

# REGLEMENTATION GENERALE

## 2 CV CROSS

**VALIDE PAR LA FFSA LE 3 FEVRIER 2010 SOUS LE NUMERO C15**

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 épreuve 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 épreuves 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 l'épreuve, la date, le lieu, l'ASA organisatrice, le numéro de permis d'organiser et sa date figurent au règlement particulier de l'épreuve.

### 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 l'épreuve 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,
- 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 adjoint à la Direction de Course pour les grilles de départ,
- 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 Commissaire responsable du Parc Fermé,
- 1 Médecin chef (selon la réglementation médicale),
- 1 Responsable du service presse,
- 1 Chronométrateur responsable (au moins chronométrateur B).

#### 1.2. HORAIRES

Une épreuve 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, une finale, une remise des coupes et une remise des prix.

L'horaire détaillé figure au règlement particulier de l'épreuve, 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 pour les concurrents français.

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

#### 1.3.2. Vérifications techniques avant l'épreuve

Les concurrents s'engagent à présenter un véhicule conforme à la réglementation. Les vérifications porteront sur la sécurité. Le départ sera interdit à tout véhicule 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 véhicules admis et de la durée des vérifications, chaque Commissaire Technique vérifiant un véhicule toutes les 5 minutes.

#### 1.3.3. Vérifications techniques en cours d'épreuve

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. CONCURENTS ET PILOTES

### 3.1. ENGAGEMENTS

La participation aux épreuves se fait par invitation. Les engagements sont normalement clos sept jours avant l'épreuve. 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 60 € et se décomposent en deux parties : 48 € restent acquis à l'organisateur de l'épreuve et 12 € constituent la dotation pour la remise des prix de la Coupe de France. Ces 12 € 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 (8 € par adhérent) qui est prélevée par le Groupement sur ces versements.

Un chèque de caution de 1000 € doit être établi par l'organisateur à l'ordre du Groupement, 15 jours avant l'épreuve. En cas de manquement à cette règle, le comité directeur du Groupement est en droit de refuser la prise en compte de l'épreuve 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 8 €.

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

#### 3.1.1. Laissez-passer

Quatre laissez-passer seront attribués à chaque pilote régulièrement engagé. Il est recommandé de prévoir des bracelets et dans ce cas, il y a obligation de les porter pour les pilotes ainsi que leurs accompagnants. Sur chaque laissez-passer devra obligatoirement figurer le logo du 2 CV cross.

### 3.2. EQUIPAGES

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. VEHICULES ET EQUIPEMENTS

### 4.1. VEHICULES ADMIS

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 en tissu non synthétique bien serrés aux poignets et aux chevilles. 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, 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. 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 épreuves de l'année.

Le numéro est obligatoirement de couleur noire, faisant contraste sur un fond blanc rectangulaire non découpé et en chiffres d'au moins 23 cm de hauteur et 4 cm d'épaisseur.

## 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 l'épreuve,
- 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 épreuves se déroulent sur des circuits approuvés par la FFSA.

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

## 6.2. SIGNALISATION – DROITS ET DEVOIRS DES PILOTES

- La signalisation sera conforme aux annexes M et H du Code Sportif International.
- 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.
- Tout pilote sanctionné ou recevant un avertissement pour conduite agressive, antisportive ou dangereuse sera suspendu pour la prochaine épreuve de la Coupe de France lorsque l'un au moins de ces motifs sera mentionné sur le cahier de suivi des incidents. Il en sera de même lorsque les faits décrits sur le cahier relèvent d'une conduite agressive, antisportive ou dangereuse même si ces mots ne sont pas employés.
- 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 l’épreuve, 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 l’épreuve, 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 tout véhicule 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.

##### **Prévention incendie**

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 minimum) 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.

#### **Pollution**

Une bâche de sol d'au moins 5 m x 4 m devra être mise en dessous des voitures de course pendant toutes les opérations d'assistance mécanique.

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 rallonges électriques utilisées par les concurrents pour alimenter leurs structures doivent être aux normes NFC 15-100.

### **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 EPREUVES**

Chaque épreuve de 2 CV cross se dispute sur deux journées. Les horaires et l'organisation des courses sont fixés par le règlement particulier de l'épreuve, 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 :

- 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 épreuve.

Les grilles de départ sont constituées d'une alternance de lignes de deux et trois pilotes (première ligne : deux pilotes). Les lignes doivent être espacées d'au moins sept mètres.

Pour chaque course, le pilote bénéficiant de la pôle position 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.

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

## **7.0. PRINCIPES DE CLASSEMENT**

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 aequo.

