

SOMMAIRE

EQUIPEMENTS DE SECURITE	Page 4
REGLEMENT STANDARD	Page 5
REGLEMENT PARTICULIER	Page 14

RALLYCROSS

REGLEMENTATION GENERALE	Page 17
CHAMPIONNAT DE FRANCE	Page 23
COUPE DE FRANCE	Page 25

AUTO-CROSS & SPRINT CAR

REGLEMENTATION GENERALE	Page 27
CAHIER DES CHARGES	Page 35
CHAMPIONNATS & COUPES DE FRANCE	
AUTO-CROSS & SPRINT CAR	Page 37

FOL CAR

REGLEMENTATION GENERALE	Page 41
COUPE DE FRANCE	Page 45

CAMION CROSS

REGLEMENTATION GENERALE	Page 46
COUPE DE FRANCE	Page 51

2 CV CROSS

REGLEMENTATION GENERALE	Page 53
COUPE DE FRANCE	Page 59

EPREUVES SUR GLACE

REGLEMENTATION GENERALE	Page 60
-------------------------------	---------

Les textes ou règlements ne figurant pas dans le présent livret sont disponibles :

- soit dans le livret Technique 2009 ;
- soit sur le site www.ffsa.org ou, le cas échéant, sur simple demande à la FFSA.

ÉQUIPEMENTS DE SÉCURITÉ

			2009	2010	2011	
CIRCUITS TOUT-TERRAIN	Rallycross	Toutes divisions	Casque homologué	X		
			Siège homologué FIA	X		
			Hans		X	
	Auto-Cross	Berlines	Casque homologué	X		
			Siège homologué FIA	X		
			Hans		X	
		Monoplaces	Casque homologué (*)	X	(*) casque de Moto-Cross	
			Siège homologué FIA	X		
			Hans		X	
	Sprint Car	Toutes divisions	Casque homologué (*)	X	(*) casque de Moto-Cross	
			Siège homologué FIA	X		
			Hans		X	
	Camion Cross	Toutes divisions	Casque homologué	Pas de décision pour 2009.		
			Siège homologué FIA	Pas de décision pour 2009.		
			Hans	Pas de décision pour 2009.		
	Fol'Car & 2 CV Cross	Régional	Pas d'obligation mais recommandé.			

Pour la liste des casques homologués, se référer au chapitre Casque Auto du livret "Technique".

Pour la liste des sièges homologués, se référer au chapitre Siège du livret "Technique".

REGLEMENT STANDARD DES CIRCUITS TOUT-TERRAIN

Le règlement standard complète ou modifie les prescriptions générales de la FFSA.

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 ou 5 Commissaires Sportifs membres du Collège, dont 1 Président **et un membre désigné par la FFSA (Auto-Cross, Rallycross et Camion Cross)**
- 1 Directeur de course Circuit,
- 1 Directeur de course adjoint par discipline (dans le cas où il y a une coupe de marque et/ou une épreuve de doublure, il devra y avoir 1 directeur de course adjoint supplémentaire),
- 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 (*en régional, la licence de chef de poste est autorisée*),
- 1 responsable des Commissaires Techniques (Licence A pour les Rallycross, Licence A ou B pour les autres disciplines). Le responsable des Commissaires Techniques 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 pour les épreuves du Championnat de France et de la Coupe de France ; C pour les autres épreuves).

1.2. HORAIRES

Une épreuve comprend les vérifications administratives et techniques, le déroulement des essais (libres et officiels), des manches qualificatives, des finales et la 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 d'une même division 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).

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.

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 (4 minimum hors le responsable) 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 (10 minutes pour le camion cross).

Vérifications techniques en cours d'épreuve

Des contrôles techniques complémentaires portant sur la conformité technique des voitures pourront avoir lieu à tout moment. 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.

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

3.1.1. Les demandes d'engagement seront reçues à partir de la parution du règlement particulier jusqu'à la date limite fixée pour chaque discipline dans chaque réglementation générale.

Pour figurer sur la liste des engagés, toute demande devra être accompagnée du chèque de la participation aux frais, assurance et numéros compris. Si cette demande est envoyée par télécopie, l'original devra être envoyé immédiatement par courrier à l'organisateur.

La demande d'engagement devra être remplie complètement, sans omission ou fausse déclaration. Elle ne sera prise en compte que si elle est accompagnée des droits d'engagement.

Les droits d'engagement seront au moins doublés pour les pilotes qui n'accepteront pas la publicité de l'organisateur. Chaque infraction constatée sera pénalisée.

Aucune modification ne pourra être apportée au bulletin d'engagement, sauf dans les cas prévus par le présent règlement.

Toutefois, jusqu'au moment des vérifications, le concurrent pourra remplacer le véhicule engagé par un autre dans la même division.

S'il s'avère qu'au moment des vérifications avant l'épreuve, le véhicule engagé ne correspond pas à la division dans laquelle il a été engagé, ce véhicule pourra être muté dans une autre division sur décision du Collège des Commissaires Sportifs.

Par le fait d'apposer sa signature sur le bulletin d'engagement, le concurrent ainsi que tous les membres de son équipe se soumettent aux seules juridictions sportives reconnues par le CSI, ainsi qu'aux dispositions des règlements de la FFSA et de la FIA.

Le pilote est responsable des agissements de son équipe.

Lorsque le comité d'organisation refusera un engagement, il devra le signifier à l'intéressé dans les 8 jours qui suivront la réception de cet engagement et, au plus tard, 5 jours avant la compétition.

Le nombre maximum des engagés figurera dans la réglementation générale. Une liste de suppléants pourra être établie.

Dès réception de la demande d'engagement complète, l'organisateur devra confirmer l'engagement par courrier sous 48 heures. Cette confirmation précisera la date et l'heure de convocation aux vérifications administratives. Si un concurrent ne reçoit pas cette convocation avant le jeudi précédent l'épreuve, il lui appartient de téléphoner à l'organisateur pour connaître son heure de convocation.

3.1.2. Laissez-passer

Dans les épreuves de Rallycross et d'Auto-Cross, 5 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 et leurs accompagnants. Pour les épreuves du Championnat de France et de la Coupe de France, sur chaque laissez-passer devra obligatoirement figurer le logo du Championnat de France correspondant à la discipline.

3.2. EQUIPAGES

Sauf pour les épreuves de Fol Car et les courses sur glace, une voiture ne pourra être conduite que par un seul pilote.

Les licenciés A peuvent participer hors classement et hors prix à toutes les disciplines sauf pour les courses sur glace où les licenciés A sont admis.

3.2.1. Licences

(voir Réglementation des Licences 2008).

ARTICLE 4. VEHICULES ET EQUIPEMENTS

4.1. VEHICULES ADMIS

Selon règlement technique des disciplines et règlement particulier de l'épreuve.

4.2. EQUIPEMENTS DES PILOTES

Les pilotes devront obligatoirement porter en rallycross, **camion-cross** et courses sur glace (éléments homologués FIA) :

- casque, combinaison doublée,
- gants,
- bottines,
- cagoule.

Pour les autres disciplines sont autorisés les équipements ci-dessus ou ceux définis ci-dessous :

- Un casque homologué FIA. Le casque intégral avec visière ou lunettes de type "moto-cross" est obligatoire s'il n'y a pas de pare-brise totalement fermé. La cagoule est recommandée.
- 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.
- Pour le Sprint Car, un tour de cou suivant la même réglementation qu'en Karting.
- **A compter du 1^{er} janvier 2010, le système Hans sera obligatoire en Rallycross et Camion-Cross (pour les autres disciplines voir le Tableau des Equipements de sécurité)**

4.4. NUMEROS

Voir réglementation de chaque discipline.

Les numéros sont fournis et attribués par l'organisateur. Il est de coutume de ne pas attribuer le numéro 13. Il est interdit d'attribuer des numéros précédés d'un ou plusieurs zéros.

ARTICLE 5. PUBLICITE

Voir prescriptions générales.

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 dans toutes les disciplines.

Les épreuves se déroulent sur des circuits approuvés par la FFSA pour les épreuves nationales et régionales, et par la FIA et la FFSA pour les épreuves internationales. Il ne peut y avoir à la même date aucune épreuve de la même discipline à moins de 250 km (par l'itinéraire le plus court) d'une épreuve du Championnat de France et/ou de la Coupe de France de cette même discipline, sauf accord écrit de l'ASA organisatrice.

6.1.2. Le Comité Directeur de la FFSA définit le nombre maximum d'épreuves et attribue chaque année les épreuves comptant pour les Championnats de France et les Coupes 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 poussettes et/ou les attaques directes, volontaires ou non, sont interdites.
- 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 10 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 les commissaires.
- 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.

6.3. Des marqueurs (pneus, quilles, piquets...) pourront être utilisés pour délimiter la piste. Tout déplacement ou franchissement d'un marqueur pourra être pénalisé.

6.4. TABLEAUX D'AFFICHAGE

Le tableau d'affichage officiel doit être situé à proximité immédiate du parc des concurrents et 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.

6.5. 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.

6.6. MOYENS D'ENTRETIEN DE LA PISTE

6.6.1. Sauf pour les épreuves sur glace, les pistes devront obligatoirement recevoir un traitement efficace avec un produit anti poussière (Dustex, sel...), **l'arrosage n'étant pas considéré comme un traitement efficace.**

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.

6.6.2. Des engins d'entretien de la piste doivent être prévus : arrosage efficace, bull, lame, etc...
En rallycross, une balayeuse pour les parties goudronnées est obligatoire.

6.6.3. 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).

6.7. SECURITE

6.7.1. Paddocks

Responsable de la sécurité

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

Espaces

Sauf si le règlement de la discipline prévoit une réglementation différente, 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 la vitesse des véhicules ne devra pas dépasser 30 km/h.**

Le stationnement sur ces voies de tout véhicule est interdit et contrôlé.

Accès au paddock (laissez-passer)

Selon les règlements de chaque discipline.

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^{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 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

L'(es) 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.

6.7.2. Moyens d'intervention obligatoires

Un véhicule d'intervention rapide (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 (pincés, 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

7.1. ESSAIS LIBRES ET CHRONOMETRES

Suivant le règlement de chaque discipline, il pourra y avoir des essais libres et des essais chronométrés. La Direction de Course autorise les concurrents ayant satisfait aux contrôles techniques à participer aux essais libres.

- 7.1.1.** Pour être admis aux manches qualificatives, un pilote doit avoir effectué au moins un tour de circuit. Le Collège des Commissaires Sportifs pourra qualifier un pilote n'ayant pas fait un seul tour si ce pilote présente l'expérience nécessaire et dans la mesure où il reste des places pour les manches qualificatives.

7.2. BRIEFING

Le briefing sera fait lors d'une réunion exclusivement réservée aux problèmes sportifs de la course. La présence des pilotes au briefing est obligatoire. Elle sera contrôlée par la signature du pilote sur une feuille d'émargement. **Tout absence ou retard sera pénalisé d'une amende de 110 €.** Le briefing des pilotes devra avoir lieu au plus tard avant le début des manches qualificatives ou suivant la réglementation générale de la discipline.

7.3. COURSE

7.3.1. Grilles de départ

Suivant la réglementation générale de chaque discipline.

7.4. ARRET DE COURSE

Un nouveau départ ne pourra être donné qu'en cas d'arrêt de course signalé par le drapeau rouge, et en cas de faux départ ou en cas d'erreur des 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. **Toute série ou finale** arrêtée au drapeau rouge ou avant son terme doit être immédiatement recourue si le classement est fait au temps total des séries de la manche.

Pour le Rallycross et l'Auto-Cross, la manche sera intégralement recourue avec la grille de départ initiale.

Pour les autres cas, si le nombre de tours effectué :

- est supérieur à 75%, la manche ne sera pas recourue.
- est compris entre 75% et 25%, la manche sera constituée sur le nombre de tours restant, la grille de départ étant celle du classement effectué à la fin du tour précédent l'arrêt de course, le classement de la manche étant le classement au passage de la ligne d'arrivée de la 2^{ème} partie.
- est inférieur à 25%, la manche sera recourue totalement, avec la grille de départ initiale.

7.5. DEPARTS ET FAUX DEPARTS

Les départs seront donnés par des feux. Les départs au drapeau sont tolérés pour les épreuves régionales de Fol'Car et de Sprint Car ou en cas de panne des feux.

▪ DEPARTS 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.

▪ DEPARTS 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 sera présenté aux pilotes du bord de la piste (c'est à ce moment que les cellules doivent être activées). 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.

Faux départs

Le départ doit être donné une fois tous les véhicules rigoureusement immobiles.

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

Des pénalités seront appliquées conformément l'article 8.2 du présent règlement ou suivant la réglementation de chaque discipline.

Contrôle automatique des faux départs

Le système de contrôle des faux départs est obligatoire pour le Championnat de France de Rallycross. Il est vivement recommandé pour le Championnat de France d'Auto-Cross.

Le système devra répondre au Cahier des Charges qui peut être obtenu sur demande à la FFSA.

Chronométrage

Le chronométrage se fera au moyen de cellules électroniques et de chronomètres à imprimante au 1/100^e de seconde. L'utilisation de transpondeurs est obligatoire pour les disciplines qui le prévoient.

7.6. PARC FERME

Aussitôt la ligne d'arrivée des finales 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 chaque finale A courue, 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 8. PENALITES

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

	Engagement non-conforme, droits d'engagement non payés, engagement hors délai		Refus de départ
	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€
1.3	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 l'épreuve	Décision du CCS remise en conformité avec annulation des résultats précédant le contrôle et/ou sanction pouvant aller jusqu'à l'exclusion
3.1.1	Falsification du bulletin d'engagement, fausses informations		Refus de départ. Décision du CCS pour demande de sanction
3.2.1.	Licence non-conforme		Refus de départ
4.2	Equipement du pilote non-conforme	Avant l'épreuve	Mise en conformité ou refus de départ
		Pendant l'épreuve	Exclusion
5	Publicité non-conforme	Par infraction constatée	amende de 100€
6.2	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
		Autres cas	Décision du CCS
6.3	Déplacement (sauf cas involontaire) ou franchissement des marqueurs délimitant la piste		10 secondes de pénalité
6.7	Vitesse excessive dans le parc concurrent, stationnement dans les couloirs de circulation		Décision du CCS
	Absence de bâches et/ou d'extincteur	Par infraction	Amende de 100€ par infraction.
7.1	Absence ou retard au briefing des pilotes si celui-ci est prévu		Amende de 110€
7.5	Faux départs	Voir article 8.2 ou réglementation générale de la discipline	
7.6	Infraction aux règles de parc fermé, selon le règlement général de chaque discipline		Décision du CCS.

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

8.2. 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.

Pour les manches qualificatives

a. Un pilote faisant un faux départ sera pénalisé de 3 secondes qui seront ajoutées au temps de sa manche. Il sera prévenu par la présentation du drapeau d'avertissement. La course sera arrêtée et la procédure recommencée.

- b. *Si ce même pilote récidive dans la même manche, il sera exclu de la manche et il sera retiré de la grille de départ .Il sera considéré comme n'ayant pas pris le départ de la manche.La course sera arrêtée et la procédure recommencée.*
- c. *Si un autre pilote fait un faux départ, il sera pénalisé comme prévu aux points a et b ci-dessus.*

Pour les finales

- a. *Le pilote qui fait le 1^{er} faux départ recevra un avertissement (présentation du drapeau d'avertissement). La course sera arrêtée et la procédure recommencée.*
- b. *Tout pilote qui fait un autre faux départ dans cette finale sera exclu de celle-ci et sera classé à la dernière place. La course sera arrêtée et la procédure de départ sera recommencée.*

Cette réglementation est applicable à toutes les disciplines sauf l'Auto-Cross et le Sprint Car.

