# RÈGLEMENT DE COMPÉTITION 2026

## 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 amenés à comprendre que ce ne sont pas seulement les bagarres en course qui mènent à des accidents, 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 de l'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 administrateurs. Une mise à jour du règlement est publiée à chaque intersaison.

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

## Organigramme de la Ligue Fall 2026

- Président de l'association i-FRN et Président de la Ligue i-FRN : Antoine Marc
- Administrateurs de l'association i-FRN : Antoine Marc, Maxime Herber, Charles Collignon, Nosto Colnot, Guillaume Blanquart, Mickaël Buchet, Cyril Nousbaum, Florian Martin, Frédéric Treins
- Administrateurs de la Ligue i-FRN : Antoine Marc, Maxime Herber, Charles Collignon, Nosto Colnot, Guillaume Blanquart, Mickaël Buchet
- Commission sportive : Administrateurs qui ne roulent pas dans la série. Elle intégrera progressivement quelques commissaires sportifs hors administrateurs
- Commission de discipline : Antoine Marc et administrateurs
- Communication et marketing : Nosto Colnot en lien avec les diffuseurs Jonathan Dupaquier, Hervé Camier et Cédric Colléau
- Responsable Discord : Antoine Marc assisté de Jonathan Dupaquier

# Sommaire

**1 Inscription et 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....7

1.5 Les pilotes « rookies » ....10

**2 Déroulement des championnats 10**

2.1 Les formats....10

2.2 Création & organisation des équipes....12

2.3 Éthique de compétitivité....12

2.4 Conformités des livrées de course....13

2.5 Organisation du championnat et barème des points....14

2.5.1 Barème général....14

2.5.2 Barème des points de Chase....15

2.5.3 Organisation et barème de points des Challenges et Daytona Duels....16

2.6 Course Joker....17

2.7 Championnat Equipes....18

2.8 Système de promotion/relégation....18

2.9 Promotion automatique....19

**3 Déroulement d'une course 20**

3.1 Les inscriptions aux courses – IGNITE/ACCESS/CUP SERIES....20

3.2 Les inscriptions aux courses – ROOKIE SERIES....21

3.3 Timing des courses....21

3.4 Accès aux sessions de courses (serveur de jeu)....22

3.5 Course....22

3.6 Procédure des starts/restarts....24

3.7 Régime de neutralisation - Drapeau jaune....25

3.8 Procédure des pit stops....25

3.9 Procédures du « Lucky Dog » et « Wave Around » ....26

3.10 Véhicules endommagés....27

3.11 Procédures particulières....27

3.12 Annulation d'un week-end de course....28

**4 La gestion des incidents de course 28**

4.1 Système de gestion des incidents et sanctions propre à iRacing....28

4.2 Disqualification par limite d'incidents....29

4.3 Système de gestion des incidents et sanctions propre à la ligue i-FRN - Licence à points....29

4.4 Limitation de licence pour les pilotes pigistes....30

4.5 Barème de perte/récupération de points de licence - Nombre d'incidents en course....30

4.6 Procédure particulière de récupération de 15 points de licence....31

4.7 Incidents amenant systématiquement à une sanction....32

4.8 Sanctions particulières....33

4.9 Saisie de la commission sportive par ticket....35

# 1 Inscription et 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. Seuls les pilotes ne participant qu'aux courses du championnat d'entrée dans la ligue (ROOKIE SERIES) sont exemptés de cotisation et peuvent adhérer à l'association en tant que « Membre non-adhérent »).

1.1.b Les pilotes doivent avoir pris connaissance et compris le présent règlement de compétition. En participant aux compétitions organisées par l'i-FRN, les joueurs acceptent, sans réticence ou interprétation, de respecter ce règlement. Ils s'engagent à respecter les décisions prises par la commission sportive et la commission de discipline, en application de ce règlement.

