de l'épreuve pour conduite agressive, antisportive ou dangereuse : le Collège peut décider de le suspendre pour la prochaine compétition de la Coupe de France.
- Par ailleurs, si un pilote sanctionné par un avertissement pour l'un des motifs ci-dessus, doit prendre le départ d'une nouvelle manche, il partira en fond de grille.
- Il est interdit de procéder à des interventions mécaniques sur la piste et la grille de départ, sauf autorisation du Directeur de Course pour des circonstances particulières.
- Il est interdit de circuler en sens inverse de la course.
- Lorsqu'une voiture est immobilisée plus de dix secondes sur la piste ou sur les bas côtés et/ou talus, le pilote doit évacuer celle-ci sous la protection des commissaires et doit rejoindre immédiatement l'emplacement qui lui sera indiqué par eux.
- Tout pilote ayant reçu une aide des commissaires ou une aide extérieure ne peut continuer la course et doit rentrer immédiatement au parc pilote. En aucun cas, les commissaires ne peuvent intervenir avant l'arrêt de la course.
- Tout pilote abandonnant la compétition doit prévenir le chargé des relations avec les concurrents ou le Directeur de Course et devra attendre l'autorisation de celui-ci avant de quitter le circuit.
- Des marqueurs (pneus, quilles, piquets...) pourront être utilisés pour délimiter la piste. Tout déplacement ou franchissement d'un marqueur pourra être pénalisé.

### 6.3. TABLEAU(X) D’AFFICHAGE

Le tableau d’affichage officiel doit être situé à proximité immédiate du parc des concurrents et/ou de la pré-grille. Il devra être signalé et à l’abri des intempéries. L’emplacement exact sera précisé au règlement particulier. Une permanence du chargé des relations avec les concurrents sera située dans un local (tente, caravane...) placé à côté du panneau d’affichage. Les chargés de relations avec les concurrents seront à la disposition des pilotes pendant toute la durée de la compétition, et ils seront en liaison avec le Directeur de Course (Tél, radio...).

- La liste des engagés et les horaires seront affichés par l’organisateur au moins 30 minutes avant le début des vérifications.
- La liste des autorisés à prendre le départ des essais, l’ordre de passage aux essais et le classement général provisoire seront affichés et signés par le Directeur de Course.
- Le classement des essais officiels, des manches qualificatives et la composition des grilles des finales seront affichés et signés par le responsable du chronométrage.
- Le classement officiel définitif sera affiché et signé par le Collège des Commissaires Sportifs.

### 6.4. REUNIONS DU COLLEGE DES COMMISSAIRES SPORTIFS

La date, l’heure et le lieu de la première réunion du Collège des Commissaires Sportifs seront précisés au règlement particulier. Les autres réunions auront lieu après les essais chronométrés, après les manches qualificatives et après les finales.

### 6.5. MOYENS D’ENTRETIEN DE LA PISTE

Pendant la compétition, la piste doit être maintenue en état de telle façon que les pilotes puissent avoir une bonne vision. L’organisateur prendra toutes les dispositions utiles pour maintenir une visibilité correcte. L’arrosage ne pourra être réalisé que sur ordre du Directeur de Course.

Des engins d’entretien de la piste doivent être prévus : arrosage efficace, bulldozer, lame, etc.

Des moyens de liaison entre le Directeur de Course, les postes de commissaires, le médecin chef et les chargés des relations avec les concurrents sont obligatoires (radios).

### 6.6. SECURITE

#### 6.6.1. Paddocks

##### *Responsable de la sécurité*

---

Il sera nommé par l’organisateur et sera chargé de toutes les questions de sécurité.

##### *Espaces*

---

Il sera attribué un espace minimum de 12,5 m x 8 m (100 m<sup>2</sup>) pour chaque concurrent.

Les espaces doivent être réservés à l’avance par le concurrent (prévoir une question dans la demande d’engagement).

Une zone libre de 1 mètre de largeur sera obligatoirement prévue entre chaque espace.