ARTICLE 9. CLASSEMENTS

- 9.1. Les modalités du classement général figurent dans la réglementation générale de chaque discipline. Le classement officiel provisoire sera affiché 15 minutes maximum après chaque finale A. Il deviendra définitif 30 minutes après l'heure d'affichage du résultat provisoire, sauf dans le cas d'une réclamation ou d'un avis du Collège des Commissaires Sportifs.
- 9.2. Dans chaque série (qualificative ou course), les pilotes seront 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.

ARTICLE 10. PRIX

- 10.1. Le détail des prix distribuables doit figurer au règlement particulier de l'épreuve selon la réglementation générale de la discipline. Il n'est pas possible d'en distribuer d'autres. Ils seront remis au concurrent ou à la personne désignée par celui-ci sur le bulletin d'engagement.
- 10.2. Seuls pourront prétendre aux prix distribués les pilotes figurant au classement général de l'épreuve.
- 10.3. Les prix seront disponibles au secrétariat du circuit après la publication du classement officiel et pendant une heure. Si le concurrent ne se présente pas, l'organisateur devra faire parvenir ceux-ci par courrier sous 48 heures (sauf en cas de classement suspendu). L'organisateur peut prévoir une réception, mais il n'y a pas obligation pour les pilotes d'y participer.
- 10.4. Des coupes seront remises aux pilotes en fonction de leur classement. La distribution des coupes sera obligatoirement faite à la fin de la dernière finale.
- 10.5. Au moins une coupe sera tirée au sort pour récompenser un commissaire. S'il existe un trophée spécial ou d'autres récompenses, le mode d'attribution devra figurer au règlement particulier.

REGLEMENT PARTICULIER DES CIRCUITS TOUT-TERRAIN

INTITULE EPREUVE DATE

Le règlement particulier complète le règlement standard des circuits tout terrain, ainsi que la réglementation générale FFSA.

Les articles non repris dans le règlement particulier sont conformes à la réglementation générale, à la réglementation générale de la discipline.

Note : Lorsqu'une épreuve prévoit des disciplines en doublure, il y a lieu de compléter le règlement particulier de l'épreuve par des règlements particuliers de chaque discipline, en ne reprenant que les articles qui sont différents. Ex : Auto-Cross et Sprint Car.....

ARTICLE 1. ORGANISATION

L'ASA organise le avec le concours de une épreuve automobile régionale ou nationale de intitulée

Cette épreuve compte pour

Le présent règlement a été enregistré par le Comité Régional le sous le numéro et par la FFSA sous le permis d'organisation numéro en date du

1.1 . OFFICIELS

Liste minimum non limitative

Observateur de la FFSA	<i>S'il y a lieu</i>
Président du Collège des Commissaires Sportifs	
Membres du Collège	<i>2 ou 4 membres</i>
Secrétaire du Collège des Commissaires Sportifs	
Directeur de Course	
Directeur(s) de Course adjoint(s)	<i>Suivant réglementation</i>
Adjoints à la Direction de Course	<i>Suivant réglementation</i>
Commissaires Techniques	<i>Dont 1 responsable</i>
Commissaires Sportifs Chargés des relations avec les concurrents	<i>1 ou plus selon le nombre de concurrents</i>
Chronométrateur(s)	<i>Au moins club, dont un responsable</i>
Commissaire responsable du Parc Fermé	
Responsable de la mise en place des moyens de secours et de la remise en état du terrain	
Médecin Chef	
Responsable du service presse	

L'organisateur administratif est et l'organisateur technique est

1.2 . HORAIRES

Parution du règlement	<i>Date</i>
Clôture des engagements	<i>Date et heure</i>
Publication de la liste des engagés	<i>Date, heure et lieu</i>
Date de l'épreuve et lieu	<i>Date et lieu</i>
Vérifications	<i>Heure et lieu</i>
1 ^{ère} réunion du Collège des Commissaires Sportifs	<i>Date, heure et lieu</i>
Briefing obligatoire	<i>Date, heure et lieu</i>
Horaire des essais libres	<i>S'il y a lieu de h à</i>
Horaire des essais chronométrés	<i>De h à</i>
Horaire de la course	<i>De h à</i>
Affichage des résultats provisoires	<i>15 minutes après la dernière finale</i>
Remise des prix	<i>Heure et lieu</i>

1.3. VERIFICATIONS

Les vérifications administratives et techniques se dérouleront le de h à h à Chaque pilote recevra une convocation individuelle. Si à la date du (le jeudi avant l'épreuve) le pilote n'a pas reçu sa confirmation d'engagement, il lui appartient de prendre contact avec l'organisateur au numéro de téléphone suivant

ARTICLE 3. CONCURENTS ET PILOTES

3.1. ENGAGEMENTS

Les engagements seront reçus à l'adresse suivante :

.....
à partir de la parution du présent règlement et jusqu'à la date de clôture des engagements qui est fixée au à minuit. Pour être pris en compte, les droits d'engagements devront obligatoirement être joints au bulletin d'engagement. Ils sont fixés à :

- € avec la publicité facultative de l'organisateur,
-€ sans la publicité facultative de l'organisateur(x2).

Si quatre jours avant l'épreuve, le nombre des engagés est inférieur à, l'organisateur se réserve le droit d'annuler son épreuve. Les droits d'engagements seront alors intégralement remboursés.

3.2. EQUIPAGES

Chaque voiture aura un pilote licencié à bord. Une voiture (*ne*) pourra (*pas*) être pilotée par DEUX pilotes (*à modifier selon les disciplines*).

Chaque concurrent devra présenter aux vérifications une licence valable pour la discipline en cours de validité.

La présentation du permis de conduire n'est pas demandée.

Les concurrents titulaires d'un Titre de Participation sont / ne sont pas admis (selon la discipline).

ARTICLE 4. VOITURES ET EQUIPEMENTS

4.1. VOITURES ADMISES

Liste des groupes admis, conformément au règlement de la FFSA.

4.4. NUMEROS

Les numéros seront fournis par l'organisateur. Le prix des numéros est / n'est pas compris dans les droits d'engagement. Chaque numéro est vendu €.

ARTICLE 5. PUBLICITE

La publicité obligatoire et facultative est..... ou sera publiée par un communiqué de l'organisation qui sera remis au plus tard aux vérifications.

ARTICLE 6. SITES ET INFRASTRUCTURES

6.1. PARCOURS

L'épreuve se déroulera sur le circuit de Il est long de mètres et la largeur est comprise entre mètres et mètres.

Le circuit a été agréé par la FFSA en date du sous le numéro

L'accès au circuit se fait (*définir le parcours pour parvenir au circuit*).

6.6. PARC FERME FINAL

Le parc fermé final est obligatoire et il est situé

6.7. TABLEAU D'AFFICHAGE

Le tableau d'affichage sera situé..... Les concurrents assumeront les conséquences éventuelles de l'ignorance des dispositions et classements qui seront affichés.

6.8. PERMANENCE

Pendant la manifestation, une permanence sera tenue par le(s) chargé(s) des relations avec les concurrents à Il est également possible de contacter l'organisation avant et pendant l'épreuve aux numéros de téléphone suivants :

ARTICLE 7. DEROULEMENT DE L'EPREUVE

7.1. ESSAIS

7.1.1. Essais libres

Horaires, nombre de tours.

7.1.2. Essais chronométrés

Horaires, nombre de tours.

7.2. BRIEFING

Le briefing obligatoire des pilotes aura lieu à à

7.3. COURSE

Horaire, nombre de tours pour les manches qualificatives.

Horaire, nombre de tours pour les finales.

7.3.1. La pôle position est fixée à

ARTICLE 9. CLASSEMENTS

Les modalités du classement général figurent dans la réglementation générale de chaque discipline. Le classement officiel provisoire sera affiché 15 minutes maximum après chaque finale A. Il deviendra définitif 30 minutes après l'heure d'affichage du résultat provisoire, sauf dans le cas d'une réclamation ou d'un avis du Collège des Commissaires Sportifs.

ARTICLE 10. PRIX

10.2. PRIX EN ESPECES

Les prix suivants seront distribués pour un total de €.

Détail des prix en €

10.3. COUPES

10.4. REMISE DES PRIX

La remise des prix aura lieu

Il est conseillé de faire la remise des prix sur le podium à l'arrivée.

ARTICLE 11. DIVERS

(Cet article est destiné à donner des indications particulières sur le déroulement de l'épreuve ou son organisation, sans que la réglementation générale ne puisse être modifiée.)

Ci dessous, un exemple dans le cas où l'épreuve reçoit une épreuve de doublure.

INTITULE EPREUVE DE DOUBLURE

En doublure de l'épreuve principale, il sera organisé une épreuve de Les articles non repris dans ce règlement sont identiques aux articles de l'épreuve principale.

REGLEMENTATION GENERALE RALLYCROSS

La réglementation générale complète ou modifie le règlement standard des circuits Tout-Terrain.
Les articles non repris dans cette réglementation générale sont conformes au règlement standard.

ARTICLE 1. ORGANISATION

1.2. HORAIRES

Schéma pour les épreuves du Championnat de France, recommandé pour les autres épreuves.

Vendredi

Des vérifications administratives et techniques facultatives pourront avoir lieu le vendredi de 17h00 à 20h00.

Samedi

Vérifications administratives et techniques de 7h30 à 11h00
1^{ère} réunion du Collège des Commissaires Sportifs 11h15
Essais libres de 10h00 à 11h30 et de 13h30 à 15h00
Briefing obligatoire des pilotes à 11h45
Essais chronométrés à partir de 15h15 par division
1^{ère} manche qualificative à partir de 17h00.

Dimanche

Warm-up (facultatif) à partir de 8h00
2^{ème} manche qualificative à 10h00
3^{ème} manche qualificative à 13h30
Finales à partir de 16h00
Fin des épreuves au plus tard à 18h00
Affichage 15 mn après la fin de chaque finale A.

NOTA : chaque division et chaque Coupe de Marque ou Formule de Promotion devront se situer strictement dans le créneau horaire prévu pour les manches qualificatives des autres catégories.

Il est recommandé aux organisateurs de prévoir une réception des pilotes après la 1^{ère} manche qualificative. La précision sera portée au règlement particulier.

Si la présentation des pilotes au public est prévue, elle se fera le dimanche, après la 3^{ème} manche qualificative. Le déroulement et l'horaire devront être prévus au règlement particulier.

Les épreuves de rallycross sont inscrites au calendrier national de la FFSA ou au calendrier international de la FIA.

1.3. VERIFICATIONS

Le marquage obligatoire des pneumatiques se fera pendant les vérifications techniques du samedi.

ARTICLE 3. CONCURRENTS ET PILOTES

3.1. ENGAGEMENTS

La date limite des engagements est fixée le mercredi de la semaine précédant la semaine de l'épreuve à minuit, cachet de la poste faisant foi.

Le montant maximum des droits d'engagement est fixé à **230 €** avec la publicité des organisateurs pour toutes les épreuves de rallycross.

Le nombre maximum de partants aux essais est fixé à 130 au total (dont 30 maximum en Coupe de Marque y compris les éventuelles autres démonstrations ou animations, sous réserve d'avoir obtenu l'accord de la FFSA).

3.3. Un pilote pourra courir en Championnat, en Coupe, en Coupe de Marque ou Formule de Promotion.

ARTICLE 4. VOITURES ET EQUIPEMENTS

4.1. VOITURES ADMISES

Sont admises les voitures suivantes correspondant au règlement technique du Rallycross, réparties par division : Division 1– Division **1A** – Division 3 – Division 4 **Coupe de Marque ou Formule de Promotion**, chaque division courant séparément.

4.2. EQUIPEMENTS PILOTES

Pour toutes les divisions, une réglementation sur la marque, le type et le nombre de pneumatiques, leur marquage et leur utilisation sera publiée par la FFSA dès que possible.

4.3. TRANSPONDEURS

Dans les meetings du Championnat de France, chaque voiture, y compris les participants aux Coupes de marques ou Formule de Promotion, la Division 3 et la Division 4 devra être équipée d'un transpondeur conforme au règlement de la FFSA. Le montage devra être validé par le Commissaire Technique Responsable à chaque épreuve.

4.4. NUMEROS

Dans le cas où l'organisateur fournit les panneaux de portières réglementaires, ceux-ci doivent être posés tel quel, sans être découpés, ni modifiés.

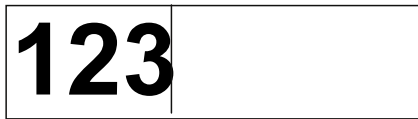
Ils seront attribués comme suit :

- De 1 à 49 D1
- De 51 à 99 **D1A**
- De 101 à **199** D3
- De **200 à 299** D4

Dans chaque division, les pilotes se verront attribuer le numéro correspondant à leur classement du Championnat de l'année précédente, et ce pour les 15 premiers.

Si le pilote ne participe pas, le numéro restera libre.

- **Panneaux de portière : 20 x 70 cm dont 30 cm réservés au numéro.**
- **Numéro de course : 15 x 15**
- **Epaisseur du trait : 3 cm**



ARTICLE 5. PUBLICITE

5.1. PUBLICITE OBLIGATOIRE

Les voitures participant aux épreuves du Championnat de France de Rallycross, à l'exception des Coupes de Marque, devront obligatoirement être identifiées conformément au plan d'identification défini par la FFSA. Les pilotes auront la possibilité d'apposer d'autres publicités.

En aucun cas, l'identification des véhicules définie par la FFSA ne pourra être modifiée par les pilotes.

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 dans toutes les disciplines.

Les épreuves se déroulent sur des circuits partiellement revêtus, agréés par la FFSA. La situation, le plan d'accès et le plan du circuit indiquant les différents emplacements devront être annexés au règlement particulier. Ils doivent répondre aux critères généraux suivants :

- **Longueur** : entre 800 et 1200 mètres.
- **Largeur** : entre 12 mètres et 17 mètres.

- **Ligne droite de départ** : 100 mètres de long minimum,
 - largeur entre 12,5 mètres et 17 mètres.
La largeur de la ligne de départ doit être conservée jusqu'à la sortie du 1^{er} virage qui doit avoir un rayon maximum de 25 mètres, avec un changement de direction d'au moins 45°.

Les parties revêtues (hors zone de départ) doivent être de 20 à 40% de la longueur de la piste et sur toute la largeur de la piste.

Les épreuves du Championnat de France doivent répondre aux critères définis dans le Cahier des Charges.

ARTICLE 7. DEROULEMENT DES EPREUVES

7.1. ESSAIS

7.1.2. Essais libres

L'organisation d'essais libres est obligatoire. Les pilotes ne pourront y participer qu'après avoir été acceptés aux vérifications par le Directeur de Course. Chaque série sera arrêtée au 4^{ème} passage du 1^{er} sur la ligne d'arrivée. Les temps pourront être pris tour par tour et ils seront communiqués. Chaque série sera constituée au maximum de 8 voitures pour les pistes de moins de 1000 mètres et 10 voitures pour les pistes de plus de 1000 mètres.

Un prorata de temps, en fonction du nombre d'engagés, sera accordé aux concurrents de la Coupe de Marque ou de la Formule de Promotion qui débiteront les essais avec un minimum de 5 séances.

