

## **REGLEMENT GENERAL**

L'appellation "2 CV cross" a été cédée par la société CITROEN 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.

### **ARTICLE 1 - DEFINITION :**

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

Le présent règlement et son annexe technique ont été approuvés par la FFSA sous le visa de permis d'organisation N°      en date du ...

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.

### **ARTICLE 2 - LE CIRCUIT :**

Le circuit est fermé, tracé sur un emplacement non ouvert à la circulation publique. Le revêtement de la piste est en terre, pour sa totalité ou en partie. En cas de panachage, la partie bitumée ou cimentée ne doit pas excéder la moitié de la longueur totale du circuit.

La piste fait au moins 10 mètres de largeur, sa longueur peut varier entre 700 et 1500 mètres. Elle est aménagée de telle sorte que les concurrents ne puissent pas dépasser la vitesse de 100 km/heure.

Le public ne doit pas avoir accès à l'intérieur du circuit, et sa protection est assurée par des moyens convenables, en accord avec la réglementation des courses automobiles.

### **ARTICLE 3 - LES VOITURES :**

Toutes les courses se disputent en une seule catégorie. Y sont admises les berlines CITROEN 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. 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.

Chaque voiture doit porter son numéro distinctif sur les portières (**en haut et vers l'avant**), la malle arrière et la plaque de toit. 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 ou très foncée, faisant contraste sur un fond blanc et en chiffres d'au moins 23 cm de hauteur.

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.

#### **ARTICLE 4 - LES ENGAGEMENTS :**

La participation aux épreuves se fait par invitation. Les engagements sont normalement clos 5 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 55 € et se décomposent en deux parties : 43 € 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.

#### **ARTICLE 5 - PROTECTION DU PILOTE :**

Sont obligatoires, en essais comme en courses :

- ✓ un casque homologué, norme FIA,
- ✓ un harnais 4 ou 6 points, norme FIA,
- ✓ lunettes ou bulle, en cas d'absence de pare-brise,
- ✓ une combinaison,
- ✓ Un tour de cou (minerve),
- ✓ une paire de gants sans perforation, (cuir ou matière homologuée)
- ✓ volume d'essence dans le réservoir : 10 litres maximum,
- ✓ un bouchon de réservoir étanche,
- ✓ un arceau de sécurité (réf. 253-7 annexe J du règlement général FFSA)

- ✓ une plaque de toit rigide, positionnée au dessus du pilote,
- ✓ un siège baquet avec appui tête.

Ces trois derniers points sont repris dans l'annexe technique du règlement

## **ARTICLE 6 - OBLIGATIONS DES CONCURRENTS :**

Pour chaque 2 CV cross, les concurrents doivent passer un contrôle administratif, et les véhicules un contrôle technique, ces deux formalités étant obligatoires pour pouvoir prendre le départ.

Les commissaires techniques peuvent à tout moment et par tout moyen à leur convenance, vérifier l'état et la conformité d'un ou plusieurs véhicules, et les commissaires sportifs prendre, le cas échéant, les sanctions qui s'imposent.

Les conseillers techniques du groupement assistent aux opérations de contrôle technique et de démontage.

Il est interdit de changer de voiture au cours d'un même 2 CV cross. Un pilote ne peut conduire qu'une seule voiture, et une voiture ne peut être conduite que par un seul pilote.

Pendant toute la durée des épreuves, les concurrents doivent impérativement et immédiatement obéir aux signaux des commissaires et de la direction de course.

Avant chaque course, les pilotes effectuent un tour de reconnaissance avant de venir se ranger sur la grille de départ, moteur en marche. Si un véhicule cale et ne peut redémarrer par ses propres moyens, il est repoussé en fond de grille et peut repartir immédiatement après les autres concurrents avec l'aide des commissaires.

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, anti-sportive 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, anti-sportive 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.

Lorsqu'un véhicule est immobilisé sur la piste, les commissaires interviennent jusqu'à ce que le pilote soit dégagé ou puisse repartir. En cas de panne ou d'arrêt temporaire, le pilote peut repartir sur l'ordre des commissaires, à condition qu'il n'ait pas quitté son casque ni ses gants. Une voiture définitivement immobilisée doit être évacuée par le pilote.

En aucun cas des pilotes, mécaniciens, ou autres personnes étrangères à l'organisation n'ont accès à la piste pendant les épreuves pour apporter une aide à un véhicule. Tout manquement à cette règle peut entraîner la disqualification du pilote secouru.

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.