##### *Couloirs de circulation*

---

Ils seront d’une largeur minimum de 4,5 mètres. La circulation se fera en sens unique et au pas.

Le stationnement sur ces voies de toute voiture est interdit et contrôlé.

##### *Accès au paddock (laissez-passer)*

---

L’accès au paddock est autorisé pour le public mais l’accès aux structures des concurrents doit être interdit.

Tous les concurrents doivent recevoir un plan du paddock avec les emplacements des moyens de sécurité. L’échelle sera de 1/1000<sup>ème</sup> minimum. Seront indiqués les voies et le sens de circulation, les points d’entrée et de sortie de la piste, et les points d’accès et de sortie du public.

Chaque concurrent devra, dans sa structure, disposer d’au moins un extincteur 6 kg type ABC avec la norme NF EN3 à portée opérationnelle. Des contrôles seront effectués par l’organisateur.

L’organisateur mettra en place deux emplacements incendie séparés au plus de 120 mètres. Il ne devra pas y avoir plus de 90 mètres en utilisant les couloirs de circulation pour atteindre un emplacement incendie. Ces emplacements devront être clairement signalés.

Chaque emplacement devra être équipé de 4 extincteurs à mousse de 9 kg, de 4 extincteurs à poudre sèche de 5 kg, et de 4 seaux de sable d’au moins 10 litres.

La pénalité pour défaut d’extincteur est de 200 €. Le concurrent devra se mettre en conformité immédiatement sous peine de disqualification. Le montant de la pénalité est conservé par l’organisateur.

## **Pollution**

Une bâche de sol d'au moins 5 m x 4 m devra être mise en dessous des voitures de course pendant toute la durée de l'épreuve. Son absence est également sanctionnée par une amende de 200 €. Le concurrent devra se mettre en conformité immédiatement sous peine de disqualification. Les concurrents doivent obligatoirement reprendre leurs produits polluants (huile, hydrocarbures, pièces mécaniques diverses...) et leurs déchets et ne pas les laisser sur place.

## **Secours médicaux**

Le (les) emplacement(s) du centre médical doit être indiqué sur le plan. Ce centre doit disposer d'eau chaude et d'eau froide. Il devra y avoir au moins 4 secouristes. Le médecin chef désigné sera joignable directement par le Directeur de Course. Il devra y avoir un service pour les concurrents et pour le public, au moins une tente avec des secouristes et un médecin.

## **Divers**

Les prolongateurs électriques utilisée par les concurrents pour alimenter leurs structures doivent être aux normes NFC 15-100, type de câble H07 RN F3G 2-5 en 16 ampères. Tout branchement électrique constaté à partir de la borne jusqu'à la structure et dans la structure d'un concurrent et considéré comme dangereux sera pénalisé. Décision du CCS.

### **6.6.2. Moyens d'intervention obligatoires**

Un véhicule d'intervention rapide (genre pick up 4x4) avec à son bord :

- Un médecin et son matériel de réanimation,
- Deux personnes spécialisées en incendie et équipées (pompiers ou personnes formées),
- Un pilote en liaison radio avec le directeur de course,
- 10 extincteurs à eau et à poudre,
- 1 extincteur à boule 50 kg de poudre,
- Du matériel divers (pinces, sangles, scie à métaux, crochets etc.),
- Il devra être stationné à proximité de la grille de départ, avec accès direct à la piste. L'équipage, en tenue, se tiendra à bord pendant toute la durée des courses, le moteur du véhicule en marche, et il partira aussitôt qu'il en aura reçu l'ordre du Directeur de Course.

## **ARTICLE 7. DEROULEMENT DES COMPETITIONS**

Chaque compétition de 2 CV cross se dispute sur deux journées. Les horaires et l'organisation des courses sont fixés par le règlement particulier de compétition, étant entendu que les essais libres et chronométrés doivent obligatoirement être prévus dans le programme de la première journée.

