REGLEMENTATION GENERALE CAMION CROSS

ARTICLE 1. ORGANISATION 2
1.1. OFFICIELS 2
1.2. HORAIRES 2
1.3. VERIFICATIONS 3
ARTICLE 2. ASSURANCES 4
ARTICLE 3. CONCURRENTS ET PILOTES 4
3.1. ENGAGEMENTS 4
3.2. EQUIPAGES 5
ARTICLE 4. VEHICULES ET EQUIPEMENTS 5
4.1. VEHICULES ADMIS 5
4.2. EQUIPEMENTS DES PILOTES 5
4.3. TRANSPONDEURS 6
4.4. NUMEROS DE COURSE 6
4.5. CAMERAS EMBARQUEES OBLIGATOIRES 6
4.6. FUMEE 6
ARTICLE 5. PUBLICITE 6
ARTICLE 6. SITES ET INFRASTRUCTURES 6
6.1. PARCOURS 6
6.2. SIGNALISATION – DROITS ET DEVOIRS DES PILOTES 7
6.4. TABLEAUX D'AFFICHAGE 7
6.5. REUNIONS DU COLLEGE DES COMMISSAIRES SPORTIFS 8
6.6. MOYENS D'ENTRETIEN DE LA PISTE 8
6.7. SECURITE 8
ARTICLE 7. DEROULEMENT DES EPREUVES 10
7.1. ESSAIS 10
7.2. BRIEFING 10
7.3. COURSE 10
7.4. ARRET DE COURSE 14
7.5. DEPARTS ET FAUX DEPARTS 14
7.6. PARC FERME 15
7.7. TOUR ALTERNATIF 16
ARTICLE 8. PENALITES 17
8.1. RECAPITULATIF DES PENALITES 17
ARTICLE 9. CLASSEMENT 19
ARTICLE 10. PRIX 20

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 la compétition et sera composée au minimum de :

- Observateur de la FFSA.
- 3 Commissaires Sportifs membres du Collège, dont 1 Président
- 1 Directeur de course Circuit Terre
- 1 Directeur de Course adjoint
- 1 adjoint à la Direction de Course pour les arrivées,
- 1 Commissaire Sportif chargé des relations avec les concurrents (1 par discipline dans le cas de compétition de doublure)
- 1 responsable des Commissaires Techniques (Licence A ou B).
- 1 Commissaire Technique Adjoint,
- 1 Commissaire Technique supplémentaire par discipline de doublure
- 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 chronométreur responsable (au moins chronométreur B pour les compétitions de la Coupe de France).

1.2. HORAIRES

Une compétition comprend les vérifications administratives et techniques, le déroulement des essais (libres et officiels), des manches qualificatives, des finales et une remise des prix.
Les compétitions de Camion Cross sont inscrites au calendrier national de la FFSA.
L'horaire détaillé figure au règlement particulier de la compétition, suivant le schéma conseillé.

1.2.1. Une compétition principale peut être doublée, si le circuit le permet, d'une compétition annexe choisie dans les disciplines Sprint Car, SSV, 2 CV Cross à condition de respecter la réglementation de ces disciplines.
Pour la compétition 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 compétition principale est doublée par une compétition annexe, la manifestation débutera dès le samedi matin. Le nombre maximum d'engagés à la compétition annexe est fixé à 130.
Une épreuve de Camion Cross pourra se dérouler sur deux jours, vérifications obligatoires comprises.

SCHEMA OBLIGATOIRE

AVEC COMPETITION DE DOUBLURE

Samedi matin	Vérifications administratives Vérifications techniques : 1 fois en début de saison puis contrôles ponctuels Essais libres Essais chronométrés
Samedi Après Midi	Manches qualificatives 1 Manches qualificatives 2
Dimanche	Warm up Super pole Manches qualificatives 3 Manches qualificatives 4 Finale C et B Finale A

SANS COMPETITION DE DOUBLURE

Samedi Après Midi	Vérifications administratives Vérifications techniques : 1 fois en début de saison puis contrôles ponctuels Essais libres Essais chronométrés Manches qualificatives 1 Manches qualificatives 2
Dimanche	Essais libres Super pole Manches qualificatives 3 Manches qualificatives 4 Finale C et B Finale A