## **ARTICLE 7 - DEROULEMENT DES COURSES :**

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 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 (facultatifs mais fortement conseillés) (\*)
- ✓ essais chronométrés
- ✓ manches de qualification ( 10 tours)
- ✓ deux quarts de finales (15 tours)
- ✓ course féminine et/ou débutants (facultatifs) (8 tours)
- ✓ deuxièmes manches de qualification, dites de rattrapage (10 tours)
- ✓ deux demi-finales (15 tours)
- ✓ une ou deux consolante(s) (8 tours)
- ✓ finale (20 tours)

(\*) une autre 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
- ✓  $\frac{1}{4}$  de finales et  $\frac{1}{2}$  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 peut décider de rétablir le nombre de tours initial.

Inversement, et si la situation l'impose, le collège des commissaires 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.

#### 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. Les pilotes victimes d'abandon (pilote ne franchissant pas la ligne d'arrivée après le passage du vainqueur) sont classés après les autres en fonction du nombre de tours qu'ils ont effectués.

Quelle que soit la manche, les concurrents doivent, pour être classés, franchir la ligne d'arrivée dans les cinq minutes qui suivent l'arrivée de la voiture victorieuse.

#### 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 chronométrés :

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 - premières manches de qualification :

Il y a quatre manches de qualification si le nombre d'engagés 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 1/4 de finales, à la condition de ne pas avoir abandonné.

### 7/4 - quarts de finales :

Il y a deux 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 1/2 finales, à la condition de ne pas avoir abandonné. Les autres pilotes devront repasser par les manches de rattrapage.

### 7/5 - course féminine et/ou course des débutants :

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 :

Afin de tenir compte du nombre des pilotes directement qualifiés pour les 1/2 finales, il y a quatre manches de rattrapage si le nombre d'engagés est inférieur ou égal à soixante-huit, six manches au delà. Tous les pilotes y participent, à l'exception des quatre premiers des 1/4 de finales, déjà qualifiés pour les 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 1/4 de finales
- ✓ les victimes d'abandon en 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 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 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 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 1/2 finale sont qualifiés pour la finale, à la condition de ne pas avoir abandonné. Celui des deux treizièmes qui a réalisé le meilleur temps aux essais chronométrés est également qualifié pour la finale, toujours à condition de ne pas avoir abandonné, auquel cas l'autre treizième peut prendre sa place s'il n'a pas lui-même abandonné.

#### 7/8 - consolante(s) :

Ces courses sont réservées aux pilotes qui n'ont pas été qualifiés pour une 1/2 finale. Les groupes A et B y sont confondus s'il 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.

Si le nombre de pilotes participant à la consolante est faible, le collège des commissaires sportifs peut autoriser certains 1/2 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 1/2 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 1/2 finale la plus rapide.

A l'issue de la finale, les voitures sont mises en parc fermé pour les vérifications techniques et ne pourront en sortir qu' 1/2 heure après l'affichage des résultats. Les



réclamations seront admises conformément à la réglementation FFSA, soit dans les 30 minutes qui suivent cet affichage.

L'absence d'une voiture en parc fermé peut entraîner la disqualification du pilote. Aucune personne n'est autorisée à entrer dans le parc fermé sans y avoir été invitée par les commissaires techniques.

### **ARTICLE 8 - CLASSEMENTS - PRIX :**

Le classement officiel du 2 CV cross est celui de la finale. Chaque 2 CV cross est doté des prix suivants :

- Finale :

1er : 230 €	2ème : 180 €	3ème : 150 €	4ème : 135 €
5ème : 120 €	6ème : 110 €	7ème : 100 €	8ème : 90 €
9ème : 80 €	10ème : 70 €	11ème : 60 €	suivants : 55 €

(y compris aux pilotes victimes d'abandon).

- Consolante(s) :

1er : 30 €	2ème : 25 €	3ème : 20 €	(pour chaque consolante)
------------	-------------	-------------	--------------------------

Si le nombre des pilotes engagés est inférieur ou égal à 60, l'organisateur peut diminuer la dotation de la remise des prix de la finale de la façon suivante :

1er : 150 €	2ème : 120 €	3ème : 100 €	4ème : 90 €
5ème : 80 €	6ème : 75 €	7ème : 70 €	8ème : 65 €
9ème : 60 €	10ème : 55 €	11ème : 50 €	12ème : 45 €
13ème : 40 €	14ème : 35 €	suivants : 30 €	

(y compris aux pilotes victimes d'abandon).

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

### **ARTICLE 9 - 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.

Fanions ou drapeaux sont interdits, sauf peints ou collés sur la carrosserie.

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