

REGLEMENTATION GENERALE CAMION CROSS

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
- 1 Directeur de course Circuit **Terre**
- 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,
- 1 Commissaire Sportif chargé des relations avec les concurrents par discipline (dans le cas de Coupe de Marque et/ou épreuve de doublure)
- 1 responsable des Commissaires Techniques (Licence A ou B). 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 médecin chef (selon la réglementation médicale),
- 1 responsable du service presse,
- 1 chronométrateur responsable (au moins chronométrateur B pour les épreuves de la Coupe de France ; C pour les autres épreuves).
- 1 juge de fait minimum obligatoire

1.2. HORAIRES

Une épreuve comprend les vérifications administratives et techniques, le déroulement des essais (libres et officiels), des manches qualificatives, des finales et une remise des prix.

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

L'horaire détaillé figure au règlement particulier de l'épreuve, suivant le schéma conseillé pour chaque discipline.

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

1.2.2. Schéma recommandé

Samedi matin	Vérifications administratives Vérifications techniques : 1 fois en début de saison puis contrôles ponctuels Essai libre Essai chrono
Samedi Après Midi	Manche 1 Final B 1 Final A 1

Dimanche matin	Warm up (facultatif) Essai chrono Manche 2
Dimanche Après Midi	Manche 3 Final B 2 Final A 2

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.

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

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, hors le responsable et le délégué adjoint, qui tient compte du nombre maximum de véhicules admis et de la durée des vérifications, chaque Commissaire Technique vérifiant un véhicule toutes les 10 minutes.

Vérifications techniques en cours d'épreuve

Des contrôles techniques complémentaires portant sur la conformité technique des camions pourront avoir lieu à tout moment. Le pilote convoqué est tenu de présenter son camion 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 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 70 €.

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.

3.2. EQUIPAGES

Un camion ne pourra être conduit que par un seul pilote.

3.2.1. Licences

(voir Réglementation Licences).

ARTICLE 4. VEHICULES ET EQUIPEMENTS

4.1. VEHICULES ADMIS

- 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. Toutefois, pour une fois durant la saison, et avec approbation du collège des commissaires sportifs, ce même tracteur pourra être conduit par un même pilote.
- 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.

4.2. EQUIPEMENTS DES PILOTES

Voir tableau "EQUIPEMENTS DE SECURITE"

4.3. TRANSPONDEURS

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

4.4. NUMEROS DE COURSE

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

6.1. PARCOURS

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

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.

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.

De plus, il ne peut y avoir le même week end, une épreuve de Camions Cross inscrite au calendrier de la FFSA et une épreuve de Camions (piste).

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

6.2. SIGNALISATION – DROITS ET DEVOIRS DES PILOTES

- La signalisation sera conforme aux annexes M et H du Code Sportif International. **Elle sera faite à l'aide de drapeaux et/ou de feux**
- Le drapeau blanc ne sera utilisé que par les commissaires en cas de demande d'assistance médicale.
- Le drapeau jaune est présenté 2 tours maximum. En cas d'obstruction partielle ou totale de la piste, la course doit être arrêtée, notamment quand une intervention doit être faite pour dégager un pilote. Il est interdit de doubler dans la zone comprise entre la présentation du drapeau jaune et la fin de l'obstacle.
- Le drapeau vert n'est pas utilisé après un drapeau jaune.
- L'arrêt de course est signalé aux concurrents par un drapeau rouge présenté aux postes de commissaires sur l'ordre exclusif du Directeur de Course. Les pilotes doivent alors ralentir et rejoindre la zone de départ au ralenti en respectant les signaux des commissaires.
- Les pilotes doivent obéir aux signaux et aux ordres des commissaires et de la Direction de Course.
- Il est interdit de sortir du balisage de la piste. Tout pilote franchissant les limites doit s'arrêter et il ne peut rentrer sur la piste qu'après y avoir été autorisé par un commissaire.
- Sauf cas de force majeure (panne, accident, etc.), il est interdit aux pilotes de s'arrêter sur la piste de leur propre initiative, y compris entre la ligne d'arrivée et la sortie de la piste et/ou l'entrée du parc fermé.
- Les 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/ou de la pré-grille. Il devra être signalé et à l’abri des intempéries. L’emplacement exact sera précisé au règlement particulier. Une permanence du chargé des relations avec les concurrents sera située dans un local (tente, caravane...) placé à côté du panneau d’affichage. Les chargés de relations avec les concurrents seront à la disposition des pilotes pendant toute la durée de l’épreuve, et ils seront en liaison avec le Directeur de Course (Tél, radio...).