1.3. VERIFICATIONS

Le lieu, la date et l'heure seront précisés au règlement particulier. Tous les pilotes d'une même classe 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, (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 préliminaires

Les concurrents s'engagent à présenter un véhicule conforme à la réglementation. Un contrôle portant sur la sécurité de chaque véhicule sera effectué à chaque début d'épreuve. Le départ sera interdit à tout véhicule non conforme pour des raisons de sécurité et/ou de bruit ou d'émission de fumée exagérée. 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 Délégué technique responsable, qui tient compte du nombre maximum de véhicules admis et de la durée des vérifications**.**

Vérifications techniques en cours de compétition

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, ainsi que tous documents relatifs à la construction du véhicule, 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. CONCURRENTS 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 jeudi à minuit de la semaine précédant la semaine de la compétition.
La participation maximum pouvant être demandée sera de ***130 €.***
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.
En cas de non-participation d'un pilote à une compétition et quel que soit son statut, il devra annuler par tout moyen écrit, son engagement auprès de l'organisation au plus tard l'avant dernier mercredi minuit de chaque compétition. Au-delà de cette date, l'engagement sera validé et le montant restera acquis à l'organisateur.
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.
S'il s'avère qu'au moment des vérifications avant la compétition, le véhicule engagé ne correspond pas à la classe dans laquelle il a été engagé, ce véhicule pourra être muté dans une autre classe sur décision du Collège des Commissaires Sportifs, et après rapport du Délégué Technique.

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 ses accompagnants.
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, sauf si le concurrent est engagé dans la totalité de la Coupe de France.

Le nombre maximum des engagés figurera au Règlement Particulier de chaque épreuve. 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 la compétition, 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 dans sa classe.
Le double engagement du camion est autorisé dans la mesure où le camion concerné courre dans la classe supérieure.
La double monte sera autorisée en camion léger pour les pilote féminines (dans ce cas, elles participeront dans une série spécifique)

3.2.1. LICENCES

(voir réglementation Licences).
Les titulaires d'un titre de participation pourront participer mais ne pourront prétendre marquer des points au classement de la Coupe de France de Camion Cross.

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 et être conduit par deux pilotes différents.

- Un même pilote pourra être engagé dans des classes différentes avec un tracteur différent.
- En Coupe de France, un pilote engagé en début de saison dans une classe ne pourra pas en changer au cours de la saison sauf s'il change de véhicule.
- Un camion engagé dans une classe et qui se révèlerait non conforme à celle-ci sera reclassé dans la classe supérieure. Au cas où le concurrent n'accepterait pas ce "sur classement", il ne pourra pas prétendre à prendre le départ de la course.

Si dans une classe, le nombre de concurrents est inférieur ou égal à 5, ils seront rattachés à la classe immédiatement supérieure, mais ils disputeront les essais chronométrés, la super pole et la finale séparément.

4.2. EQUIPEMENTS DES PILOTES

Voir tableau "EQUIPEMENTS DE SECURITE"

4.3. TRANSPONDEURS

Dans les épreuves de la Coupe de France de Camion Cross, chaque camion devra être équipé d'un transpondeur de type Chronelec reconnu par le prestataire en charge du chronométrage. Le montage devra être validé par le Commissaire Technique Responsable à chaque compétition.

4.4. NUMEROS DE COURSE

Les camions seront identifiés par des numéros de compétition (conformes au règlement technique Camion Cross) qui devront être présentés une seule fois de chaque côté du camion, ainsi sur le pare-brise côté droit en haut avant et une glace arrière ou son emplacement. 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 100 à 199
- Pour la classe camion super léger : numéros de 200 à 299
- Pour la classe camion cross : numéros de 1 à 60
- Pour la classe camion super cross : numéros de 61 à 99

4.5. CAMERAS EMBARQUEES OBLIGATOIRES

Le visionnage des images se fera sur l'ordinateur du concurrent ou de son prestataire sous la responsabilité du concurrent qui assurera les manipulations seul ou avec son assistant.

4.6. FUMEE

Un camion ne doit plus diffuser de fumées ou d'émissions par l'échappement visibles en ligne droite, 30 mètres après la sortie d'un virage.

Tout camion émettant de la fumée sera, sur recommandation du Délégué Technique, pénalisé conformément à l'article 8. Pénalités.

