

Réglementation



1. PRESENTATION

Live-SimRacing annonce le **CHAMPIONNAT FRANCOPHONE D'ENDURANCE 2023** (en abrégé CFE 2023).

Il est destiné à promouvoir des courses d'endurance multi-catégories avec des équipages constitués de plusieurs pilotes sur le jeu iRacing.

Les signatures de **Live-SimRacing.com** (hébergeur) et de **Racestart TV** (diffuseur officiel) certifient une compétition sérieusement organisée, dans un esprit de fairplay et de bonne conduite.

Le CO peut recruter temporairement d'autres organisateurs, des arbitres et des aides pour faciliter le bon fonctionnement du Championnat.

Le CO se charge du financement de la compétition et de choisir les partenaires qui peuvent aider à ce financement.

Le CO s'autorise si nécessaire à modifier des détails du présent règlement mais s'engage à en conserver l'esprit et l'objectif. Toute adaptation de celui-ci est communiquée à tous les participants sur le canal Discord « Info-Comm »

Ce championnat est constitué d'une sélection puis d'un prologue et de cinq manches de durées variables, qui se déroulent du **1 septembre au 2 décembre 2023**.

Les Team Managers engagés doivent faire connaître ce règlement à leurs pilotes et l'accepter, ainsi que l'Official Racing Code d'iRacing.

Ce règlement est complété par des annexes explicatives. Une FAQ est mise à disposition pour l'aide non réglementaire.

En s'inscrivant au championnat, le Team Manager ainsi que tous les pilotes qu'il engage déclarent avoir lu le présent règlement et accepté la politique de confidentialité.

L'organisation n'utilise les informations recueillies sur les formulaires d'inscription que pour le championnat et pour communiquer avec les Team Manager et les pilotes.

Le Team manager et les pilotes qu'il recrute acceptent que l'organisation publie les informations suivantes sur son site internet et sur les réseaux sociaux :

- Nationalité de l'équipe et des pilotes;
- Nom de l'équipe;
- Nom et Prénom des pilotes appartenant à l'équipe;
- L'adresse du site web de l'équipe;
- Coordonnées des réseaux sociaux de l'équipe.

2. LICENCES DES PILOTES

2.1 Couleur de licence

Le CO du CFE gère la validation des pilotes qui participent à ses éditions, à l'aide de licences.

Les licences sont délivrées pour ce championnat par le CO en fonction de l'iRating du pilote au moment de son inscription. Une fois cette licence attribuée, elle n'est pas réévaluée si le pilote perd ou gagne de l'iRating pendant le CFE 2023.

- Licence **PLATINUM** : iRating supérieur à 5999 : Les pilotes possédant la licence Platinum peuvent piloter les voitures des catégories suivantes : **LMDH – LMP2 – GT3**

- Licence **GOLD** : Irating supérieur à 2499 : Les pilotes possédant la licence Gold peuvent piloter les voitures des catégories suivantes :
LMDH – LMP2 – GT3
- Licence **SILVER** : Irating supérieur à 2000 : Les pilotes possédant la licence Silver peuvent piloter les voitures des catégories suivantes :
LMP2 – GT3
- Licence **BRONZE** : Licences délivrées par le CO après sélection pour tous les pilotes dont l'rating est inférieur à 1999 : Les pilotes possédant la licence Bronze peuvent piloter les voitures des catégories suivantes : **GT3**

Les licences seront ré attribuées de la même manière pour les CFE suivants.

Tout pilote ayant perdu tous ses PdL lors du CFE 2023 (CF paragraphe 2.2) sera reclassé dans une licence inférieure pour sa participation suivante à un CFE.

2.2 Points de licence

Les points d'une licence (PdL) sont totalement indépendants de la couleur de celle-ci.

Lorsqu'une licence est nouvellement décernée, elle comporte 10 PdL. La gestion des PdL est entièrement réalisée par le CO.

Chaque point de gravité (cf 12.4) reçu par une équipe est répercuté sur la licence du pilote incriminé, à la fin de la course.

Toute licence ne possédant plus de PdL est suspendue pour la fin de la saison avec impossibilité de se présenter aux épreuves. Par ailleurs, le pilote **perd un niveau de licence** pour la saison suivante (Platinum devient Gold / Gold devient Silver / Silver devient Bronze / perte de licence Bronze)

Chaque nouvelle saison, les licences sont rechargées de 5 PdL (plafonnées à 10 PdL) indépendamment de leur couleur (à l'exception de la perte de licence bronze)

2.3 Tableau des licences

Un tableau permet de connaître en permanence l'état des PDL des pilotes.

