



REGLEMENT DE COMPETITION 2026

Version 1.0 - 02/02/2026

Table des matières

REGLEMENT DE COMPETITION 2026	1
Avant-Propos	4
Organigramme de la ligue – Direction de la Compétition :	4
1. INSCRIPTION & FONCTIONNEMENT DE LA LIGUE	5
1.1 Conditions requises à l'inscription	5
1.2 Sélection du numéro	5
1.3 Accès aux championnats	6
1.4 Statut des pilotes	6
1.5 Les pilotes « rookies »	8
2. DEROULEMENT D'UN CHAMPIONNAT	9
2.1 Les formats	9
2.2 Création & organisation des équipes	10
2.3 Éthique de compétitivité	11
2.4 Conformités des livrées de courses	11
2.5 Le barème des points Championnat	12
2.5.1 Barème général	12
2.5.2 Barème de points CHASE (CUP SERIES, ACCESS SERIES, IGNITE SERIES)	12
2.5.3 Barème de points des Challenges (CUP SERIES, ACCESS SERIES)	12
2.6 Course Joker	13
2.7 Championnat Equipes	13
2.8 Système de promotion/relégation	13
2.9 Promotion automatique	14
3. DEROULEMENT D'UNE COURSE	16
3.1 Les inscriptions aux courses – IGNITE/ACCESS/CUP SERIES	16
3.2 Les inscriptions aux courses – ROOKIE SERIES	16
3.3 Timing des courses	17
3.4 Accès aux sessions de courses (serveur de jeu)	17
3.5 Course	17
3.6 Procédure des starts/restarts	18
3.7 Régime de neutralisation - Drapeau jaune	19
3.8 Procédure des pit stops	19
3.9 Procédures du « Lucky Dog » et « Wave Around »	20
3.10 Véhicules endommagés	21
3.11 Procédures particulières	21
3.12 Annulation d'un week-end de course	21
4. LA GESTION DES INCIDENTS DE COURSE	22
4.1 Système de gestion des incidents et sanctions propre à iRacing	22

4.2 Disqualification par limite d'incident _____	22
4.3 Système de gestion des incidents et sanctions propre à la ligue i-FRN - Licence à points ____	22
4.4 Limitation de licence pour les pilotes pigistes_____	23
4.5 Barème de perte/récupération de points de licence - Nombre de inc en course _____	23
4.6 Barème de perte/récupération de points de licence - Incidents de course responsables ____	24
4.7 Procédure particulière de récupération de 15 points de licence _____	25
4.7 Sanctions particulières _____	25
4.8 Les reports et réclamations_____	26

Avant-Propos

Le présent règlement a pour but d'encadrer les activités de compétition (ligue) au sein de l'association i-FRN (association à but non lucratif, loi de 1901). Ce règlement a été créé afin d'obtenir un niveau de course le plus réaliste possible. Il a donc été élaboré en collaboration avec plusieurs pilotes et a évolué au fur et à mesure des 20 années d'expérience en courses et suivant les cas rencontrés.

En effet, outre les règles inhérentes à la plateforme de simracing iRacing®, nos expériences cumulées nous ont amenées à savoir que ce ne sont pas seulement les bagarres en course qui amènent des jaunes, mais plutôt les problèmes de :

- Méconnaissance de la NASCAR, de ses règles spécifiques, et de la conduite sur ovale ;
- Non tenue de trajectoire et sur-conduite (dépassement de ses capacités) ;
- Méconnaissance du circuit et manque d'entraînement ;
- Méconnaissance et manque de maîtrise du véhicule ;
- Manque d'anticipation et d'analyse en course ;
- Non-respect des informations du spotter ;
- Manque de connaissance sur les différents pilotes et leurs conduites respectives ;
- Réglage du matériel ;
- etc.

En conséquence, en complément du règlement propre à iRacing®, la ligue de simracing i-FRN a mis en place une série de règles et fonctionnements qui lui sont propres.

Malgré cet aspect « strict », les débutants sont évidemment les bienvenus et ne doivent pas être rebutés. Le tout est de vouloir accepter la philosophie d'i-FRN, de s'entraîner en demandant de l'aide si besoin, de ne pas chercher à surpasser ses capacités réelles dès les premiers tours de circuit, de savoir se placer et d'avoir un minimum de patience pour progresser.

Si vous adoptez cette philosophie, vous arriverez à ressentir les frissons de vraies bagarres entre pilotes qui se connaissent sans se demander lequel va finir dans le mur en premier.

Ce règlement de la compétition au sein de l'i-FRN est susceptible d'être complété ou modifié en cours de championnat suivant les cas rencontrés, selon la volonté des admins.

En vous souhaitant de ressentir le plus rapidement ces émotions : **START YOUR ENGINE !**

Organigramme de la ligue – Direction de la Compétition :

- Administrateurs : Antoine Marc, Cyril Nousbaum, Frédéric Treins, Maxime Herber, Florian Martin, Mickaël Buchet
- Directeur(s) de la Compétition : Mickaël Buchet
- Responsable inscriptions, montées & descentes de division : Cyril Nousbaum
- Marketing & recherche sponsors : Florian Martin
- Recrutement nouveau pilote : Frédéric Treins
- Mise à jour du règlement : Maxime Herber
- Commission d'éthique & d'enquête : ensemble des administrateurs de la ligue

1. INSCRIPTION & FONCTIONNEMENT DE LA LIGUE

1.1 Conditions requises à l'inscription

- 1.1.a Avant de s'inscrire à l'un de nos championnats, les pilotes doivent être inscrit à l'association i-FRN (a minima en tant que « Membre non-adhérent »), ET avoir pris connaissance et compris le présent règlement de compétition. En participant aux compétitions organisées par i-FRN, les joueurs acceptent, sans réticence ou interprétation, de respecter ce règlement.
- 1.1.b Avant de s'inscrire à l'un de nos championnats, les pilotes doivent être conscients que les administrateurs de la compétition i-FRN se réservent le droit de prendre des décisions sur des points non-couverts par le règlement ou même contraire à celui-ci dans le but de conserver l'esprit sportif et l'équité de la compétition.
- 1.1.c Avant de s'inscrire à l'un de nos championnats, les pilotes doivent être conscients que les administrateurs de la compétition i-FRN se réserve le droit de limiter, de refuser ou de retirer des pilotes de la compétition si elle le juge nécessaire.
- 1.1.d Les inscriptions à i-FRN (association et compétition) restent ouvertes toute l'année.
- 1.1.e La participation aux championnats i-FRN est soumise à l'adhésion à l'association i-FRN. Seuls les pilotes ne participant qu'aux courses du championnat d'entrée dans la ligue (ROOKIE SERIES) sont exemptés de cotisation (inscription à l'association en tant que « Membre non-adhérent »).
- 1.1.f Tout pilote qui ne serait pas à jour de sa cotisation ne sera pas autorisé à concourir dans une course de CUP, d'ACCESS ou d'IGNITE SERIES.

1.2 Sélection du numéro

Lors de l'inscription d'un pilote en début de saison ou à son arrivée sur la ligue, il doit choisir un numéro de course. Ce choix est soumis aux règles suivantes :

- 1.2.a Les numéros en vigueur en i-FRN sont de 00 à 09, de 1 à 99, et de 100 à 299. Chaque numéro est unique pour l'ensemble des séries.
- 1.2.b Chaque pilote choisit son numéro lors de son inscription **et ne peut plus en changer pendant la saison** ; le listing des numéros est disponible via le Discord de la ligue.
- 1.2.c Les pilotes s'inscrivant en ROOKIE SERIES doivent choisir un numéro à 3 digits (format « 2xx ») parmi ceux disponibles.
- 1.2.d Les pilotes s'inscrivant en IGNITE SERIES doivent choisir un numéro à 3 digits (format « 1xx ») parmi ceux disponibles.
- 1.2.e Les pilotes s'inscrivant en CUP SERIES & ACCESS SERIES doivent choisir un numéro à 2 digits (format « xx ») parmi ceux disponibles.
- 1.2.f Les pilotes précédemment inscrits sont prioritaires sur leur ancien numéro lors de la saison suivante.
- 1.2.g Lorsqu'un pilote ne se réinscrit pas pour une saison, son numéro est libéré.