Dans l'ordre, les différentes manches d'un 2 CV cross sont les suivantes sauf réglementation particulière de la super finale (voir article 11) :

- essais libres,
- essais chronométrés,
- manches de qualification (10 tours),
- deux quarts de finales (15 tours),
- course(s) féminine et/ou débutants (facultatives) (8 tours),
- deuxième manches de qualification, dites de rattrapage (10 tours),
- deux demi-finales (15 tours)
- une ou deux consolante(s) (8 tours),
- une finale (20 tours).

A l'exception de courses féminine et/ou des débutants, toutes les manches doivent être obligatoirement prévues par l'organisateur, y compris la séance d'essais libres. Une deuxième séance d'essais libres peut être prévue en début de deuxième journée.

Si le pilote le plus rapide des essais chronométrés a effectué son meilleur tour en plus d'une minute, le nombre de tours est diminué de la façon suivante :

- courses féminine, débutants et consolantes : ..... 6 tours
- manches de qualification : ..... 8 tours,
- ¼ de finales et ½ finales : ..... 12 tours,
- Finale : ..... 15 tours

Si le temps des essais du meilleur pilote est supérieur à une minute à cause de conditions particulièrement difficiles (météo, état de la piste, etc.), conditions qui ont disparu après les essais, le Collège des Commissaires Sportifs peut décider de rétablir le nombre de tours initial.

Inversement, et si la situation l'impose, le Collège des Commissaires Sportifs a toujours la possibilité de réduire le nombre de tours prévu au cours d'une compétition.

Les grilles de départ sont constituées d'une alternance de lignes de trois et deux pilotes (première ligne : trois pilotes).

Pour chaque course, le pilote bénéficiant de la pôle position peut choisir sa place sur la première ligne de départ. Le deuxième choisira sa place parmi celles restant disponibles, etc. La même possibilité de choix est laissée aux pilotes des lignes suivantes, le choix ne pouvant être fait que sur la même ligne. La place d'un pilote qui ne se présente pas au départ reste vide sur la grille.

Pendant la procédure de départ, chaque voiture devra être immobilisée par ses propres moyens.

## **7.0. PRINCIPES DE CLASSEMENT DANS CHAQUE MANCHE**

Les pilotes sont classés en fonction du nombre de tours qu'ils ont effectués et de l'ordre dans lequel ils franchissent la ligne d'arrivée y compris les pilotes victimes d'abandon (pilote ne franchissant pas la ligne d'arrivée après le passage du vainqueur). Les pilotes n'ayant pas effectué un tour sont classés s'ils se sont présentés sur la grille de départ.

### **7.1. ESSAIS LIBRES**

Trois tours, le nombre maximum de pilotes admis simultanément sur la piste est fixé par la Direction de Course. Les départs sont donnés aux pilotes dans l'ordre où ils se présentent sur la pré-grille.

Un pilote peut effectuer plusieurs séances d'essais libres à condition de reprendre place derrière ceux qui attendent leur tour sur la pré-grille de départ.

### **7.2. ESSAIS CHRONOMETRES**

Trois tours, dont un tour de reconnaissance pendant lequel il est interdit de doubler et deux tours chronométrés. Seul le temps du meilleur tour est retenu, le temps de l'autre tour servant à départager les éventuels ex æquo.

Six pilotes maximum sur la piste. L'ordre de départ est fixé par tirage au sort à l'issue des contrôles administratifs. Ce tirage au sort peut être effectué par des procédés informatiques utilisant des fonctions aléatoires à la condition que le logiciel utilisé soit agréé par le Comité Directeur du Groupement.

Un pilote qui ne se présente pas à son tour peut être autorisé à effectuer ses essais en fin de séance mais son temps sera augmenté d'une pénalité de 20 secondes. Le pilote qui ne peut pas participer sera classé dernier des essais chronométrés avant les pilotes sanctionnés au titre de l'article 6.2 alinéa 10 et devra effectuer un tour de reconnaissance avant les manches de qualification.