Il est disponible via le menu « CFE 2023 – Licences » du site.

3. SELECTION - PROLOGUE

3.1 Sélections

Tout nouveau pilote inscrit avec un iRating supérieur ou égal à 2000 reçoit automatiquement une licence **SILVER, GOLD ou PLATINUM**, selon son niveau d'iRating.

Pour pouvoir obtenir une licence lui permettant de participer au CFE 2023, tout pilote dont l'iRating est inférieur à 2000 doit réaliser une course de sélection, qui permet au CO de décider de son aptitude à obtenir une licence BRONZE, ou pas.

La sélection est ouverte en mode individuel, **les concurrents doivent y piloter des voitures de la catégorie GT3**. La course est organisée le **01/09 à partir de 20h50** (Voir horaires plus bas)

Pour faire nombre, elle est également ouverte aux pilotes ayant déjà une licence, sans incidence sur leur PdL. Ceux-ci sont invités à rejoindre le serveur **à partir de 21h20** avec le modèle de voiture dans laquelle ils sont inscrits. (LMDH, LMP2, GT3)

A la suite de cette épreuve, les licences Bronze sont délivrées (au plus tard le 03/09).

De ce fait, **l'inscription de pilote dont l'iRating est inférieur à 2000 est interdite après le 01/09**.

3.2 Prologue

Le but du prologue est de permettre aux équipages et à l'organisation de vérifier que les procédures sont correctes, comprises et admises par l'ensemble des intervenants.

La participation au prologue, même si elle n'apporte pas de point ni de pénalité, est **vivement conseillée**.

4. catégories et voitures éligibles

Catégorie GTP:

- BMW M Hybrid V8
- Cadillac V-Series R GTP

- Acura ARX06 GTP
- Porsche 963 GTP

Catégorie LMP2:

- Dallara P217

Catégorie GT3 (Pro et Am) :

- Ferrari 296 GT3
- Lamborghini GT3
- Audi R8 GT3
- Mercedes AMG GT3
- Porsche GT3R
- BMW M4 GT3

Pour les GT3, **la classification des équipages en PRO ou en AM est réalisée par le CO**, en fonction de l'iRating moyen des pilotes constituant l'équipage initial. Le seuil est décidé par le CO en fonction du niveau du plateau.

NB1 : la liste des voitures de chaque catégorie peut être modifiée jusqu' au 08/09 par les organisateurs en cas de mise à disposition de nouvelles voitures par iRacing.

NB2 : Le CO se réserve le droit de répartir les catégories et les voitures en fonction des taux de remplissage. Les catégories LMDH et LMP2 seront limitées à 15 équipages chacune si les 3 catégories sont maintenues et à 25 équipages si une de ces deux catégories n'est plus représentée (voir NB3).

NB3 : Si le 28/08 une catégorie LMDH ou P217 compte moins de 10 équipes inscrites, les TM concernés sont consultés pour décider du maintien ou de la dissolution de la catégorie. En cas de dissolution, les TM peuventt inscrire leur voiture dans une autre catégorie.

5. CALENDRIER ET HORAIRES

NB : Le CFE devient Annuel, et se déroule à l'automne de chaque année.

Sélection – Vendredi 01/09 – 1H30 Nurburgring

Prologue – Samedi 09/09 – 6H Interlagos

Manche 1 – Samedi 23/09 – 12H Le Mans (points x2)

- Manche 1 Preq 1 Dimanche 17/09 18h-20h
- Manche 1 Preq 2 Mardi 19/09 20h-22h
- Manche 1 Preq 3 Jeudi 21/09 22h-24h

Manche 2 – Vendredi 13/10 – 4H Fuji

- Manche 2 Preq 1 Dimanche 08/10 18h-20h
- Manche 2 Preq 2 Mardi 10/10 20h-22h
- Manche 2 Preq 3 Jeudi 12/10 22h-24h

Manche 3 – Samedi 04/11 – 10H Spa-Francorchamps (points x2)