- 1.2.h Chaque pilote doit penser à **indiquer son numéro pilote sur le paint shop d'iRacing pour le ou les véhicules qu'il utilise dans les championnats i-FRN. Une pénalité sera appliquée en cas de mauvais numéro.**

1.3 Accès aux championnats

- 1.3.a La compétition au sein de l'i-FRN s'organise autour de 4 catégories (séries, détails propres aux séries dans le § 2.1) :
- i-FRN ROOKIE SERIES : série d'entrée à l'i-FRN, a pour but de permettre aux nouveaux pilotes de s'essayer à la course en ovale en ligue et au fonctionnement de celle-ci. ;
 - i-FRN IGNITE SERIES : 3^{ème} division de la compétition i-FRN ;
 - i-FRN ACCESS SERIES : 2^{ème} division de la compétition i-FRN ;
 - i-FRN CUP SERIES : 1^{ère} division (Top SERIES) de la compétition i-FRN.
- 1.3.b À sa première inscription, tout nouveau pilote devra obligatoirement participer à la ROOKIE SERIES (série d'entrée et non soumise à cotisation), avant de prétendre pouvoir rouler en IGNITE, en ACCESS et finalement en CUP SERIES.
- 1.3.c Il n'y a aucune exigence en termes de iRating ou Safety Rating (métriques d'iRacing pour classer les pilotes) pour accéder à la ligue.
- 1.3.d Inversement, aucune exception au passage par la ROOKIE SERIES ne sera accordée à un nouveau pilote sur la base de son iRating ou de son Safety Rating.
- 1.3.e L'accès aux différentes séries reposent sur un système de progression au sein de la ligue (« carrière »), via un système de promotion/rétrogradation à la fin de chaque saison, déterminé sur le classement des pilotes dans leur championnat (Cf. § 2.8)
- 1.3.f Chaque pilote peut s'inscrire à temps plein à **un seul** championnat où il est éligible.



1.4 Statut des pilotes

Sont différenciés 4 statuts de pilotes au sein de l'i-FRN, qui sont régis selon les règles suivantes :

- 1.4.a **Statut "Titulaire"** : est considéré comme pilote "Titulaire" un pilote régulièrement inscrit dans une série à temps plein et participant de plein droit au championnat dans son entièreté. Un pilote « titulaire » est assuré d'avoir sa place sur la grille de départ.
- Pour la ROOKIE SERIES, peuvent s'inscrire comme pilote Titulaire les pilotes ayant couru au moins 50% des courses de la saison précédente, les pilotes relégués d'IGNITE SERIES ainsi que les nouveaux pilotes dans la limite de 30 pilotes Titulaires.
- 1.4.b **Statut "Réserviste"** :
- Pour les IGNITE / ACCESS / CUP SERIES, est considéré comme réserviste un pilote qui, après une longue absence (1 saison complète), bénéficie d'un statut spécifique sous conditions (voir ci-dessous) lui permettant de réintégrer la ligue directement dans une série particulière, au lieu de recommencer au "pied de l'échelle" ou selon les relégations liées à son absence (1 série par saison). Les conditions pour bénéficier du statut de réserviste sont (ou) :

- Un pilote ayant gagné au moins 2 courses dans une division, réserviste dans ladite division ;
- Plus de 50 courses au sein de la ligue (séries principales : IGNITE, ACCESS et CUP SERIES), réserviste en IGNITE SERIES ;
- Attribution de ce statut par décision des administrateurs pour raison particulière (sera justifiée si attribuée).

Un pilote ne pourra bénéficier du statut “Réserviste” QU’UNE SEULE FOIS. Pour en bénéficier à nouveau, il devra à nouveau remplir l’une des conditions.

Un pilote Réserviste peut être intégrée à une équipe, et pourra participer potentiellement à toutes les courses du championnat (points comptabilisés). MAIS contrairement aux Titulaires, sa place n’est pas assurée sur la grille : un pilote “Réserviste” ne pourra participer à une course que si la grille n’est pas complète.

Pour la ROOKIE SERIES, est considéré comme pilote Réserviste tout pilote souhaitant s’inscrire alors qu’il a couru moins de 50% des courses de la saison précédente, ainsi que les nouveaux pilotes au-delà de la limite des 30 pilotes Titulaires.

- 1.4.c **Statut “Pigiste”** : un pilote souhaitant participer à des courses de la série inférieure à sa série principale peut s’y inscrire sous le statut de pigiste.

Chaque pilote d’IGNITE, ACCESS et CUP SERIES peut effectuer des piges (participation occasionnelle ne comptant pas dans le championnat) dans la ou les séries inférieures, à raison de 7 piges MAXIMUM par saison, dont deux en IGNITE SERIES pour les pilotes de CUP SERIES et uniquement lors de courses classiques à l’exclusion des courses disputées dans le cadre du Chase.

Ses points ne seront pas décomptés (ne participe pas au championnat) et il ne peut pas prétendre à intégrer une équipe du championnat (roule sous bannière « Wildcard » = sans équipe).

- 1.4.d **Statut “Promu”** :

Un pilote de la ROOKIE SERIES ou de l’IGNITE SERIES peut être promu prématurément dans la saison à la série supérieure, via le système de “promotion automatique” (cf. § 2.9) ou de la ROOKIE SERIES à l’intersaison.

Un pilote Promu pourra courir dans la division où il a été promu dès la semaine suivante. Le nombre de course n’est pas limité. Néanmoins, ses points ne seront pas comptabilisés au championnat et il ne peut pas prétendre à intégrer une équipe du championnat (roule sous bannière « Wildcard » = sans équipe)..

- 1.4.e Les pilotes Réservistes, Pigistes et Promus devront s’inscrire à la série en question sous le statut correspondant pour pouvoir participer à une course du championnat.

- 1.4.f Le field maximum autorisé en piste étant de 40 pilotes dans les trois Top SERIES, le nombre de pilotes Réservistes, Pigistes et Promus n’est limité que par ce nombre. Si leur nombre fait que le field est supérieur à 40, ceux-ci seront départagés sur le temps de qualification. Néanmoins, les pilotes Réservistes et Promus sont prioritaires sur les pilotes Pigistes pour l’accès à la grille de départ.

- 1.4.g De ce fait, le nombre total de courses réalisées par les pilotes Pigistes peut être inférieur à 7.

1.5 Les pilotes « rookies »

- 1.5.a Un pilote est considéré comme « rookie » dans une série lors de sa première saison à temps complet (à ne pas confondre avec un pilote de la « ROOKIE SERIES » !).
- 1.5.b Ce statut est conservé tout au long de la saison et le pilote participe de fait au championnat propre aux rookies de la série.

2. DEROULEMENT D'UN CHAMPIONNAT

2.1 Les formats

2.1.a Les championnats s'organisent en saison, à raison de :

- 2 saisons par an en IGNITE SERIES, ACCESS SERIES et CUP SERIES : une saison Spring allant de février à juin (**18 courses**), et une saison Fall allant de fin août à décembre (**16 courses**) ;
- 4 saisons en ROOKIE SERIES : les saisons Spring et Fall sont découpées en deux « sous-saisons » (Spring A & B, Fall A & B), comptant entre 7 et 10 courses selon la saison.

2.1.b Chaque championnat comprend un système de décompte de points général (voir § 2.5.1) permettant d'établir les classements (pilotes, équipes, rookies de la série).

2.1.c Les différents championnats ROOKIE SERIES, IGNITE SERIES, ACCESS SERIES et CUP SERIES se déroule selon un format propre à chacune des séries, selon un même barème de points classique ou une saison régulière, suivie d'un système de type « Chase ». Le détail de chaque championnat fait l'objet d'une section propre à la suite (voir § 2.1.e à 2.1.h).

2.1.d Chaque saison et championnat suit un calendrier communiqué en temps utile aux pilotes. Celui-ci est calqué, à quelques exceptions à la discrétion des administrateurs, sur le calendrier des séries officielles de iRacing (ARCA Menards, Class C, Class B et Class A fixed), avec une semaine de décalage. La ligue suit au mieux le calendrier officiel afin de permettre aux pilotes de bénéficier des sessions officielles pour s'entraîner.

2.1.e Format de la ROOKIE SERIES (série d'entrée de l'i-FRN) :

Nombre maximum de pilotes titulaires : 30

Véhicules : ARCA Chevrolet SS / ARCA Ford Mustang / ARCA Toyota Camry

Setup : Fixed

Format : Saison régulière entre 7 et 10 courses.

2.1.f Format de l'IGNITE SERIES (3^{ème} division de l'i-FRN) :

Nombre maximum de pilotes titulaires : 36

Véhicules : NASCAR Truck Chevrolet Silverado / NASCAR Truck Toyota Tundra TRD Pro / NASCAR Truck Ford F150

Setup : Fixed

Format : Saison régulière sur 18 courses en saison Spring/16 courses en saison Fall, challenge suivie d'un système de Chase (7 courses).

