

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 :

- 3 Commissaires Sportifs membres du Collège, dont 1 Président,
- 1 Directeur de Course Circuit Terre
- 1 Directeur de Course adjoint
- 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
- 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 demi-finales, des finales A B et C et une remise des prix facultative.

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

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 9, 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 de la voiture du vainqueur de chaque finale (A – B) et de la voiture d'au moins un autre participant aux finales, 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

Conforme à l'article II Assurances Organismes des Prescriptions Générales FFSA.

ARTICLE 3. CONCURRENTS ET PILOTES

3.1. ENGAGEMENTS

La participation aux compétitions se fait par invitation. Les engagements sont clos dix jours avant la compétition.

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 75 € et se décomposent en deux parties : 65 € 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 95 €, (non applicable à la Super consolante), 85 € 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'une même épreuve, 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 cm³ 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 possédant un classement par la FFSA et homologués par la Préfecture du département.

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 manches, demi-finales et 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 m²) 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^{ème} 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 Collège des Commissaires Sportifs.

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 en principe sur deux journées.

Si le nombre de pilotes est inférieur à 50 au jour de la clôture des inscriptions, sans que l'organisateur ne soit autorisé à limiter le nombre de pilotes à 50, il pourra décider d'organiser l'épreuve sur une seule journée.

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 si la compétition se déroule sur deux journées.

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

- Briefing pilotes
- essais libres,
- essais chronométrés,
- trois manches de qualification (8 tours),
- course(s) féminine et/ou débutants (facultatives) (8 tours),
- deux demi-finales (12 tours)
- une finale B (10 tours),
- une finale A (15 tours).
- une Finale C (8 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 nombre de pilotes est inférieur à 50 pilotes et que l'organisateur souhaite organiser sur 2 journées, il pourra prévoir 4 ou 5 manches de qualifications (8 tours).

Si la situation l'impose, **sur proposition du Directeur de course**, 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 SERIE OU FINALE

Les pilotes sont classés d'après le nombre de tours entiers qu'ils ont accomplis et pour ceux qui ont accompli un même nombre de tours d'après l'ordre de leur dernier passage sur la ligne d'arrivée.

Le classement dans les manches séries sera fait en attribuant 16 points au 1er, 15 points au 2ème et ainsi de suite. Un pilote non partant marque 1 point.

Les pilotes sanctionnés « derniers de leur série » se verront classés à la suite des précédents, et s'ils sont plusieurs : dans l'ordre de la grille de départ. Les points sont attribués en conséquence.

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.~~

L'organisation d'essais libres est obligatoire avec un maximum de 15 pilotes par série de 3 tours.

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~~ **Huit** pilotes maximum sur la piste **ou à la discrétion du Directeur de Course**. 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~~ **reconnu par le prestataire en charge du chronométrage**.

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 11 et devra effectuer un tour de reconnaissance avant les manches de qualification.

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. MANCHES DE QUALIFICATION

Il y a trois manches de qualification comportant :

- Quatre séries si le nombre de pilotes admis à participer à l'épreuve est inférieur ou égal à soixante,
- Cinq séries de 61 à 75 pilotes,
- Six séries de 76 à 90 pilotes,
- Sept séries au-delà de 91 pilotes.

Tous les concurrents participent aux manches de qualification.

La grille de départ de la première manche qualificative est établie dans l'ordre du classement des essais chronométrés : le premier en première série, le second en deuxième série, etc.

Un classement par série est établi donnant lieu à l'attribution des points comme indiqué à l'article 7.0.

Un classement général de toutes les séries est réalisé en fonction du nombre de point décroissant.

Les exæquos sont départagés en fonction de leur classement lors des essais chronométrés : le mieux classé aux essais chronométrés sera classé devant le moins bien classé des essais chronométrés.

Pour la deuxième manche qualificative, la grille de départ des séries sera faite par panachage selon le classement général de la 1ère manche

A l'issue de la deuxième manche qualificative :

Un classement par série de la deuxième manche est établi comme décrit précédemment.

Un classement général cumulant la première et la deuxième manche est réalisé par cumul des points obtenus dans chaque manche : le pilote ayant le plus de points se trouvant en tête jusqu'à celui ayant le moins de points.

Les exæquos sont départagés en fonction de leur classement lors des essais chronométrés : le mieux classé aux essais chronométrés sera classé devant le moins bien classé des essais chronométrés.

Pour la troisième manche qualificative, la grille de départ des séries sera faite par panachage selon le classement général à l'issue de la deuxième manche.

A l'issue des troisièmes manches qualificatives :

Un classement par série de la troisième manche est établi comme décrit précédemment

Un classement général cumulant la première la deuxième et la troisième manche est réalisé par cumul des points obtenus dans chaque manche : le pilote ayant le plus de points se trouvant en tête jusqu'à celui ayant le moins de points.