Le classement à l'issue des essais chronométrés se fera donc ainsi :

- Pilotes ayant participé aux essais n'ayant pas eu de sanction lors d'une épreuve précédente
- Pilotes n'ayant pas réalisé leurs essais
- Pilotes ayant été sanctionnés au titre de l'article 6.2 alinéa 10 classés suivant les résultats des essais chronos effectués

Aucun concurrent n'est autorisé à participer à plus d'une séance d'essais chronométrés, qu'il ait ou non terminé celle-ci.

### **7.3. PREMIERES MANCHES DE QUALIFICATION**

Il y a quatre manches de qualification si le nombre de pilotes admis à participer à l'épreuve est inférieur ou égal à soixante, six manches au-delà. La première moitié des manches constitue le groupe A, l'autre moitié le groupe B.

Tous les concurrents participent aux premières manches de qualification. Les grilles de départ sont établies dans l'ordre du classement des essais chronométrés : les quatre (ou six) meilleurs sont en pôle position, les quatre (ou six) suivants en deuxième place, et ainsi de suite, tout en plaçant alternativement un pilote en groupe A et un pilote en groupe B.

A l'arrivée, les douze premiers (cas de quatre manches) ou les huit premiers (cas de six manches) sont qualifiés pour les ¼ de finales.

### **7.4. QUARTS DE FINALES**

Il y a deux ¼ de finales : un en groupe A pour les qualifiés des manches du groupe A, et un en groupe B pour ceux du groupe B, soit vingt-quatre pilotes dans chaque course.

Les grilles de départ sont établies en fonction des classements des manches de qualification, la pôle position est attribuée au pilote ayant gagné la manche la plus rapide de son groupe.

A l'arrivée, les quatre premiers sont directement qualifiés pour les ½ finales. Les autres pilotes devront repasser par les manches de rattrapage.

### **7.5. COURSE FEMININE ET/OU COURSE DES DEBUTANTS**

Si elles ont lieu, ces courses sont sans incidence sur le classement de la compétition ni sur la participation aux autres manches.

Les grilles de départ sont établies en fonction de l'ordre inverse des résultats aux essais chronométrés, le pilote ayant réalisé le meilleur temps partant en dernière position.

#### **7.6. MANCHES DE RATTRAPAGE**

Il y a deux manches de rattrapage si le nombre de pilotes admis à prendre le départ est inférieur ou égal à 40, quatre manches si ce nombre est plus élevé mais inférieur ou égal à soixante-huit, six manches au-delà. Tous les pilotes y participent, à l'exception des quatre premiers des ¼ de finales, déjà qualifiés pour les ½ finales

Les grilles de départ sont établies de façon à ce que les pilotes du groupe A restent en groupe A et pareillement pour ceux du groupe B. Y sont positionnés dans l'ordre, les pilotes suivants :

- les classés (non qualifiés) des ¼ de finales,
- les classés (non qualifiés) des manches de qualification,
- ceux qui n'ont pas pu participer aux manches de qualification, à la condition qu'ils aient effectué leurs essais chronométrés.

A l'arrivée, les dix premiers (cas de quatre manches) ou les sept premiers (cas de six manches) sont qualifiés pour les ½ finales. Les autres pilotes peuvent participer à la course consolante, si elle a lieu. Dans le cas de deux manches de rattrapage, tous les pilotes vont en demi-finale.

#### **7.7. DEMI-FINALES**

Il y a deux ½ finales : une en groupe A, pour les qualifiés des courses du groupe A, et une en groupe B pour ceux du groupe B, soit vingt-quatre ou vingt-cinq pilotes dans chaque course.

Sont positionnés sur la grille de départ, dans l'ordre, les pilotes suivants :

- les quatre premiers des ¼ de finales,
- les pilotes qualifiés à l'issue des manches de rattrapage, en commençant par celui qui a gagné la manche la plus rapide.

A l'arrivée, les douze premiers de chaque ½ finale sont qualifiés pour la finale. Celui des deux treizièmes qui a réalisé le meilleur temps aux essais chronométrés est également qualifié pour la finale.

#### **7.8. CONSOLANTE(S)**

Ces courses sont réservées aux pilotes qui n'ont pas été qualifiés pour une ½ finale. Les groupes A et B y sont confondus si une seule consolante est organisée.