2.1.g Format de l'ACCESS SERIES (2^{nde} division de l'i-FRN) :

Nombre maximum de pilotes titulaires : 40

Véhicules : NASCAR Xfinity Chevrolet Camaro / NASCAR Xfinity Toyota Supra / NASCAR Xfinity Ford Mustang

Setup : Fixed

Format : Saison régulière sur 18 courses en saison Spring/16 courses en saison Fall, challenge suivie d'un système de Chase (7 courses). En parallèle un challenge intrasaison (Rush4Awards)

2.1h Format de la CUP SERIES (1^{ère} division de l'i-FRN) :

Nombre maximum de pilotes titulaires : 40

Véhicules: NASCAR CUP SERIES Next Gen Chevrolet Camaro ZL1 / NASCAR CUP SERIES Next Gen Toyota Camry / NASCAR CUP SERIES Next Gen Ford Mustang

Setup : Fixed

Format : Saison régulière sur 18 courses en saison Spring/16 courses en saison Fall, challenge suivie d'un système de Chase (7 courses). En parallèle un challenge intrasaison (Elite Challenge)

2.2 Création & organisation des équipes

Au sein d'i-FRN, la ligue encourage les pilotes à se regrouper au sein de team (équipes). Intégrer ou créer sa propre team n'est pas obligatoire mais vivement conseillé, dans la mesure où l'encadrement d'un pilote facilite sa progression et ajoute de la convivialité. L'organisation des teams suit les règles suivantes :

- 2.2.a Au sein de chacune des séries, les équipes concourent dans un championnat dédié (classement par équipes). Il est établi en additionnant à chaque course les points des 2 meilleurs pilotes de l'équipe à l'arrivée.
- 2.2.b Les pilotes n'ayant pas de team ou ne souhaitant/pouvant pas en créer une s'inscrivent avec le statut de « Wildcard ».
- 2.2.c Pour créer une nouvelle team, il faut au minimum deux pilotes.
- 2.2.d Une team est composée donc de 2 pilotes minimum et de **4 pilotes au maximum au sein d'une série**. Dans le cas où les pilotes sont plus que 4 d'une même team dans une même série, il est possible de scinder la team en deux (ou plus) avec une dénomination différente pour chacune.
- 2.2.e **Tout changement d'équipe d'un pilote en cours de saison est interdit.** Seul un pilote Wildcard peut être recruter au sein d'une team en cours de saison si celle-ci a un effectif incomplet.
- 2.2.f Tout pilote nouvellement inscrit dans une équipe ne pourra marquer des points **qu'à partir de son intégration officielle, ce décompte n'étant pas rétroactif.**
- 2.2.g Chaque équipe court avec un constructeur unique pour l'ensemble de la team, par série.
- 2.2.h La ligue met à la disposition de chaque équipe un channel écrit privé (salon de discussion), seulement accessible des membres de l'équipe (ainsi que de l'équipe de modération/administration), ainsi qu'un channel vocal propre sur le serveur Discord **sur demande aux administrateurs.**
- 2.2.i Il est de la responsabilité de chaque équipe d'avertir les administrateurs de la compétition i-FRN **de tout changement dans la composition de leur équipe** afin qu'elles soient officiellement prises en compte. Tout changement officieux ne pourra être comptabilisés à posteriori (pas de rétroactivité).

2.3 Éthique de compétitivité

- 2.3.a L'i-FRN impose à tous les pilotes de participer à 100 % de leur moyen avec l'ambition d'atteindre le meilleur résultat possible. Tout participant qui, par son comportement en piste, altérera volontairement le résultat de la course pourra être soumis à une pénalité.
- 2.3.b Les stratégies d'équipes doivent rester raisonnables (team drafting, coordination via le vocal des séquences de pit stops, etc.), et ne doivent en aucun cas consister à désavantager intentionnellement un pilote ou une équipe adverse en piste (blocage d'un pilote pour favoriser le retour ou le dépassement d'un équipier, gêne intentionnelle et répétée, etc.).
- 2.3.c Le manque d'éthique de compétitivité en course sera déterminé de manière exclusive par les administrateurs de la compétition i-FRN, tout comme la pénalité qui en découle.
- 2.3.d Le manque d'éthique de compétitivité en championnat, et particulièrement lors des phases Chase par une absence marquée malgré une qualification, sera déterminé de manière exclusive par les administrateurs de la compétition i-FRN, pouvant aller jusqu'à l'inéligibilité aux phases finales/promotion les saisons suivantes.

2.4 Conformités des livrées de courses

- 2.4.a Des décalques officiels (sponsors et diffuseurs) sont fournis aux pilotes en début de saison, et doivent obligatoirement être apposées sur les livrées.
- 2.4.b Dans ce but, en début de saison des templates (modèles) et décalques officiels sont fournis par la ligue via Discord.
- 2.4.c En cas de modification des templates et/ou décalques officiels en cours de saison, les pilotes devront apporter les modifications nécessaires dans un délai de 2 courses.
- 2.4.d Tout pilote prenant le départ d'une course doit veiller à ce que sa livrée respecte strictement les décalques et éléments graphiques officiels. En fonction de son statut, l'utilisation de bandeaux spécifiques est obligatoire (ex. : bandeau de couleur pour les pilotes qualifiés aux Chase, Rookie, etc.). Le non-respect de ces dispositions donnera lieu à une pénalité de 5 points. Les administrateurs se réservent le droit d'exiger à tout moment la modification d'une livrée jugée non conforme. En cas de refus, d'absence de correction ou de récidive, des sanctions pourront être appliquées, pouvant aller jusqu'à l'interdiction de prendre le départ.
- 2.4.e En dehors des templates et décalques officiels, l'utilisation des décorations et peintures de voiture est libre, à condition qu'elle respecte l'esprit NASCAR. Il est strictement interdit de colorer les zones réservées aux bandeaux de statut de pilote (Playoffs, Chase, Rookie, etc.) ou de reproduire la couleur spécifique des manches correspondantes sur le spoiler/aileron arrière. Toute modification pouvant laisser croire à un statut de pilote différent est prohibée.
- 2.4.f Les livrées ne doivent pas arborer des marques de tabac, alcools forts, ou tout contenu sexuellement explicite, offensant, raciste, discriminatoire, à teneur politique, pouvant être perçus comme invectivant ou insultant. Sont également interdits : tout slogan, phrase, hashtag ou message ambigu, provocateur, déplacé, sans signification claire ou pouvant être perçu comme invectivant, insultant ou contraire à l'esprit de la ligue.
- 2.4.g Deux pilotes (qu'ils soient de la même équipe ou pas) peuvent avoir la même livrée et le même sponsor, mais les voitures doivent être différenciées par une couleur principale différente afin qu'on puisse les distinguer du premier coup d'œil.
- 2.4.h Les changements de livrées sont autorisés durant la saison, et ce sans avertissement aux administrateurs, tant qu'elles répondent aux règles ci-dessus.

2.4.i Les livrées sont gérées via Trading Paint. Les pilotes sont donc invités à paramétrer correctement leurs livrées sur Trading Paint en créant leur compte sur le site <https://www.tradingpaints.com> (compte gratuit) et en y chargeant leurs livrées sur les voitures correspondants aux séries courues. Nous recommandons aux pilotes d'intégrer leur(s) livrée(s) i-FRN comme livrée par défaut (l'implémentation d'une livrée sous la ligue uniquement menant à des erreurs de chargement).

2.4.j Les livrées doivent être téléversées sur Trading Paint la veille de la course, afin de garantir leur bonne prise en compte par la plateforme. Si la livrée n'apparaît pas correctement chez le diffuseur au moment de la retransmission, celle-ci sera considérée comme non conforme.

2.5 Le barème des points Championnat

2.5.1 Barème général

2.5.1.a Le barème des points effectif dans les différentes séries de l'i-FRN est le suivant :

Position	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
Points	55 40*	35	34	33	32	31	30	29	28	27	26	25	24	23	22	21	20	19	18	17
Position	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40
Points	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	1	1	1	1

*: 40 points pour le pilote arrivant à la première position en ROOKIE SERIES uniquement.

2.5.1.b De plus, sont alloués à chaque course (toutes séries) :

- 1 point à tout pilote ayant mené au moins un tour ;
- 1 point au(x) pilote(s) ayant mené le plus grand nombre de tour ;
- 1 point au pilote ayant réalisé le tour le plus rapide en course ;
- 1 point à tout pilote n'ayant aucun incident (0 inc/x ; 50 % de la course minimum effectué).