Les exæquos sont départagés en fonction de leur classement lors des essais chronométrés : le mieux classé aux essais chronométrés sera classé devant le moins bien classé des essais chronométrés.

7.4 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.

7.5 DEMI-FINALES

Il y a deux demi-finales : une demi-finale A et une demi-finale B

Sont positionnés sur la grille de départ, dans l'ordre, les 25 pilotes suivants :

Les 50 meilleurs pilotes à l'issue des manches de qualification sont positionnés comme ceci sur la grille de départ :

- Le premier en tête position de la demi-finale A,
- Le deuxième en tête position de la demi-finale B,
- Le troisième en deuxième place de demi-finale A,
- Le quatrième en deuxième position de la demi-finale B etc.

A l'arrivée, les douze premiers de chaque demi-finale sont qualifiés pour la finale A. Celui des deux treizièmes qui a réalisé le meilleur classement à l'issue du classement général des manches qualificatives, est également qualifié pour la finale A.

Les 25 pilotes suivants sont qualifiés pour la finale B.

7.6 FINALES

7.6.1 Finale A

Y participent les douze premiers de chaque demi-finale, plus le meilleur des deux treizièmes (départagés par le classement général à l'issue des manches qualificatives) soit vingt-cinq pilotes. La grille de départ est établie à partir des places obtenues, et la tête position pilote ayant obtenu le meilleur classement des manches qualificatives.

7.6.2 Finale B

Y participent les pilotes non qualifiés pour la finale A. La grille de départ est établie à partir des places obtenues en demi-finales, et la tête position attribuée treizième pilote qui n'a pas été qualifié.

7.6.3 Finale C

Cette course est réservée aux pilotes qui n'ont pas été qualifiés pour une demi-finale et sera organisée s'il y a au moins 8 pilotes qualifiés.

La grille de départ est établie en fonction du classement général à l'issue des manches qualificatives.

Le nombre de pilotes admis en finale C est au maximum de vingt-cinq.

Si le nombre de pilotes participant à la finale C est inférieur à 25, le Collège des Commissaires Sportifs peut autoriser les pilotes au-delà de la 75^{ème} place à participer à concurrence de 25 pilotes sur la grille de départ.

7.7 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'Approbation 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.

7.7.1. 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.

- Les pilotes qui n'empruntent pas ce tour alternatif :
 - Arrêt de course au drapeau rouge : application ~~d'une pénalité~~ **d'un temps forfaitaire** en secondes indiquée sur le règlement particulier au temps du pilote si plus de 75% de la course est effectuée
 - Dans les manches et demi-finales : recul de 5 places
 - En finales : déclassé dernier
- Les pilotes qui empruntent plus de deux fois ce tour alternatif recevront une pénalité déterminée par le Collège des Commissaires Sportifs.

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 baissant le drapeau national.

Il est recommandé de laisser le délai de 5 secondes environ avant de baisser 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 muni d'un drapeau vert levé traverse devant la 1^{ère} 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 par l'allumage du feu vert qui reste allumé.

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

8.1.3 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.

8.1.4 Changement de couloir au départ

Les concurrents devront respecter les couloirs de départ qui seront tracés sur le sol si la structure du support le permet sur une longueur de 30 mètres minimum et 50 mètres maximum après la ligne de départ. Dans tous les cas la fin du couloir sera matérialisée par un cône de chaque côté en bout de ligne.

En cas de franchissement (hors incident sur la piste), dans une même épreuve, les pénalités suivantes seront appliquées :

- ☐ 1^{ère} infraction : 5 secondes
- ☐ 2^{ème} infraction : décision du Collège des Commissaires Sportifs

8.2. ARRET DE COURSE

S'il s'avère nécessaire d'interrompre la course d'urgence, ceci devra 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 vers le 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.

S'il s'avère nécessaire de refaire le plein d'essence, celui-ci pourra s'effectuer par décision du Directeur de Course.

En finales, 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 ont été effectués : 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^{ème} départ)

Le pilote bénéficiant de la pôle position et lui seul, peut choisir sa place sur la première ligne de départ. La place d'un pilote qui ne se présente pas au départ reste vide sur la grille.

- Les $\frac{3}{4}$ au moins du nombre de tours prévu ont été accomplis : la manche 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 secondes indiquée sur le règlement particulier sera appliquée (article 7.7.1).