- La liste des engagés et les horaires seront affichés par l’organisateur au moins 30 minutes avant le début des vérifications.
- La liste des autorisés à prendre le départ des essais, l’ordre de passage aux essais et le classement général provisoire seront affichés et signés par le Directeur de Course.
- Le classement des essais officiels, des manches qualificatives et la composition des grilles des finales seront affichés et signés par le responsable du chronométrage.
- Le classement officiel définitif sera affiché et signé par le Collège des Commissaires Sportifs.

6.5. 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. L’arrosage ne pourra être réalisé que sur ordre du Directeur de Course.

6.6.2. Des engins d’entretien de la piste doivent être prévus : arrosage efficace, bull, lame, etc...

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.

Couloirs de circulation

Ils seront d’une largeur minimum de 4,5 mètres. La circulation se fera en sens unique et au pas. Le stationnement sur ces voies de tout véhicule est interdit et contrôlé.

Accès au paddock (laissez-passer)

L’accès au paddock est autorisé pour le public mais l’accès aux structures des concurrents doit être interdit.

Prévention Incendie

Tous les concurrents doivent recevoir un plan du paddock avec les emplacements des moyens de sécurité. L’échelle sera de 1/1000^{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 **de 6 kg type ABC avec la norme NF EN3** à portée opérationnelle. Des contrôles seront effectués par l’organisateur.

L’organisateur mettra en place deux emplacements Incendie séparés au plus de 120 mètres. Il ne devra pas y avoir plus de 90 mètres en utilisant les couloirs de circulation pour atteindre un emplacement incendie. Ces emplacements devront être clairement signalés.

Chaque emplacement devra être équipé de 4 extincteurs à mousse de 9 kg, de 4 extincteurs à poudre sèche de 5 kg, et de 4 seaux de sable d’au moins 10 litres.

La pénalité pour défaut d’extincteur dans les parcs est de 200 €.

Le concurrent devra se mettre en conformité immédiatement sous peine d’exclusion.

Le montant de la pénalité est conservé par l’organisateur.

Pollution

Une bâche de sol d'au moins 5 m x 4 m devra être mise en dessous des camions de course pendant toute la durée du meeting.

Les concurrents doivent obligatoirement reprendre leurs produits polluants (huile, hydrocarbures, pièces mécaniques diverses...) et leurs déchets et ne pas les laisser sur place.

La pénalité pour défaut de bâche dans les parcs est de 200 €.

Le concurrent devra se mettre en conformité immédiatement sous peine d'exclusion.

Le montant de la pénalité est conservé par l'organisateur.

Divers

Les rallonges électriques utilisées par les concurrents pour alimenter leurs structures doivent être aux normes NFC 15-100, **type de câble H07 RN F3G2-5 en 16 ampères.**

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 (pinces, sangles, scie à métaux, crochets etc.),
- Il devra être stationné à proximité de la grille de départ, avec accès direct à la piste. L'équipage, en tenue, se tiendra à bord pendant toute la durée des courses, le moteur du véhicule en marche, et il partira aussitôt qu'il en aura reçu l'ordre du Directeur de Course.

ARTICLE 7. DEROULEMENT DES EPREUVE

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 LIBRES ET CHRONOMETRES

L'organisation d'essais libres est obligatoire.

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.

7.1.2. 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.

Chaque séance d'essais chronométrés définira la grille de départ des manches du samedi et dimanche.

7.1.3. Warm up

Il pourra être organisé le dimanche matin avant la séance d'essais chronos.

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. Toute 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

Suivant schéma de la coupe de France camion Cross

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 **6** tracteurs décalés, en diagonale 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

Il y aura 3 manches qualificatives par classe. Une manche pouvant être composée de plusieurs séries. Chaque pilote doit participer à une manche le Samedi et au moins une manche le dimanche. Toute manche non courue le dimanche sera comptabilisé avec le maximum de point + 1 point par nombre de tour non effectué. Lors de chaque manche qualificative, il sera Toutes les manches qualificatives se dérouleront sur 5 tours.