2.5.2 Barème de points CHASE (CUP SERIES, ACCESS SERIES, IGNITE SERIES)

A l'issue de la saison régulière, les 16 pilotes les mieux classés au classement en Cup, Access et Ignite sont qualifiés au Chase. Mais désormais, la règle qui offrait une qualification automatique en playoffs aux vainqueurs de courses en saison régulière, disparaît.

Les points sont réinitialisés au début du Chase pour chaque série, avec un bonus de 25 points accordé au champion de la saison régulière. La tête de série numéro 1 commencera le Chase avec 2 100 points, 2 075 pour la deuxième et 2 065 pour la troisième, puis une baisse de cinq points pour chaque position suivante.

2.5.3 Barème de points des Challenges (CUP SERIES, ACCESS SERIES)

2.5.3.a i-FRN Elite Challenge (CUP SERIES)

Au cours de la saison régulière, une compétition interne indépendante du championnat, dénommée i-FRN Elite Challenge, est organisée. Elle se déroule en deux phases

- Phase qualificative :

Un premier lot de 16 pilotes est déjà qualifié pour la phase éliminatoire, il s'agit des pilotes du Top16 de la saison précédente.

Un deuxième lot de 16 pilotes sera constitué à l'issue d'un "mini championnat" sur 5 courses (IEC-Q1, IEC-Q2, IEC-Q3, IEC-Q4 et IEC-Q5). Le barème des points étant le même que lors du championnat régulier.

En cas d'ex-aequo de points entre 2 pilotes, le départage se fera sur la meilleure place obtenue sur ces 5 courses, Si une égalité devait encore apparaître, on regardera la 2ème meilleure place obtenue, etc.

- Phase éliminatoire :

Les 32 pilotes qualifiés s'affrontent en duels à élimination directe sur 5 courses définie du calendrier (IEC-T1, IEC-T2, IEC-T3, IEC-DEMI, IEC-FINALE), chaque duel étant remporté par le pilote le mieux classé de la course, le vainqueur accédant au tour suivant jusqu'à la finale.

2.5.3.a Rush4Reward (ACCESS SERIES)

Au cours de la saison régulière, le challenge Access « Rush4Reward » se dispute sous la forme de quatre rounds indépendants de deux courses chacune.

Lors de la première course d'un round, les pilotes du Top4 se qualifient pour l'attribution du Rush4Reward, lors de la 2ème course, le mieux classé de ces 4 pilotes remporte le challenge.

Attention, un pilote ayant déjà remporté le challenge une fois cette saison n'est plus qualifiable.

2.6 Course Joker

- 2.6.a Le plus mauvais résultat en nombre de points d'un pilote au cours de la saison sera considéré comme « course Joker » et ne sera pas comptabilisé dans le classement général pilotes. Ainsi, sur une saison comptant N courses, chaque pilote accumulera les points de N-1 courses.
- 2.6.b En cas d'absence à une course (au moins), celle-ci sera automatiquement considérée comme sa course Joker.
- 2.6.c La course Joker n'est comptabilisée que pendant la saison régulière pour la CUP SERIES, ACCESS SERIES et IGNITE SERIES pour les pilotes qualifiés, et l'ensemble de la saison pour les pilotes non-qualifiés.

2.7 Championnat Equipes

- 2.7.a Le championnat équipe comptabilise les points marqués par les deux pilotes finissant les mieux classés (points additionnés).
- 2.7.b Les points au championnat équipe sont comptabilisés sur la totalité des courses – pas de course Joker prise en compte.

2.8 Système de promotion/relégation

A la fin de chaque saison, un système de promotion et relégation est en place dans la ligue :

- 2.8.a En IGNITE / ACCESS / CUP SERIES, sont promus en division supérieure en fin de saison (Spring, Fall), les dix pilotes terminant en tête des championnats IGNITE et ACCESS SERIES (de la P1 à P10).
- 2.8.b En ROOKIE SERIES, sont promus en IGNITE SERIES à chaque fin de saison (demi-saison IGNITE SERIES) le Top 5 des pilotes de chaque saison (Spring A, Spring B, Fall A, Fall B ; 5 meilleurs classés hors pilotes déjà promus).
- 2.8.c Dès la promotion d'un pilote de ROOKIE SERIES prononcée, celui-ci est autorisé à participer en IGNITE SERIES sous le statut de pilote « Promu » (§ 1.4.d). Les promotions en tant que pilote Promus seront effectives dès la semaine suivante.
- 2.8.d Les promotions de la ROOKIE SERIES en tant que pilote Titulaire en IGNITE SERIES des saisons Spring A et Fall A ne seront effectives qu'au démarrage de la saison d'IGNITE SERIES suivante.
- 2.8.e En IGNITE / ACCESS / CUP SERIES, sont relégués en division inférieure en fin de saison (Spring, Fall) les pilotes du championnat CUP SERIES à partir de la P31, du championnat ACCESS SERIES à partir de la P29, et du championnat IGNITE SERIES à partir de la position P27.
- 2.8.f En IGNITE / ACCESS / CUP SERIES, tout pilote n'effectuant pas au minimum 60 % de l'ensemble des courses de la saison (nombre de courses arrondi à l'inférieur) se verra automatiquement relégué dans la division inférieure.
- 2.8.g Il n'existe pas de division inférieure à la ROOKIE SERIES, aussi il n'existe pas de relégation depuis cette série.
- 2.8.h En cas de refus/impossibilité d'un pilote de monter dans la division supérieure, la priorité sera donnée à la montée d'un pilote (dans la limite du Top 15) plutôt qu'au maintien d'un pilote reléguable.
- 2.8.i Les administrateurs de la compétition de la ligue i-FRN se réservent le droit de promouvoir plus de pilotes que prévus afin de compenser d'éventuelles places vacantes dans les divisions supérieures (abandon ou absence prolongée), et ce selon les règles dictées § 2.8.h.
- 2.8.j À tout moment de la saison, les administrateurs de la compétition de la ligue i-FRN se réservent le droit de reléguer un pilote de CUP SERIES en ACCESS SERIES si les administrateurs jugent qu'il n'a pas ou plus la capacité nécessaire pour rouler en CUP SERIES.
- 2.8.k Les pilotes en situation de promotion ou de relégation sont indiqués en vert ou en rouge sur les classements généraux pilotes propres à chaque série.
- 2.8.l A l'issue de la saison, les **promotions/relégations définitives sont validées par une pré-inscription pour la saison suivante qui est effectuée par les admins dans les semaines suivants la fin de la saison.** Cette pré-inscription est réalisée via Discord. Permettant d'établir les fields de chaque série, elle permet aux pilotes de s'organiser pour anticiper le championnat. Aussi, **en absence de réponse plus de deux (2) semaines après la demande de pré-inscription, les administrateurs se réservent le droit de réallouer la place à un autre pilote.**

2.9 Promotion automatique

Un système additionnel de promotion immédiate est actif au sein de la ligue, et répond aux règles suivantes :

- 2.9.a Est immédiatement promu dans la division supérieure, même en cours de saison, tout pilote de ROOKIE SERIES ou IGNITE SERIES qui remporterait 3 victoires durant la même saison.
- 2.9.b Le pilote qui bénéficie d'une promotion automatique dans une division pourra rouler dans celle-ci dès la semaine suivante.
- 2.9.c Le pilote ainsi promu en cours de saison devra s'inscrire dans la division supérieure sous le statut de "Promu" (cf. § 1.4.d).
- 2.9.d Les promotions automatiques sont cumulables au sein d'une même saison. Par exemple, un pilote promu automatiquement en IGNITE SERIES peut prétendre la même saison à une nouvelle promotion automatique en ACCESS SERIES s'il remporte 3 victoires en IGNITE SERIES.

