

# DÉROULEMENT DES COURSES

## 2 CV CROSS

### ARTICLE 7. DEROULEMENT DES COMPETITIONS

Chaque compétition de 2 CV cross se dispute en principe sur deux journées.

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

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

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

- essais libres,
- essais chronométrés,
- trois manches de qualification (8 tours),
- course(s) féminine et/ou débutants (facultatives) (8 tours),
- deux demi-finales (12 tours)
- une finale B (10 tours),
- une finale A (15 tours).
- une consolante appelée Finale C (8 tours)

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

Si le nombre de pilotes est inférieur à 50 pilotes et que l'organisateur souhaite organiser sur 2 journées, il pourra prévoir 4 ou 5 manches de qualifications (8 tours).

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

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

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

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

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

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

Le classement dans les manches sera fait en attribuant 16 points au 1<sup>er</sup>, 15 points au 2<sup>ème</sup> et ainsi de suite.

Un pilote non partant marque 1 point.

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

#### 7.1. ESSAIS LIBRES

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

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

## 7.2. ESSAIS CHRONOMETRES

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

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

Un pilote qui ne se présente pas à son tour peut être autorisé à effectuer ses essais en fin de séance mais son temps sera augmenté d'une pénalité de 20 secondes. Le pilote qui ne peut pas participer sera classé dernier des essais chronométrés avant les pilotes sanctionnés au titre de l'article 6,2 alinéa 10 et devra effectuer un tour de reconnaissance avant les manches de qualification.

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

## 7.3. MANCHES DE QUALIFICATION

Il y a trois manches de qualification comportant :

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

Tous les concurrents participent aux manches de qualification. ~~Les grilles de départ sont établies .~~

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

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

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

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

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

~~Le classement dans les manches qualificatives sera fait en attribuant 1 point au 1er, 2 points au 2ème et ainsi de suite. Un pilote non partant marque 1 point de plus que le dernier roulant~~

A l'issue de la deuxième manche qualificative :

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

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

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

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

A l'issue des troisièmes manches qualificatives :

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

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

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

## 7.4 COURSE FEMININE ET/OU COURSE DES DEBUTANTS

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

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

## 7.5 DEMI-FINALES

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

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

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

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

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

Les 25 pilotes suivants sont qualifiés pour la finale B.

## **7.6 FINALES**

### **7.6.1 Finale A**

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

### **7.6.2 Finale B**

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

### **7.6.3 Finale C**

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

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

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

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

## **7.7 VARIANTE DE PARCOURS (Tour Alternatif)**

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

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

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

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

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