ARTICLE 5. PUBLICITE

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

ARTICLE 6. SITES ET INFRASTRUCTURES

6.1. PARCOURS

Les compétitions 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 compétitions se déroulent sur des circuits approuvés par la FFSA pour les compétitions nationales et régionales, et par la FIA et la FFSA pour les compétitions internationales.

Il ne peut y avoir le même weekend end, une compétition de Camions Cross inscrite au calendrier de la FFSA et une compétition de Camions (piste).

6.1.2. Le Comité Directeur de la FFSA définit le nombre maximum de compétitions et désigne chaque année les compétitions 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 ou pour un véhicule lent sur la piste.
- 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'un camion est immobilisé sur la piste ou sur les bas-côtés et/ou talus, le pilote doit évacuer celui-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 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.
- La ligne d'arrivée doit être passée en marche AVANT, toutes figures volontaires sont interdites même après la ligne d'arrivée.

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 la compétition 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.

Le résultats des manches et les grilles de départ seront envoyés aux pilotes sur une application électronique (type WhatsApp).

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. 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 la compétition, 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.
Toute boue excessive devra être évacuée de la piste de manière à pouvoir exploiter 80% de celle-ci.

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

6.6.3. Des moyens de liaison entre le Directeur de Course, les postes de commissaires, le médecin chef, le Collège, les chargés des relations avec les concurrents et le speaker sont obligatoires (radios).

6.7. SECURITE

6.7.1. PADDOCKS

Il devra être le plus plat possible, posséder le minimum requis pour une hygiène convenable (douche, WC, point d'eau) et plusieurs points d'accès à l'électricité ***du vendredi 14 heures au lundi matin 10 heures)***.

Responsable de la sécurité

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

Espaces

Il sera attribué un espace maximum de 20 m x 10 m (200 m^2) par porteur + 50 m^2 par camion de course supplémentaire.
Les espaces doivent être réservés à l'avance par le concurrent, s'il existe un moyen pour cela.
Une zone libre de 1 mètre de largeur sera obligatoirement prévue entre chaque espace.
Un plan devra être fourni par l'organisateur signalant les emplacements des concurrents par leur numéro de course.

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 1/1000ème 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 deux extincteurs de 6 kg type ABC avec la norme NF EN3 à portée opérationnelle. Dans le cas où deux tracteurs se trouvent sous une seule structure, la présence de trois (3) extincteurs est obligatoire. Des contrôles seront effectués par l'organisateur.
L'organisateur mettra en place un dispositif incendie conforme aux RTS.
La pénalité pour défaut d'extincteur dans les parcs est de 200 €.
Le concurrent devra se mettre en conformité immédiatement sous peine de disqualification.
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 de l'épreuve.
Les concurrents doivent obligatoirement reprendre leurs produits polluants (huile, hydrocarbures, pièces mécaniques diverses…) et leurs déchets et ne pas les laisser sur place, un plan de parc est obligatoire, constitué par l'organisateur avec le numéro des concurrents à chaque emplacement, de ce fait en cas de non-respect de l'enlèvement des déchets l'organisateur pourra réclamer un dédommagement (voir tableau pénalités).
La pénalité pour défaut de bâche et/ou non retrait des déchets dans les parcs est de 200 €. Les pénalités sont cumulatives.
Le concurrent devra se mettre en conformité immédiatement sous peine de disqualification.
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

Voir RTS

ARTICLE 7. DEROULEMENT DES EPREUVES

Pendant la compétition, à tout moment, 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.
Si le départ a été donné, il ne pourra prendre part à la course.
Tout pilote recevant une aide extérieure ne pourra pas prendre part à la course.
Le départ ne pourra être donné que si la piste est totalement libre.

7.1. ESSAIS

7.1.1. ESSAIS LIBRES

L'organisation d'essais libres est obligatoire le samedi.
En essais libres les séries seront composées au maximum de 6 pilotes ***et se dérouleront sur 3 tours.***
Le temps total réservé aux essais libres sera réparti entre les classes en fonction du nombre de participants.
Le déroulement des essais libres s'effectuera selon l'ordre de passage des classes suivant : camion léger, camion cross, camion super léger et camion super cross.
Le nombre de passage est libre pendant le temps attribué à la classe concernée.
Un temps minimum doit être prévu pour que chaque pilote puisse passer deux fois. Pour s'en assurer, les camions devront passer une première fois dans l'ordre des classes, puis une seconde fois, toujours dans l'ordre des classes.