3. DEROULEMENT D'UNE COURSE

3.1 Les inscriptions aux courses – IGNITE/ACCESS/CUP SERIES

- 3.1.a Les pilotes Titulaire, Réservistes et Promus inscrits à la série n'ont pas à se préinscrire/s'annoncer à une course. Ils se connectent directement à la session de leur championnat, et ceci avant la séance de qualification à 21h10.
- 3.1.b Les pilotes Pigistes souhaitant participer à une course devront au préalable l'annoncer sur le topic de la course sur le serveur Discord de la ligue, et ce au plus tard la veille de la course.
- 3.1.c Le nombre MAXIMUM de pilotes en piste au départ de la course est de 40, quelle que soit la série. Il peut par contre être supérieur à 40 durant les practices et qualification.
- 3.1.d Les pilotes Titulaires sont assurés d'être sur la grille de départ.
- 3.1.e Les pilotes Réservistes, Pigistes et Promus ne peuvent participer à une course que si des places restent disponibles.
- 3.1.f Dans le cas où le nombre total de pilotes en piste aux qualifications dépassent la limite des 40, les pilotes Réservistes, Pigistes et Promus devront se départager à la qualification afin de compléter les places restantes. Lors de ce départage, les pilotes Réservistes et Promus sont prioritaires sur les pilotes Pigistes. De plus, les pilotes Réservistes, Pigistes et Promus ne doivent en aucun cas prendre la place ni évincer de la qualification un pilote Titulaire.
- 3.1.g Les pilotes Réservistes, Pigistes et Promus sont responsables du bon déroulement de la qualification et du field limité à 40 pilotes.
- 3.1.h Tout pilote qui ne respecterait pas ces règles de qualification (pilotes Réservistes, Pigistes ou Promus roulant malgré un field plein ou ne cédant pas sa place selon les règles de hiérarchie et qualification) est susceptible d'être sévèrement sanctionné par la ligue (jusqu'à la perte des droits de participer aux courses).

3.2 Les inscriptions aux courses – ROOKIE SERIES

- 3.2.a Les pilotes Titulaires et Réservistes inscrits au championnat de la ROOKIE SERIES n'ont pas à s'inscrire/s'annoncer pour chaque course. Comme pour les séries IGNITE, ACCESS et CUP SERIES, les pilotes qui se sont inscrits pour la saison peuvent directement rejoindre le serveur de course.
- 3.2.b Comme pour les autres séries, les pilotes Pigistes devront au préalable s'annoncer comme participant à une course sur le topic de la course sur le serveur Discord de la ligue.
- 3.2.c Sur les circuits supérieurs ou égaux à 1 mile ('1+ mile', circuits Intermediate, Speedway, Superspeedway et Road), Le nombre de pilotes en piste est limité à 30 (Réservistes & Pigistes compris). Dans le cas où le nombre total de pilotes en piste aux qualifications dépassent la limite des 30, les pilotes Réservistes et Pigistes devront se départager à la qualification afin de compléter les places disponibles. Lors de ce départage, les pilotes Réservistes sont prioritaires sur les pilotes Pigistes. De plus, les pilotes Réservistes et Pigistes ne doivent en aucun cas prendre la place ni évincer de la qualification un pilote Titulaire.
- 3.2.d Sur les circuits inférieurs à 1 mile (circuits 'Short track'), la course prend un format par défaut en Heat + Consolation + Feature. TOUS les pilotes (Titulaire, Pigistes et Réservistes) sont

autorisés à participer aux Heats et à essayer de se qualifier à la course Feature, sans priorisation. La course Feature (comme les Heats) comptera au maximum 20 pilotes en piste.

3.3 Timing des courses

3.3.a A l'exception des week-off annoncées, les courses se déroulent chaque semaine durant la saison selon le calendrier suivant :

- Lundi = IGNITE SERIES
- Mardi = ACCESS SERIES
- Mercredi = CUP SERIES
- Jeudi = ROOKIE SERIES

3.3.b Pour chaque session de course (quelle que soit la série), le timing réel est le suivant :

Ouverture du host : vers 19h30, practice de 100 min (1h40).

Qualifications : 21h10, sur ovale : 2 tours lancés seuls en piste, 5 min ; sur routier : 2 tours lancés seuls en piste, 10 min.

Course : départ à 21h15 (20h20 sur routier), la distance réelle est indiquée dans le calendrier de chacune des catégories.

3.3.c Il est impératif de se connecter AVANT les qualifications, sans quoi le host disparaît de la liste et vous ne pourrez plus y accéder. Cela permet également aux pilotes Réservistes, Pigistes et Promus de savoir le nombre de places disponibles.

3.3.d La ligue conseille et encourage vivement les pilotes à ne pas arriver au dernier moment, **surtout sans préparation préalable !**

3.4 Accès aux sessions de courses (serveur de jeu)

3.4.a Les pilotes I-FRN sont invités dans la League I-FRN sur iRacing (ID #2658) avant le début de saison, ou lors de leur inscription. L'accès aux sessions de courses se fait via la League (« Sessions »). Chaque pilote est responsable de sa bonne inscription à la League sous iRacing et ne doit pas attendre les dernières minutes pour essayer de s'y inscrire.

3.4.b Un pilote ne peut rejoindre une course uniquement si son inscription est valide pour cette série.

3.4.c L'accès à une course pour laquelle le pilote n'est pas éligible ou n'est pas inscrit (pilotes Pigistes) est **formellement interdit. Cette action est passible d'exclusion définitive.**

3.4.d L'utilisation d'un volant et d'un casque avec micro est grandement recommandé, ce dernier afin de faciliter la communication en course mais également dans le cadre de la ligue.

3.5 Course

3.5.a Chaque course fera l'objet d'un topic dédié sur le serveur Discord de la ligue, donnant le détail des informations sur celle-ci.

3.5.b Un briefing écrit est rédigé dans le topic de la course. Si nécessaire, un briefing oral sur Discord ou directement sur le vocal de iRacing peut être organisé par un admin juste avant ou après les qualifications. De même, des dispositions/règles particulières peuvent être établies pour un circuit donné (cf. § 3.11).

- 3.5.c Nul pilote ne pourra se défendre de ne pas avoir lu ni entendu le briefing de course.
- 3.5.d **Vous devez obligatoirement activer le chat vocal et écrit dans le jeu** afin de pouvoir entendre/lire toutes consignes venant des administrateurs/commissaires de course.
- 3.5.e **La présence des pilotes sur leur channel vocal respectif est obligatoire durant la course.** Selon le besoin, un administrateur/commissaire doit pouvoir facilement trouver et informer un pilote d'une consigne/information particulière.
- 3.5.f L'absence d'un pilote des channels Discord pendant la course peut entraîner des sanctions.
- 3.5.g Les pilotes de plusieurs équipes affiliées entre elles peuvent partager le même channel. De même, un pilote Wildcard est autorisé à rejoindre le channel d'une équipe s'il y a été invité par celle-ci. Il n'y a pas de limitation du nombre de pilote dans les channels Discord.
- 3.5.h **Aucun usage du chat vocal et/ou écrit d'iRacing** ne sera toléré en qualification et en course, **SAUF consignes de sécurité ou pour le bon déroulement de la course** (entrée aux pits, situation dangereuse, position du pace car lors de la décélération, etc.). Et ce jusqu'à ce que tous les pilotes aient terminé leurs tours de qualification ou la course.
- 3.5.i L'usage du **chat écrit pour l'entrée et la sortie des stands est très vivement recommandé** par rapport au signalement par chat vocal (celui-ci pouvant être muté si plusieurs pilotes parlent en même temps).
- 3.5.j Toute communication sera réprimandée (passible d'avertissement, puis de sanction si avertissements à répétition) sauf si elle est jugée utile au bon déroulement de la course.
- 3.5.k Les insultes ou le manque de respect via les chats du jeu et les chats vocaux Discord des équipes seront encore plus sévèrement réprimandés.
- 3.5.l À la fin de chaque course, il est désormais **obligatoire** pour chaque pilote d'enregistrer et de conserver son propre fichier replay personnel au format .RPY. Ce fichier doit pouvoir être fourni en cas de review, de réclamation ou de demande des administrateurs. La fourniture d'un replay d'un autre pilote ou d'une source tierce n'est pas acceptée. En cas d'incapacité à fournir son propre fichier .RPY contenant ses inputs, la situation sera automatiquement considérée à sa défaveur, et le pilote concerné écoperà d'une pénalité de **-5 points**.

3.6 Procédure des starts/restarts

3.6.a iRacing gère les starts et restarts :

- Format « Double File Back » : départs et restarts en double file, les pilotes qui ne sont pas dans le tour du leader en fin de peloton.
- La fonctionnalité "Restart Zone" d'iRacing est active : sauf cas particulier décrit dans le briefing de course, le leader maintient lors d'un restart une vitesse constante et équivalente à celle du pace car, puis lance la course à l'intérieur de la « Restart Zone » (accélération, l'avant de la voiture fait foi). Cette « Restart Zone » est matérialisée soit par l'annotation GEICO blanche sur fond bleu sur le mur et/ou le sol en amont de la ligne de départ/arrivée ou soit par l'annotation « Restart Zone », et par des lignes traversant la piste.