7.1.3. Essais chronométrés

L'ordre de passage aux essais se fera, par division, dans l'ordre inverse du classement du Championnat de France. Les pilotes non classés au Championnat partent en 1^{er}, dans l'ordre inverse des numéros. Pour la 1^{ère} épreuve de la saison, l'ordre sera l'ordre inverse des numéros. Un pilote qui ne se présente pas dans son ordre de passage prévu, sera pénalisé. Un pilote se présentant après le passage de sa série pourra faire des essais chronométrés et il se verra attribuer le plus mauvais temps de sa division augmenté de 5 secondes. Dans ce cas, les ex æquo seront départagés par leur classement au Championnat (ou par le plus petit numéro pour la 1^{ère} épreuve).

Les essais se dérouleront par séries avec un maximum de 5 voitures. Le nombre de voitures par série devra être équilibré. Dans chaque série, le meilleur pilote classé partira le premier et ainsi de suite.

Les voitures, dans chaque série, seront envoyées du départ toutes les 5 secondes.

Chaque série sera arrêtée après 4 tours. Le premier tour sera un tour lancé et ne sera pas chronométré, seuls les 3 autres le seront.

Le classement des essais sera effectué en tenant compte du meilleur temps réalisé sur un tour de chaque concurrent, augmenté des éventuelles pénalités. Les ex æquo seront départagés en tenant compte du 2^{ème} meilleur temps et ainsi de suite.

7.2. BRIEFING

Si le briefing est prévu par l'organisateur, il devra avoir lieu avant le début des essais chronométrés.

7.3. COURSE

7.3.1. Les manches qualificatives ainsi que les finales B et C se dérouleront sur 4 ou 5 tours selon le règlement particulier de l'épreuve.

Les finales A se dérouleront sur 6 tours.

Le Collège des Commissaires Sportifs pourra réduire le nombre de tours en cas de nécessité.

7.3.2. Grilles de départ

La zone de grille de départ devra être revêtue (asphalte, ciment, etc.). Elle devra comporter 5 couloirs de 2,5 mètres à 3 mètres de large. Les couloirs extérieurs seront longés par une zone (revêtue ou non) de 0,5 à 1 mètre. La largeur de la piste entre le départ et le 1^{er} virage sera égale à la largeur totale des couloirs de départ et des zones qui longent ces couloirs. L'intervalle entre chaque ligne sera de 6 à 8 mètres. Il y aura 4 lignes de départ. Une zone de décrassage des pneus sera délimitée par deux lignes rouges séparées de 10 à 15 mètres. Aucune marche arrière n'est autorisée dans cette zone.

La 2^{ème} ligne rouge marquera la limite à ne pas dépasser pour les mécaniciens ou les membres de l'équipe.

Les concurrents devront respecter les couloirs de départ qui seront tracés sur le sol sur une longueur de 30 mètres après la ligne de départ. Ils seront matérialisés par un cône de chaque côté

en bout de ligne. Les lignes devront être très visibles (repeintes). Tout franchissement d'une ligne d'un couloir sera pénalisé.

La 4^{ème} ligne peut être utilisée comme ligne de fin de zone de chauffe des pneus.

7.3.3. Manches qualificatives

Avec la pole position à gauche. Grille à inverser si la pole est à droite.

1 ^{ère} ligne	1	2	3	4	5
2 ^{ème} ligne					
3 ^{ème} ligne					
4 ^{ème} ligne					
1 ^{ère} ligne rouge	Fin d'échauffement des pneus				
2 ^{ème} ligne rouge	Début de décrassage des pneus et limite des mécaniciens				

7.3.4. Finales Divisions 1, 1A, 3 et 4

1 ^{ère} ligne		1		2	
2 ^{ème} ligne			3		4
3 ^{ème} ligne		5		6	
4 ^{ème} ligne					
1 ^{ère} ligne rouge	Fin d'échauffement des pneus				
2 ^{ème} ligne rouge	Début de décrassage des pneus et limite des mécaniciens				

7.3.5. Manches Qualificatives

Il y aura 3 manches qualificatives par division avec des séries de 5 voitures maximum partant sur la même ligne. Tous les concurrents des 2 séries suivantes sont tenus d'être présents dans la zone de la pré-grille pendant que la grille de la série prévue au départ est composée.

Pour être classé, un pilote doit être "partant" à au moins deux manches qualificatives. Par partant, on entend : **quitter effectivement la grille de départ quand le signal de départ a été donné.**

Pour chacune des voitures, toutes les séries seront chronométrées.

Les concurrents partants mais n'ayant pas effectué un tour seront classés en fonction de leur position sur la grille de départ.

Dans chaque division, une fois toutes les séries d'une manche qualificative courues, le classement général de la manche se fera en tenant compte des temps réalisés dans les séries par chacun des concurrents ayant réalisé le nombre de tours prévus. Des points seront attribués dans l'ordre du classement de la façon suivante : 1 point au premier, 2 points au deuxième, 3 points au troisième, jusqu'au dernier.

Les pilotes n'ayant pas terminé une manche se verront attribuer 80 points.

Les pilotes n'ayant pas pris le départ de la manche se verront attribuer 90 points.

Les pilotes exclus de la manche se verront attribuer 95 points.

7.3.6. Composition des séries

La 1^{ère} manche qualificative sera établie en tenant compte du classement des essais.

La 2^{ème} manche qualificative sera établie en tenant compte du classement de la 1^{ère} manche, les éventuels ex æquo étant départagés par le classement des essais.

La 3^{ème} manche qualificative sera établie en tenant compte du classement après la 2^{ème} manche qui sera fait par addition des points de la 1^{ère} et de la 2^{ème} manche. Les ex æquo éventuels seront départagés par le meilleur temps obtenu lors d'une des 2 manches.

Le classement général des manches qualificatives se fera en additionnant les points des 2 meilleurs résultats des manches. Les ex æquo seront départagés par le résultat obtenu dans la manche non retenue pour le classement, et ensuite, le meilleur temps réalisé lors de l'une des 3 manches qualificatives, et éventuellement du 2^{ème} meilleur temps, etc.

7.3.7. Répartition dans les séries

Chaque série sera composée en partant de la fin du classement. Les 5 derniers pilotes présents en pré-grille feront la 1^{ère} série, les 5 suivants feront la 2^{ème} série, et ainsi de suite. Pour chaque série, le pilote qui aura le meilleur classement choisira sa position sur la grille, le 2^{ème} choisira parmi les places restantes et ainsi de suite.

Pour les 2 dernières séries, le nombre restant sera partagé en 2 et les pilotes seront répartis avec le schéma suivant :

	Avant dernière série	Dernière série
S'il reste 10 voitures :	2-4-6-8-10	1-3-5-7-9
S'il reste 9 voitures :	2-4-6-8-9	1-3-5-7
S'il reste 8 voitures :	2-4-6-8	1-3-5-7
S'il reste 7 voitures :	2-4-6-7	1-3-5
S'il reste 6 voitures :	2-4-6	1-3-5

La place des concurrents absents dans les 2 dernières séries restera libre.

7.3.8. Finales

Il y aura au maximum 3 finales par division. **Pour être qualifié, un pilote doit être partant à au moins deux manches qualificatives; Par partant on entend prendre le départ de la finale en se plaçant sur la grille de départ par ses propres moyens sans avoir été poussé, moteur en marche.**

La place sur la grille de départ des pilotes absents reste libre.

Ils seront classés à la dernière place de la finale, et s'ils sont plusieurs, ils seront départagés par le classement après les manches qualificatives.

Le pilote qui aura la pole position, choisira sa position sur la grille, le 2^{ème} choisira parmi les places restantes sur la même ligne et ainsi de suite sur chaque ligne.

7.3.8.1. Divisions 1, 1A, 3 et 4

D'après le classement des manches qualificatives, les 5 premiers seront qualifiés pour la finale A, les 5 suivants pour la finale B et les 6 suivants pour la finale C.

Le 1^{er} de la finale C ira en finale B à la dernière place et le 1^{er} de la finale B ira en finale A à la dernière place. S'il y a moins de 14 pilotes qualifiés, il n'y aura pas de finale C. La finale B se fera alors avec 8 pilotes maximum.

7.3.8.2. Ordre de déroulement des passages des divisions

Pour les essais chronométrés, les manches et les finales, l'ordre de passage sera :

D4 - D3 - Coupe de Marque **ou Formule de Promotion- D1A** - D1.

Sauf pour les essais libres et le warm-up, les divisions ne pourront pas courir ensemble.

7.5. DÉPARTS ET FAUX DÉPARTS

Les départs seront donnés avec des feux. Le contrôle électronique des faux départs est obligatoire pour les épreuves du Championnat de France.

7.7. TOUR ALTERNATIF

7.7.1. Définition

Une piste de Rallycross peut posséder une variante du parcours principal, 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 ces conditions, il est permis d'organiser des épreuves de Rallycross empruntant alternativement le parcours principal et la variante de celui-ci, conformément aux dispositions qui suivent.

7.7.2. Essais libres

L'utilisation de la variante du parcours (tour alternatif) est permise durant les essais libres.

7.7.3. Essais chronométrés

L'utilisation de la variante du parcours (tour alternatif) est interdite durant les essais chronométrés.

7.7.4. Manches qualificatives et finales

Durant chaque manche ou chaque finale qu'il dispute, chaque pilote devra obligatoirement parcourir une fois un des tours prévus par le règlement en utilisant la variante de parcours (tour alternatif).

Le pilote choisira librement le tour dans lequel il empruntera la variante de parcours.

Les manœuvres d'entrée et de sortie de la variante de parcours devront être effectuées dans le respect de l'article 6.2 du Règlement Standard des Circuits Tout-Terrain.

Il est interdit d'emprunter plusieurs fois la variante de parcours (tour alternatif) au cours d'une même manche ou d'une même finale.

7.7.5. Annulation d'une série ou d'une finale

Tout incident entraînant l'obstruction de la variante de parcours (tour alternatif) dès lors que celle-ci doit encore être empruntée par au moins un concurrent, fera l'objet des mêmes mesures qu'une obstruction équivalente du parcours principal.

7.7.6. Pénalités.

Nombre de fois où la variante de parcours a été empruntée au cours d'une série différente de "UN" :

-
- 1^{ère} infraction : pénalité de 2 minutes,
 - Récidive : exclusion de la manche.

Nombre de fois où la variante de parcours a été empruntée au cours d'une finale différente de "UN" :

-
- Déclassement à la dernière place de sa finale.

Nota : Si un pilote se voit présenter le drapeau à damiers alors qu'il n'a pas effectué la totalité des tours prévus par le règlement, il ne sera pas pénalisé s'il n'a pas emprunté la variante de parcours lors des tours qu'il aura effectivement parcourus.

Deux juges de fait seront désignés pour relever le nombre de passages des voitures dans le tour alternatif. Une boucle de chronométrage pourra également être mise en place sur le parcours du tour alternatif.

ARTICLE 9. CLASSEMENT

9.1. Le classement général sera fait par catégorie en tenant compte du classement de la finale A, puis de la finale B et de la finale C si celle-ci a été courue et ensuite tous les autres concurrents.

9.2. POINTS

Le classement des pilotes dans les finales sera établi conformément à l'ordre suivant :

- 1- les pilotes ayant effectué le nombre de tours prévus dans l'ordre dans lequel ils franchissent la ligne d'arrivée.
- 2- les pilotes n'ayant pas effectué le nombre de tours prévus seront classés dans l'ordre du nombre de tours effectués.
- 3- les pilotes exclus de la finale pour départ anticipé seront classés individuellement conformément à leur ordre de départ.
- 4- les pilotes n'ayant pas pris le départ seront classés individuellement conformément à leur ordre de départ.

Seuls les pilotes qualifiés comme les 16 meilleurs dans chaque division se verront attribuer des points au Championnat.

Si un pilote qualifié pour marquer des points au Championnat est exclu par le Collège des Commissaires Sportifs, ces derniers devront décider si les suivants remontent au classement.

ARTICLE 10. PRIX

La répartition des prix devra figurer au règlement particulier. Les épreuves comptant pour le Championnat de France devront appliquer le barème minimum figurant dans le cahier des charges (minimum 22 740 €).

Pour les épreuves hors championnat, les prix sont libres.

CHAMPIONNAT DE FRANCE DE RALLYCROSS

ARTICLE 1. ORGANISATION

- 1.1. La FFSA organise un Championnat de France de Rallycross qui se déroulera sur les deux divisions suivantes :
- **Division 1** : Championnat de France de Rallycross de Division 1.
 - **Division 1A** : Championnat de France de Rallycross de **Division 1A**

Ces Championnats pourront faire l'objet d'un Trophée après acceptation de la FFSA.

1.2. CALENDRIER

Le Championnat de France de Rallycross se disputera sur les 11 épreuves suivantes :

25-26 avril	Dreux	Asa Beauce
09-10 mai	Essay (<i>Championnat d'Europe</i>)	Asa des Ducs
23-24 mai	Faleyras	Asa Circuit de Faleyras Gironde
06-07 juin	Châteauroux	Asa du Berry
20-21 juin	Bergerac	Asa Cyrano
04-05 juillet	Lavaré	Asaco Maine Bretagne
25-26 juillet	Kerlabo	Asaco Maine Bretagne
05-06 septembre	Lohéac	Asaco Bretagne
19-20 septembre	Mayenne	Asaco Maine Bretagne
03-04 octobre	Essay	Asa des Ducs
17-18 octobre	Dreux	Asa Beauce

La FFSA se réserve le droit de modifier ce calendrier.

Seules comptent pour le Championnat les épreuves figurant à ce calendrier et dont les résultats auront été agréés par la FFSA. Le nombre maximum d'épreuves est de 11.

L'épreuve comptant pour le Championnat d'Europe compte également pour le Championnat de France. Un classement des pilotes participant au Championnat de France sera extrait du classement général de l'épreuve et comptera pour le Championnat de France.

La réglementation européenne sera autorisée pour les pilotes participant au Championnat de France, y compris pour les pneus qui seront libres.

1.3. AUTRES CATEGORIES

Dans le cadre des épreuves ci-dessus seront organisées des compétitions réservées aux voitures des divisions 3 et 4, conformément aux réglementations générales et techniques du Rallycross.

ARTICLE 9. CLASSEMENT

9.1. ATTRIBUTION DES POINTS

Pour chaque épreuve, dans chaque division, les points seront attribués de la façon suivante, quel que soit le nombre de partants :

1 ^{er}	20 points	9 ^{ème}	8 points
2 ^{ème}	17 points	10 ^{ème}	7 points
3 ^{ème}	15 points	11 ^{ème}	6 points
4 ^{ème}	13 points	12 ^{ème}	5 points
5 ^{ème}	12 points	13 ^{ème}	4 points
6 ^{ème}	11 points	14 ^{ème}	3 points
7 ^{ème}	10 points	15 ^{ème}	2 points
8 ^{ème}	9 points	16 ^{ème}	1 point

9.2. CLASSEMENT GENERAL FINAL

- Un titre de Champion de France sera attribué pour la division 1 et un titre pour la division 1A.
- Un titre de Championne de France sera attribué à la pilote qui aura accumulé le plus de points toutes divisions confondues.
- Tous les résultats seront pris en compte pour l'établissement du classement final des Championnats de France de Rallycross
- Un concurrent ne peut pas cumuler les points acquis dans des divisions différentes.

Seule la FFSA est qualifiée pour résoudre les problèmes venant de l'application ou de l'interprétation de ce règlement.