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 **6 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.

Finales par classe le Samedi

Il y aura 2 finales par classe : finales B et A qui se disputeront sur 4 tours pour la B, et sur 6 tours pour la A.

Les finales seront alternées pour chaque classe. Il sera donc procédé à 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 2 finales composées chacune de 6 tracteurs pour les B et la A.

Le classement des pilotes se fera suivant le plus petit nombre de points dans la manche 1. En cas d'ex æquo, le classement des essais chronos sera pris en compte.

Les pilotes classés de la 5^{ème} à la 10^{ème} place sur la liste qualificative de leur classe, prendront part à la finale B. 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 11^{ème} puis le 12^{ème} classés à l'issue de la manche qualificative, qui prendront le départ en dernière ligne sans modification de la grille existante. Cette procédure n'est valable que pour la finale B. Les quatre meilleurs pilotes ayant obtenu le plus petit nombre de points dans la manche 1 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.

Deuxième manche qualificative classe Léger, Standard, Cross, Super cross

Les grilles de départ seront définies à partir des essais chrono réalisés le dimanche matin. (même principe de mise en grille que pour la première manche qualificative)

Troisième manche qualificative classe Léger, Standard, Cross, Super cross

Les grilles de départ seront définies à partir des points marqués lors de la deuxième manche, par panachage. En cas d'ex æquo à l'issue de la deuxième manche, le départage se fera en fonction du classement des essais chronos du dimanche matin. 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.

Les pilotes n'ayant pas participé à une des deux manches se verront attribuer pour la dite manche, un nombre de points correspondant au moins bien classé de cette manche augmenté d'un point par tour requis.

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

Finales par classe le dimanche

Il y aura 2 finales par classe : finales A et B qui se disputeront sur **5 tours** pour la B et 6 tours pour la A. Les finales seront alternées pour chaque classe. Il sera donc procédé à 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 2 finales composées chacune de 6 tracteurs pour les B et la A.

Le classement des pilotes se fera par addition des points obtenus dans les deux manches qualificatives du dimanche. En cas d'ex æquo, le classement sera obtenu en tenant compte du classement des essais chrono du dimanche.

Les pilotes classés de la 5^{ème} à la 10^{ème} place sur la liste qualificative de leur classe, prendront part à la finale B. Si à l'heure de la convocation en pré-grille, un ou deux concurrents ne se représentaient pas, le Directeur de Course compléterait la grille par le 11^{ème} puis le 12^{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 B. Les quatre meilleurs pilotes ayant obtenu le plus petit nombre de points dans le cumul des manches 2 et 3 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 si la structure du support le permet sur une longueur de 30 mètres minimum et 50 mètres maximum après la ligne de départ. Dans tous les cas la fin du couloir sera matérialisé par un cône de chaque côté en bout de ligne.

En cas de franchissement, dans un même meeting, les pénalités suivantes seront appliquées ceci pour :

- 1^{ère} infraction : 10 secondes
- 2^{ème} infraction : exclusion de la manche.
- 3^{ème} infraction : exclusion du meeting

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 arrêtée au drapeau rouge ou avant son terme doit être immédiatement recourue.

Lors des finales si le nombre de tour effectué est supérieur à 4 tours la finale ne sera pas recourue. Si elle est comprise entre 2 et 4 tours la finale sera constituée sur le nombre de tours restants. La grille de départ étant celle du classement au tour précédant. Si elle est inférieure à 2 tours la finale 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 en cas de panne des feux.

▪ DEPARTS AU DRAPEAU

Une fois les camions 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 vert et à proximité de celui-ci, un feu orange clignotant. Ces feux doivent avoir au moins deux ampoules doublées. Ils devront être visibles de l'ensemble des pilotes, même en cas de soleil éclairant ces feux (des visières efficaces doivent être prévues). Il peut y avoir plusieurs blocs de feux à des endroits différents.

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.

Procédure

Une fois les voitures placées sur la grille de départ, un officiel traverse devant la 1^{ère} rangée de voiture afin de s'assurer que les pilotes sont prêts. Ceci marque le début de la procédure de départ. Les cellules sont activées.