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 réservent le droit de prendre des décisions sur des points non-couverts par le règlement. En dernier recours, le Président de la Ligue i-FRN peut s'affranchir du règlement dans le but de conserver l'esprit sportif et l'équité de la compétition.

1.1.d 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 limiter, de refuser ou de retirer des pilotes de la compétition s'ils le jugent nécessaire.

1.1.e Les inscriptions à l'association et à la Ligue i-FRN restent ouvertes toute l'année.

1.1.f Tout pilote qui ne sera 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 1 ou 2 digits (format « x » ou 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 appliquer son numéro pilote sur le paint shop d'iRacing pour le ou les véhicules qu'il utilise dans les championnats i-FRN.

## 1.3 Accès aux championnats

1.3.a La compétition au sein de l'i-FRN s'organise autour de 4 catégories ou séries, détaillées 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 : 3ème division de la compétition i-FRN ;

i-FRN ACCESS SERIES : 2ème division de la compétition i-FRN ;

i-FRN CUP SERIES : 1ère division 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 repose 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 » :

Le statut « Réserviste » permet de réintégrer dans la Ligue des pilotes qui ont été absents pendant une saison ou plus. Sont considérés comme pilotes absents de la saison les pilotes non inscrits à une série. Le statut « Réserviste » permet de réintégrer la Ligue directement dans une des trois séries principales en effaçant les relégations liées aux absences d'un pilote sur une ou plusieurs saisons. Le statut « Réserviste » ne permet pas d'empêcher une relégation sportive. En revanche, une promotion acquise sportivement est prise en compte au moment d'attribuer le statut de « Réserviste ». Le statut « Réserviste » est attribué sous conditions (voir ci-dessous) et uniquement avant la première course de la saison.

Un pilote peut obtenir, lors de son retour, **le statut « Réserviste » en CUP SERIES** si :

- Il a gagné au moins deux courses en CUP SERIES au cours de sa carrière ou depuis sa dernière obtention du statut « Réserviste » ;

Un pilote peut obtenir, lors de son retour, le **statut de réserviste en ACCESS SERIES** si :

- Il a gagné au moins deux courses en ACCESS SERIES ou en CUP SERIES au cours de sa carrière ou depuis sa dernière obtention du statut « Réserviste » ;

Un pilote peut obtenir, lors de son retour, le **statut de réserviste en IGNITE SERIES** si :

- Il a gagné au moins deux courses en IGNITE SERIES, en ACCESS SERIES ou en CUP SERIES au cours de sa carrière ou depuis sa dernière obtention du statut « Réserviste » ;

OU

- Il a participé à au moins 50 courses dans les séries principales de la Ligue, IGNITE, ACCESS et CUP SERIES au cours de sa carrière ou depuis sa dernière obtention du statut « Réserviste » ;

Pour la **ROOKIE SERIES**, le **statut « Réserviste »** est attribué à tout pilote souhaitant s'inscrire à la série alors qu'il a, la saison précédente, participé à moins de 50 % des courses après son inscription. Le **statut « Réserviste »** est aussi attribué aux nouveaux pilotes inscrits au-delà de la limite des 30 pilotes Titulaires.

Les administrateurs se réservent le droit d'attribuer le statut de réserviste à titre exceptionnel, dans des circonstances exceptionnelles.

Un pilote Réserviste peut être intégré à une équipe, et pourra participer potentiellement à toutes les courses du championnat. Ses points sont comptabilisés pour le championnat Pilotes et le championnat

Équipes. 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.

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 de la saison régulière à l'exclusion des courses disputées dans le cadre du Chase.

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.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).

Un pilote Promu pourra courir dans la division où il a été promu dès la prochaine course de saison régulière. Il n'est pas autorisé à participer aux courses du chase. Le nombre de courses 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 nombre maximal de pilotes autorisés en piste est de 40 pilotes en CUP,en ACCESS et en IGNITE et de 30 en ROOKIE. Le nombre de pilotes Réservistes, Pigistes et Promus n'est limité que par ce nombre maximal de pilotes en piste. Si leur nombre fait que le field est supérieur au nombre maximal de pilotes autorisés dans la série, 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 est intégré au classement propre aux rookies de la série.