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 fixée par la Direction de Course. Le pilote qui ne peut pas participer sera classé dernier des essais chronométrés et sera autorisé à 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. PREMIERES MANCHES DE QUALIFICATION

Il y a quatre manches de qualification si le nombre de pilotes admis à participer au meeting 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  $\frac{1}{4}$  de finales.

### 7.4. QUARTS DE FINALES

Il y a deux  $\frac{1}{4}$  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  $\frac{1}{2}$  finales, à la condition de ne pas avoir abandonné. 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 l'épreuve 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 quatre manches de rattrapage si le nombre de pilotes admis à participer au meeting est inférieur ou égal à soixante-huit, six manches au-delà. Tous les pilotes y participent, à l'exception des quatre premiers des  $\frac{1}{4}$  de finales, déjà qualifiés pour les  $\frac{1}{2}$  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  $\frac{1}{4}$  de finales,
- les victimes d'abandon en  $\frac{1}{4}$  de finales,
- les classés (non qualifiés) des manches de qualification,
- les victimes d'abandon en 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  $\frac{1}{2}$  finales à condition de ne pas avoir abandonné. Les autres pilotes peuvent participer à la course consolante, si elle a lieu.

### 7.7. DEMI-FINALES

Il y a deux  $\frac{1}{2}$  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  $\frac{1}{4}$  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 au meeting.

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 les 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.

# **ARTICLE 8. PROCEDURES DE COURSE**

## **8.1. DEPARTS ET FAUX DEPARTS**

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**

Une fois les voitures en place sur la grille de départ, il sera présenté un panneau « moteur » qui indique le début de la procédure de départ. Dans un délai de 5 secondes est présenté un panneau « 5 secondes ». Le départ est alors donné dans un délai de 1 à 3 secondes en levant le drapeau national.

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

### **8.1.2 Départs aux feux**

#### **Matériel**

Il y aura un feu rouge 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.

En plus de ces blocs, un feu orange clignotant sera placé de chaque côté de la piste à environ 100 m du départ. Il fonctionnera avec le feu orange au départ.

Sur chaque ligne de départ, placés perpendiculairement à la piste, seront prévus des feux rouges fonctionnant avec les feux de départ, placés de telle façon que les juges de départ puissent avoir dans leur champ de vision l'avant des voitures d'une même ligne et le feu rouge.

### **Procédure**

Un drapeau vert sera présenté en fond de grille, une fois toutes les voitures en place (il ne faut pas que l'officiel remonte la grille de la ligne de départ vers le fond). A partir de cet instant un autre drapeau vert est présenté aux pilotes du bord de la piste. Dans un temps de 3 secondes environ, le départ sera donné par le feu rouge qui sera brièvement allumé pendant une période de 0,35 à 0,45 seconde environ (Flash). Si le délai entre le drapeau vert et le départ dépasse 4 secondes, la procédure est annulée (feu orange). Il est recommandé de fonctionner avec un automate qui gère les feux de façon aléatoire, dès le passage du drapeau vert.

Le départ doit être donné une fois tous les véhicules rigoureusement immobiles.  
Une caméra filmant les départs et le premier virage est recommandée.

### **Faux-départs**

Des pénalités seront appliquées conformément l'article 9.2 du présent règlement ou suivant la réglementation de chaque discipline.

## **8.2. ARRET DE COURSE**

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

- moins de deux tours ont été courus : les pilotes repartent pour le nombre de tours restant à courir selon la même grille de départ, les places des pilotes qui ne repartent pas restent vides,
- deux tours au moins ont été courus : une nouvelle grille de départ est établie en fonction du dernier relevé des passages sur la ligne d'arrivée, les pilotes repartent pour le nombre de tours restant à courir,
- 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.

## **8.3. CHRONOMETRAGE**

Dans les meetings 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**

Aussitôt la ligne d'arrivée de la finale franchie, et après un éventuel tour d'honneur, les voitures devront être conduites par le pilote, soit au parc fermé d'arrivée, soit au contrôle technique d'arrivée. Il est strictement interdit de prendre un passager lors de cette phase et que le véhicule soit approché par les équipes (mécaniciens ou autres) qui n'ont pas le droit de pénétrer sur le circuit avant la remise des prix.

Les voitures qualifiées pour la finale, mais n'ayant pu y participer, devront également être placées dans ce parc fermé, sauf dérogation donnée par le Directeur de Course si le véhicule n'est pas en état de rouler. Il devra rester sur place jusqu'à l'heure d'ouverture du parc fermé.

Le parc fermé pourra être ouvert à la fin du délai de réclamation de la finale, sauf avis contraire du Collège des Commissaires Sportifs. L'emplacement du parc fermé sera précisé au règlement particulier.

Tout pilote n'ayant pas sa voiture au parc fermé sera exclu du classement, les autres pilotes classés derrière lui remontant d'une place.