- Manche 3 Preq 1 Dimanche 29/10 18h-20h
- Manche 3 Preq 2 Mardi 31/10 20h-22h
- Manche 3 Preq 3 Jeudi 02/11 22h-24h

Manche 4 – Samedi 18/11 – 6H Road America

- Manche 4 Preq 1 Dimanche 12/11 18h-20h
- Manche 4 Preq 2 Mardi 14/11 20h-22h
- Manche 4 Preq 3 Jeudi 16/11 22h-24h

Manche 5 – Samedi 02/12 – 8H Sebring (points x2)

- Manche 5 Preq 1 Dimanche 26/11 18h-20h
- Manche 5 Preq 2 Mardi 28/11 20h-22h
- Manche 5 Preq 3 Jeudi 30/11 22h-24h

Les horaires doivent toujours être compris comme l'heure locale (Paris, Bruxelles...).

Sélection (course individuelle)

20h20 : Essais libres (80 min)

20h50 : Briefing (obligatoire)

21h20 : Essais-libres pour les pilotes déjà licenciés

21h40 : Qualifications en mode alone (2 tours lancés)

21h50 : Course (90 min)

Course du Vendredi

18h30 : Essais Libres (50 min)

19h20 : Qualifications – Mode Open (60 min)

20h20 : Briefing (5 min)

20h30 : Course

Courses du Samedi et Prologue

12h00 : Essais Libres (50 min)

12h50 : Qualifications – Mode Open (60 min)

13h50 : Briefing pendant le warmup (5 min)

14h00 : Course

6. EQUIPAGES

6.1 Inscriptions

- Les inscriptions au Championnat sont ouvertes du **15 juin 2023 au 30 novembre 2023**.
- L'inscription est limitée à 5 voitures par structure jusqu'au 25/08/2023.
- Une équipe est constituée par un team manager (TM) qui inscrit une voiture et une seule dans l'une des catégories LMDH, LMP2, GT3. Le choix de la catégorie, marque, modèle ne peut être modifié en cours de saison.
- Lors de l'inscription le TM s'acquitte d'une **caution de 30 euros**. (condition de restitution paragraphe 8).
- Le TM est responsable de l'embauche des pilotes de son équipe. (**2 minimum, 5 maximum**).
- Après la première manche, l'iRating de tout pilote ajouté ne doit pas dépasser 120% de l'iRating le plus fort de l'équipe initiale.
- Les licences des pilotes recrutés par le TM doivent répondre aux contraintes de la catégorie de la voiture engagée. (cf Paragraphe 2).
- Les pilotes inscrits avec moins de 2000 d' iRating recevront une licence « TEMPORAIRE » pour prendre part à la sélection en GT3.

Cette licence sera transformée en licence « BRONZE » si le pilote réussit sa sélection. Dans le cas contraire, le pilote perdra son inscription

6.2 Transferts

- Un pilote transféré de l'équipe A vers l'équipe B libère sa place dans l'équipe A.

- Un pilote ne peut être transféré plus d'une fois par championnat.
- L'irating de tout pilote transféré ne doit pas dépasser 120% de l'irating le plus fort de l'équipe B et répondre à la contrainte de licence (cf Paragraphe 2).
- Pour être validé, le transfert ou l'inscription d'un pilote doit être demandée et validée par le CO au moins 72 heures avant la course.

6.3 Réservistes

Les équipages s'inscrivant après que les catégories soient totalement remplies sont placés en liste d'attente (réservistes).

Il sont appelés à rejoindre le Championnat, en fonction de leur date d'inscription, par le CO, si des places se libèrent. Les équipages réservistes sont exemptés de caution.

6.4 PAUSE DES INSCRIPTIONS

Pour des raisons techniques (gestion informatique), les équipages sont figés de la veille de la première pré qualification au lendemain de la course, inclus, et ceci pour toutes les manches.

L'engagement de nouvel équipage, le transferts et l'ajouts de pilotes n'est pas autorisé pendant ces périodes de pause technique

7. NUMEROTATION ET NOMMAGE DES EQUIPES

Ils peuvent être choisis par les TM (de 1 à 999) avant la fin des inscriptions selon le principe du "premier arrivé, premier servi."

NB1 : Les noms des équipages GT3 AM doivent commencer par [A], puis un espace, puis le nom de l'équipe. Les noms des équipages GT3 PRO doivent commencer par [P], puis un espace, puis le nom de l'équipe.