# 2 Déroulement des championnats

### 2.1 Les formats

2.1.a Les championnats s'organisent en saison, à raison de 2 saisons par an dans chaque série, de 15 à 18 courses chacune : une saison Spring allant de février à juin, et une saison Fall allant de fin août à décembre ;

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 déroulent selon un format propre à chacune des séries, une saison régulière uniquement 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 de 18 courses en Spring et 16 courses en Fall

2.1.f Format de l'IGNITE SERIES (3ème 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 / NASCAR Truck RAM
- Setup: Fixed
- Format : Saison régulière de 11 courses en Spring, 10 courses en Fall, suivie d'un « Chase » de 7 courses en Spring, 6 courses en Fall.

2.1.g Format de l'ACCESS SERIES (2nde 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 de 11 courses en Spring, 10 courses en Fall, suivie d'un « Chase » de 7 courses en Spring, 6 courses en Fall. En parallèle un challenge intrasaison (Rush4Awards)

2.1.h Format de la CUP SERIES (1ère 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 de 11 courses précédées des Daytona Duels en Spring, 10 courses en Fall, suivie d'un « Chase » de 7 courses en Spring, 6 courses en Fall. 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 tout mettre en œuvre pour atteindre le meilleur résultat individuel 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 de la phase de Chase par une absence marquée malgré une qualification, sera déterminé de manière exclusive par la commission sportive de l'i-FRN, pouvant aller jusqu'à l'inéligibilité aux phases finales/promotion les saisons suivantes.

## 2.4 Conformités des livrées de course

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 apportées 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 sanction. 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 Chaque pilote doit arborer sa propre livrée. Il doit pouvoir être identifié au premier coup d'œil. L'identité de l'équipe à laquelle il appartient peut passer par la police de caractère du numéro de course, un logo, un motif secondaire. Les administrateurs se réservent le droit d'exiger à tout moment la modification d'une livrée jugée trop proche de celle d'un autre pilote.

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 Paints. 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 Paints 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 Organisation du championnat et barème des points

### 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 des points bonus (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).

2.5.1.c En cas d'égalité de points, au terme de la saison régulière, entre 2 ou plusieurs pilotes, ils seront départagés selon le principe du countback, c'est-à-dire en fonction de leur meilleure place obtenue en course lors de la saison régulière (Daytona duels exclus). Si une égalité devait encore apparaître, on regardera la 2ème meilleure place obtenue, etc.

Au terme du Chase, deux ou plusieurs pilotes non qualifiés pour le Chase à égalité de points, seront départagés selon le principe du countback, c'est-à-dire en fonction de leur meilleure place obtenue en course lors de la saison. Toutes les courses de la saison, saison régulière (Daytona duels exclus) et Chase, sont prises en compte pour les départager. Si une égalité devait encore apparaître, on regardera la 2ème meilleure place obtenue, etc.

### 2.5.2 Barème des points de Chase

A l'issue de la saison régulière, les pilotes les mieux classés au classement en Cup, Access et Ignite sont qualifiés au Chase. 12 pilotes sont qualifiés pour le Chase en CUP SERIES, 8 pilotes sont qualifiés pour le Chase en ACCESS SERIES, 8 pilotes sont qualifiés pour le Chase en IGNITE SERIES.

Les points sont réinitialisés au début du Chase pour chaque série, avec un bonus de 15 points accordé au champion de la saison régulière. La tête de série numéro 1 commencera le Chase avec 2 100 points, 2 085 pour la deuxième et 2 075 pour la troisième, 2070 pour le quatrième, puis une baisse de deux points pour chaque position suivante.

Lorsqu'au terme du Chase, deux ou plusieurs pilotes qualifiés pour le Chase auront le même nombre de points, ils seront départagés en fonction du nombre de points qu'ils auront accumulés au cours du Chase.