La grille de départ est établie en fonction des résultats des manches de rattrapage, la pôle position étant attribuée au pilote de la manche la plus rapide.

Le nombre de pilotes admis en consolante est au maximum de vingt-cinq, le Collège des Commissaires Sportifs pouvant refuser les pilotes les plus mal classés. Dans tous les cas, il est possible d'organiser deux consolantes, une en groupe A, l'autre en groupe B. Ceci est fortement recommandé lorsque 80 pilotes au moins ont été autorisés à participer à l'épreuve.

Si le nombre de pilotes participant à la consolante est faible, le Collège des Commissaires Sportifs peut autoriser certains ½ finalistes (non qualifiés pour la finale) à prendre le départ de la consolante. Dans ce cas, ils partent en fond de grille, dans l'ordre où ils se présentent.

#### **7.9. FINALE**

Y participent les douze premiers de chaque ½ finale, plus le meilleur des deux treizièmes (départagés par la place aux essais chronométrés), soit vingt-cinq pilotes. La grille de départ est établie à partir des places obtenues et la pôle position attribuée au vainqueur de la ½ finale la plus rapide.

#### **7.10. VARIANTE DE PARCOURS (Tour Alternatif)**

Une piste de 2CV Cross peut posséder une variante du parcours principal (Tour Alternatif), l'ensemble de ces deux parcours devant satisfaire à tout moment aux Critères d'Approbaton des Circuits Tout-Terrain, à la licence de parcours établie par la FFSA et faire l'objet d'une homologation en cours de validité.

Dans ce cas, les organisateurs qui le souhaitent pourront l'utiliser et devront l'indiquer au Règlement Particulier de leur compétition.

##### **7.10.1. Obligation d'emprunt de la variante de parcours**

Lors de toutes les courses la variante de parcours doit être empruntée une fois par le pilote qui choisira librement le tour dans lequel il l'empruntera.

En cas d'arrêt de course, un temps forfaitaire de 3 secondes sera appliqué aux pilotes qui n'auraient pas emprunté la variante de parcours.



## ARTICLE 8. PROCEDURES DE COURSE

### 8.1. DEPARTS ET DEPARTS ANTICIPES

Les départs seront donnés par des feux. Les départs au drapeau sont tolérés en cas de panne des feux.

#### 8.1.1 Départs au drapeau

La procédure de départ commence par la présentation d'un panneau "5 secondes", ensuite le départ est donné en levant le drapeau national.

Il est recommandé de laisser le délai de 5 secondes environ avant de lever le drapeau afin de laisser aux pilotes le temps de se préparer au départ.

La présentation des panneaux doit se faire en bordure de piste.

#### 8.1.2 Départs aux feux

##### *Matériel*

Il y aura un feu vert et à proximité de celui-ci, un feu orange clignotant. Ces feux doivent avoir au moins deux ampoules doublées. Ils devront être visibles de l'ensemble des pilotes, même en cas de soleil éclairant ces feux (des visières efficaces doivent être prévues). Il peut y avoir plusieurs blocs de feux à des endroits différents.

##### *Procédure*

Une fois les voitures placées sur la grille de départ, un officiel mini d'un drapeau vert levé traverse devant la 1<sup>ère</sup> rangée de voiture afin de s'assurer que les pilotes sont prêts. Ceci marque le début de la procédure de départ. Les cellules sont activées.

Il est ensuite présenté un panneau « 5 secondes » qui reste levé. Le départ est alors donné dans un délai aléatoire de 0 à 5 secondes lors de l'allumage du feu vert qui reste allumé.

Le panneau « 5 secondes » pourra être remplacé par un feu bleu qui restera allumé.

##### *Départs Anticipés*

Le départ ne peut être donné que si les voitures sont tous rigoureusement immobiles.

Une caméra filmant les départs et le premier virage est recommandée.

Des pénalités seront appliquées conformément l'article 9.2 du présent règlement.