NB2 : Pour éviter tout risque d'erreur d'engagement, lors des préqualifications ou lors de la course, il est de la responsabilité du TM de correctement configurer dans le jeu les pilotes autorisés à rejoindre son équipe. De même, il est de la responsabilité du TM de correctement numéroter sa voiture, et de la nommer correctement (CF FAQ).

8. CAUTION

8.1 Objectifs

Fidéliser les équipages, lutter contre l'absentéisme en fin de championnat.

8.2 Mode d'emploi

Disponible dans la FAQ

8.3 Dépôt

Les TM des équipes inscrites et validées par le CO doivent déposer une caution de 30 euros pour que leur inscription soit validée.

8.4 Date limite

Le paiement de la caution doit être réalisé dans les 72H qui suivent la validation de l'équipe par le CO.

8.5 Garanties

Toutes les transactions sont réalisées en totale transparence.

En aucun cas, le CO ne dispose des cautions pour son usage propre ou celui du fonctionnement du Championnat.

Si le Championnat ne peut aller à son terme, les cautions sont intégralement restituées à tous les équipages en ayant versé.

8.6 Conditions de restitution

- A partir de son admission, toutes les manches sont réalisées par l'équipage : restitution intégrale de la caution
- A partir de son admission, une manche n'a pas été réalisée par l'équipage : restitution de la moitié de la caution
- Autres cas : pas de restitution de la caution

NB1 : La caution est restituée aux équipages qui renoncent à participer au championnat avant la première course.

NB2 : Une manche est considérée comme réalisée à partir du moment où l' équipage est autorisé à prendre le départ de la course (voir chapitre 10.1) et se situe sur la feuille de résultats iRacing

8.7 Modalités de restitution

A la fin du championnat, le CO transfère (via paypal) les sommes à restituer aux TM concernés.

L'argent non restitué est utilisé par le CO pour la constitution de lots distribués équitablement aux vainqueurs des catégories.

9. REGLEMENT TECHNIQUE

- Chaque équipe est libre de construire et d'utiliser ses propres setups.
- La Balance de Performance utilisée est celle du jeu, à la date de l'épreuve.
- Les réservoirs sont réglés à 100% de leur capacité.
- Les dommages sont activés.
- Il n'y a pas de fast repair.
- En préqualifs, practice et qualification, le nombre d'incidents est illimité.
- En course, pour favoriser la propreté en piste, le nombre d'incidents avant drive-through est de 7 par heure de course, puis tous les 7 incidents supplémentaires.
- Les pilotes participant à la course doivent être pré-qualifiés.
- Au moins deux des pilotes de l' équipe doivent prendre le volant lors de la course.
- Aucun pilote ne doit réaliser plus de 66% du nombre total de tour de l'équipe.

10. déroulement d'UNE MANCHE

10.1 Pré Qualifications :

Le comité d'organisation met en place, dans les jours qui précèdent chaque course, le dimanche de 18h00 à 20h00, le mardi de 20h00 à 22h00 et le jeudi de 22h00 à minuit, des serveurs de pré-qualifications, en mode « Open Qualif ». Les conditions de ces serveurs sont fixes et identiques.

Pour assurer un entraînement minimum, tout pilote qui désire prendre part à la course doit réaliser au moins une fois sur un de ces 3 serveurs 7 tours consécutifs validés.

Le CO s'autorise à ne pas valider cette série si elle est estimée trop lente ou trop hétérogène.

Les préqualifications sont réalisées sur la voiture utilisée lors de la course, correctement nommée et numérotée.

Un équipage n'ayant préqualifié aucun ou un seul pilote n'est pas autorisé à prendre le départ de la course.

Un pilote non pré-qualifié participant à une course disqualifie son équipage pour la manche.

Il peut être définitivement radié du CFE, en cas de récidive.

10.2 Practice :

Le jour de la course, deux heures avant le départ, le serveur est ouvert.

50 minutes d'entraînement sont disponibles pour l'ensemble des équipages pour prendre connaissance des conditions de course, avant le début des qualifications

10.3 Qualifications :

Les séances de qualifications sont réalisées en mode open qualifs et durent 60 minutes.

- 20 minutes sont consacrées aux qualifications GT3 Pro et Am
- 15 minutes sont consacrées aux qualifications LMP2
- 15 minutes sont consacrées aux qualifications LMDH

Les changements de catégories sont réalisés lors d'une pause de 3 à 5 minutes et indiquées par la commission de course.