ARTICLE 10. PRIX

Minimum par division

Pour chaque épreuve, le montant minimum des prix pour chaque division distribué par l'organisateur est le suivant :

1 ^{er}	2 ^{ème}	3 ^{ème}	4 ^{ème}	5 ^{ème}	6 ^{ème}	7 ^{ème}	8 ^{ème}
1070 €	840 €	610 €	460 €	380 €	275 €	250 €	240 €
9 ^{ème}	10 ^{ème}	11 ^{ème}	12 ^{ème}	13 ^{ème}	14 ^{ème}	15 ^{ème}	16 ^{ème}
230 €	220 €	210 €	200 €	190€	180 €	170 €	160 €

Soit 5 685 € par division.

CAHIER DES CHARGES

Le Cahier des charges des épreuves comptant pour le Championnat de France de Rallycross sera disponible sur demande à la FFSA.

COUPE DE FRANCE DE RALLYCROSS

ARTICLE 1. ORGANISATION

- 1.1. La FFSA organise une Coupe de France de Rallycross qui se déroulera sur les deux divisions suivantes :
- Division 3,
 - Division 4.

Ces Coupes pourront faire l'objet d'un Trophée après acceptation de la FFSA.

1.2. CALENDRIER

La Coupe de France de Rallycross se disputera sur les 10 épreuves suivantes :

25-26 avril	Dreux	Asa Beauce
23-24 mai	Faleyras	Asa Circuit de Faleyras Gironde
06-07 juin	Châteauroux	Asa du Berry
20-21 juin	Bergerac	Asa Cyrano
04-05 juillet	Lavaré	Asaco Maine Bretagne
25-26 juillet	Kerlabo	Asaco Maine Bretagne
05-06 septembre	Lohéac	Asaco Bretagne
19-20 septembre	Mayenne	Asaco Maine Bretagne
03-04 octobre	Essay	Asa des Ducs
17-18 octobre	Dreux	Asa Beauce

La FFSA se réserve le droit de modifier ce calendrier.

Seules comptent à la Coupe les épreuves figurant à ce calendrier et dont les résultats auront été agréés par la FFSA.

1.3. AUTRES CATEGORIES

Dans le cadre des épreuves ci-dessus, seront organisées des compétitions réservées au Championnat de France avec les voitures de **D1 et D1A**, conformément aux réglementations générales et techniques du Rallycross.

ARTICLE 9. CLASSEMENT

9.1. ATTRIBUTION DES POINTS

Pour chaque épreuve, dans chaque division, les points seront attribués de la façon suivante, quel que soit le nombre de partants :

1 ^{er}	20 points	9 ^{ème}	8 points
2 ^{ème}	17 points	10 ^{ème}	7 points
3 ^{ème}	15 points	11 ^{ème}	6 points
4 ^{ème}	13 points	12 ^{ème}	5 points
5 ^{ème}	12 points	13 ^{ème}	4 points
6 ^{ème}	11 points	14 ^{ème}	3 points
7 ^{ème}	10 points	15 ^{ème}	2 points
8 ^{ème}	9 points	16 ^{ème}	1 point

Le classement sera établi par l'organisateur et renvoyé à la FFSA 48 heures maximum après l'épreuve.

9.2. CLASSEMENT GENERAL FINAL

- Un titre de Vainqueur de la Coupe de France D3 et un titre de Vainqueur de la Coupe de France D4 seront attribués.
- Tous les résultats seront pris en compte pour l'établissement du classement final de la Coupe de France de Rallycross.
- Un concurrent ne peut pas cumuler les points acquis dans des divisions différentes.

Seule la FFSA est qualifiée pour résoudre les problèmes venant de l'application ou de l'interprétation de ce règlement.

ARTICLE 10. PRIX

10.2. MINIMUM PAR EPREUVE

Pour chaque épreuve, le montant minimum des prix distribué pour chaque division par l'organisateur est le suivant :

1 ^{er}	2 ^{ème}	3 ^{ème}	4 ^{ème}	5 ^{ème}	6 ^{ème}	7 ^{ème}	8 ^{ème}
1070 €	840 €	610 €	460 €	380 €	275 €	250 €	240 €
9 ^{ème}	10 ^{ème}	11 ^{ème}	12 ^{ème}	13 ^{ème}	14 ^{ème}	15 ^{ème}	16 ^{ème}
230 €	220 €	210 €	200 €	190€	180 €	170 €	160 €

Soit 5 685 € par division.

REGLEMENTATION GENERALE AUTO-CROSS ET SPRINT CAR

Toutes les épreuves Auto-Cross et Sprint Car hors Championnats et Coupes de France comptent pour le TROPHEE NATIONAL AUTO-CROSS ET SPRINT CAR

ARTICLE 1. ORGANISATION

1.1. OFFICIELS

Voir règlement standard.

1.2. HORAIRES

Déroulement **obligatoire pour toutes les épreuves Auto-Cross et Sprint Car, à l'exception des épreuves organisées en nocturne :**

D2 2 litres, D3 Sprint Car, D2 libre, D3 libre, D1 Sprint Car, D3 2 litres, D2 Sprint Car, D1 Sprint Car Féminines.

Cet ordre sera appliqué dès les essais chronométrés, les manches A et B et les Finales A et B.

Samedi

08h00 - 12h30 Vérifications administratives et techniques
(Pour les épreuves des Championnats et Coupes de France,
prévoir 6 Commissaires Techniques + le Délégué et son adjoint)

10 h 00 - 18 h 15 Essais chronométrés (2 séances obligatoires par division)

18h30..... Briefing pilotes

Dimanche

MANCHES QUALIFICATIVES A et B

08h00 - 11h00 Manche A

11h00 - 12h30 Manche B

13h30 - 15h00 Manche B suite

15h00 - 16h30 Finale B

16h30 - 18h30 Finale A

15 minutes après la Finale Affichage des résultats

Il ne sera pas possible de dissocier l'Auto-Cross du Sprint Car SAUF DEROGATION ACCORDEE PAR LA FFSA APRES ETUDE DU DOSSIER.

Toutes les épreuves devront être organisées selon la réglementation générale Auto-Cross et Sprint Car

Les épreuves d'Auto-Cross et Sprint Car sont inscrites au calendrier national de la FFSA.

1.3. VERIFICATIONS

Voir prescriptions générales et règlement standard.

Les vérifications auront lieu le samedi **entre 8h00 et 12h30**.

Les convocations doivent être prévues par division dans des tranches horaires différentes et en tenant compte de **l'ordre de passage des divisions aux essais chronométrés** (il est obligatoire de prévoir des essais pour chaque division).

Les convocations préciseront l'heure à laquelle les pilotes doivent se présenter aux contrôles administratifs, puis l'heure à laquelle ils doivent se présenter aux contrôles techniques.

S'ils ne la reçoivent pas, il leur appartient de téléphoner au secrétariat de l'épreuve pour connaître leur heure de convocation.

ARTICLE 3. CONCURENTS ET PILOTES

3.1. DEFINITION DES PILOTES PRIORITAIRES

Priorités A

- **Prioritaire A1** : figurer dans les 10 premiers du classement des Championnats, Coupes, et Trophées de France Auto-Cross et Sprint Car de l'année précédente.
- **Prioritaire A2** : figurer dans les 7 premiers du classement du Trophée National* Auto-Cross et Sprint Car ou entre la 11^{ème} et la 18^{ème} place du classement des Championnats, Coupes, et Trophées de France Auto-Cross et Sprint Car de l'année précédente.
- **Prioritaire A3** : champions d'Europe ou pilotes ayant terminé dans les 3 premiers du Championnat d'Europe dans une des deux divisions au cours des 3 dernières années.
- **Prioritaire A4** : champions de France ou pilotes ayant terminé dans les 3 premiers du Championnat, Coupe et Trophées de France Auto-Cross et Sprint Car au cours des 2 dernières années.

Priorités B

Pilotes désignés pour l'année en cours par la Commission Auto-Cross et Sprint car.

- **Prioritaire B1** : pilote désigné du fait de son statut particulier : journaliste, sportif de haut niveau, personne médiatique.
- **Prioritaire B2** : pilote désireux de participer à toutes les épreuves des Championnats et Coupes de France Auto-Cross et Sprint car.
 - Ce pilote devra adresser avant le dernier jour calendaire du mois de janvier de chaque année, une demande écrite auprès de la Commission Auto-Cross et Sprint car de la FFSA qui statuera du bien fondée de la demande ou non. Cette demande devra être accompagnée d'un chèque de caution de 700 € à l'ordre de la FFSA garantissant sa participation à toutes les épreuves des Championnats et Coupes de France. En cas d'absence à l'une des épreuves sauf cas de force majeure apprécié par la Commission Auto-cross et Sprint car, cette somme sera acquise définitivement à la FFSA.

* Trophée National

Seuls les pilotes ayant participé à au moins cinq épreuves par année sportive seront retenus pour le classement.

Pour chaque pilote, le classement sera établi comme suit : le total de tous les points obtenus par chaque pilote sera divisé par le nombre d'épreuves auxquelles il aura participé. Le classement définitif du Trophée National sera ainsi effectué

3.2. ENGAGEMENTS

Pour les épreuves hors Championnats, et Coupes de France

Les pilotes classés dans les 18 premiers dans leur division au Trophée National de l'année précédente seront prioritaires et devront adresser leurs engagements et chèques (ces derniers seront encaissés une fois l'épreuve courue) à chaque ASA organisatrice avant le dernier jour calendaire du mois de Février de chaque année.

Ils confirmeront leur participation au plus tard l'avant dernier lundi avant chaque épreuve.

Au minimum 4 semaines avant la date de clôture des engagements, chaque organisateur publiera par internet la liste prévisionnelle des engagés qui devra ainsi être complétée par les pilotes invités dans la limite de 30 pilotes par division, à l'exception de la division 1 sprint car masculine pour laquelle la limite est fixée à 45 et la division 1 sprint car féminine à 20.

La date limite d'engagement pour les pilotes invités par l'organisateur est fixée au lundi à minuit précédant l'épreuve (cachet de la poste faisant foi) ou équivalent pour les jours fériés.

Les pilotes prioritaires A1, A3 et A4 et les pilotes prioritaires B ne marqueront pas de points au Trophée National.

Le montant des droits d'engagement est fixé à **70 €** pour toutes les divisions.

3.3. EQUIPAGES

Chaque voiture ne pourra être conduite que par un seul pilote à l'exception de la D1 Sprint car Féminine.

Au sein d'une même épreuve, un pilote ne pourra s'engager que dans une seule division.

Sauf cas étudié par le Collège des Commissaires Sportifs, le changement de division n'est pas autorisé après la clôture des engagements.

3.3.1. Licences

Conforme à la réglementation des licences.

Les pilotes des divisions 1, 2 et 3 Sprint Car sont admis à participer avec une licence régionale.

ARTICLE 4. VOITURES ET EQUIPEMENTS

4.1. VOITURES ADMISES

Sont admises les voitures des divisions suivantes :

- D2 libre
- D3 libre
- D2 2 litres
- D3 2 litres
- D1 Sprint Car
- D2 Sprint Car
- D3 Sprint Car
- D1 Sprint car Féminine.

Le nombre maximum de concurrents engagés par division est limité à :

- 30 en D2 libre
- 30 en D3 libre
- **30** en D2 2 litres
- **30** en D3 2 litres
- **30** en D3 Sprint Car
- **30** en D2 Sprint Car
- **45** en D1 Sprint Car
- **20** en D1 Sprint Car Féminines

4.3. TRANSPONDEURS

Chaque voiture devra être équipée d'un transpondeur conforme au règlement de la FFSA.

Le montage devra être validé par le Commissaire Technique Responsable à chaque épreuve.

Chaque pilote est responsable du bon fonctionnement de son transpondeur. En cas de non fonctionnement du transpondeur, il ne pourra prétendre à aucun classement.

4.4. NUMEROS DE COURSE

Des numéros de compétition conformes aux prescriptions générales devront être présentés une seule fois de chaque côté de la carrosserie, ainsi que sur la partie avant de la voiture.

Ils seront tels que définis ci-dessous :

Pour les Sprint Car et monoplaces Auto-Cross

- **Un numéro de capot avant, visible de face**
 - hauteur de chiffre : 12 cm
 - largeur du trait : 3 cm
- **Deux numéros de côté**
 - hauteur de chiffre : 17 cm
 - largeur du trait : 3 cm
 - caractéristiques de la surface recevant les numéros :
 - dimensions minimales : 24 cm x 24 cm
 - matériau : non-métallique recommandé
 - position :
 - à l'arrière de l'arceau principal
 - à 85 cm minimum du sol pour les Sprint Car
 - à 90 cm minimum du sol pour les monoplaces Auto-Cross

Pour les berlines

- **Un numéro de pare-brise**
 - hauteur de chiffre : 12 cm
 - largeur du trait : 3 cm
 - position : situé dans l'angle supérieur du côté opposé au poste de pilotage
- **Deux numéros de côté**
 - hauteur de chiffre : 17 cm
 - largeur du trait : 3 cm
 - caractéristiques de la surface recevant les numéros :
 - dimensions minimales : 24 cm x 24 cm
 - position :
 - vitre latérale arrière (porte arrière ou custode)
 - à l'avant de cette vitre
 - le plus haut possible

Sprint Car

- **Les chiffres seront noirs sur fond de couleur :**
 - Division 1 vert (RAL 6018)
 - Division 2 jaune (RAL 1016)
 - Division 3 blanc (RAL 90 03)

Monoplaces Auto-Cross

- **Les chiffres seront noirs sur fond de couleur :**
 - Division 3 libre..... blanc (RAL 90 03)
 - Division 3 2 litres.....jaune (RAL 1016)

Berlines

- **Les chiffres seront noirs sur fond de couleur :**
 - Division 2 libre..... blanc (RAL 90 03)
 - Division 3 2 litres.....jaune (RAL 10 16)

Aucun autre numéro susceptible d'être confondu avec le numéro de course ne devra apparaître sur la voiture.

Le concurrent est responsable de la bonne lecture de ses numéros qui devront être propres et lisibles avant chaque départ

ARTICLE 5. PUBLICITE

Les publicités obligatoires et facultatives ainsi que les emplacements seront précisés au règlement particulier de l'épreuve ou par un communiqué qui sera distribué aux vérifications.

ARTICLE 6. SITES ET INFRASTRUCTURES

Voir règlement standard.

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 dans toutes les disciplines.

Les épreuves se déroulent sur des circuits agréés par la FFSA. Le plan d'accès et le plan du circuit indiquant les différentes zones devront être annexés au règlement particulier.

ARTICLE 7. DEROULEMENT DES EPREUVES

Le Directeur de Course pourra décider de faire faire un tour **complet** de reconnaissance en fonction des modifications de l'état de la piste. Les pilotes doivent prévoir qu'un ou deux tours de reconnaissance peuvent être faits. Dans ce cas, il est interdit de doubler pendant ce tour. Un pilote dont la voiture est immobilisée sur la piste devra être évacué. Il ne sera pas autorisé à intervenir sur sa voiture. Cependant, s'il arrive à redémarrer, il pourra prendre le départ sur la dernière ligne ou de la pré-grille si la procédure est en cours. Si le départ a été donné, il ne pourra prendre part à la course.

7.1. ESSAIS

Voir règlement standard.

7.1.2. Essais chronométrés

Deux séances d'essais chronométrés obligatoires de 4 tours chacune par série de 8 pilotes maximum (pouvant être porté exceptionnellement à 10 pilotes) seront organisées.