Il est ensuite présenté un panneau « 5 secondes » qui reste levé 3 secondes. Une fois le panneau « 5 secondes » retiré, le départ est alors donné dans un délai aléatoire de 2,5 à 3,5 secondes lors de l'allumage du feu vert qui reste allumé

Le panneau « 5 secondes » pourra être remplacé par un feu bleu qui restera allumé au minimum 3 secondes.

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

Départs anticipés

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

Des pénalités seront appliquées conformément l'article 8.2 du présent règlement.

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.

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.

7.6. PARC FERME

A l'arrivée des Finales, tous les camions sont, dès le baisser du drapeau, placés sous le régime du parc fermé. Le Directeur de Course et/ou le Collège des Commissaires Sportifs pourront placer en parc fermé les camions de leur choix.

Les camions restent en régime de parc fermé, sous chacune des structures des pilotes, au moins jusqu'à l'affichage du classement officiel.

Tout pilote ne respectant pas cette règle sera exclu du classement, les autres pilotes classés derrière lui remontant d'une place.

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'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 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.

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 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' 20€
de 31' à 1h00 30€
Plus de 1h00 50€
- **Voiture non-conforme aux vérifications techniques, tentative ou falsification des marques d'identification**
Avant l'épreuve Mise en conformité ou sinon, refus de prendre le départ
Pendant et après l'épreuve Décision du CCS pouvant aller jusqu'à l'exclusion
- **Bruit ou poids non-conforme**
Avant l'épreuve Mise en conformité ou sinon, refus de prendre le départ
Pendant l'épreuve Décision du CCS remise en conformité avec annulation des résultats précédant le contrôle et/ou sanction pouvant aller jusqu'à l'exclusion
- **Falsification du bulletin d'engagement, fausses informations**
..... Refus de départ. Décision du CCS pour demande de sanction
- **Licence non-conforme** Refus de départ
- **Equipement du pilote non-conforme**
Avant l'épreuve Mise en conformité ou refus de départ
Pendant l'épreuve Exclusion
- **Publicité non-conforme**
Par infraction constatée Refus de départ
- **Non respect de la signalisation, devoirs des pilotes**
Poussettes volontaires ou non Avertissement (drapeau)
Poussettes répétées, volontaires ou non Décision du collège des commissaires
Poussettes bénéficiant au fautif Décision du collège pouvant aller de l'exclusion de la manche à l'exclusion du meeting
Autres cas Décision du CCS
- **Déplacement (sauf cas involontaire) ou franchissement des marqueurs délimitant la piste**
..... 5 secondes de pénalité
- **Vitesse excessive dans le parc concurrent, stationnement dans les couloirs de circulation**
..... Décision du CCS

- **Absence de bâches et/ou d'extincteur**
Par infraction Amende de 200€ par infraction + mise en conformité
sinon exclusion
- **Absence ou retard au briefing des pilotes si celui-ci est prévu**
..... Amende de 110€
- **Infraction aux règles de parc fermé** Décision du CCS.
- **Marche arrière sur la grille de départ**..... 3 secondes.

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 départ anticipé.

- **1^{er} départ anticipé dans une manche ou une finale** :
Recul de 3 places.
- **2^{ème} départ anticipé du même pilote dans le meeting** :
Déclassement à la dernière place de la manche ou de la finale concernée.
- **3^{ème} départ anticipé du même pilote dans le meeting** :
Exclusion du meeting prononcée par le Collège des Commissaires Sportifs, sur proposition du Directeur de Course.

ARTICLE 9. CLASSEMENT

9.1. 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

Pour les pilotes classés

A chaque course, le montant des prix distribué est réparti de la façon suivante :

- Camion léger : 200 €
 - Camion Cross, Camion Standard et Super Camion Cross : 300 €
- En cas de double monte, le deuxième pilote percevra 200 €

Pour les pilotes non classés

figurant sur la liste des autorisés à prendre part à la course et après présentation du véhicule au Commissaire Technique Délégué, le montant des prix distribués est réparti de la façon suivante :

- Camion léger : 150 €
- Camion Cross, Camion Standard et Super Camion Cross : 200 €