3.6.b Les pilotes sont responsables de leur positionnement, en respectant les consignes données par le jeu (Race Control & spotter).

3.6.c Les pilotes doivent rester dans leur ligne sans se décaler jusqu'au passage de la ligne de départ. **Il est interdit donc, avant la ligne, de changer de ligne (entame ou complet), de se décaler de**

sa ligne pour anticiper ou entamer un dépassement, SAUF dans le cas où le véhicule le précédant est particulièrement endommagé et engendre un retard conséquent sur le reste de la file devant (véhicule lent).

- 3.6.d Il est interdit au leader de faire son restart (accélération) en dehors de la « GEICO Zone » : avant = sanction par iRacing, après = sanction par les administrateurs.
- 3.6.e Il est également interdit d'anticiper un (re)start (prendre de l'élan ou démarrer avant le pilote vous précédant dans le but de le doubler), de laisser trop d'espace entre vous et le pilote vous précédant (pénalise les pilotes derrière vous par rapport à l'autre ligne – écart au relative recommandé = 0.1 sec), de créer un effet « accordéon ».
- 3.6.f Cette pénalité peut être modifiée en fonction du moment et des circonstances de course et à l'appréciation des administrateurs de la ligue.

*A savoir : un dépassement par l'intérieur (à la gauche d'un autre pilote) avant le franchissement de la ligne sera **pénalisé par iRacing par un drapeau noir à purger sous régime de drapeau vert**. Dans un tel cas, les administrateurs n'appliqueront pas de peine supplémentaire.*

3.7 Régime de neutralisation - Drapeau jaune

En cas d'incident en piste, iRacing gère le déploiement des drapeaux jaunes (= *yellow / caution*), indiquant la neutralisation de la course et le rassemblement derrière le pace car.

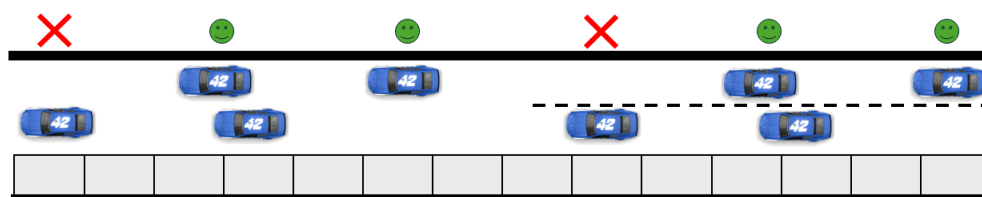
- 3.7.a Lors des courses sur ovale, les drapeaux jaunes sont activés, et gérés par iRacing.
- 3.7.b Lors des courses sur circuit routier ou street course, les *full course yellow* sont désactivés.
- 3.7.c **SAUF MENTION CONTRAIRE** dans le briefing de course pour un routier/street course, **les administrateurs n'interviennent pas** pour le déclenchement d'un drapeau jaune, quelle que soit la situation.
- 3.7.d Au déclenchement d'un drapeau jaune, les places sont figées par le jeu, tous les pilotes doivent alors lever le pied (**sans piler, pensez à regarder dans votre rétro !**) et se positionner derrière le pace car **au plus vite**, afin de ne pas perturber la procédure d'arrêts aux pits. Il est demandé aux pilotes de bien suivre les indications données par iRacing (Race Control).
- 3.7.e Afin de ne pas entraver la procédure du Lucky Dog, le peloton en single file devra rester le plus à gauche possible afin de lui laisser la place.
- 3.7.f **Il est primordial de bien écouter les informations du spotter ainsi que lire celles du « Race Control »** (infos données par le jeu) pour ne pas perturber le repositionnement des pilotes en vue de la relance de la course. Un pilote ne respectant pas ces informations s'expose à diverses pénalités d'iRacing selon l'infraction commise (Drapeau noir à purger sous drapeau vert, remise en fin de peloton, etc.).

3.8 Procédure des pit stops

- 3.8.a iRacing gère l'accès à la pit lane et sa sortie (ouverte et fermée), ainsi que les règles qui sont propre à cette phase de course (excès de vitesse, limites franchies, etc.).

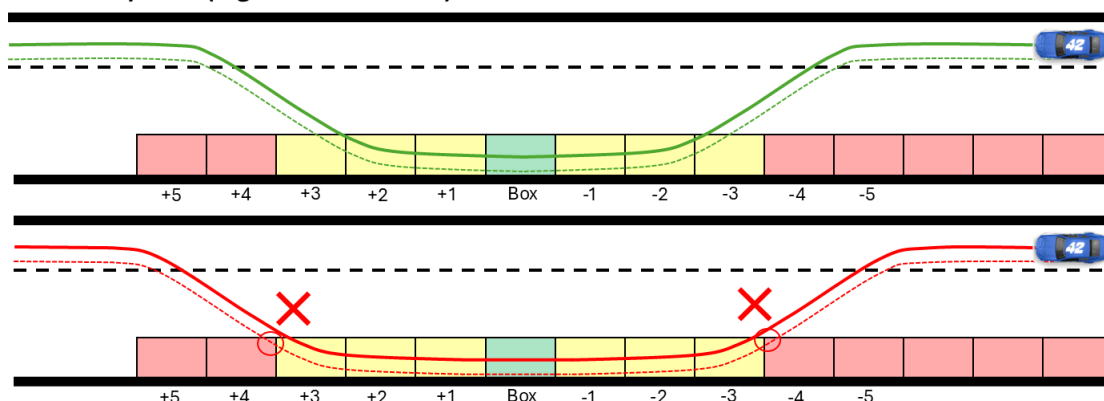
- 3.8.b Quel que soit le contexte de l'arrêt au stand, les pilotes doivent serrer le plus possible à droite dans la pit lane afin de laisser un maximum de visibilité aux pilotes derrière eux. Au dernier moment ceux-ci se décalent sur la gauche afin d'aller se positionner dans leur box respectif. En repartant de leur pit box, les pilotes doivent également serrer le plus possible à droite.

Circulation dans la pitlane (règle de « la tenue de la droite ») :



- 3.8.c Un pilote est autorisé à doubler (donc ne pas serrer la droite) un concurrent dans la pit lane seulement si le pilote le précédent roule en dessous de la vitesse limite de plus de 3 mph (5 km/h). Attention cependant à ne pas générer ainsi un accident quand celui-ci se rabattra à gauche pour gagner son box !
- 3.8.d Quel que soit le contexte de l'arrêt au stand, les pilotes ne doivent pas couper plus de 3 box précédant ou suivant leur pit box, en entrée et sortie.

Entrée & Sortie du pitbox (règle des « 3 boxes ») :



3.9 Procédures du « Lucky Dog » et « Wave Around »

- 3.9.a Lors des restarts, les fonctionnalités « Lucky Dog et Wave around » sont activées.
- 3.9.b **Lucky dog** : lors du déclenchement d'un drapeau jaune, le premier pilote « lappé » (à un ou plusieurs tours du leader) recevra l'information de récupérer un tour par le « Race Control » d'iRacing. Vous devez suivre les informations de votre spotter et du « Race Control », qui vous indiquera quand dépasser le pace car pour vous replacer en fin de peloton. Nous recommandons au pilote bénéficiant du Lucky Dog de dépasser le peloton en serrant le plus à droite possible sur la piste.
- 3.9.c **Wave Around** : lors d'un drapeau jaune, tout pilote « lappé » peut tenter de récupérer un tour de retard sur les leaders en ne rentrant pas aux pits. Pour que le « Wave Around » soit effectif, il faut se trouver devant le leader au moment du « one to go » (un tour avant le restart). Votre spotter vous donnera alors l'ordre de passer le pace car pour vous replacer en fin de peloton.

A noter : Inconvénient du Wave Around : vous ne pourrez pas pitter durant le régime de neutralisation, et repartirez donc en pneus usés et sans remettre d'essence.

3.10 Véhicules endommagés

Lorsqu'un véhicule est endommagé, il peut générer des écarts de vitesse trop important avec le field, entraînant un danger et/ou une gêne sur la piste pour les autres pilotes.

3.10.a Dans le cas où un pilote choisit de rester en piste avec une voiture beaucoup plus lente, il est toléré à concourir à ses risques et périls. L'appréciation lui est laissée prioritairement.

3.10.b Néanmoins, les administrateurs se réservent le droit de lui demander de s'arrêter si le risque est trop important (à leur appréciation), voire de l'exclure de la session.