## ARTICLE 9. PENALITES

### 9.1. TABLEAU DES PENALITES

Les pénalités ci-dessous s'appliquent selon les règles du Code Sportif International :

Retard aux vérifications administratives jusqu'à l'heure de clôture de fin des vérifications	jusqu'à 30' de 31' à 1h00 plus de 1h00	20€ 30€ 50€
Voiture non conforme aux vérifications techniques, tentative ou falsification des marques d'identification	Avant l'épreuve	Mise en conformité ou sinon, refus de prendre le départ
	Pendant et après l'épreuve	Décision du CCS pouvant aller jusqu'à l'exclusion
Bruit ou poids non conforme	Avant l'épreuve	Mise en conformité ou sinon, refus de prendre le départ
	Pendant et après l'épreuve	Décision du CCS remise en conformité avec annulation des résultats précédant le contrôle et/ou sanction pouvant aller jusqu'à l'exclusion
Falsification du bulletin d'engagement, fausses informations		Refus de départ. Décision du CCS pour demande de sanction
Licence non conforme		Refus de départ.
Equipement du pilote non conforme	Avant l'épreuve	Mise en conformité ou refus de départ.
	Pendant et après l'épreuve	Exclusion.
Publicité non conforme		Refus de départ
Non respect de la signalisation, devoirs des pilotes.	Poussettes volontaires ou non	Avertissement (drapeau)
	Poussettes répétées volontaires ou non	décision du collège des commissaires
	Poussettes bénéficiant au fautif	Décision du collège pouvant aller de l'exclusion de la manche à l'exclusion du meeting
	Autre cas	Décision du CCS
Déplacement (sauf cas involontaire) ou franchissement des marqueurs délimitant la piste		5 secondes de pénalité
Vitesse excessive dans le parc concurrent, stationnement dans les couloirs de circulation		Décision du CCS
Absence de bâches et/ou d'extincteurs	Par infraction	Amende de 100€
Absence ou retard au briefing des pilotes si celui-ci est prévu		Amende de 110€
Faux départs	Voir article 9.2	
Infraction aux règles de parc fermé		Décision du CCS

**Rappel** : dans toute décision, le Collège des Commissaires Sportifs doit dire ce que deviennent les classements, les prix, et si le résultat compte ou non dans la Coupe de France. Il se prononce également sur une demande de sanction ou non par la FFSA.

### 9.2. FAUX DEPARTS

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 faux départ.

Le pilote qui fait un faux départ recevra un avertissement (présentation du drapeau d'avertissement au pilote concerné puis à tous les pilotes de la grille). La course sera arrêtée et la procédure recommencée.

Si ce même pilote récidive au cours du meeting, il sera placé en fond de la grille de départ. La course sera arrêtée et la procédure recommencée.

Tout pilote qui fait un troisième faux départ sera exclu de la manche. La course sera arrêtée et la procédure de départ sera recommencée sans le pilote incriminé.

## ARTICLE 10. CLASSEMENTS

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

## ARTICLE 11. PRIX

Chaque 2 CV cross est doté des prix suivants :

### ▪ Finale

Si le nombre de participants au meeting est supérieur à 80 pilotes :

▪ 1 <sup>er</sup>	230 €	▪ 6 <sup>ème</sup>	110 €
▪ 2 <sup>ème</sup>	180 €	▪ 7 <sup>ème</sup>	100 €
▪ 3 <sup>ème</sup>	150 €	▪ 8 <sup>ème</sup>	90 €
▪ 4 <sup>ème</sup>	135 €	▪ 9 <sup>ème</sup>	80 €
▪ 5 <sup>ème</sup>	120 €	▪ 10 <sup>ème</sup>	70 €
▪ Du 11 <sup>ème</sup> au 25 <sup>ème</sup> : 60 € (y compris aux pilotes victimes d'abandon).			

Si le nombre de participants au meeting est compris entre 61 et 80 pilotes :

▪ 1 <sup>er</sup>	180 €	▪ 6 <sup>ème</sup>	90 €
▪ 2 <sup>ème</sup>	150 €	▪ 7 <sup>ème</sup>	80 €
▪ 3 <sup>ème</sup>	120 €	▪ 8 <sup>ème</sup>	70 €
▪ 4 <sup>ème</sup>	110 €	▪ 9 <sup>ème</sup>	60 €
▪ 5 <sup>ème</sup>	100 €		
▪ Du 10 <sup>ème</sup> au 25 <sup>ème</sup> : 50 € (y compris aux pilotes victime d'abandon).			