L'ordre de passage des pilotes sera le suivant :

- Première séance : par ordre croissant des numéros
- Deuxième séance : par ordre décroissant des numéros

Le meilleur temps réalisé par chaque pilote sur un tour dans les deux séances sera retenu pour le classement général des essais.

Pour être qualifié un pilote devra effectuer au moins un tour de circuit.

Les essais se termineront dès qu'une voiture aura accompli 4 tours chronométrés.

7.2. BRIEFING

Un briefing oral sera obligatoirement organisé.

Il aura lieu le samedi à 18h 30, si possible dans un local clos. Une sonorisation est obligatoire

Un briefing écrit pourra être prévu en complément.

7.3. COURSE

7.3.1. Longueur

Les courses se dérouleront sur **7** tours en manches, **7 tours pour les finales B et A.**

7.3.1.1. Grilles de départ

Pour les manches qualificatives et les finales, les grilles seront de type 3-2-3-2 avec la pôle position à la corde. Le pilote ayant la pôle position a le choix de son emplacement sur la première ligne. 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. Le choix des pilotes doit être fait dès la mise en pré-grille ou après le tour de reconnaissance si celui-ci existe.

7.3.1.2. Manches qualificatives

2 séries de 15 pilotes maximum par division (à l'exception de la D 1 Sprint Car où il y aura 3 séries de 15 pilotes, et des D1 Sprint Car Féminines où il y aura 2 séries de 10 pilotes).

Chaque pilote participera à deux manches qualificatives.

Les emplacements des pilotes absents restent libres sur la même ligne.

1^{ère} manche qualificative

Les pilotes seront répartis dans les 2 séries (**3 séries pour la D1 Sprint Car**) par panachage des temps des essais.

Sont concernés par le panachage des temps tous les pilotes qualifiés après les essais moins les éventuels abandons déclarés ou les pilotes exclus.

Un classement général sera établi à l'issue de la première manche qualificative en tenant compte des places obtenues dans chaque série. Les ex æquo seront départagés par le temps des essais.

2^{ème} manche qualificative

Les grilles de la deuxième manche qualificative seront établies en tenant compte du classement général de la première manche.

Un classement général de la deuxième manche sera établi en tenant compte des places obtenues dans chaque série, les ex æquo seront départagés par le temps des essais.

Dans chaque série de manche qualificative, les pilotes marquent des points selon la répartition suivante :

Auto-Cross et Sprint car	
1 ^{er}	15 points
2 ^{ème}	14 points
3 ^{ème}	13 points
4 ^{ème}	12 points
5 ^{ème}	11 points
6 ^{ème}	10 points
7 ^{ème}	9 points
8 ^{ème}	8 points
9 ^{ème}	7 points
10 ^{ème}	6 points
11 ^{ème}	5 points
12 ^{ème}	4 points
13 ^{ème}	3 points
14 ^{ème}	2 points
15 ^{ème}	1 point

Les concurrents non partants marquent 0 point.

Un classement général sera établi pour l'élaboration des grilles des Finales en additionnant les points de chaque manche qualificative.

En cas d'ex æquo, il sera tenu compte du classement des essais.

7.3.1.6. Finales

Finales B et A

Pour être qualifié, un pilote doit être partant à au moins une manche qualificative.

Par partant, on entend : prendre le départ de la manche en se plaçant sur la ligne de départ par ses propres moyens, sans avoir été poussé, moteur en marche.

A l'issue des manches qualificatives, un classement général sera effectué : les 13 premiers pilotes seront qualifiés pour la Finale A et les 17 pilotes suivants pour la Finale B.

Les deux premiers de la Finale B seront qualifiés en Finale A, en fin de grille.

Un pilote absent, que ce soit en Finale B ou en Finale A, ne sera pas remplacé et sa place restera vacante sur la grille.

Il n'y aura pas de Finale B s'il y a moins de 22 concurrents qualifiés pour les finales et dans ce cas, la Finale A se fera avec les 15 meilleurs.

L'abandon déclaré d'un concurrent avant les finales entraînera son retrait du classement après les manches qualificatives et par conséquent, une modification du classement de ces dernières.

La course sera arrêtée après l'arrivée du premier et tous les pilotes franchissant la ligne d'arrivée recevront ensuite le signal d'arrivée. Après avoir reçu ce signal, les pilotes devront ralentir progressivement, ne pas doubler le pilote qui les précède et rejoindre le parc à allure réduite. Il est interdit de s'arrêter entre la ligne d'arrivée et l'entrée du parc. Pour être classé, un

pilote devra participer à une finale. Dans le cas où un pilote serait déclassé ou exclu, un nouveau classement général serait établi sans tenir compte de ce pilote.

Les pilotes seront classés en fonction du nombre de tours entiers qu'ils auront accomplis et pour ceux qui auront accompli un même nombre de tours, d'après leur ordre de passage sur la ligne d'arrivée. Les pilotes n'ayant pas passé la ligne d'arrivée seront classés ensuite en fonction du nombre de tours entiers accomplis et départagés comme précédemment.

Un classement général sera établi de la façon suivante :

- de la 1^{ère} à la 15^{ème} place : en fonction du classement de la Finale A.
- de la 16^{ème} à la 30^{ème} place : en fonction du classement de la Finale B.

Seuls les concurrents ayant participé aux finales A et/ou B seront classés et marqueront des points aux différents Championnats, Coupes, Trophées et Challenges.

En cas d'annulation d'une ou des finales, le classement de l'épreuve sera établi à l'issue des deux manches qualificatives. Dans ce cas, les points seront divisés par 2.

La remise des prix sera maintenue.

L'épreuve sera considérée comme annulée si les essais chronométrés et/ou les manches qualificatives n'ont pu être courus dans leur totalité.

A l'issue de la Finale A, un classement officiel provisoire des pilotes ayant participé aux finales A et B sera établi 15 minutes maximum après chaque finale A.

Toute modification du classement provisoire entraînera un nouvel affichage.

7.3.4.2. Dans chaque épreuve un tirage au sort pour une ou plusieurs voitures sera systématiquement effectué parmi les 10 premiers de chaque division afin de procéder à des contrôles de stade 3 à 5, selon les directives qui pourront être données par la FFSA.

7.4. ARRET DE COURSE

Voir règlement standard.

7.5. DEPARTS ET FAUX DEPARTS

Dans les manches qualificatives et finales :

Le départ doit être donné lorsque toutes les voitures sont rigoureusement immobilisées sur la grille. Si un pilote part avant le signal de départ, il sera pénalisé selon l'Article 8 PENALITES du Règlement Standard des Circuits Tout-Terrain.

L'infraction devra être signifiée par la présentation du drapeau avertissement (noir et blanc) et un panneau avec son numéro et la mention "F.D".

7.6. PARC FERME

A l'arrivée de la course, 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 30 minutes à compter de l'affichage du classement officiel provisoire. Le non respect de cette règle entraînera l'exclusion du contrevenant.

ARTICLE 8. PENALITES

Les pénalités seront celles prévues dans l'Article 8 du Règlement Standard des Circuits Tout-Terrain, en ajoutant :

Faux Départ

- **1^{er} Faux départ dans une manche ou une finale :**
10 Secondes de pénalité ajoutées à son temps de la manche ou de la finale concernée.
Pénalité notifiée par le Directeur de Course.
- **2^{ème} Faux départ du même pilote dans le meeting :**
Déclassement à la dernière place de la manche ou de la finale concernée.
Pénalité notifiée par le Directeur de Course.

- **3^{ème} Faux départ du même pilote dans le meeting :**
Exclusion du meeting prononcée par le Collège des Commissaires Sportifs, sur proposition du Directeur de Course.

Non respect de l'ordre de passage aux essais chronométrés

- **5 secondes si passage en même temps que sa division,**
- **Le plus mauvais temps de la division augmenté de 5 secondes si passage dans une autre division.**

ARTICLE 9. CLASSEMENT

Dans chaque Auto-Cross & Sprint Car il sera extrait du classement général un classement des pilotes du Trophée National.

Une attribution de points sera faite comme ci-après :

1 ^{er}	50 points	11 ^{ème}	23 points	21 ^{ème}	13 points
2 ^{ème}	45 points	12 ^{ème}	22 points	22 ^{ème}	12 points
3 ^{ème}	40 points	13 ^{ème}	21 points	23 ^{ème}	11 points
4 ^{ème}	37 points	14 ^{ème}	20 points	24 ^{ème}	10 points
5 ^{ème}	34 points	15 ^{ème}	19 points	25 ^{ème}	09 points
6 ^{ème}	32 points	16 ^{ème}	18 points	26 ^{ème}	08 points
7 ^{ème}	30 points	17 ^{ème}	17 points	27 ^{ème}	07 points
8 ^{ème}	28 points	18 ^{ème}	16 points	28 ^{ème}	06 points
9 ^{ème}	26 points	19 ^{ème}	15 points	29 ^{ème}	05 points
10 ^{ème}	24 points	20 ^{ème}	14 points	30 ^{ème}	01 point

ARTICLE 10. PRIX

Le montant et/ou la nature des prix distribués est laissé à la discrétion des organisateurs.
Si l'organisateur le prévoit, la répartition des prix devra figurer au règlement particulier.

CAHIER DES CHARGES CHAMPIONNATS & COUPES DE FRANCE AUTO-CROSS & SPRINT CAR

ARTICLE 1. REGLEMENTATION MEDICALE

- 2 médecins, dont un médecin spécialisé en médecine d'urgence.
- 2 ambulances médicalisées dont au moins une en permanence pendant toute la durée de l'épreuve.
- Un 4x4 pour les interventions rapides sur le circuit. Il sera équipé du matériel médical et matériel de secours et sera à la disposition du Directeur de Course. Il sera équipé d'une radio lui permettant de joindre les différents services.
- Un service de secouristes doit être prévu dans les enceintes réservées au public.

ARTICLE 2. DEPANNAGE

Le service de dépannage doit être efficace et les dépannages doivent se faire sans perte de temps. Il y aura au moins deux 4x4 (ou tracteurs) avec un câble et deux dépanneuses capables de soulever une voiture.

ARTICLE 3. SIGNALISATION

Un système de liaisons radio (TW) portable et efficace (avec casques antibruit) est obligatoire (éviter les CB).

Le Directeur de Course devra pouvoir contacter par radio :

- Les chefs de poste de commissaires,
- Le responsable de la sécurité et du service d'ordre,
- Le responsable de l'entretien de la piste,
- Le responsable des dépanneurs,
- Le responsable de la pré-grille,
- Le responsable des commissaires techniques.

ARTICLE 4. FEUX DE DEPART

Les feux de départ sont obligatoires. Un système de détection individuelle des faux départs est vivement recommandé (voir règlement général).

ARTICLE 5. CIRCUITS

Une présentation soignée de la piste et de ses abords est indispensable. L'organisateur devra prévoir :

- Un PC course à la disposition du Directeur de Course, avec vue sur la piste et la zone de départ (à l'extérieur du tracé).
- Une salle de réunion du Collège des Commissaires Sportifs, isolée du bruit et dont l'accès est réservé uniquement aux membres du Collège.
- Une salle de presse avec un responsable en permanence, capable de donner des renseignements, de délivrer les accréditations piste, de faire des dossiers avec les résultats. Cette salle sera équipée d'une ligne téléphonique et de moyens de reproduction différents de ceux de l'organisation.
- Un secrétariat à proximité de la Direction de Course et du chronométrage, qui doit être équipé d'un téléphone et d'un fax dont les numéros figurent dans le règlement particulier de l'épreuve, de moyens de reproduction efficaces, d'une machine à écrire ou ordinateur avec sa secrétaire et du personnel nécessaire au bon fonctionnement du secrétariat, pour l'affichage et la diffusion des résultats.
- Un décorum avec drapeaux et/ou banderoles de la FFSA.

ARTICLE 6. REGLEMENT PARTICULIER ET DOCUMENTS DIVERS

Le règlement particulier devra parvenir à la FFSA trois mois avant la date de l'épreuve, et le règlement définitif au moins 45 jours avant l'épreuve à la FFSA et à l'observateur. Le logo FFSA du Championnat de France doit obligatoirement figurer sur tous les documents, y compris affiches et programmes.

L'observateur devra recevoir dans le même délai, tous les documents nécessaires à son déplacement, son hébergement et à sa mission.

Le règlement particulier de l'épreuve devra être envoyé aux officiels au moins 3 semaines avant la date de l'épreuve.

ARTICLE 9. CANDIDATURES – OBSERVATIONS

Une épreuve candidate doit respecter le déroulement d'une épreuve du Championnat de France et respecter le cahier des charges. L'observateur et le délégué technique désignés par la FFSA doivent être accueillis par l'organisateur, au maximum du vendredi soir avant le dîner jusqu'au lundi matin (hébergement et repas).

ARTICLE 11. EPREUVE DU CHAMPIONNAT DE FRANCE COMPTANT POUR LE CHAMPIONNAT D'EUROPE

Si une épreuve du Championnat de France comptait également pour le Championnat d'Europe, et dans le cas où la réglementation technique française serait identique à celle de la FIA, le Championnat de France se déroulerait sur les mêmes épreuves que le Championnat d'Europe. Les pilotes titulaires d'une licence délivrée par la FFSA seraient classés pour le Championnat de France, en fonction du classement réalisé sans les pilotes possesseurs d'une licence étrangère. Si les règlements étaient différents pour le Championnat de France et le Championnat d'Europe, l'organisateur devrait prévoir des courses séparées, mais un pilote pourrait s'engager dans les deux Championnats. L'organisateur devrait alors prévoir un programme prioritaire et si possible continu pour le Championnat d'Europe (exemple : Championnat de France le samedi et Championnat d'Europe le dimanche).

CHAMPIONNATS ET COUPES DE FRANCE AUTO-CROSS & SPRINT CAR

ARTICLE 1. ORGANISATION

La FFSA organise :

- *Un Championnat de France d'Auto-Cross pour la Division 2 Libre*
- *Un Championnat de France d'Auto-Cross pour la Division 3 Libre*
- *Une Coupe de France pour la Division 2 2 litres*
- *Une Coupe de France pour la Division 3 2 litres*
- *Un Championnat de France Sprint Car pour la Division 1*
- *Une Coupe de France pour la Division 2 Sprint Car*
- *Une Coupe de France pour la Division 3 Sprint Car (réservée aux pilotes de moins de 25 ans)*
- *Une Coupe de France pour la Division 1 Sprint Car Féminine*

1.1. OFFICIELS

Les officiels suivants seront désignés par la FFSA :

- 1 Commissaire Sportif
- 1 Commissaire Technique délégué
- 1 Chronométrateur

1.2. HORAIRES

Voir Article 1.2 de la réglementation générale Auto-Cross et Sprint Car.

Il n'est pas possible de dissocier l'Auto-Cross du Sprint Car dans le cadre des épreuves de Championnats et Coupes de France.

Une épreuve comptant pour les Championnats et Coupes de France ne peut pas accueillir d'épreuves annexes.

De même, à partir de 2011, une épreuve de Championnat ne pourra plus accueillir de challenges régionaux.

- L'horaire publié doit reprendre le programme de l'ensemble des épreuves.
- L'assistance par ordinateur pour le chronométrage, les vérifications administratives et la gestion des courses est obligatoire.
- Il ne sera pas autorisé de regrouper des divisions différentes.

1.3. CALENDRIER

Les Championnats et Coupes de France Auto-Cross et Sprint Car 2009 se disputeront sur 12 épreuves.