### 2.5.3 Organisation et barème de points des Challenges et Daytona Duels

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, IECQ4 et IEC-Q5). Le barème des points étant le même que lors du championnat régulier.

En cas d'égalité de points entre 2 pilotes, ils seront départagés en fonction de leur 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.b 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 qualifiés pour l'attribution du Rush4Reward, lors de la 2ème course, le mieux classés de ces 4 pilotes remporte le challenge.

Attention, un pilote ayant déjà remporté le challenge une fois cette saison ne peut plus y participer.

2.5.3.c Daytona Duels (CUP SERIES)

Les Daytona Duels lancent la saison Spring de CUP SERIES et seront considérés comme les courses 0, qualificatives au Daytona 250, course 1 de la saison Spring. Les pilotes ayant obtenu les deux meilleurs temps lors des qualifications occuperont d'office la première ligne de la course 1, le Daytona 250. Ces deux pilotes participent néanmoins aux Daytona Duels.

Le Duel 1 opposera les pilotes ayant un classement impair lors des qualifications : 1, 3, 5, 7, 9, 11…

Le Duel 2 opposera les pilotes ayant un classement pair lors des qualifications : 2, 4, 6, 8, 10, 12...

La grille de départ du Daytona 250 de la façon suivante :

- Le pilote le plus rapide lors des qualifications occupe la pole position et mène la ligne intérieure tandis que le second mène la ligne extérieure.
- L'arrivée de la première course (Duel 1) déterminera l'ordre de départ sur la ligne intérieure à partir de la place 3.
- L'arrivée de la deuxième course (Duel 2) déterminera l'ordre de départ sur la ligne extérieure à partir de la place 4.
- Les pilotes absents aux Daytona Duels seront placés à l'arrière de la grille de départ.

Des points de championnat sont attribués à l'arrivée des Daytona Duels, selon le barème suivant.

| **Position** | **1** | **2** | **3** | **4** | **5** | **6** | **7** | **8** | **9** | **10** | **11 et au delà** |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Points** | *10* | *9* | *8* | *7* | *6* | *5* | *4* | *3* | *2* | *1* | *0* |

Les Daytona Duels ne donnent pas droit aux points bonus présentés au §2.5.1.b.

## 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 considéré 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 ROOKIE, ACCESS et IGNITE SERIES sont promus automatiquement en division supérieure en fin de saison les dix pilotes terminant aux dix premières places du championnat.

2.8.b En CUP, ACCESS et IGNITE SERIES, seront relégués automatiquement en division inférieure en fin de saison les dix pilotes terminant aux dix dernières places du championnat, soit à partir de la P31 en CUP et ACCESS SERIES, de la P27 en IGNITE SERIES.

2.8.c 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. Tout pilote Chaser n'effectuant pas au minimum 60% des courses du Chase ne pourra pas être promu dans la division supérieure.

2.8.d Il n'existe pas de division inférieure à la ROOKIE SERIES, aussi il n'existe pas de relégation depuis cette série.

2.8.e En cas de refus/impossibilité d'un pilote de monter dans la division supérieure, la priorité sera donnée à la montée d'un pilote plutôt qu'au maintien d'un pilote relégable.

2.8.f 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.

2.8.g 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.h Les pilotes absents sont relégués d'un échelon par saison d'absence.

2.8.i A l'issue de la saison, les promotions/relégations définitives sont validées par une pré-inscription pour la saison suivante qui est effectuée par la direction de la compétition dans les semaines suivant 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 prochaine course de saison régulière.

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 Déroulement 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 dans les trois séries principales. En Rookie Series, le nombre MAXIMUM de pilotes en piste au départ de la course est de 30. Durant le practice et la qualification, le nombre de participants peut être supérieur.