3.10.c Le pilote restant en piste s'expose à des sanctions, si :

- Crée un incident du fait de l'écart de vitesse avec le peloton ;
- Gêne la bonne marche des procédures de drapeau jaune et restart (avec ou sans incident) ;
- Retarde l'entrée aux pits de pilotes derrière lui sous régime de drapeau jaune.

3.10.d Les administrateurs se réservent le choix de la sanction à appliquer dans ce genre de cas.

3.11 Procédures particulières

3.11.a Selon le circuit, des procédures particulières peuvent être mises en place et sont annoncées dans le briefing (passage sous la ligne en superspeedway, coupure des chicanes, etc.).

3.11.b Aucun pilote ne peut ignorer ces procédures particulières, ni faire prévaloir de ne pas en avoir pris connaissance. Des sanctions adaptées en cas de non-respect seront déterminées par les Administrateurs.

3.12 Annulation d'un week-end de course

3.12.a En cas de problème venant d'iRacing avant le départ (ex : mise à jour d'iRacing qui tarde), les administrateurs se réservent le droit de retarder raisonnablement le départ (limite : 21h30) ou de reporter la course à une date ultérieure.

3.12.b La course est considérée comme officiellement commencée dès le démarrage du pace car, après la mise en grille. Si un problème survient à l'un des pilotes (déconnexion, problème matériel, etc.) durant cette période, la course continue comme prévu.

3.12.c Si un problème lié au serveur (venant d'iRacing) se produit avant la moitié de la course, l'administration se réserve le droit d'annuler, de remettre ou de reprendre la course. Dans le cas où la course est redémarrée, l'administration décidera des nouveaux paramètres de celle-ci (nombre de tours, durée, etc.).

3.12.d Si un problème lié au serveur survient après la moitié de la course, cette dernière pourra être comptabilisée si les éléments nécessaires pour importer les résultats de la course sont disponibles. Elle sera annulée si ces éléments sont manquants ou incomplets.

4. LA GESTION DES INCIDENTS DE COURSE

4.1 Système de gestion des incidents et sanctions propre à iRacing

- 4.1.a Les pénalités gérées par iRacing pour les courses sur ovale sont en vigueur lors des courses i-FRN.
- 4.1.b Le système de décompte des incidents (inc/x) par iRacing est en vigueur, et est utilisé à la fois par iRacing (disqualification automatique, cf. § 4.2) et par la ligue (cf. § 4.3).
- 4.1.c Aucune intervention des administrateurs se sera effectuée en course vis-à-vis de ces pénalités, même en cas de bug.
- 4.1.d Aucun recours ne pourra être effectué vis à vis des sanctions infligées en course par le Race Control d'iRacing, même en cas de bug ou net code.

4.2 Disqualification par limite d'incident

- 4.2.a Une limite de 20 incidents est activée lors des sessions de la ligue i-FRN, afin d'inciter les pilotes à faire attention aux incidents.
- 4.2.b Dès qu'un pilote aura atteint le nombre de 20 inc, il sera automatiquement disqualifié de la course en cours et éjecté du serveur. Il n'y a pas de seuil d'inc pour une pénalité préalable.

4.3 Système de gestion des incidents et sanctions propre à la ligue i-FRN - Licence à points

Afin de canaliser les comportements en piste et de responsabiliser les pilotes sur les incidents, un système de sanction propre à l'i-FRN est en vigueur, sous forme d'une « licence à points ».

- 4.3.a Ce système complète le système de pénalités automatiques d'iRacing en course, il ne le remplace pas !
- 4.3.b Chaque pilote dispose d'une « licence à points » **pour le championnat dans lequel il court**, dont le solde initial et maximal possible est de **30 points**. Le solde est consultable à tout moment de la saison sur le classement général des pilotes.
- 4.3.c Les points de la licence évoluent pour chaque pilote en fonction du nombre d'incidents décomptés à la fin de la course (cf. §4.5), ainsi que d'éventuelles pénalités complémentaires.
- 4.3.d Quand le nombre de points de la licence atteint zéro (0 = perte de licence), le pilote bénéficie d'un échange automatique de **15 points championnat (15 points en moins au classement) contre 15 points de licence (la licence regagne 15 points pour la course suivante)**.
- 4.3.e Chaque pilote peut bénéficier de 2 échange automatique de points (2 « pertes » de licence).
- 4.3.f Si un pilote perd 3 fois sa licence, il se verra dès lors suspendu du championnat en cours et se verra automatiquement rétrogradé en série inférieure pour la saison suivante.
- 4.3.g Impact de la perte d'une licence sur l'équipe :
 - Si un pilote perd sa licence sur une course, son équipe ne marque plus que les points **d'un seul pilote (le mieux classé) au lieu de deux**.

- Si deux pilotes d'une même équipe perdent leur licence sur la même course, **l'équipe ne marque aucun point.**

4.4 Limitation de licence pour les pilotes pigistes

- 4.4.a Les pilotes pigistes et Promus, ayant un nombre limité de courses/saison réduite, sont restreints à une seule perte de licence dans le cadre de ces courses (quelle que soit la série), dissociées de leur licence dans leur championnat propre.
- 4.4.b La licence de pilote Pigiste venant de CUP SERIES, et roulant en ACCESS et IGNITE SERIES, est unique pour les deux séries.
- 4.4.c Si un pilote perd sa licence (une seule fois), il se verra dès lors suspendu de piges quelle que soit la série pour la saison en cours.
- 4.4.d Dans le cas d'un pilote Promu, la perte de la licence n'entraîne pas d'annulation de sa promotion en tant que pilote Titulaire la saison suivante.

4.5 Barème de perte/récupération de points de licence - Nombre de inc en course

- 4.5.a Les points de licence des pilotes évoluent en fonction des incidents de fin de course, selon le barème du tableau ci-contre :

- 4.5.b Fait foi le nombre de inc affiché sur les résultats officiels générés par iRacing. Aucun recours ne pourra être effectué vis à vis des inc comptabilisés, même en cas de netcode ou de inc comptabilisés après la ligne d'arrivée, sauf exceptions § 4.5.3.

A noter : les inc sont comptabilisés jusqu'à ce que le dernier pilote passe la ligne d'arrivée !

- 4.5.c **Cas particuliers pouvant entraîner la possibilité d'une réclamation :**

- les inc issus de off track (1 inc) dans le but d'éviter un accident, et sous réserve que ce (ou ces) inc sont les seul(s) de la course et empêchent donc de bénéficier du point bonus de 0 inc, peuvent faire l'objet d'une réclamation auprès des administrateurs en vue d'annuler ces inc ;
- Si un pilote se retrouve victime d'un acte intentionnel de vengeance « erroné » (inc occasionnés par un autre pilote, alors qu'il n'a aucunement été impliqué dans un incident préalable avec celui-ci), il peut alors **porter réclamation pour que son cas soit analysé.**

Incident(s)	Points licence
0	+15
1	+10
2	+8
3	+6
4	+4
5	+2
6	+1
7	0
8	-1
9	-2
10	-4
11	-6
12	-8 f
13	-10
14	-12
15	-15
16	-18
17	-21
18	-24
19	-27
20	-30

4.6 Barème de perte/récupération de points de licence - Incidents de course responsables

4.6.a En complément du décompte des inc à la fin de la course, la Ligue i-FRN a mis en place un système de sanction complémentaire basés sur les incidents responsables.

4.6.b Lorsqu'un pilote est reconnu responsables de deux incidents de course ou plus, il se verra appliquer un barème de pénalités (points de licence en moins) sous forme de paliers, selon le tableau ci-dessous :

Course à 2 responsabilités ou plus (sur la saison)	Perte de points de licence
1ère	-5 pts
2nde	-10 pts
3ème	-15 pts
4ème	-20 pts
5ème et au-delà	-30 pts

4.6.c Ces paliers sont doublées pour les pilotes Pigistes.

4.6.d Sont reconnus comme incident de course, et donc pris en compte pour ce barème (liste non-exhaustive) :

- Procédure des pits : 3+ box et non-respect de la droite dans la pit lane
- Décalage au restart
- Non-respect du « silence radio » : usage abusif du chat vocal/écrit d'iRacing
- Non-respect des infos du spotter et/ou des consignes de course : Mauvais positionnement au restart, non-respect des consignes sous drapeau jaune, etc. ENTRAINANT UN ACCIDENT*
- Mauvais placement au restart : écart trop important
- Mauvais placement au restart : mauvais choix de ligne ENTRAINANT UN ACCIDENT*
- Effet « accordéon » : erreur de pilotage créant un ralentissement/incident ;
- Vol de restart : anticipe le départ pour dépasser la voiture de devant avant la ligne ;
- Poussette dangereuse : au freinage comme à l'accélération, bump volontaire avec le véhicule ARCA entraînant un accident ;
- Changement de trajectoire ou non tenue de trajectoire : 2-wide ou 3-wide raté, coupure de trajectoire sous le nez d'un pilote, sortie de virage trop loin du mur, etc. ;
- Mauvaise gestion de la sortie des pits : gêne des pilotes en pistes (priorité en piste) ;
- Non maîtrise du véhicule : perte de contrôle, spin, frottement de mur, freinage intempestif, patinage/perte de contrôle, etc. ENTRAINANT UN ACCIDENT*
- Conduite dangereuse : Aggressivité, inconscience, prise de risques inutiles, etc. ;
- Provoquer involontairement plusieurs drapeaux jaunes lors de la même course.