### 8.2. ARRET DE COURSE

S'il s'avère nécessaire d'interrompre la course d'urgence, pour des raisons de sécurité ou à cause d'un faux départ, ceci devrait être fait par le déploiement du drapeau rouge sur la ligne de départ/arrivée et à tous les postes de commissaires de piste. Cela indiquera que les pilotes doivent immédiatement arrêter de courir et se diriger lentement au lieu indiqué par les commissaires de piste.

Ce drapeau rouge ne pourra être présenté :

- Qu'en cas d'accident lorsque l'intégrité du pilote est en cause
- Qu'en cas d'obstruction de la piste
- Qu'en cas d'erreur sur la procédure de départ par les officiels

Tout autre incident sera considéré comme un cas de force majeure. Si un pilote est jugé responsable d'un arrêt de course ou s'il a pris l'initiative de s'arrêter de lui-même avant le signal du drapeau rouge, il ne pourra pas reprendre le départ de la manche considérée.

En finale, les drapeaux noirs à rond orange et les drapeaux noirs ne seront utilisés qu'en cas de danger imminent

Dans le cas contraire, seul le drapeau à triangle noir et blanc sera présenté et le concurrent concerné sera mis sous investigation.

Si la course est arrêtée avant le nombre de tours prévu (drapeau rouge), deux cas peuvent se présenter :

- moins de 75% de la course a été effectuée : la course est recourue intégralement avec la même grille de départ. Pour les pilotes ayant emprunté le tour alternatif, celui-ci ne sera pas comptabilisé (ils devront le reprendre après le 2<sup>ème</sup> départ)
- les ¾ au moins du nombre de tours prévu ont été accomplis : la course est déclarée terminée, son classement est celui du dernier relevé des passages sur la ligne d'arrivée, mais le temps n'est pas pris en compte. Pour les pilotes n'ayant pas emprunté le tour alternatif, une pénalité de 3 secondes sera appliquée (article 7.10.1).

Dans tous les cas le principe de l'article 7.0 reste applicable, les pilotes sont classés en fonction du

nombre de tours effectués et de leur ordre de passage sous le drapeau à damier.

### **8.3. CHRONOMETRAGE**

Dans les épreuves de 2 CV CROSS, chaque voiture devra être équipée d'un transpondeur CHRONELEC PROTOME L S. Pour des raisons d'efficacité, il doit être fixé dans le compartiment moteur, en bas du tablier coté passager.

### **8.4. PARC FERME**

A l'arrivée des finales, toutes les voitures sont, dès le baisser du drapeau, placées sous le régime du parc fermé. Le Directeur de Course et/ou le Collège des Commissaires Sportifs pourront placer en parc fermé les voitures de leur choix.

Les voitures restent en régime de parc fermé, sous chacune des structures des pilotes, au moins jusqu'à l'affichage du classement officiel.

Tout pilote ne respectant pas cette règle sera disqualifié du classement, les autres pilotes classés derrière lui remontant d'une place.

## ARTICLE 9. PENALITES

### 9.1. TABLEAU DES PENALITES

Art	DESIGNATION	INFRACTION	PENALITES	
			DIRECTEUR DE COURSE	COMMISSAIRES SPORTIFS
1.3.1	Vérifications administratives	Retard <ul style="list-style-type: none"><li>• jusqu'à 30'</li><li>• de 30' à 1 h 00</li><li>• supérieur à 1h 00</li></ul>	15 euros 30 euros 50 euros	Décision du CS
1 3 2	Vérifications techniques avant le départ	Non conforme	Mise en conformité ou refus de départ	
1 3 3	Vérification techniques pendant l'épreuve	Non conforme		Décision du CCS pouvant aller jusqu'à la disqualification

Non-conformités techniques			
		Non-conformité cotes des pièces moteur < 0.1mm :	Après remise en conformité départ fond de grille de la manche suivante Classé dernier de la finale si contrôle final
		Non conformité cotes des pièces moteur à partir de 0,1mm	Disqualification de l'épreuve et classé dernier des chronos de la compétition suivante
		Non conformité poids des pièces moteur < 5%	Après remise en conformité départ fond de grille de la manche suivante Classé dernier si contrôle final