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 le nombre de pilotes autorisé pour la course, les pilotes Réservistes, Promus et Pigistes devront se départager à la qualification afin de compléter les places restantes. Les pilotes Réservistes et Promus sont départagés au classement de la qualification. Les pilotes Réservistes et Promus sont prioritaires sur les pilotes Pigistes. Les pilotes Pigistes sont départagés entre eux au classement de qualification pour prendre les éventuelles places encore disponibles. 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 respecteraient 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 le chat vocal de iRacing ou sur Discord 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 un channel vocal du Discord i-FRN est obligatoire, à partir du début de la qualification. L'absence d'un pilote des channels vocaux du Discord i-FRN peut entraîner des sanctions.

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, du chat écrit public et privé 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 vis-à-vis d'un autre concurrent, quel que soit le moyen de communication utilisé, chats du jeu, chats Discord, messages privés, e-mails, courrier papier…, dont les administrateurs auront connaissance seront étudiés par la commission de discipline et seront lourdement sanctionnés.

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 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.

## 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 sur le mur extérieur et/ou le sol en amont de la ligne de départ/arrivée, éventuellement 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 « Restart 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.

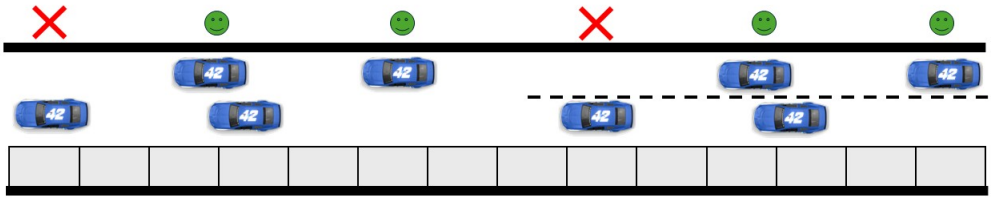
3.7.f Il est primordial de bien écouter les informations du spotter ainsi que lire celles du « Race Control » (infos données par le jeu) pour ne pas perturber le repositionnement des pilotes en vue de la relance de la course. Un pilote ne respectant pas ces informations s'expose à diverses pénalités 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.

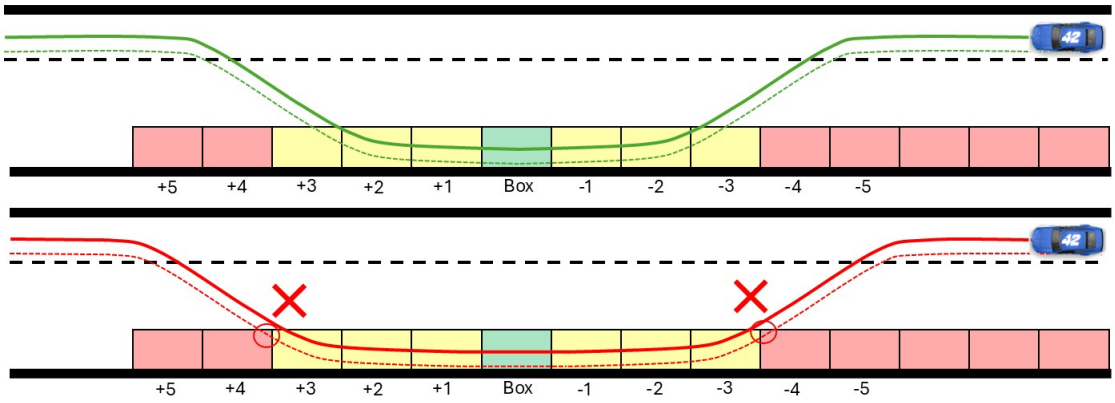
***Circulation dans la pitlane (règle de « la tenue de la droite ») :***



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, entrainant 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, positionnement des lappés, 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). Selon les possibilités qu'offre le calendrier, la course peut être reportée ou annulée. En cas de report, la distance et le temps de course peuvent être modifiés.