7.1.2. ESSAIS CHRONOMETRES

Les essais chronométrés seront obligatoires. Ils seront organisés le samedi.
Un tirage au sort pour l'ordre de passage des essais chronométrés sera effectué dans chaque classe.
Les essais chronométrés se dérouleront sur 4 tours.
Les séries seront composées au maximum de 6 pilotes, le nombre de pilotes par série sera aussi égal que possible.
Chaque pilote devra respecter le déroulement et le passage des séries sous peine de pénalités.
Le non-respect de cette règle entraînera l'attribution du plus mauvais temps de la série augmenté de 5 secondes.
Pour être admis aux manches qualificatives, un pilote doit avoir effectué au moins un tour chronométré 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. Seule la présence des pilotes est autorisée (présence obligatoire). Tenue correcte exigée. 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, de préférence après les essais libres.

7.3. COURSE

Un compte-tours visible est obligatoire. Il peut être lumineux.

Les manches et les finales se dérouleront sur 7 tours. Une manche pourra être composée de plusieurs séries de 8 pilotes maximum par classes.
Le déroulement des manches s'effectuera selon l'ordre de passage suivant : camion léger, camion cross, camion super léger et camion super cross ou à la discrétion de la direction de course avec l'approbation du collège.
Le chronométrage débutera à l'allumage du feu vert ou au déploiement du drapeau.
Dans chaque série (qualificative ou finale), 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.

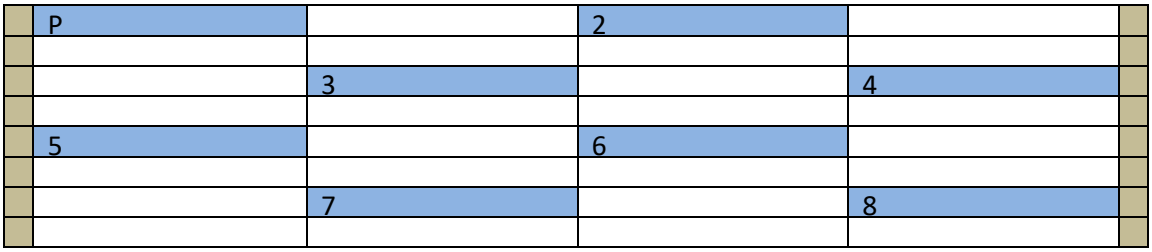
7.3.1. GRILLES DE DEPART

Dans tous les cas, les emplacements de la grille de départ seront matérialisés soit à l'aide de peinture pour les surfaces revêtues en asphalte ou ciment, soit à l'aide de chaux pour celles en terre. Chaque ligne devra être composée de quatre emplacements dont deux seront utilisés suivant schéma si dessous d'une surface assez grande pour recevoir un camion des classes léger, cross, super léger et super cross.

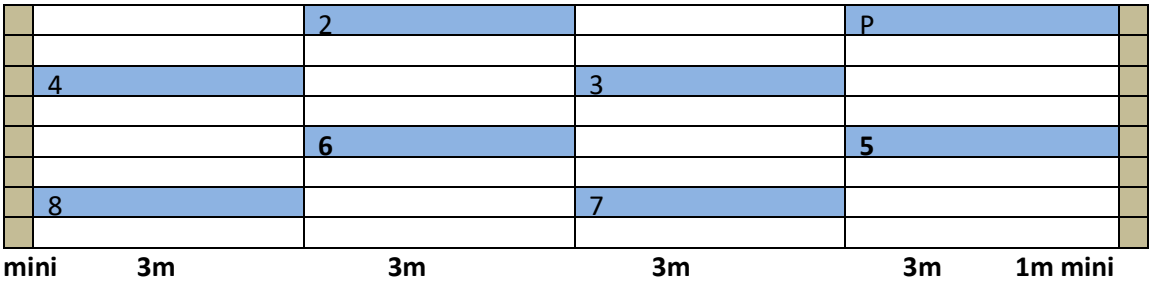
Pour les manches ainsi que pour les finales, un espace de 4 mètres sera obligatoire entre les lignes.
La grille sera composée de 8 tracteurs maximum. Les tracteurs seront disposés 2 par 2 sur deux, trois, ou quatre lignes décalées de 6 à 7 mètres d'intervalle entre chaque ligne.
Pour toutes les courses, le pilote ayant obtenu le meilleur résultat choisira son emplacement sur la première ligne de la grille à partir de la pole position, le troisième choisira son emplacement sur la deuxième ligne, le cinquième choisira son emplacement sur la troisième ligne, etc.…