Si le nombre de participants au meeting est inférieur ou égal à 60 pilotes :

▪ 1 <sup>er</sup>	150 €	▪ 8 <sup>ème</sup>	65 €
▪ 2 <sup>ème</sup>	120 €	▪ 9 <sup>ème</sup>	60 €
▪ 3 <sup>ème</sup>	100 €	▪ 10 <sup>ème</sup>	55 €
▪ 4 <sup>ème</sup>	90 €	▪ 11 <sup>ème</sup>	50 €
▪ 5 <sup>ème</sup>	80 €	▪ 12 <sup>ème</sup>	45 €
▪ 6 <sup>ème</sup>	75 €	▪ 13 <sup>ème</sup>	40 €
▪ 7 <sup>ème</sup>	70 €	▪ 14 <sup>ème</sup>	35 €
▪ Du 15 <sup>ème</sup> au 25 <sup>ème</sup> : 30 € (y compris aux pilotes victimes d'abandon).			

### ▪ Consolante(s)

Quel que soit le nombre de pilotes participant au meeting :

▪ 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)

En plus de leur prix, les finalistes sont récompensés par des coupes, trophées ou médailles.

## ARTICLE 12. COUPE DE FRANCE

La coupe de France de 2 CV cross est un classement annuel établi sur les épreuves de 2 CV cross inscrites au calendrier de la FFSA et agréées par le Groupement national. Le Groupement national peut, en cas de force majeure, la modifier ou l'annuler sans que sa responsabilité ne puisse être recherchée.

Pour le classement, des points sont attribués à l'issue de chaque 2 CV cross à tous les finalistes, suivant le barème ci-après :

- |                 |                  |                 |
|-----------------|------------------|-----------------|
| ▪ 1er : 35 pts  | ▪ 10ème : 16 pts | ▪ 19ème : 7 pts |
| ▪ 2ème : 30 pts | ▪ 11ème : 15 pts | ▪ 20ème : 6 pts |
| ▪ 3ème : 26 pts | ▪ 12ème : 14 pts | ▪ 21ème : 5 pts |
| ▪ 4ème : 23 pts | ▪ 13ème : 13 pts | ▪ 22ème : 4 pts |
| ▪ 5ème : 21 pts | ▪ 14ème : 12 pts | ▪ 23ème : 3 pts |
| ▪ 6ème : 20 pts | ▪ 15ème : 11 pts | ▪ 24ème : 2 pts |
| ▪ 7ème : 19 pts | ▪ 16ème : 10 pts | ▪ 25ème : 1 pt  |
| ▪ 8ème : 18 pts | ▪ 17ème : 9 pts  |                 |
| ▪ 9ème : 17 pts | ▪ 18ème : 8 pts  |                 |

Un concurrent déclassé ne marque aucun point, sauf rétrogradation partielle.

Le **classement de la coupe de France** est établi, pour chaque pilote finaliste, par la prise en compte de tous ses résultats. Le vainqueur de la coupe de France est celui qui totalise le plus de points en fin de saison.

Les ex-æquo sont départagés en fonction de leurs meilleurs résultats de la saison (nombre de victoires, nombre de deuxième places, etc.).

Si des ex-æquo subsistent, il est tenu compte du nombre des engagés dans les épreuves où ont été obtenus ces meilleurs résultats (le meilleur étant celui qui a obtenu le résultat dans l'épreuve ayant le plus grand nombre d'engagés).

Un **classement des essais** est également effectué par attribution de points aux dix premiers des essais chronométrés, selon le barème ci-après :

- |                 |                |                 |
|-----------------|----------------|-----------------|
| ▪ 1er : 20 pts  | ▪ 5ème : 8 pts | ▪ 8ème : 3 pts  |
| ▪ 2ème : 15 pts | ▪ 6ème : 6 pts | ▪ 9ème : 2 pts  |
| ▪ 3ème : 12 pts | ▪ 7ème : 4 pts | ▪ 10ème : 1 pt. |
| ▪ 4ème : 10 pts |                |                 |

Par ailleurs, un **classement par équipe** est établi pour les pilotes qui se déclarent membres d'un « team », indépendamment de leur écurie ou club d'origine. Les teams sont à déclarer au secrétariat du Groupement 2 CV cross, ils sont constitués d'un groupe de trois à cinq pilotes. Le classement est établi en additionnant les points des trois meilleurs pilotes du team à chaque épreuve de la coupe de France. Il est tenu compte des points attribués en finale, mais les trois premiers de chaque consolante sont susceptibles de rapporter à leur team 5, 3 et 1 points, sous réserve de ne pas avoir été qualifié pour une demi-finale.

La remise des prix de la coupe de France est établie chaque année. Elle varie en fonction du nombre de participations aux épreuves, la dotation étant constituée par le reversement au Groupement d'une somme de 12 € par engagement, déduction faite de la cotisation annuelle au Groupement.