11-12 avril	Mauron	Asa Autocross de l'Ouest
25-26 avril	St Junien	Asa Terre de Saint Junien
16-17 mai	St Vincent des Landes	Asa Autocross de l'Ouest
30-31 mai	St Igny de Vers	Asa Cam Cross
13-14 juin	Aydie	Asa Armagnac Bigorre
27-28 juin	La Frenaye	Asa Normandie
25-26 juillet	St Georges de Montaigu	Asa Vendée Océan
08-09 août	St Martin Valmeroux	Asa Arverne
22-23 août	Is sur Tille	Asa Terre Issoise
05-06 septembre	Faleyras Gironde	Asa Circuit de Faleyras Gironde
19-20 septembre	Bourges Allogny	Asa du Centre
10-11 octobre	Terre d'Elne	Asa Terre d'Elne

La FFSA se réserve le droit de modifier ce calendrier.

Seules comptent pour les Championnats et Coupes de France; les épreuves figurant à ce calendrier dont les résultats auront été agréés par la FFSA.

ARTICLE 3. PILOTES

Peuvent s'engager à une épreuve des Championnats et Coupes de France Auto-Cross et Sprint Car, quelle que soit la division.

- les pilotes figurant sur la liste des pilotes prioritaires FFSA établie au 31 décembre de chaque année (définition des pilotes prioritaires : article 3.1 de la réglementation générale Auto-Cross et Sprint Car)
- les pilotes "régionaux" invités par chaque organisateur.

3.1. ENGAGEMENTS

Les pilotes prioritaires adresseront leurs engagements et chèques (ces derniers seront encaissés une fois l'épreuve courue) à chaque ASA organisatrice avant le dernier jour calendaire du mois de Février de chaque année.

Ils confirmeront leur participation au plus tard le lundi de la semaine précédant la semaine du début de l'épreuve.

Début mars, chaque organisateur publiera par internet la liste prévisionnelle des engagés qui devra ainsi être complétée par les pilotes invités dans la limite de 30 pilotes par division, à l'exception de la division 1 sprint car pour laquelle la limite est fixée à 45 et la division 1 sprint car féminine à 20.

L'organisateur devra accepter tout pilote prioritaire figurant sur la liste établie par la FFSA. En cas d'absence d'un prioritaire B et quelle qu'en soit la raison, le montant de l'engagement sera acquis à l'organisateur.

La date limite d'engagement pour les pilotes invités par l'organisateur est fixée au lundi à minuit précédant l'épreuve (cachet de la poste faisant foi) ou équivalent pour les jours fériés.

Tout pilote invité qui participe à une épreuve des Championnats et Coupes de France marquera également des points au classement du Trophée National ; ces points seront affectés d'un coefficient 2.

En D3 Sprint car, seuls les pilotes âgés de moins de 25 ans au 1^{er} janvier de l'année en cours pourront participer à la Coupe de France.

Le montant des droits d'engagement est fixé à **70 €** pour toutes les divisions.

ARTICLE 4. VOITURES ET EQUIPEMENTS

4.2. VOITURES ADMISES

Sont admises les voitures des divisions suivantes :

- D2 libre
- D3 libre
- D2 2 litres
- D3 2 litres
- D1 Sprint Car
- D2 Sprint Car
- D3 Sprint Car (réservée aux pilotes âgés de moins de 25 ans au 1^{er} janvier de l'année en cours)
- D1 Sprint car Féminine.

4.4. NUMEROS DE COURSE

Dans chacune des divisions, pour l'année en cours, les numéros de 1 à 19 seront attribués individuellement et nominativement, aux 18 premiers des Championnat, Coupe et Trophées de France de l'année précédente.

Les numéros 20 à 26 seront attribués individuellement et nominativement aux 7 premiers du Trophée National de l'année précédente.

Les numéros à partir de 27 seront attribués aux pilotes invités.

Pour l'attribution des numéros il sera tenu compte du classement de l'année précédente de chaque pilote. Les premiers numéros devront être attribués en priorité aux pilotes classés dans les 18 premiers des Championnat, Coupe et Trophées de France, ensuite les pilotes classés dans le challenge Promotion et pour terminer, les pilotes invités par les organisateurs.

En cas d'absence d'un pilote, son numéro ne pourra pas être attribué à un autre.

ARTICLE 9. CLASSEMENT

9.1. ATTRIBUTION DES POINTS

Pour chaque épreuve, dans chaque division, les points seront attribués de la façon suivante :

1 ^{er}	50 points	11 ^{ème}	23 points	21 ^{ème}	13 points
2 ^{ème}	45 points	12 ^{ème}	22 points	22 ^{ème}	12 points
3 ^{ème}	40 points	13 ^{ème}	21 points	23 ^{ème}	11 points
4 ^{ème}	37 points	14 ^{ème}	20 points	24 ^{ème}	10 points
5 ^{ème}	34 points	15 ^{ème}	19 points	25 ^{ème}	09 points
6 ^{ème}	32 points	16 ^{ème}	18 points	26 ^{ème}	08 points
7 ^{ème}	30 points	17 ^{ème}	17 points	27 ^{ème}	07 points
8 ^{ème}	28 points	18 ^{ème}	16 points	28 ^{ème}	06 points
9 ^{ème}	26 points	19 ^{ème}	15 points	29 ^{ème}	05 points
10 ^{ème}	24 points	20 ^{ème}	14 points	30 ^{ème}	01 point

- Les pilotes invités marqueront des points selon le tableau ci-dessus, et compteront pour les Championnats et Coupes de France. Ces points seront doublés et également comptabilisés au classement du Trophée National.
- 10 points de participation seront attribués à chaque pilote ayant fait le déplacement sur une épreuve et satisfait au minimum aux vérifications administratives et techniques, quelque soit son résultat, **sauf en cas d'exclusion**. Ces points seront acquis définitivement par le pilote, et ne pourront être décomptés, **sauf en cas d'exclusion**..
- A ces points viendront s'ajouter les points obtenus par les 5 premiers des essais. Ces points seront acquis définitivement par le pilote, et ne pourront être décomptés, **sauf en cas d'exclusion**.

1 ^{er}	5 points	4 ^{ème}	2 points
2 ^{ème}	4 points	5 ^{ème}	1 point
3 ^{ème}	3 points		

9.2. CLASSEMENT GENERAL FINAL

Seront décernés les titres suivants :

- **Un titre de Champion de France pour la Division 2 Libre**
- **Un titre de Champion de France pour la Division 3 Libre**
- **Un titre de Champion de France pour la Division 1 Sprint Car.**
- **Un titre de Vainqueur de la Coupe de France Division 2 2 litres**
- **Un titre de Vainqueur de la Coupe de France Division 3 2 litres**
- **Un titre de Vainqueur de la Coupe de France Division 2 Sprint Car**
- **Un titre de Vainqueur de la Coupe de France Division 3 Sprint Car (réservée aux pilotes de moins de 25 ans)**
- **Un titre de Vainqueur de la Coupe de France Division 1 Sprint Car Féminine**

Le nombre de résultats retenus pour l'établissement du classement final, sera défini conformément à l'article III paragraphe A "Généralités" des Prescriptions Générales.

Un concurrent ne peut pas cumuler les points acquis dans deux divisions.

Dans le cas où un pilote est exclu pour un motif sérieux : voir prescriptions générales.

ARTICLE 10. PRIX

Le montant et/ou la nature des prix distribués est laissé à la discrétion des organisateurs. Si l'organisateur le prévoit, la répartition des prix devra figurer au règlement particulier.

REGLEMENTATION GENERALE FOL CAR

ARTICLE 1. ORGANISATION

1.1. OFFICIELS

Voir règlement standard.

1.2. HORAIRES

Voir règlement particulier de chaque épreuve.

1.2.1. Les épreuves de Fol Car sont inscrites au calendrier régional de la FFSA.

Un meeting de Fol Car doit se dérouler sur une seule journée, sauf dans le cas où les épreuves de Fol Car sont incluses dans un autre meeting. Dans ce cas, les essais libres et les vérifications facultatives pourront avoir lieu la veille de l'épreuve (à préciser dans le règlement particulier).

Un meeting de Fol Car doit accepter les engagements avec un ou deux pilotes conduisant alternativement la même voiture. Dans le cas de deux pilotes, le pilote 1 pilotera dans les courses A et le pilote 2 pilotera dans les courses B. Dans le cas d'un seul pilote, celui-ci pilotera dans les courses A et B.

1.2.2. Une épreuve de Fol Car ne peut être intitulée que sous le nom de Fol Car à l'exclusion de toute autre appellation.

1.2.3. Pour toute la durée du meeting, l'organisateur devra prévoir une zone d'assistance située entre la sortie et l'entrée de la piste, sans devoir traverser une zone publique.

1.3. VERIFICATIONS

Voir prescriptions générales et règlement standard.

ARTICLE 3. CONCURRENTS ET PILOTES

Voir règlement standard.

3.1. ENGAGEMENTS

Les demandes d'engagement seront reçues à partir de la parution du règlement particulier jusqu'à la date limite fixée le lundi précédent l'épreuve à minuit (ou équivalent pour les jours de fêtes).

La participation maximum pouvant être demandée sera de 120 € par voiture.

Le nombre maximum de voitures admises au départ sera de **120**.

3.2. EQUIPAGES

Les épreuves de Fol Car se déroulent avec un ou deux pilotes. Chaque voiture ne pourra avoir qu'un seul pilote à bord et un pilote ne pourra conduire qu'une seule voiture. Dans le cas de 2 pilotes, ils seront référencés Pilote 1 et Pilote 2.

ARTICLE 4. VOITURES ET EQUIPEMENTS

4.2. VOITURES ADMISES

(Voir règlement standard)

Les classes suivantes seront établies, mais elles ne donnent pas lieu à un classement séparé et il ne peut être organisé des courses différentes.

- Classe 1 : jusqu'à 1400 cc
- Classe 2 : plus de 1400cc à 1600cc
- Classe 3 : plus de 1600cc à 2000cc

4.3. TRANSPONDEURS

A compter du 1^{er} janvier 2010, dans les épreuves de la Coupe de France de Fol'Car chaque voiture devra être équipée d'un transpondeur conforme au règlement de la FFSA.

Le montage devra être validé par le Commissaire Technique Responsable à chaque épreuve.

4.4. NUMEROS DE COURSE

(Voir règlement standard)

Des numéros de compétition, conformes aux prescriptions générales, devront être présentés une seule fois de chaque côté de la voiture. Aucun autre numéro susceptible d'être confondu avec le numéro de course ne devra apparaître sur la voiture. Le concurrent est responsable de la bonne lecture de ses numéros qui devront être propres et lisibles avant chaque départ.

- Les numéros de la classe 1 seront noirs sur fond jaune ;
- Les numéros de la classe 2 seront noirs sur fond bleu clair ;
- Les numéros de la classe 3 seront noirs sur fond blanc.

Les noms des pilotes seront indiqués de chaque côté de la voiture, les lettres étant hautes de 5 cm. Un numéro de toit de 18 cm de hauteur sur 4 cm d'épaisseur de trait et dessiné verticalement : il devra être collé de chaque côté d'un support non translucide de 24 cm x 24 cm, placé dans l'axe de la voiture. Le numéro de toit peut être enlevé, mais il devra être remplacé sur demande du Directeur de Course, les concurrents en étant avertis par un panneau placé à la sortie du parc des concurrents.

Un numéro sur le pare-brise en haut à droite, de même dimension que le numéro de toit est obligatoire.

Les numéros seront fournis et attribués par l'organisateur, en commençant par le chiffre 1, en ne donnant pas le n° 13 et en évitant les numéros à 3 chiffres.

ARTICLE 5. PUBLICITE

Les publicités obligatoires et facultatives, ainsi que les emplacements, seront précisés au règlement particulier ou par un communiqué de l'organisation remis aux vérifications administratives.

ARTICLE 6. SITES ET INFRASTRUCTURES

(Voir règlement standard)

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 dans toutes les disciplines.

Les épreuves se déroulent sur des circuits agréés par la FFSA. Les épreuves de Fol Car sont autorisées sur les circuits d'Auto-Cross, de Sprint Car ou de Rallycross. Le plan d'accès et le plan du circuit indiquant les différentes zones devront être annexés au règlement particulier.

6.2. SIGNALISATION - DROITS ET DEVOIRS DES PILOTES

(Voir règlement standard)

ARTICLE 7. DEROULEMENT DES EPREUVES

Schéma type

- Essais libres A : Pilotes 1
 - Essais libres B : Pilotes 2
- Et/ou
- Essais chronométrés A : Pilotes 1
 - Essais chronométrés A : Pilotes 2
-
- 1^{ère} manche qualificative : Pilotes 1
 - 1^{ère} manche qualificative : Pilotes 2
-
- 2^{ème} manche qualificative : Pilotes 1
 - 2^{ème} manche qualificative : Pilotes 2
-
- Finale C : Pilote 1
 - Finale B : Pilote 1
 - Finale C : Pilote 2
 - Finale B : Pilote 2
-
- Finale A : Pilote 1
 - Finale A : Pilote 2

7.1. ESSAIS LIBRES ET ESSAIS CHRONOMETRES

Un pilote seul ne pourra participer qu'à un seul essai (libre et/ou chronométré). Il devra préciser, lors des vérifications administratives, dans quel groupe il souhaite être intégré. Pour les courses, il participera aux manches des pilotes 1 et 2.

7.1.1. Essais libres

Il y aura deux groupes : le groupe A avec les pilotes 1 et le groupe B avec les pilotes 2. L'organisation d'essais libres est obligatoire s'il n'y a pas d'essais chronométrés prévus. La composition des grilles des essais libres sera faite par tirage au sort, avec un maximum de 15 pilotes par série et un minimum d'au moins 2 tours.

7.1.2. Essais chronométrés

Il y aura deux groupes, un groupe A avec les pilotes 1 et un groupe B avec les pilotes 2. La composition des séries des essais chronométrés sera faite par tirage au sort. Il y aura un 1^{er} tour de lancement non chronométré et au moins un tour chronométré. Les voitures seront lâchées une à une. Les séries seront de 5 à 8 voitures.

Le classement des essais se fera sur le meilleur temps réalisé par le pilote 1 ou le pilote 2.

7.2. BRIEFING

Voir règlement standard.

7.3. COURSE

7.3.1. Longueur

	Manches qualificatives	Finales B	Finales B	Finales A
moins de 900 m	10 tours	10 à 12 tours	10 à 12 tours	13 à 14 tours
de 900 à 1000 m	9 tours	9 à 11 tours	9 à 11 tours	12 à 13 tours
plus de 1000 m	8 tours	8 à 10 tours	8 à 10 tours	11 à 12 tours

7.3.1.1. Grilles de départ

Les grilles de départ seront de type 3.2.3. pour toutes les courses.

7.3.2. Manches qualificatives

Il y aura deux manches qualificatives (1 et 2) et dans chaque manche qualificative, il y aura une manche A avec les pilotes 1 et une manche B avec les pilotes 2.

Dans chaque manche, les pilotes seront répartis en séries. Une série pour moins de 15, deux séries de 16 à 30, trois séries de 31 à 45, etc.

Pour la 1^{ère} manche qualificative, la grille de départ des manches A et B sera faite par panachage selon le classement des essais ou selon le tirage au sort s'il n'y a pas eu d'essais chronométrés (il en sera de même pour départager les pilotes en cas d'ex aequo pour les finales).