Schéma conseillé Grille de départ

Pôle à gauche



Pôle à droite



7.3.2. MANCHES QUALIFICATIVES PAR CLASSE

7.3.2.1. 1eres manches qualificatives

Le classement de la séance d'essais chronométrés définira la grille de départ de la première manche du samedi.

Les têtes des "x" séries seront les "x" meilleurs temps, les autres places étant complétées en suivant. Le meilleur temps partira à la pole en dernière série, le deuxième partira en pole de la 2éme série et ainsi de suite en remontant les séries. Dans le cas où le nombre des concurrents ne serait pas un multiple de 8 la première série à courir serait incomplète.

7.3.2.2. 2emes manches qualificatives

Les grilles de départ seront définies par panachage des résultats de la première manche qualificative sur la place ***(à égalité du nombre de tours exécutés)*** et départagé par le temps réalisé.

Pour améliorer le mixage des séries, les deux premiers partiront respectivement en pole position et en deuxième place de la série 2.

Le 3ème et le 4ème partiront respectivement en pole position et en deuxième place pour la série 1.

Le 5ème et le 6ème partiront respectivement en position 3 et 4 sur la série 2.

Le 7ème et le 8ème partiront respectivement en position 3 et 4 sur la série 1 et ainsi de suite.

S'il y a un déséquilibre en nombre de pilotes dans les séries, le dernier classé passera en série 1 à la dernière place.

7.3.2.3. 3emes manches qualificatives par classe

Le classement de la super pôle définira la grille de départ de la troisième manche du dimanche.

Les têtes des "x" séries seront les "x" meilleurs temps, les autres places étant complétées en suivant. Le meilleur temps partira à la pole en dernière série, le deuxième partira en pole de la 2ème série et ainsi de suite en remontant les séries. Dans le cas où le nombre des concurrents ne serait pas un multiple de 8 la première série à courir serait incomplète.

7.3.2.4. 4emes manches qualificatives par classe

Les grilles de départ seront définies par panachage des résultats de la troisième manche qualificative sur la place ***(à égalité du nombre de tours exécutés)*** et départagé par le temps réalisé.

Pour améliorer le mixage des séries les deux premiers partiront respectivement en pole position et en deuxième place de la série 2.

Le 3ème et le 4ème partiront respectivement en pole position et en deuxième place pour la série 1.

Le 5ème et le 6ème partiront respectivement en position 3 et 4 sur la série 2.

Le 7ème et le 8ème partiront respectivement en position 3 et 4 sur la série 1 et ainsi de suite.

S'il y a un déséquilibre en nombre de pilotes dans les séries le dernier classé passera en série 1 à la dernière place.

7.3.2.5. Attribution des points

Lors de chaque manche qualificative, il sera attribué des points selon la place réalisée ***(à égalité du nombre de tours exécutés)***, départagée par le temps réalisé. Après le déroulement des manches, le pilote ayant effectué la meilleure place de chaque manche dans sa classe se verra attribuer 1 point, l'auteur de la deuxième place, 2 points et ainsi de suite. Dans le cas où un pilote ne termine pas une manche ou ne se présente pas sur la grille de départ, 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.

7.3.3. WARM UP

Le warm up sera organisé le dimanche matin avant la super pole.

7.3.4. SUPER POLE

Un tirage au sort pour l'ordre de passage de la super pole sera effectué dans chaque classe.
Les essais chronométrés se dérouleront sur 4 tours.
Les séries seront composées au maximum de 6 pilotes, le nombre de pilotes par série sera aussi égal que possible.
Chaque pilote devra respecter le déroulement et le passage des séries sous peine de pénalités.
Le non-respect de cette règle entraînera l'attribution du plus mauvais temps de la série augmenté de 5 secondes.
Pour être admis aux manches qualificatives, un pilote doit avoir effectué au moins un tour chronométré 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.