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 reporter 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'incidents

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 », en Cup Series, Access Series et Ignite Series. Ce système n'est pas utilisé en Rookie Series.

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 d'un échange automatique de points (1 « perte » de licence).

4.3.f Si un pilote perd 2 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 d'incidents 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 :

| 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 |
| **13** | -10 |
| **14** | -12 |
| **15** | -15 |
| **16** | -18 |
| **17** | -21 |
| **18** | -24 |
| **19** | -27 |
| **20** | -30 |

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.c.

*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 ;

## 4.6 Procédure particulière de récupération de 15 points de licence

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

4.6.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 !

4.6.c Le point bonus de 0 inc étant conditionné à avoir réalisé au moins 50% de la course, un pilote qui aura opéré un Start & Park ne pourra bénéficier de ce point bonus.

4.6.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 Incidents amenant systématiquement à une sanction

4.7.a En complément du décompte des inc à la fin de la course, la Ligue i-FRN étudiera à chaque course les phases de départ et de restart, les passages au stand et les débuts de phases de drapeaux jaunes.

4.7.b Les incidents qui amènent à des sanctions systématiques sont les suivants : liste non-exhaustive) :

- Erreur de ligne au restart entraînant une situation confuse, un incident ou un drapeau noir.
- Effet « accordéon » : erreur de pilotage créant un ralentissement/incident ;
- Ecart trop important avec la voiture qui précède (jugé lorsque le leader coupe la ligne d'entrée de la Restart Zone)
- Décalage au restart et éventuelle entame de manœuvre de dépassement avant la ligne de départ.
- Anticipation de restart.
- Relance du leader après la fin de la restart zone.
- Dans les stands, plus de trois boxes coupés en entrée ou en sortie du box.
- Non-respect de la fast lane dans les stands sans raison.

- Non-tenue des freins lors d'une perte de contrôle du véhicule suivie d'un contact avec un autre concurrent.

- Ralentissement insuffisant à l'approche d'un accident suivi d'un contact avec un autre concurrent.

4.7.c La commission sportive se laisse la possibilité de sanctionner d'autres manœuvres, de sa propre initiative.

## 4.8 Sanctions particulières

4.8.a Certains comportements de pilote seront sévèrement sanctionnés s'ils sont signalés à la commission sportive et constatés par cette dernière.

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

- Une vengeance en piste. Une vengeance correspond à une manœuvre délibérée et préméditée d'un pilote qui percute un concurrent en réponse à une action précédente, qui a eu lieu plus tôt dans la course voire dans une course précédente. Des dégâts collatéraux seront considérés comme une circonstance aggravante. Un coup qui intervient dans la même séquence que le premier contact ne sera pas considéré comme une vengeance.

- Intimidation sous jaune ou après le drapeau à damiers, x volontaires sous jaune ou après le drapeau à damiers.

- Manœuvre délibérée pour mettre hors course un concurrent (notamment bump par l'arrière poussant la victime à un impact avec le mur ou un autre concurrent, hook de 3/4 arrière).

- Manœuvre, sans tentative franche de dépassement, pour écarter un adversaire dans les derniers tours et prendre la victoire.

- Manœuvre initiée volontairement, présentant un défaut de maîtrise du véhicule et ayant occasionné des dégâts à un autre concurrent.

- Poussette dangereuse : au freinage comme à l'accélération, bump volontaire avec le véhicule ARCA entraînant un accident ;

- Inc volontaires faisant perdre le statut de Lucky Dog à un concurrent.
- Blocage volontaire et répété (au moins 2 virages) d'un adversaire avantageant un coéquipier.
- Déclenchement volontaire de drapeau jaune.
- Non-compétitivité.
- Non-respect d'une procédure particulière (§ 3.11.)
- Utilisation abusive du mur pour gagner du temps et/ou des places.
- Non-respect du « silence radio » sur le chat vocal iRacing durant les qualifications ou la course.
- 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 ;

4.8.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.