Lorsque les grilles de départ seront tirées au sort, les grilles des pilotes 1 seront celles du tirage au sort et celles du pilote 2 seront inversées (le 1^{er} devenant dernier, etc.).

Pour la 2^{ème} manche qualificative, la grille de départ des manches A et B sera faite par panachage selon le classement de la 1^{ère} manche qualificative qui s'obtient par addition des points du pilote 1 et des points du pilote 2.

Les ex aequo sont départagés par le classement de la manche qualificative 1.

Le classement dans les manches qualificatives sera fait en attribuant 15 points au 1^{er}, 14 points au 2^{ème} et ainsi de suite. A ce nombre de points vient s'ajouter un nombre de points égal au nombre de tours entiers réalisés par le pilote.

Un classement général sera fait après les manches qualificatives, en additionnant les points des deux pilotes dans les deux manches.

7.3.3. Finales

Il y aura 45 voitures qualifiées en finale au lieu de 40. Elles seront réparties en 3 finales A, B et C soit 3 finales de 15.

L'ordre :

- Finale C 1^{er} pilote + Finale B 1^{er} pilote
- Finale C 2^{ème} pilote + Finale B 2^{ème} pilote + **Finale A 1^{er} pilote**
- Pause de 10 minutes**
- Finale A 2^{ème} pilote**

Il n'y aura plus d'assistance sur la grille, les voitures rentrant au parc entre chaque finale.

Pour la finale B, seul le 1^{er} marquera 1 point.

S'il y a moins de 8 voitures en Finale C et/ou B, celles-ci n'auront pas lieu.

Le classement général sera fait en tenant compte des places obtenues dans les finales par les deux pilotes.

7.3.4. Tour de reconnaissance

Pour les manches qualificatives et les finales, il pourra y avoir un tour de reconnaissance avant la mise en place sur la grille de départ. Pendant ce tour de reconnaissance, il est interdit de doubler. Une voiture immobilisée sur la piste devra être évacuée. Il n'est pas autorisé d'intervenir sur la voiture. Cependant, si le pilote arrive à redémarrer par ses propres moyens avant que le départ ne soit donné, il pourra être autorisé à partir en fin de grille. Si le départ est donné, il ne pourra pas prendre le départ. Un pilote qui se présente avant la fin du tour de reconnaissance pourra partir directement de la pré-grille après que le départ ait été donné.

7.4. ARRET DE COURSE

(Voir règlement standard)

7.5. DEPARTS ET FAUX DEPARTS

(Voir règlement standard)

7.6. PARC FERME

(Voir règlement standard)

ARTICLE 9. CLASSEMENT

Il y aura un classement général, tous groupes ou/et classes confondus.

ARTICLE 10. PRIX

Voir règlement standard.

Il sera distribué au maximum 1 100 €.

Les deux premiers de chaque classe seront récompensés.

En cas de prix, le détail de la répartition devant figurer au règlement particulier.

COUPE DE FRANCE DE FOL CAR

ARTICLE 1. ORGANISATION

1.1. OFFICIELS

Un Commissaire Technique délégué pourra être désigné par la FFSA sur certaines épreuves de la Coupe de France

- 1.2. La FFSA organise la Coupe de France de Fol Car.
Seront pris en compte les Fol Car qui en auront fait la demande auprès de la FFSA.
Les Fol Car seront organisés conformément aux règlements FFSA.

ARTICLE 3. CONCURENTS ET PILOTES

3.2.1. LICENCES

Voir réglementation des licences.

Les titulaires d'un titre de participation valable pour une seule épreuve ne pourront prétendre marquer des points dans le cadre de la Coupe de France de Fol Car.
Les points seront cependant attribués selon le classement réel de l'épreuve.

ARTICLE 9. CLASSEMENTS

9.1. ATTRIBUTION DES POINTS

Pour chaque épreuve, les points sont attribués de la façon suivante, quel que soit le nombre de partants :

1 ^{er}	20 points	9 ^{ème}	8 points
2 ^{ème}	17 points	10 ^{ème}	7 points
3 ^{ème}	15 points	11 ^{ème}	6 points
4 ^{ème}	13 points	12 ^{ème}	5 points
5 ^{ème}	12 points	13 ^{ème}	4 points
6 ^{ème}	11 points	14 ^{ème}	3 points
7 ^{ème}	10 points	15 ^{ème}	2 points
8 ^{ème}	9 points	16 ^{ème}	1 point

Les classements sont établis par l'organisateur et renvoyés à la FFSA 48 heures maximum après l'épreuve.

Lorsqu'au cours d'une épreuve une voiture est conduite par un seul pilote, les points seront attribués à chaque pilote en fonction du classement général.

9.2. CLASSEMENT GENERAL FINAL

- Un titre de Vainqueur de la Coupe de France de Fol Car sera attribué.
- Le classement final de la Coupe de France de Fol Car sera établi en tenant compte des 8 meilleurs résultats obtenus pour chaque pilote.

REGLEMENTATION GENERALE CAMION CROSS

ARTICLE 1. ORGANISATION

1.1. OFFICIELS

Voir règlement standard.

1.2. HORAIRES

Voir règlement particulier de chaque épreuve.

Les épreuves de Camion Cross sont inscrites au calendrier national de la FFSA.

- 1.2.1. Une épreuve principale peut être doublée d'une épreuve annexe, choisie dans les disciplines Auto-Cross, Sprint Car, Fol Car, 2 CV Cross à condition de respecter la réglementation de ces disciplines. Pour l'épreuve annexe, le règlement particulier faisant partie intégrante du même document ne reprendra que les articles qui diffèrent du règlement particulier de la discipline principale. Quand une épreuve principale est doublée par une épreuve annexe, la manifestation débutera dès le samedi matin. Un meeting de Camion Cross pourra se dérouler sur deux jours, vérifications obligatoires comprises.

1.3. VERIFICATIONS

Voir prescriptions générales et règlement standard.

Tous les pilotes seront convoqués individuellement. Les convocations doivent être prévues par classe dans les tranches d'horaire différentes, et en tenant compte des horaires du début des essais pour chaque catégorie. Il est nécessaire de prévoir des essais libres pour chaque catégorie. Il est nécessaire de prévoir une heure entre la fin des vérifications d'une catégorie et le début des essais de cette catégorie.

ARTICLE 3. CONCURRENTS ET PILOTES

3.1. ENGAGEMENTS

Voir règlement standard.

Les demandes d'engagement seront reçues à partir de la parution du règlement particulier jusqu'à la date limite qui sera fixée le lundi à minuit (ou équivalent pour les jours de fêtes) de la semaine de l'épreuve.

La participation maximum pouvant être demandée sera de :

- 60 €,
- 70 € pour les épreuves comptant pour la Coupe de France de Camion Cross.

- 3.2.1. Voir règlement standard.

ARTICLE 4. VEHICULES ET EQUIPEMENTS

Voir règlement standard.

- Un même tracteur pourra être engagé dans deux classes différentes s'il répond aux normes techniques de ces deux classes à l'exception de la classe camion léger (standard et camion cross, standard et super camion cross, camion cross et super camion cross) et être conduit par deux pilotes différents.
- Un même pilote pourra être engagé dans des classes différentes avec un tracteur différent. Un pilote engagé en début de saison dans une classe ne pourra pas en changer au cours de la saison.
- Les vitres des portes pourront être ouvertes à condition qu'elles soient équipées d'un grillage soudé sur celles-ci, d'un diamètre de 4 mm minimum et de maille de 50 x 50 maximum.

Si dans une classe, le nombre de concurrents est inférieur à 3, ils seront rattachés à la classe immédiatement supérieure, mais ils disputeront la finale séparément.

4.3. **TRANSPONDEURS**

Dans les meetings de la Coupe de France de Camion Cross, chaque camion devra être équipé d'un transpondeur conforme au règlement de la FFSA. Le montage devra être validé par le Commissaire Technique Responsable à chaque épreuve.

4.4. **NUMEROS DE COURSE**

Voir règlement standard.

Les camions seront identifiés par des numéros de compétition conformes aux prescriptions générales qui devront être présentés une seule fois de chaque côté du camion. Aucun autre numéro susceptible d'être confondu avec le numéro de course ne devra apparaître sur le camion. Le concurrent est responsable de la bonne lecture de ses numéros qui devront être propres et lisibles avant chaque départ. Les noms des pilotes seront indiqués de chaque côté du camion, les lettres seront hautes de 5 cm.

- Pour la classe camion léger : numéros de 1 à 20,
- Pour la classe camion standard : numéros de 21 à 40,
- Pour la classe camion cross : numéros de 41 à 60,
- Pour la classe super camion cross : numéros de 61 à 80.

ARTICLE 5. PUBLICITE

Les publicités obligatoires et facultatives ainsi que les emplacements seront précisés au règlement particulier de l'épreuve, ou par un communiqué qui sera distribué aux vérifications.

ARTICLE 6. SITES ET INFRASTRUCTURES

Voir règlement standard.

6.1. **PARCOURS**

Les épreuves de Camion Cross se dérouleront obligatoirement sur des circuits d'Auto-Cross.

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 dans toutes les disciplines.

Le plan d'accès et le plan du circuit indiquant les différentes zones devront être annexés au règlement particulier.

6.2. Voir règlement standard.

ARTICLE 7. DEROULEMENT DES EPREUVES

Voir règlement standard.

Le Directeur de Course pourra décider de faire faire un tour de reconnaissance en fonction des modifications de l'état de la piste. Les pilotes doivent prévoir qu'un ou deux tours de reconnaissance peuvent être faits. Dans ce cas, il est interdit de doubler pendant ce tour. Un pilote dont le camion est immobilisé sur la piste devra être évacué. Il ne sera pas autorisé à intervenir sur son camion. Cependant, s'il arrive à redémarrer, il pourra prendre le départ sur la dernière ligne, ou de la pré-grille si la procédure est en cours. Si le départ a été donné, il ne pourra prendre part à la course. Si un pilote se présente en retard alors que le tour de reconnaissance se déroule, il sera autorisé à partir directement de la pré-grille après que le départ ait été donné.

7.1. **ESSAIS**

Voir règlement standard.

L'organisation d'essais libres est obligatoire.

7.1.2. **Essais chronométrés**

Les essais seront chronométrés et obligatoires. Ils se dérouleront sur 4 tours. Pour être qualifié, un pilote devra au moins effectuer un tour chronométré.

7.3. COURSE

7.3.1.1. Grilles de départ

Pour les manches qualificatives

Sur proposition du Directeur de Course, et avec l'accord du Collège des Commissaires Sportifs, la grille sera composée par les 4 tracteurs sur une ligne ou en formation 2+2 décalés, pour les cas de force majeure. Dans ce dernier cas, l'intervalle entre deux lignes sera de 6 à 8 mètres.

Pour les finales

Les tracteurs seront disposés 2 par 2 sur deux ou trois lignes décalées de 6 à 8 mètres d'intervalle entre chaque ligne.

7.3.1.2. Manches qualificatives

Toutes les manches qualificatives se dérouleront sur **5 tours**.

Il y aura 3 manches qualificatives par classe. Une manche pouvant être composée de plusieurs séries. Chaque pilote doit participer à deux manches. Lors de chaque manche qualificative, il sera attribué des points selon les temps réalisés. Après le déroulement des manches, le pilote ayant effectué le meilleur temps de chaque manche dans sa classe se verra attribuer 1 point, l'auteur de deuxième temps : 2 points et ainsi de suite. Dans le cas où un pilote ne termine pas une manche, il se verra attribuer un nombre de points correspondant au moins bon temps de la manche de sa classe, augmenté d'un point par le nombre de tours non effectués. Le chronométrage débutera au signal du drapeau ou des feux.

Première manche qualificative par classe

Il y aura 4 tracteurs maximum par série, elles seront établies par panachage du classement des essais. Le nombre de concurrents de la classe concernée sera divisé par 4 et définira le nombre des séries de la manche. Les têtes de ces "x" séries seront les "x" meilleurs temps, les autres places étant complétées en suivant. La série du premier meilleur temps partira en dernière série, et ainsi de suite en remontant les séries. Dans le cas où le nombre des concurrents ne serait pas un multiple de 4, la première série à courir serait incomplète. Dans le cas où un seul tracteur constituerait cette série, toute latitude serait laissée aux Commissaires Sportifs pour équilibrer les deux premières séries de la manche.

Pour chacune des séries, le "poleman" choisira sa place sur la ligne de départ, ce qui définira ainsi la suite de la grille.

Deuxième manche qualificative par classe Léger

Les grilles de départ seront définies à partir des points marqués lors de la première manche, par panachage. En cas d'ex æquo à l'issue de la première manche, le départage se fera en fonction du classement des essais (même principe que pour la première manche).

Troisième manche qualificative par classe Léger

La participation sera définie à partir du total des points marqués lors des deux premières manches. En cas d'ex æquo, le départage se fera sur le classement de la première manche. Les pilotes n'ayant pas participé à une des deux premières manches se verront attribuer pour ladite manche, un nombre de points correspondant au moins bien classé de cette manche augmenté d'un point par tour requis (même principe que pour la première manche).

Deuxième manche qualificative classe Standard, Cross, Super cross

Les grilles de départ seront définies à partir des points marqués lors de la première manche, par panachage. En cas d'ex æquo à l'issue de la première manche, le départage se fera en fonction du classement des essais. Les grilles de départ seront réalisées avec le classement inverse de la manche précédente. Les places sur la grille de départ seront décalées de 3 mètres par rapport au camion précédent.
(même principe de mise en grille que pour la première manche qualificative)

Troisième manche qualificative classe Standard, Cross, Super cross

La participation sera définie à partir du total des points marqués lors des deux premières manches. En cas d'ex æquo, le départage se fera sur le classement de la première manche. Les pilotes n'ayant pas participé à une des deux premières manches se verront attribuer pour ladite manche, un nombre de points correspondant au moins bien classé de cette manche augmenté d'un point par tour requis. Les grilles de départ seront réalisées avec le classement inverse des deux manches précédentes. Les places sur la grille de départ seront décalées de 3 mètres par rapport au camion précédent. (même principe que pour la deuxième manche). (même principe de mise en grille que pour la première manche qualificative).

Finales par classe

Il y aura 3 finales par classe : finales A, B et C qui se disputeront sur 5 tours pour la C et B, et sur 7 tours pour la A.

Les finales seront alternées pour chaque classe. Il sera doc procédé à toutes les finales C puis toutes les finales B, puis toutes les finales A, et ce, dans l'ordre des classes léger, standard, camion cross et super camion cross.

Dans chaque classe, il y aura 3 finales composées chacune de 4 tracteurs pour les C et B et de 6 tracteurs pour la A. Le classement des pilotes se fera par addition des points obtenus dans leurs deux meilleures manches qualificatives. En cas d'ex æquo, le pilote ayant obtenu le meilleur classement de la manche non retenue sera classé avant l'autre, et s'ils sont encore ex æquo, le classement des essais sera pris en compte.

Les pilotes classés de la 7^{ème} à la 11^{ème} place sur la liste qualificative de leur classe, prendront part à la finale C. Si à l'heure de convocation en pré-grille, un ou deux concurrents ne se représentaient pas, le Directeur de Course compléterait la grille par le 12^{ème} puis le 13^{ème} classés à l'issue des manches qualificatives, qui prendront le départ en dernière ligne sans modification de la grille existante. Cette procédure n'est valable que pour la finale C. Les pilotes de la 5^{ème} à la 7^{ème} place sur la liste qualificative de leur classe prendront part à la finale B. Le vainqueur de la finale C participera à la finale B en dernière position sur la grille de départ. Les quatre meilleurs pilotes ayant obtenu le plus petit total de points dans les manches qualificatives prennent directement part à la finale A. Le vainqueur et le second de la finale B participeront à la finale A, respectivement en 5^{ème} et 6^{ème} positions sur la grille de départ. Pour chacune des finales, la pole sera choisie par le pilote ayant obtenu le plus petit nombre de points, ce qui définira ainsi la suite de la grille.