		Non conformité poids	Disqualification de
--	--	----------------------	---------------------

		des pièces moteur à partir de 5%		l'épreuve et classé dernier des chronos de la compétition suivante
		Non conformité du châssis, suspension ou poids < 1%		Après remise en conformité départ fond de grille de la manche suivante Classé dernier si contrôle final
		Non conformité du châssis, suspension ou poids à partir de 1 %		Disqualification de l'épreuve et classé dernier des chronos de la compétition suivante
		Non conformité de la Boite de vitesse		Disqualification de l'épreuve et classé dernier des chronos de la compétition suivante

		Toute modification de		Disqualification de
--	--	-----------------------	--	---------------------

		l'origine ou apport de pièces non autorisées		l'épreuve et classé dernier des chronos de la compétition suivante
<b>1.3</b>	Bruit ou poids pendant l'épreuve	Non conforme		Décision du CCS Annulations des résultats précédant les contrôles et/ou sanction pouvant aller jusqu'à la disqualification
<b>3.1</b>	Engagement	Non conforme	Refus de départ	
<b>3.1</b>	Droit d'engagement	Non payé	Refus de départ	
<b>3.1</b>	Engagement	Hors délai	Refus de départ	
<b>3.1</b>	Falsification et/ou fausse information sur le bulletin d'engagement		Refus de départ	Décision du CCS pour demande de sanction à la FFSA
<b>3.2.1</b>	Licence	Non conforme	Refus de départ	

<b>4.2</b>	Equipement pilote non	Avant le départ	Mise en conformité, sinon	
------------	-----------------------	-----------------	---------------------------	--

	conforme		refus de départ	
		Pendant l'épreuve		<b>Disqualification</b>
<b>5</b>	Publicité non conforme	Avant le départ	Mise en conformité, sinon refus de départ	
<b>6.2</b>	Devoirs des pilotes	Dépassement sous drapeau jaune	Déclassement à la dernière place de la série pour une 1ère infraction	Décision du CS pour les infractions suivantes
		Poussette (volontaires ou non et/ ou attaques directes)	Sans gain de place ou place rendue: avertissement, Avec gain de place : classement à la dernière place de la série	Rapport DC au CS pour d'éventuelles sanctions complémentaires
		Comportement antisportif	Drapeau d'avertissement ou drapeau noir	Demande de sanction au CS pouvant aller jusqu'à la disqualification de l'épreuve.

	Autres cas		Décision du CS
--	------------	--	----------------

		Non-respect des limites et/ou du balisage (marqueurs de la piste)	Pénalité de 5 secondes	En cas de récidive, décision du CS
<b>6.6.1</b>	Sécurité	Stationnement dans les couloirs et/ou vitesse excessive dans le parc concurrents		Décision du CS
<b>6.6.1</b>	Pollution	Défaut de bâche	200 Euros	
<b>6.6.1</b>	Incendie	Défaut d'extincteurs(2)	200 Euros	
<b>6.6.1</b>	Divers	Branchement électrique dangereux		Décision du CS
<b>6.6.1</b>	Déchets	Propreté emplacement	200 Euros	
<b>7</b>	Absence ou retard au briefing	Absence ou retard	110 Euros	
<b>7.10</b>	Variante de parcours	Aucun passage en manche, ½ finale et Finale	Recul de 5 places	

		Plus d'un passage		Décision du CS
--	--	-------------------	--	----------------



		Aucun passage en finale	Classé dernier	
<b>8</b>	Grille de départ	Marche arrière	Pénalité de 3 secondes	
<b>8.4</b>	Parc Fermé	Infraction aux règles		Disqualification du classement
<b>8.1</b>	Départ anticipé	1er départ anticipé	Recul de 3 places	
		2ème départ anticipé du même pilote	Déclassement à la dernière place de la manche ou de la finale concernée	
		3ème départ anticipé du même pilote		Disqualification de l'épreuve par le CS sur proposition du DC

**Rappel** : dans toute décision, le Collège des Commissaires Sportifs doit dire ce que deviennent les classements, les prix, si en cas de disqualification, le résultat compte pour un résultat nul dans la Coupe considérée et si une sanction est demandée ou non par la FFSA.