4.8.d Drive through ou Stop & Go affligé par les administrateurs : cette sanction 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 elle n'est pas réalisée, le pilote sera disqualifié de la course et la sanction sera reportée à la course suivante.

4.8.e Les sanctions concernant la dernière course de la saison seront commuées en sanctions sur le classement de la course (places de pénalité, déclassement dernier dans le tour, déclassement de la course). Elles ne seront pas reportées sur la saison suivante.

4.8.f Toute suspension pour une course implique automatiquement la perte d'une licence, sans exception ni prise en compte du contexte.

4.8.g 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.

4.8.h En cas de comportement jugé inadmissible 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.), rapporté aux administrateurs ou directement constaté par ces derniers, les administrateurs de la Ligue peuvent saisir la commission de discipline qui décidera d'une sanction proportionnée à la gravité du comportement. Le Conseil d'Administration de l'association i-FRN peut également inviter le pilote concerné à fournir des explications préalablement à une éventuelle radiation.

4.8.i Les propos tenus par chacun sur les plateformes de streaming ne seront pas gérés par les administrateurs de l'i-FRN. L'i-FRN est responsable du serveur Discord i-FRN et du chat vocal et textuel d'iRacing lors des épreuves que la Ligue organise. Cependant, tout manque de respect ou dénigrement de la ligue et ses administrateurs, tout comportement inacceptable vis-à-vis des autres membres, doit être signalé aux administrateurs, quel que soit le support utilisé.

## 4.9 Saisie de la commission sportive par ticket

4.9.a En cas d'action en course nécessitant d'après un pilote une évaluation par les administrateurs, il lui est possible de déposer un ticket.

4.9.b A l'issue d'une sanction infligée, tout pilote a tout à fait le droit de contester et de porter réclamation de ladite sanction. Il utilisera pour cela un ticket.

4.9.c Toute demande d'étude d'une action en piste ou réclamation devra être envoyée 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, notamment les messages directs aux administrateurs.

4.9.d Seul le pilote victime d'une manœuvre d'un autre concurrent peut déposer un ticket pour que cette manœuvre soit étudiée par la commission sportive.

4.9.e Tout demande d'étude d'une action en piste ou réclamation doit être justifiée par le pilote.

Doivent être précisés :

- la série
- la course

- le numéro du tour
- le(s) pilote(s) concerné(s)
- la motivation du ticket de manière détaillée et justifiée
- l'extrait du replay de l'incident (du tour précédent au tour suivant)

4.9.f Un ticket ne pourra être déposé qu'à partir du lendemain de la course, 08h00, et le surlendemain. Si le ticket n'est pas envoyé dans les délais, trop tôt ou au-delà des deux jours, le ticket ne sera pas étudié par les administrateurs.

4.9.g Une réclamation pourra être déposée en utilisant un ticket que dans un délai de deux jours pleins après le rendu de la décision. Si la réclamation est déposée hors délai, elle ne sera pas étudiée par la commission sportive. Les commissaires sportifs qui étudieront la réclamation seront nécessairement différents de ceux qui avaient rendu la décision contestée par la réclamation.

A noter : ces conditions, dont les délais, ont pour but de laisser le temps de prendre du recul sur l'action avant de déposer un ticket, et que la commission sportive puisse étudier l'action avant la course suivante.

4.9.h Après avoir étudié un ticket et pris sa décision, la commission sportive rendra publics le ticket, la réponse apportée au ticket et le nom des commissaires sportifs qui ont pris cette décision.

4.9.i Les administrateurs se réservent le droit de clôturer sans préavis tout ticket 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.).

4.9.j Chaque pilote dispose en début de saison de trois tickets. Si, lors d'une demande d'étude d'une action en piste ou lors d'une réclamation, la commission sportive donne raison au pilote ayant déposé le ticket, ce dernier le récupère. Si la commission sportive ne donne pas raison au pilote ayant déposé le ticket, le ticket est perdu.