7.3.1.3. Couloirs de départ

Les concurrents devront respecter les couloirs de départ qui seront tracés sur le sol sur une longueur de 30 mètres après la ligne de départ. Ils seront matérialisés par un cône de chaque côté en bout de ligne. Les lignes devront être très visibles (repeintes).

7.4. ARRET DE COURSE

Voir règlement standard.

7.5. DEPARTS ET FAUX DEPARTS

Voir règlement standard.

7.6. PARC FERME

Voir règlement standard.

7.7. TOUR ALTERNATIF

7.7.1. Définition

Une piste de Camion Cross peut posséder une variante du parcours principal, l'ensemble de ces deux parcours devant satisfaire à tout moment aux Critères d'Approvisionnement 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 ces conditions, il est permis d'organiser des épreuves de Camion Cross empruntant alternativement le parcours principal et la variante de celui-ci, conformément aux dispositions qui suivent.

7.7.2. Essais libres

L'utilisation de la variante du parcours (tour alternatif) est permise durant les essais libres.

7.7.3. Essais chronométrés

L'utilisation de la variante du parcours (tour alternatif) est interdite durant les essais chronométrés.

7.7.4. Manches qualificatives et finales

Durant chaque manche ou chaque finale qu'il dispute, chaque pilote devra obligatoirement parcourir une fois un des tours prévus par le règlement en utilisant la variante de parcours (tour alternatif).

Le pilote choisira librement le tour dans lequel il empruntera la variante de parcours.

Les manœuvres d'entrée et de sortie de la variante de parcours devront être effectuées dans le respect de l'article 6.2 du Règlement Standard des Circuits Tout-Terrain.

Il est interdit d'emprunter plusieurs fois la variante de parcours (tour alternatif) au cours d'une même manche ou d'une même finale.

7.7.5. Annulation d'une série ou d'une finale

Tout incident entraînant l'obstruction de la variante de parcours (tour alternatif) dès lors que celle-ci doit encore être empruntée par au moins un concurrent, fera l'objet des mêmes mesures qu'une obstruction équivalente du parcours principal.

7.7.6. Pénalités.

Nombre de fois où la variante de parcours a été empruntée au cours d'une série différente de "UN" :

- 1^{ère} infraction : pénalité de 2 minutes,
- Récidive : exclusion de la manche.

Nombre de fois où la variante de parcours a été empruntée au cours d'une finale différente de "UN" :

- Déclassement à la dernière place de sa finale.

Nota : si un pilote se voit présenter le drapeau à damiers alors qu'il n'a pas effectué la totalité des tours prévus par le règlement, il ne sera pas pénalisé s'il n'a pas emprunté la variante de parcours lors des tours qu'il aura effectivement parcourus.

Deux juges de fait seront désignés pour relever le nombre de passages des voitures dans le tour alternatif. Une boucle de chronométrage pourra également être mise en place sur le parcours du tour alternatif.

ARTICLE 9. CLASSEMENT

Voir règlement standard.

ARTICLE 10. PRIX

Le montant minimum des prix, par catégorie, est le suivant :

1 ^{er}	350 €
2 ^{ème}	330 €
3 ^{ème}	310 €
4 ^{ème}	300 €
du 5 ^{ème} au 20 ^{ème}	290 €

Les chèques pourront être envoyés par la poste au plus tard dans les 48 heures après l'épreuve (préciser la date d'envoi dans le règlement particulier).

COUPE DE FRANCE DE CAMION CROSS

ARTICLE 1. ORGANISATION

1.1 OFFICIELS

La FFSA désignera sur chaque épreuve de la Coupe de France :

- Un Commissaire Technique
- Un Commissaire Sportif

1.2 CALENDRIER

La Coupe de France de Camion Cross 2009 se disputera sur 6 épreuves :

18-19 avril	Elne	Asa Terre d'Elne
16-17 mai	La Cognée	Asa de Beaune
06-07 juin	Baud	Asaco Maine Bretagne
20-21 juin	Bourges Allogny	Asa du Centre
18-19 juillet	Lessay - 50	Asa de la Manche
08-09 août	Portugal	
29-30 août	Saint-Junien	Asa Terre de St Junien 87

La FFSA se réserve le droit de modifier ce calendrier.

ARTICLE 3. CONCURENTS ET PILOTES

3.1. LICENCES

Seuls les pilotes titulaires d'une licence FFSA valable pour l'année en cours pourront marquer des points à ladite Coupe.

ARTICLE 4. VEHICULES ET EQUIPEMENTS

4.2. TRACTEURS ADMIS

- Classe Camion léger,
- Classe Camion Standard,
- Classe Camion Cross,
- Classe Super Camion Cross.

Tout pilote souhaitant s'engager dans 2 catégories différentes doit le signaler lors de sa première participation en début de saison au Commissaire Sportif délégué.

ARTICLE 7. DEROULEMENT DES EPREUVES

7.7. LEST HANDICAP

Les 2 premiers véhicules de la classe léger seront pesés à la fin de la finale A. Il leur sera attribué un lest pour la course suivante à laquelle les pilotes participent réparti de la façon suivante :

- **200 kg pour le premier,**
- **150 kg pour le deuxième.**

Tout pilote est considéré comme ayant participé sitôt qu'il passe la ligne de départ. Pour tout pilote exclu d'une course, le lest handicap éventuel ne doit pas être supprimé ou réduit pour les essais et la course suivants auxquels il participe. Le poids réel du véhicule aux essais et à la course suivants ne devra pas être inférieur au poids minimum réglementaire, augmenté du lest handicap.

La position et la fixation du lest sont définies dans la réglementation technique.

ARTICLE 9. CLASSEMENT

9.1. ATTRIBUTION DES POINTS PAR CATEGORIE

1 ^{er}	20 points	9 ^{ème}	8 points
2 ^{ème}	17 points	10 ^{ème}	7 points
3 ^{ème}	15 points	11 ^{ème}	6 points
4 ^{ème}	13 points	12 ^{ème}	5 points
5 ^{ème}	12 points	13 ^{ème}	4 points
6 ^{ème}	11 points	14 ^{ème}	3 points
7 ^{ème}	10 points	15 ^{ème}	2 points
8 ^{ème}	9 points	16 ^{ème}	1 point

9.2. CLASSEMENT GENERAL FINAL

Tous les résultats seront pris en compte pour l'établissement du classement final de la Coupe de France de Camion Cross.

ARTICLE 10. PRIX

Prix par catégorie :

1 ^{er}	350 €
2 ^{ème}	330 €
3 ^{ème}	310 €
4 ^{ème}	300 €
du 5 ^{ème} au 20 ^{ème}	290 €

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 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 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.

ARTICLE 2. CIRCUIT

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 dans toutes les disciplines.

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. VOITURES ET EQUIPEMENTS

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. 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 (**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**.

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. 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, normes 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. 253-8 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 voitures 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'une ou plusieurs voitures, et les Commissaires Sportifs prendre, le cas échéant, les sanctions qui s'imposent.

Le conseiller technique du groupement assiste aux opérations de contrôle technique et de démontage ; il est le représentant du groupement 2CV 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.

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 une voiture cale et ne peut redémarrer par ses propres moyens, elle est repoussée 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.

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,
- essais chronométrés,
- manches de qualification (10 tours),
- deux quarts de finales (15 tours),
- course 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),
- finale (20 tours).

A l'exception des courses féminines et/ou 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.
- $\frac{1}{4}$ 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 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 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 ¼ de finales.

7.4. QUARTS DE FINALES

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

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

A l'arrivée, les quatre premiers sont directement qualifiés pour les ½ finales, 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

Afin de tenir compte du nombre des pilotes directement qualifiés pour les ½ 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 ¼ de finales, déjà qualifiés pour les ½ finales.

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

- les classés (non qualifiés) des ¼ de finales,
- les victimes d'abandon en ¼ 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 ½ 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 ½ finales : une en groupe A, pour les qualifiés des courses du groupe A, et une en groupe B pour ceux du groupe B, soit vingt-quatre ou vingt-cinq pilotes dans chaque course.

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

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

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

7.8. CONSOLANTE(S)

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

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

Le nombre de pilotes admis en consolante est au maximum de vingt-cinq, le Collège des Commissaires Sportifs pouvant refuser les pilotes les plus mal classés. Dans tous les cas, il est possible d'organiser deux consolantes, une en groupe A, l'autre en groupe B.

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.

A l'issue de la finale, les voitures sont mises en parc fermé pour les vérifications techniques et ne pourront en sortir qu'½ 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. A l'exception du conseiller technique du Groupement, 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 €	5ème : 120 €	9ème : 80 €
2ème : 180 €	6ème : 110 €	10ème : 70 €
3ème : 150 €	7ème : 100 €	11ème : 60 €
4ème : 135 €	8ème : 90 €	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 €	5ème : 80 €	9ème : 60 €	13ème : 40 €
2ème : 120 €	6ème : 75 €	10ème : 55 €	14ème : 35 €
3ème : 100 €	7ème : 70 €	11ème : 50 €	suivants : 30 €
4ème : 90 €	8ème : 65 €	12ème : 45 €	

(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.

COUPE DE FRANCE DE 2CV CROSS

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, modifier ou annuler la Coupe de France sans que sa responsabilité ne puisse être recherchée.

La Coupe de France de 2CV Cross se disputera sur les 9 épreuves suivantes :

18-19 avril	Elne	Asa Terre d'Elne
09-10 mai	Montbéliard	Asa Pays de Montbéliard
30-31 mai	Orléanais	Asa du Loiret
20-21 juin	Bourges Allogny	Asa du Centre
25-26 juillet	Pont de Ruan Sache	Asaco Perche & Val de Loire
15-16 août	Chaillac	Asa La Châtre
05-06 septembre	Sougy	Asa du Loiret
26-27 septembre	Servilly	Asa du Val d'Allier
10-11 octobre	Châteauroux St Maur	Asa du Berry

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

Tout 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 aequo sont départagés en fonction de leurs meilleurs résultats de la saison (nombre de victoires, nombre de deuxièmes places, etc.).

Si des ex aequo 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, selon les mêmes principes mais sur la totalité des épreuves, par attribution de points aux dix premiers des essais chronométrés, selon le barème ci-après :

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

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.

REGLEMENTATION GENERALE EPREUVES SUR GLACE

ARTICLE 1. ORGANISATION

1.1. OFFICIELS

Voir règlement standard.

1.2. HORAIRES

Voir règlement particulier de chaque épreuve.

Les épreuves sur glace sont inscrites au calendrier international, national ou régional.

1.2.1. En dehors de l'épreuve principale, réservée à un groupe unique T3F glace, un maximum de deux courses d'encadrement pourra être programmé.

1.2.2. Un meeting régional devra se dérouler uniquement sur 24 heures maximum (vérifications obligatoires comprises).

1.3. VERIFICATIONS

Voir prescriptions générales et règlement standard.

ARTICLE 2. ASSURANCES

Voir règlement standard.

ARTICLE 3. CONCURRENTS ET PILOTES

3.1. ENGAGEMENTS

Voir règlement standard et règlement particulier de chaque épreuve.

Les demandes d'engagement seront reçues à partir de la parution du règlement particulier jusqu'à la date limite qui sera fixée le lundi à minuit de la semaine de l'épreuve.

En régional, la participation maximum pouvant être demandée sera de 60 euros.

Sauf cas étudié par le Collège des Commissaires Sportifs, le changement de groupe n'est pas autorisé après la clôture des engagements.

ARTICLE 4. VOITURES ET EQUIPEMENTS

4.1. VOITURES ADMISES

Voir règlement standard.

4.1.2. Tous les groupes énumérés dans le règlement standard peuvent être admis, à condition de respecter la réglementation technique de leur catégorie et de ne pas panacher ces catégories tant en essais libres ou chronométrés qu'en course. Le nombre maximum d'engagés est fixé à 36 voitures par catégorie.

4.3. PNEUMATIQUES

International et national : voir règlement de chaque épreuve.

Régional : les pneumatiques seront de marques indifférentes, mais sont autorisés les pneumatiques cloutés type "Monte Carlo" équipés de 216 clous au maximum (sauf Sprint Car : voir réglementation générale).

Eclairage de base conforme à la fiche des mines et au catalogue commercial (sans phares additionnels).

Les voitures dont l'éclairage ne fonctionnerait pas durant la période exigée par le Directeur de Course seraient immédiatement arrêtées et immobilisées dans le parc d'assistance ou zone des stands jusqu'à réparation.

Pour les épreuves régionales nocturnes, seules seront autorisées les voitures équipées d'un éclairage réglementaire selon leurs groupes.

4.4. NUMEROS DE COURSE

Voir règlement standard.

Les noms des pilotes seront indiqués de chaque côté de la voiture Tourisme. Les lettres seront hautes de 5 cm minimum, dans un rectangle de 10 cm de hauteur sur la longueur et à la base des vitres arrière.

Les numéros seront conformes aux prescriptions générales de la FFSA.

ARTICLE 5. PUBLICITE

Voir prescriptions générales. Les publicités obligatoires et facultatives ainsi que les emplacements seront précisés au règlement particulier de l'épreuve ou par un communiqué qui sera distribué aux vérifications.

ARTICLE 6. SITES ET INFRASTRUCTURES

Voir règlement standard.

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 dans toutes les disciplines.

ARTICLE 7. DEROULEMENT DES EPREUVES

Voir règlement standard et règlement particulier de chaque épreuve.

International et national

- *Sprint* (exemple : Trophée Andros) : deux pilotes peuvent utiliser la même voiture (résultat individuel) ;
- *Epreuve d'endurance* (exemple : 24 heures) : relais de deux pilotes. Il peut y avoir deux personnes à bord (résultat équipage).

Régional

- *Sprint* (voir ci-dessus)

7.1. ESSAIS

7.1.1. Essais libres

Les pilotes ne pourront y participer qu'après avoir été acceptés aux vérifications.

7.1.2. Essais chronométrés

Voir règlement standard et règlement particulier de chaque épreuve.

7.2. BRIEFING

Voir règlement standard.

7.3. COURSE

Voir règlement particulier de chaque épreuve.

International et national : deux types d'épreuves : sprint et endurance.

2 formules

A/ Essais libres/Essais chronométrés

- Courses
- Classement scratch (en régional : classement par catégorie)

OU

B/ Essais libres/Essais chronométrés

- Manches qualificatives
- ¼ Finales – ½ Finales (facultatives)
- Finales
- Classement scratch (en régional : classement par catégorie)

7.4. ARRET DE COURSE
Voir règlement standard

7.5. DEPARTS ET FAUX DEPARTS
Voir règlement standard

7.6. PARC FERME
Voir règlement standard

ARTICLE 9. CLASSEMENT

Voir règlement standard.

ARTICLE 10. PRIX

Voir règlement standard.

NOTES

A series of horizontal dotted lines for writing notes.

NOTES

A series of horizontal dotted lines for writing notes.

NOTES

A series of horizontal dotted lines for writing notes.

NOTES

A series of horizontal dotted lines for writing notes.