Avertissements :

- Pendant les qualifications, tous les pilotes sur la piste doivent être conscients de leur environnement. Toute équipe qui interfère avec les tours de qualification d'une autre équipe de quelque manière que ce soit, peut être pénalisée si l'incident est observé ou signalé à la Direction de course.

- Lors du tour de lancement ou de rentrée aux stands, une vitesse minimum de 60 km/h est requise. Toute gêne occasionnée à des adversaires sera pénalisable.
- Dans la voie de stands, le pilote doit se tenir à la vitesse du limiteur, exceptée aux abords de son box, lors de son arrêt ou de son redémarrage.
- Tout type de chauffe des pneus, de chauffe des freins ou toute autre manœuvre de conduite pendant les tours de sortie ou d'entrée n'est pas autorisé.
- L'usage de la touche « Escape » ou « Shift R » est interdit en dehors des stands, sauf en cas d'abandon des qualifications.
- Il n'est pas autorisé de s'arrêter en dehors de son box.

10.4 Briefing :

La présence au briefing d'avant course est obligatoire pour au moins un membre d'équipage francophone sous peine de se voir interdire la participation à la course.

La présence des poleman de chaque catégorie est obligatoire, pour prendre connaissance des spécificités de départs annoncées par le CO.

Il est réalisé durant le Warmup, sur le canal discord vocal "Briefing". Les participants sont invités à couper leur micro s'ils n'interviennent pas.

10.5 Course :

Le Comité d'organisation peut interdire en direct à une équipe ou un pilote de rouler si un pilote est jugé dangereux pour ses adversaires. (problème technique, agressivité, niveau insuffisant...)

En cas de problème technique au niveau de l'organisation, le CO peut relancer ou re-planifier une épreuve.

11. classements

Aucun classement individuel des pilotes n'est réalisé par l'organisation.

Veillez noter que les classements des catégories sont totalement indépendants.

4 classements sont réalisés par l'organisation :

- LMDH

- LMP2
- GT3 (Tous les équipages GT3 Pro et Am)
- GT3 Am (seulement les équipages GT3 Am)

Barème pour chaque manche : 25, 20, 16, 13, 11, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1

(Ces points sont doublés pour les courses les plus longues)

NB1 : Si un pilote réalise plus de 66% du nombre de tours de l'équipage, les points de classement sont divisés par 2, arrondis à l'unité supérieure. (calculatrice en annexe)

NB2 : Tout équipage ne réalisant pas 80% du nombre de tours du leader de sa catégorie ne marque pas de points.

NB3 : Si un seul pilote participe à la course, l'équipe est disqualifiée de l'épreuve.

12. arbitrage

12.1 Principe

Une Commission de Course (CC) en direct est mise en place par l'organisation, chaque session de course est arbitrée en direct par cette commission de course.

La CC est constituée au minimum d'un membre du CO accompagné de commissaires volontaires.

La CC scrute les sessions et s'appuie sur un logiciel de remontée en direct des incidents. Les pénalités infligées par la CC ne peuvent être contestées. L'organisation se réserve le droit d'exclure de la course un équipage ne répondant à aucune injonction de pénalité.

12.2 Modalités techniques

Chaque équipe dispose d'un canal texte Discord permettant de communiquer avec la CC par le biais d'un logiciel (BOT).

En outre, les participants peuvent signaler des incidents, des difficultés techniques ou des comportements inadaptés à l'aide de du BOT.

12.3 Remontées d'incidents

12.3.1 Constatation par les commissaires

Les incidents sont constatés par les arbitres en visuel, ou à l'aide de logiciels de surveillance.

12.3.2 Réclamation par les équipages :

La commission de course ne peut observer toutes les irrégularités. En conséquence, que ce soit en session de pré-qualification ou en session de course, une équipe peut signaler ce qui lui semble être une infraction ou un problème technique.

Un report doit être réalisé par un équipage dans son propre canal d'équipe en utilisant le BOT discord de la manière suivante : (voir FAQ)

- Écriture de la commande ?report
- Numéro des voitures impliquées (ex : #100 – #200)
- Timestamp
- Bref descriptif

En session de pré-qualification, le traitement de la réclamation est réalisé dans les jours qui suivent et avant la course.