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 PROTIME L S. Pour des raisons d'efficacité, il doit être fixé dans le compartiment moteur, en bas du tablier côté 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 ☐ jusqu'à 30' ☐ de 30' à 1 h 00 ☐ supérieur à 1h 00	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	Vérifications 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 des pièces moteur à partir de 5%		Disqualification de 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 l'origine ou apport de pièces non autorisées		Disqualification de l'épreuve et classé dernier des chronos de la compétition suivante

Art	DESIGNATION	INFRACTION	PENALITES	
			DIRECTEUR DE COURSE	COMMISSAIRES SPORTIFS
1.3	Bruit ou poids pendant l'épreuve	Non conforme	Déclassement de la série ou de la finale	Suivant les circonstances transmission du rapport au CCS pour d'éventuelles sanctions pouvant aller jusqu'à la disqualification
3.1	Engagement	Non conforme	Refus de départ	
3.1	Droit d'engagement	Non payé	Refus de départ	
3.1	Engagement	Hors délai	Refus de départ	
3.1	Falsification et/ou fausse information sur le bulletin d'engagement		Refus de départ	Décision du CCS pour demande de sanction à la FFSA
3.2.1	Licence	Non conforme	Refus de départ	
4.2	Equipeement pilote non conforme	Avant le départ	Mise en conformité, sinon refus de départ	
		Pendant l'épreuve		Disqualification
5	Publicité non conforme	Avant le départ	Mise en conformité, sinon refus de départ	
6.2	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
6.6.1	Sécurité	Stationnement dans les couloirs et/ou vitesse excessive dans le parc concurrents		Décision du CS
6.6.1	Pollution	Défaut de bâche	200 Euros	
6.6.1	Incendie	Défaut d'extincteurs (2)	200 Euros	
6.6.1	Divers	Branchement électrique dangereux		Décision du CS
6.6.1	Déchets	Propreté emplacement	200 Euros	

Art	DESIGNATION	INFRACTION	PENALITES	
			DIRECTEUR DE COURSE	COMMISSAIRES SPORTIFS
7	Absence ou retard au briefing	Absence ou retard	110 Euros	
7.7.1	Variante de parcours	Aucun passage en manche, ½ finale	Recul de 5 places	
		Plus de deux passage		Décision du CS
		Aucun passage en Finale	Classé dernier	
8	Grille de départ	Marche arrière	Pénalité de 3 secondes	
8.1.3	Départ anticipé	1er départ anticipé	Recul de 3 places	
		2ème départ anticipé du même pilote	Déclassement à la dernière place de la série ou de la finale concernée	
		3ème départ anticipé du même pilote		Disqualification de l'épreuve par le CS sur proposition du DC
8.1.4	Changement de couloir de départ	Franchissement des lignes	1ère Infraction : 5 secondes	2ème infraction : Décision du CS
8.4	Parc Fermé	Infraction aux règles		Disqualification du classement

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^{er} départ anticipé dans une manche ou une finale : recul de 3 places.
- 2^{ème} départ anticipé du même pilote dans l'épreuve : déclassement à la dernière place de la série de la demi-finale ou de la finale concernée.
- 3^{ème} 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 A et les trois premiers de la finale B.

En cas d'interruption de l'épreuve pour un cas de force majeur, les points de l'épreuve sont attribués selon le dernier classement général entièrement réalisé lors de l'arrêt :

- Classement des chronos
- Classement des manches
- Classement à l'issue des demi-finales
- Si la finale B a été courue au moins à 75 % : les trois premiers se voient attribuer les points conformément au règlement de la coupe de France
- Si la finale A n'a pas pu être courue jusqu'à 75% du nombre de tours prévus, le classement est établi selon l'ordre de la grille de départ

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 A ni avoir été dans les trois premiers d'une finale B 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 A.
- 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 Finale C
- Les nombres de tours prévus pour la Super consolante sont réduits à 8 pour les manches, 10 pour la demi-finale et 12 pour la finale

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 ^{er}	130 €
2 ^{ème}	110 €
3 ^{ème}	95 €
4 ^{ème}	85 €
5 ^{ème}	75 €
6 ^{ème}	65 €
7 ^{ème}	60 €
8 ^{ème}	55 €
9 ^{ème}	50 €
10 ^{ème}	45 €
11 ^{ème}	40 €
12 ^{ème}	35 €
Du 13 ^{ème} au 25 ^{ème} : 30 €	

▪ *Finale B*

▪ 1 ^{er}	20 €
▪ 2 ^{ème}	20 €
▪ 3 ^{ème}	20 €

▪ *Super finale*

Les finales A et B des « super finalistes » sont dotées de la même remise des prix qu'une finale de 2CV cross.

Les finales A et B de la "Super consolante" sont dotées de la même remise des prix qu'une finale de 2CV cross.

Rappel : il n'y a pas de Finale C