7.3.5. FINALES PAR CLASSE

Il y aura au maximum 3 finales par classe : finales A, B et C.
Seuls les 16 premiers concurrents classés par classe sont sélectionnés pour les Finales.
Si le nombre de concurrents classés par classe est inférieur à 12 il n'y a pas de Finale C.
Si le nombre de concurrents classés par classe est inférieur à 8 il n'y a ni Finale C ni Finale B.
Les finales seront alternées pour chaque classe. Il sera donc procédé à toutes les finales C, puis toutes les finales B, puis toutes les finales A et ce, dans l'ordre des classes léger, cross, super léger et super cross.
Les pilotes seront positionnés sur la grille de départ suivant le classement obtenu à la fin des manches qualificatives 1, 2, 3 et 4. ***Le classement à l'issue des manches sera réalisé en comptabilisant l'ensemble des points des 4 manches. Les ex aequo seront départagés suivant le classement de la super pole.***

7.3.5.1. Finales C

Les pilotes classés de la 9ème à la 16ème place sur la liste qualificative de leur classe, prendront part directement à la finale C, respectivement à la pole position, 2ème, 3ème ,4ème,5ème, 6ème ,7ème et 8ème place de la grille de la finale C.

7.3.5.2. Finales B

Les pilotes classés de la 5ème à la 8ème place dans le cumul des manches qualificatives 1, 2, 3 et 4 prendront part directement à la finale B, respectivement à la pole position, 2ème, 3ème ,4ème place de la grille de la finale B.
A l'issue de de la finale C, le vainqueur, les 2ème, 3ème et 4ème participeront respectivement à la 5ème, 6ème, 7ème et 8ème position de la grille de la Finale B.

7.3.5.3. Finales A

Les quatre meilleurs pilotes ayant obtenu le plus petit nombre de points dans le cumul des manches qualificatives 1, 2, 3 et 4 prendront part directement à la finale A, respectivement à la pole position, 2ème, 3ème et 4ème place de la grille de la finale A.
A l'issue de de la finale B, le vainqueur, les 2ème, 3ème et 4ème participeront respectivement à la 5ème, 6ème, 7ème et 8ème position de la grille de la Finale A.

Pour chacune des finales, la pole position sera choisie sur chaque ligne par le pilote ayant obtenu le plus petit nombre de points, ce qui définira ainsi la suite de la grille.

7.3.6. COULOIRS DE DEPART

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 matérialisée par un cône de chaque côté en bout de ligne.
En cas de franchissement, dans une même épreuve, les pénalités suivantes seront appliquées :

- 1ère infraction : 10 secondes
- 2ème infraction : disqualification de la manche.
- 3ème infraction : disqualification de l'épreuve

7.4. ARRET DE COURSE

S'il s'avère nécessaire d'interrompre la course d'urgence, pour des raisons de sécurité, ceci devrait être fait par le déploiement du drapeau rouge sur la ligne de départ/d'arrivée et à tous les postes de commissaires de piste. Cela indiquera que les pilotes doivent immédiatement arrêter de courir et se diriger lentement au lieu indiqué par les commissaires de piste.
Ce drapeau rouge ne pourra être présenté :

- qu'en cas d'accident lorsque l'intégrité du pilote est en cause ;
- qu'en cas d'obstruction partielle (+ 60 %) ou totale de la piste ;
- qu'en cas d'erreur sur la procédure de départ par les 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 avant son terme devra être recourue dans son intégralité avec grille de départ initiale.

Lors des finales si le nombre de tour effectué est supérieur à 5 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 précédent. Si elle est inférieure ou égale à 2 tours la finale sera recourue totalement avec la grille de départ initiale.
En Finale, les drapeaux noirs à rond orange et les drapeaux noirs ne seront utilisés qu'en cas de danger imminent.
Dans le cas contraire, seul le drapeau à triangle noir et blanc sera présenté et le concurrent concerné sera mis sous investigation.

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.

7.5.1. 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.