En session de qualification/course, un incident doit être signalé dans les 30 minutes suivant les faits.

Au-delà, celui-ci n'est pas pris en compte par la CC.

12.4 Barème des sanctions

La valeur de la pénalité est liée à la gravité de l'infraction :

- « Sans suite »
- « Incident de Course »
- « Avertissement »

- « Drive Through » -> 1 point1 de gravité pour l' équipage (1PtG) -> -1 points de licence pour le pilote (-1PdL)
- « Stop N Go 10 secondes » -> 2 points de gravité pour l' équipage (2PtG) -> -2 points de licence pour le pilote (-2PdL)
- « Stop N Go 20 secondes » -> 3 points de gravité pour l' équipage (3PtG) -> -3 points de licence pour le pilote (-3PdL)
- « Stop N Go 45 secondes » -> 4 points de gravité pour l' équipage (4PtG) -> -4 points de licence pour le pilote (-4PdL)
- « Stop N Go 90 secondes » -> 5 points de gravité pour l' équipage (5PtG) -> -5 points de licence pour le pilote (-5PdL)

Le cumul de 8 points de gravité entraîne la disqualification de la course pour l' équipage.

Le 3ème avertissement entraîne un Drive Through avec 1 points de gravité (1PtG) pour l' équipage.

Idem pour le 5ème, 7ème, 9ème... avertissement.

12.5 Transfert des points de gravité des équipages.

Le transfert des points de gravité est mis en place par l'organisation.

Les points pour les pénalités de Drive Through et de Stop and Go sont appliqués lors de la course et également appliqués pour la manche suivante.

Ce transfert des points d'une manche à l'autre est limité à un maximum de 4 points.

12.6 Communication de la commission de course

Un tableau public de tous les incidents (reçus, en cours d'analyse ou traités), mis à jour en permanence, est mis à disposition des équipages, des diffuseurs et du public

Les pénalités infligées par la CC sont indiquées aux pilotes par le jeu.

12.7 Incident et comportement

Vocabulaire utilisé :

Incident léger : Un incident classé sans suite ou un avertissement

Incident : un Drive-Through

Incident majeur : Un Stop & Go ou une disqualification

12.7.1 Pré-qualification :

- Participation aux pré-qualifications avec la mauvaise équipe, le mauvais numéro, la mauvaise voiture : => Perte d'un point de Licence (-1PdL)
- Comportement inapproprié rapporté : => Sanction dont le poids est décidé par le CC

12.7.2 Qualification/Course :

- Participation à la session de course avec la mauvaise équipe, le mauvais numéro, la mauvaise voiture. => Perte d'un point de Licence (-1PdL).
- En qualification, tout type de chauffe des pneus, de chauffe des freins, utilisation de off track ou toute autre manœuvre de conduite abusive pendant les tours de préparation (non autorisé).=> jugé comme un incident « majeur ».
- Contact délibéré ou vengeance => jugé comme un incident "majeur".
- Retour en piste dangereux => Jugé selon la gravité des faits, d'incident « léger » à incident « majeur ».
- Accrochage entre voitures de mêmes catégories et dans le même tour.
Chaque partie est responsable du bon déroulement de la manœuvre. La voiture qui engage le dépassement doit s'assurer que celui-ci se termine sans incident, la défense est bien évidemment possible tout en se laissant suffisamment de place.=>Niveau de jugement à la discrétion du CC
- Accrochage lors d'un dépassement inter catégorie ou d'une voiture retardataire.
La voiture qui engage le dépassement est responsable du bon déroulement de la manœuvre. La voiture qui est dans la position de se faire dépasser doit garder sa trajectoire habituelle, elle peut faciliter le dépassement de préférence en ligne droite mais pas dans une phase de freinage. La voiture qui engage la manœuvre de dépassement doit s'assurer de terminer celle-ci sans conséquence (attention certains virages sont plus propices que d'autres pour effectuer cette manœuvre) :
=> Si la voiture dépassée a conservé une allure et une trajectoire habituelle, la voiture qui double sera jugée seule responsable de l'incident par le CC.

=> Dans les autres cas, niveau de jugement à la discrétion du CC.

12.7.3 Discord :

Le canal « fan-zone » est fermé pendant la session de course.