## 9.2. DEPARTS ANTICIPES

Le pilote qui déclenche le premier sa cellule de départ et/ou franchit sa ligne de départ avant le signal, est considéré comme celui ayant fait le départ anticipé.

Les pénalités sont les suivantes :

- 1<sup>er</sup> départ anticipé dans une manche ou une finale : recul de 3 places.
- 2<sup>ème</sup> départ anticipé du même pilote dans l'épreuve : déclassement à la dernière place de la manche ou de la finale concernée.
- 3<sup>ème</sup> départ anticipé du même pilote dans le meeting : disqualification de l'épreuve prononcée par le Collège des Commissaires Sportifs, sur proposition du Directeur de Course.

## ARTICLE 10. CLASSEMENTS

Le classement officiel du 2 CV cross est celui de la finale.

## ARTICLE 11. SUPER FINALE

Après accord du Comité Directeur du 2CV cross, la dernière compétition de chaque saison sera organisée selon le principe de la "Super finale". Cette Super finale sera le cadre de deux 2CV cross qui auront lieu simultanément et sur le même site :

- Une compétition proprement appelée "Super finale", dont l'accès sera réservé aux pilotes déjà classés pour la coupe de France en cours, par ailleurs titulaires d'une licence à l'année (titres de participation refusés),
- Une épreuve dite "Super consolante", ouverte aux pilotes n'ayant pas pu se qualifier pour une finale au cours de la saison.
- Les pilotes ayant été antérieurement classés dans les cinq premiers d'une coupe ou d'un championnat de France ne peuvent être admis en Super consolante que s'ils ont participé à au moins une compétition dans la saison, sans avoir eu accès à la finale.
- Aucune autre compétition automobile ne peut être jumelée avec l'organisation d'une Super finale.

Pour chacune de ces deux compétitions, certains éléments du déroulement des courses prévu à l'article 7 sont modifiés de la façon suivante :

- Il n'y a pas de course consolante,
- Les nombres de tours prévus pour la Super consolante sont réduits à 8 (qualifications), 10 (quarts de finale), 12 (demi-finales) et 15 (finale),
- Quatre manches de qualification sont organisées quel que soit le nombre de pilotes participant aux épreuves, le nombre des manches de rattrapage est également limité à quatre.

## ARTICLE 12. PRIX

Chaque 2 CV cross est doté des prix suivants, quel que soit le nombre de pilotes participant à l'épreuve :

### ▪ *Finale*

---

1 <sup>er</sup>	130 €	7 <sup>ème</sup>	60 €
2 <sup>ème</sup>	110 €	8 <sup>ème</sup>	55 €
3 <sup>ème</sup>	95 €	9 <sup>ème</sup>	50 €
4 <sup>ème</sup>	85 €	10 <sup>ème</sup>	45 €
5 <sup>ème</sup>	75 €	11 <sup>ème</sup>	40 €
6 <sup>ème</sup>	65 €	12 <sup>ème</sup>	35 €

Du 13<sup>ème</sup> au 25<sup>ème</sup> : 30 € (y compris aux pilotes victimes d'abandon).

### ▪ *Consolante(s)*

- 
- 1<sup>er</sup> 30 €
  - 2<sup>ème</sup> 25 €
  - 3<sup>ème</sup> 20 €

(Pour chaque consolante, y compris aux pilotes victimes d'abandon).

### ▪ *Super finale*

---

La finale des super finalistes est dotée de la même remise des prix qu'une finale de 2CV cross.

La finale de la "Super consolante" est dotée de la même remise des prix qu'une finale de 2CV cross.

Rappel : il n'y a pas de consolante

Rappel : il n'y a pas de consolante.