7.5.2. DEPARTS AUX FEUX

Matériel

Voir RTS

Procédure

Une fois les camions placés sur la grille de départ, un officiel présente un drapeau vert devant la 1ère rangée de camions sans passer devant afin de s'assurer que les pilotes sont prêts. Ceci marque le début de la procédure de départ.
Il est ensuite présenté un panneau « 5 secondes ». Une fois le panneau « 5 secondes » retiré, le départ est alors donné dans un délai aléatoire de 0 à 3 secondes lors de l'allumage du feu vert qui reste allumé
La présentation des panneaux et des feux doit se faire en bordure de piste, en hauteur et visible des pilotes.

Toutefois si l'organisateur possède un système de feux, il devra matérialiser les 5 secondes par l'allumage de 5 feux rouges à allumage décalé de 1 seconde. Une fois le processus terminé, l'allumage du feu vert à commande manuelle s'effectuera donnant le signal du départ. Ce procédé annule la présentation du drapeau vert et du panneau 5 secondes devant la première rangée de véhicule.

Départs anticipés

Le départ doit être donné une fois tous les camions rigoureusement immobiles.
Des pénalités seront appliquées conformément à l'article 8 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.
Nota : Tout pilote disqualifié ou déclassé à la dernière place d'une manche ou d'une finale perdra le bénéfice du temps des essais chronométrés correspondant à la journée de compétition

Chronométrage

Le chronométrage se fera au moyen de cellules électroniques et de chronomètres à imprimante au 1/100e de seconde.
L'utilisation de transpondeurs de type Chronelec reconnu par le prestataire en charge du chronométrage 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 disqualifié du classement, les autres pilotes classés derrière lui remontant d'une place.

7.7. TOUR ALTERNATIF

7.7.1. DEFINITION

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 compétitions de Camion Cross empruntant alternativement le parcours principal et la variante qui peut augmenter ou diminuer le temps de parcours 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 CHRONOMETRES

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 deux fois la variante de parcours (tour alternatif).
Le pilote choisira librement les tours 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 6.3.

7.7.5. ANNULATION D'UNE SERIE 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.

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 sera 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 camions 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. RECAPITULATIF DES PENALITES

Art.	INFRACTION	PENALITE	
		Directeur de course	Commissaires sportifs
1.3.	Retard aux vérifications administratives *Jusqu'à 30 mn*	15 €	
	de 31 minutes à 1 heure 00mn	30 €	
	Plus de une heure	50 €	Décision du CCS
	Non-conformité technique *Avant le départ*	Mise en conformité, sinon refus de départ	
	Pendant la compétition		Décision du CCS (annulation des résultats précédents le contrôle et/ou sanctions pouvant aller jusqu'à la disqualification)
	Bruit ou Poids non conformes *Avant le départ*	Mise en conformité, sinon refus de départ	
	Pendant compétition		Décision du CCS (annulation des résultats précédents le contrôle et/ou sanctions pouvant aller jusqu'à la disqualification)
3.1.1.	Falsification ou tentatives de falsification des marques d'identification		Décision du CCS (pouvant aller jusqu'à la disqualification)
	Fausse information sur le bulletin d'engagement	Refus de départ	Décision du CCS. avec demande de sanction à la FFSA
	Engagement non conforme		Transmis au CCS
	Engagement non payé	Refus de départ ou régularisation avec majoration de 30%	
	Engagement parvenu hors délai		Transmis au CCS
3.2.1.	Licence non conforme	Refus de départ	
4.2	Equipement du pilote non conforme *Avant le départ*	Mise en conformité, sinon refus de départ	
	Pendant compétition (*)		Disqualification de la manche
4.3	Fumée *Pendant les essais*	Panneau Fumée/Smoke Obligation de mise en conformité	
	Pendant la compétition *1ère Infraction*	Avertissement au drapeau Pénalité de 30 secondes	
	2ème Infraction	Pénalité de 60 secondes	
	3ème Infraction		Disqualification de l'épreuve
5.1	Publicité non conforme *Avant le départ*	Mise en conformité, sinon refus de départ	