* est considéré comme 'accident' un contact avec un autre pilote et/ou le déclenchement d'un yellow flag.

4.6.e La Direction de course se laisse la possibilité d'infliger des sanctions complémentaires à ce barème de perte de points de licence dans certaines circonstances spécifiques, où la responsabilité est considérée comme aggravée, si les responsabilités d'incidents de course se multiplient sur une course ou la saison, etc.

4.6.f Sont reconnus comme incident de course pouvant entraînés des sanctions complémentaires au barème de perte de points de licence (liste non-exhaustive) :

- Procédure des pits : 3+ box et non respect de la droite dans la pit lane ENTRAINANT UN ACCIDENT* ;

- Erreur au restart ENTRAINANT UN ACCIDENT avant le passage de la ligne ;
- Suraccident : mauvais freinage, mauvaise tentative d'évitement, etc.
- Bouchonnage : acharnement volontaire à ne pas laisser passer un pilote plus rapide ;
- Multiplication au-delà de deux responsabilités lors de la même course ou au cours de la saison ;
- Responsabilité d'incident de course considérée comme aggravée par la Direction de course du fait du comportement du pilote.

* est considéré comme 'accident' un contact avec un autre pilote et/ou le déclenchement d'un yellow flag.

4.6.g Les sanctions complémentaires pouvant être appliquées en plus du barème de perte de points de licence, dans le cadre d'incidents de course de la section 4.6.e sont : départ des pits, Drive Through, perte de points de championnat ou licence en sus, suspension, et seront déterminées à la discrétion de la Direction de course.

4.6.h Pour les pilotes ne marquant pas de points de championnat, Pigistes et Promus, les sanctions complémentaires du type perte de points de championnat en sus sont transformées en perte de points de licence (même nombre de points).

4.6.i Les Administrateurs de la ligue se réservent le droit de compléter la liste des incidents pris en compte dans ce barème en cours de saison.

4.7 Procédure particulière de récupération de 15 points de licence

4.7.a Pour bénéficier de la récupération des 15 points de licence, un pilote doit valider au moins un (1) tour complet dans une course.

4.7.b La ligue autorise donc les pilotes à réaliser la procédure de « Start & Park », à savoir prendre le départ et rentrer aux stands pour stopper sa course après un tour complet, afin de récupérer 15 points sur leur licence.

A noter : pour qu'un tour soit validé, le pilote doit repasser la ligne de départ/arrivée après le départ. Attention aux pilotes qui rentrent aux pits dès le tour 1 et qui ont un pit box avant la ligne de départ/arrivée !

4.7.c Le point bonus de 0 inc étant conditionné à avoir réalisé au moins 50% de la course, un pilote en procédure de Start & Park ne pourra bénéficier de celui-ci.

4.7.d Fait foi les nombres de inc et de tours affichés sur les résultats officiels générés par iRacing. Aucune réclamation ne pourra être faite par un pilote n'ayant pas complété au moins un tour.

4.7 Sanctions particulières

4.7.a Certains comportements de pilote, non inclus dans le système de barème de perte de points de licence, seront sévèrement sanctionnés s'ils sont retenus par la Direction de course.

4.7.b Sont considérés comme comportements pouvant faire l'objet de sanctions particulières (liste non exhaustive):

- Insultes à d'autres membres de la ligue via le text/vocal chat du jeu et via Discord
- Provoquer intentionnellement un drapeau jaune ;
- Action « suicidaire » : Casse volontaire de sa voiture ;
- Action « meurtrière » : Casse volontaire de la voiture d'autrui ;

- 4.7.c La Direction de course se réserve le choix de la sanction à appliquer pour ce type de comportements. La répétition d'incidents du même type au cours de la saison engendre une progressivité des sanctions.
- 4.7.d Drive through ou Stop & Go affligé par les administrateurs : devra être purgée dès la prochaine course, et sous drapeau vert (l'entrée dans la pit lane faisant foi). Elle ne peut être effectuée dès le start ou un restart. Si non réalisée, disqualification et report à la course suivante.
- 4.7.e **Toute suspension pour une course implique automatiquement la perte d'une licence, sans exception ni prise en compte du contexte.**

Cas Particulier – vengeance en piste :

- 4.7.e Tout pilote étant **reconnu coupable d'une « vengeance en piste »**, même si la tentative n'a pas ou partiellement abouti (c'est l'intention qui est prise en compte), sera **suspendu pour la prochaine course et perd d'office une licence quel que soit son nombre d'incident**.
- 4.7.f En cas de **récidive de "vengeance" : suspension pour les 3 prochaine courses et perte d'une nouvelle licence (quel que soit son nombre d'incident)**. **De plus, perte de la capacité de se qualifier en Chase et/ou d'être promu (ROOKIE)**.
- 4.7.g En cas de **seconde récidive (3ème « vengeance ») : mettra directement fin à tous les championnats en cours pour le pilote + rétrogradation automatique**. Selon le contexte un bannissement de la ligue pourra être envisagé par les administrateurs.
- 4.7.h La liste des types d'incident précédemment cités n'étant pas exhaustive, **les administrateurs se réservent le droit de décisions/sanctions complémentaires, même sur des points non-couverts par le présent règlement de compétition**, qu'il s'agisse de comportement en piste ou de comportement sur le serveur Discord. Ces sanctions peuvent aller jusqu'à l'exclusion des compétitions de la saison en cours, et au-delà.
- 4.7.i En cas de comportement jugés inadmissibles au sein de la ligue (manque de respect et dénigrement de la ligue et ses administrateurs, comportement inacceptable vis à vis des autres membres, etc.), les administrateurs peuvent saisir le Conseil d'administration de l'Association. Dans ce cas, la sanction peut aller jusqu'à la radiation du pilote incriminé.

4.8 Les reports et réclamations

- 4.8.a En cas d'action en course nécessitant d'après un pilote une évaluation par les administrateurs, il est possible de faire un report.
- 4.8.b A l'issue d'une sanction infligée (sur report ou autre), tout pilote a tout à fait le droit de contester et de porter réclamation de ladite décision/sanction.
- 4.8.c Tout report ou réclamation devra être envoyé via le système de ticket en place sur le serveur Discord, et uniquement par celui-ci. Tout autre medium ne sera pas pris en compte.
- 4.8.d Tout report ou réclamation doit être fait par le pilote lui-même.
- 4.8.e Tout report ou réclamation doit être justifiée par le pilote. Doivent être expliciter :
- la course/série
 - le numéro du tour
 - le(s) pilote(s) concerné(s)
 - la raison du report/réclamation de manière détaillée et justifiée
 - l'extrait du replay de l'incident (du tour précédent au tour suivant)

4.8.f Un report ne pourra être déposé qu'à partir du lendemain de la course (8h), et pendant les deux jours suivants. Si le report n'est pas envoyé dans les délais (trop tôt ou au-delà des deux jours), le report ne sera pas étudié par les administrateurs.

4.8.g Une réclamation ne pourra être déposée que dans un délai de deux jours pleins après le rendu de la décision. Si hors délai, elle ne sera pas étudiée par les administrateurs.

A noter : ces conditions, dont les délais, ont pour but de laisser le temps de prendre du recul sur l'action avant de faire le report, et que la procédure de report – révision – réclamation puisse être réalisée avant la course suivante.

4.8.h Les administrateurs se réservent le droit de clôturer sans préavis tout report/réclamation ne satisfaisant pas les conditions ci-dessus (hors délai, manque de détails, absence de justification, absence de replay, format non respecté / absence de gabarit, etc.).

4.8.i La ligue encourage les pilotes à rester respectueux entre eux. Cependant les propos tenus par chacun sur les plateformes de streaming ne seront pas gérés par les administrateurs. Les éventuelles réclamations seront à faire auprès des plateformes concernées.