Pendant ou après la course, tout comportement déplacé envers une équipe, le CO ou la commission de course se verra pénalisé selon la gravité des faits peut aller de l'avertissement à l'exclusion de la course ou dans les cas les plus graves l'exclusion du championnat.

12.8 Incidents en fin de course

Dans le cas d'un incident lors des derniers tours de course, ne laissant pas le temps nécessaire à la CC de statuer et d'appliquer la pénalité, celle-ci est ajoutée au temps final de course de la voiture concernée suivant le barème suivant :

- Drive through : ajout de 30 secondes au temps total de course
- Stop & Go 10 secondes : ajout de 40 secondes au temps total de course
- Stop & Go 20 secondes : ajout de 50 secondes au temps total de course
- Stop & Go 45 secondes : ajout de 75 secondes au temps total de course
- Stop & Go 90 secondes : ajout de 120 secondes au temps total de course

De ce fait, le classement de course publié par iRacing ne peut être considéré comme résultat de l'épreuve. Seul le classement établi par le CO est considéré comme document officiel.

12.9 Non-respect des pénalités

Si une pénalité n'est pas purgée par l'équipage en cas d'abandon ou de disqualification, elle est convertie en ajout de temps en fin de course, suivant le barème suivant :

- Drive through : ajout de 60 secondes au temps total de course
- Stop & Go 10 secondes : ajout de 80 secondes au temps total de course
- Stop & Go 20 secondes : ajout de 100 secondes au temps total de course
- Stop & Go 45 secondes : ajout de 150 secondes au temps total de course
- Stop & Go 90 secondes : ajout de 240 secondes au temps total de course

13. Fair Play et Convivialité

Il est rarissime qu'une faute soit intentionnelle. Si c'est le cas, les organisateurs sont seuls juges de la sanction à attribuer

L'acceptation de ce règlement implique que les membres de l'équipage s'engagent à respecter leurs adversaires et les arbitres, à ne les insulter ni les critiquer de quelque manière que ce soit.

Les contenus pornographiques, racistes, injurieux, xénophobes, religieux et politiques ainsi que les propos discriminatoires résulteront d'un bannissement définitif du championnat.

Tout manquement est puni sévèrement par le CO, les sanctions pouvant aller jusqu' à l'exclusion définitive d'un équipage ou d'un pilote.

14. Communications

- Tous les concurrents inscrits sont inclus, pour la durée du championnat uniquement, sur le site internet Live-Simracing : <https://www.live-simracing.com>
- Toutes les communications de l'organisateur avec les concurrents se font par le canal officiel du Discord LSR.
- L'organisateur n'assume aucune responsabilité en cas de non-livraison due à des perturbations techniques (mailbox plein, désactivé, ou courrier catalogué comme spam, entre autres).
- Pendant le championnat, il est obligatoire d'utiliser DISCORD pour se connecter au serveur Live-SimRacing. Les concurrents peuvent s'informer et écrire dans les canaux dédiés au championnat. Dans la phase de briefing qui précède chaque course, il est obligatoire de se connecter au chat vocal.

15. ANNEXES

- **15.2 : Durée maximale de pilotage**

La vérification réalisée par le CO est la suivante :

- Le CO regarde le nombre de tours réalisés par la voiture à la fin de la course (exemple 112).

- On calcule le nombre de tours maximum que doit réaliser un pilote pour cette voiture ($66\% \times 112 = 73,92$ tours)
- Si nécessaire, on arrondit le résultat obtenu à l'unité inférieure puis on ajoute 1.
- Si un pilote de l'équipage dépasse cette limite, le nombre de points marqués par l'équipage pour cette course est divisé par 2. (dans notre exemple : 74 tours ou moins : OK... 75 tours ou plus : pénalité)
Pour vos calculs, vous pouvez utiliser la **Calcullette**

15.3 : Mise à l'épreuve

Si le CO estime qu'un équipage risque d'être dangereux pour les autres concurrents, il met en place une « mise à l'épreuve » pour cet équipage. Les modalités de cette mise à l'épreuve sont à la discrétion du CO, et rendues publiques. La participation à l'épreuve suivante est validée ou pas par le CO suite à la réalisation de cette mise à l'épreuve.

15.4 : Mode d'emploi

Le mode d'emploi pour les diverses manipulations à réaliser dans le jeu ainsi que pour le paiement de la caution ou l'utilisation du BOT de report est disponible dans la FAQ.