	Pendant la compétition	Amende de 250 € par constat	
	Récidive pendant la compétition	Amende de 500 € par constat	Décision du CCS.
6.2.2.	Dépassement sous drapeau jaune	Classement à la dernière place de la série pour une 1ère infraction dans l'épreuve.	Décision du CCS pour les infractions suivantes.
6.2.4 7.4.	Pilote responsable d'un arrêt de course et se présentant pour le nouveau départ	Nouveau départ refusé.	
6.2.6.	Pilote provoquant délibérément un nouveau départ en gênant ou faisant obstruction		Décision du CCS. (déclassement de la série, manche ou disqualification)
6.2.7.	Non-respect de la signalisation (sauf dépassement sous drapeaux jaunes)		
	Sans conséquence	Avertissement (drapeau)	
	Récidive sans conséquence	Pénalité de 10 secondes par infraction constatée.	Selon la gravité, demande de sanction par le DC au CCS.
	Avec conséquence (gain de place, collision, etc.…		Décision du CCS
6.2.8.	Non-respect des limites et/ou du balisage (marqueurs) de la piste		
6.3	*Sans gain de place ou de temps*	Pénalité de 5 secondes par infraction constatée	
	Avec gain de place ou de temps		Déclassement à la dernière place de la série ou de la manche.
6.2.7	Poussettes (volontaires ou non) et/ou attaques directes *Sans conséquence*	Drapeau Avertissement	
	Avec gain de place, mais place rendue	Drapeau Avertissement	
	Avec gain de place et/ou récidive dans la même manche ou série, ou dans l'épreuve	Classement à la dernière place de la série, de la manche ou de la finale.	Selon la gravité, transmission du rapport au CCS. pour application d'une sanction. disqualification, pour les Camions
6.2.	Comportement antisportif	Drapeau d'avertissement ou drapeau noir.	Demande de sanction au CCS. pouvant aller jusqu'à la disqualification.
	Autres cas		Décision du CCS
6.7.1.	Stationnement ou vitesse excessive dans les couloirs de circulation dans le paddock	Amende de 200€	
	Défaut de bâche sur le sol sous la voiture de course ou camion	Amende de 200€	Disqualification si pas de mise en conformité immédiate.
	Défaut d'extincteurs obligatoire dans les structures des pilotes ou non valides ou non accessibles	Amende de 200€	Disqualification si pas de mise en conformité immédiate.
	Lavage des camions en dehors des zones prévues par l'organisateur	Amende de 200€	Décision du CCS. en cas de récidive.

	Non-respect des règles sur les déchets	Amende de 200€	Décision du CCS. avec demande de sanction à la FFSA
	Branchements électriques non conformes		Décision des CCS.
7.1.	Absence ou retard au briefing	Amende 110 €.	
7.3.1.7	Recul sur la grille après la mise en place.	Pénalité de 10 secondes	Décision du CCS. en cas de récidive.
	Non-respect des couloirs.		
7.3.2.	Départ Assisté ou intervention mécanique non autorisée lors d'une demi- Finale, finale ou manche qualificative dans la zone de la Grille	Départ refusé	
7.3.3.			
7.7	Infractions aux règles du parc fermé		Décision des CCS.
	Non-respect du nombre de passage dans le Tour alternatif *1°infraction*	Pénalité de 1 minute	
	récidive		Disqualification de la finale ou la manche
7.5	Départ Anticipé *1er départ anticipé dans une manche ou un finale pour l'ensemble de l'épreuve*	Pénalité 20 secondes	
	2ème départ anticipé du même pilote pour l'ensemble de l'épreuve	-	Déclassement à la dernière place de la manche ou de la finale concernée
	3ème départ anticipé du même pilote dans l'épreuve		Disqualification de la finale ou la manche
8.3 ou 7.1.2	Non-respect de l'ordre de passage aux essais chronométrés Dépassement lors d'un tour de formation	Pénalité de 5 secondes. Le plus mauvais temps de la série plus 5 secondes si le passage dans une autre classe	

Rappel : dans toute décision, le Collège des Commissaires Sportifs doit dire ce que deviennent les classements, les prix, si en cas de disqualification, 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.

ARTICLE 9. CLASSEMENT

9.1. Le classement officiel provisoire sera affiché 15 minutes maximum après chaque finale**.** 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 Finale 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

Une remise de prix peut être organisée à l'issue de chaque finale.
La nature des prix, est laissée à la discrétion des organisateurs.
Le podium de remise de coupes se fera en dehors de la piste pour permettre le déroulement de la finale suivante. La remise des prix faisant partie intégrante de la manifestation, une tenue propre et correcte est exigée lors de son déroulement.