

CODE SPORTIF



ANNÉE 2025

Valable pour toutes les compétitions du calendrier 2025

TABLE DES MATIÈRES

1. Introduction	4
2. Identification pilote	4
2.1. Règles de nommage :	4
2.2. Utilisation du tag de team :	4
2.3. Choix du nom ou pseudonyme :	5
3. Comportement Hors Piste	5
3.1. Respect des horaires :	5
3.2. Comportement sur les réseaux sociaux :	5
3.3. Respect des décisions des officiels :	5
4. Connexion réseau	6
4.1. Déconnexion Involontaire	6
4.2. Déconnexion Volontaire (Rage-Quit)	6
5. Livrées de Voiture	7
6. Balance/Equilibre de performance (BoP ou EdP)	7
7. Physique du jeu	7
8. Activité frauduleuse	7
8.1. Modification du matériel :	7
8.2. Utilisation de cheats ou de hacks :	7
8.3. Manipulation des résultats :	8
8.4. Usurpation d'identité :	8
8.5. Collusion et ententes déloyales :	8
8.6. Comportements anti-sportifs :	8
8.7. Sanctions	8
8.7.1. Exclusion :	8
8.7.2. Disqualification	8
8.7.3. Suspension	8
8.7.4. Annulation	8
8.8. Responsabilité des participants	8

9. Départ de la course	9
9.1. Stand fermé dans le premier tour :	9
10. Purge de pénalité	9
11. Utilisation des pneus rouges	9
12. Limites de piste	9
13. Entrée et sortie de stand	10
14. Règles du drapeau bleu	10
14.1. Défense de position sous drapeau bleu	10
14.2. Retardataire plus rapide	10
14.3. Cas particulier en multi-catégories	10
15. Règle de dépassement	11
15.1. Le cas du Dive-Bomb :	11
15.2. Responsabilité de l'attaquant	11
15.3. Responsabilité du défenseur	11
15.4. Brake Check	11
15.5. Bump-Draft	11
15.6. Anti-jeu	11
15.7. Frein à main au passage de la ligne	12
15.8. Chat du jeu	12
16. Retour en piste	12
17. Examens des incidents de course et sanctions	12
17.1. Méthode de la commission de course MSL	12
17.2. Evolution du SR de la MSL	12
17.3. Comment sont traités les incidents et infractions	13
17.3.1. Cas particulier : Avertissements	13
17.3.2. Cas particulier : Récupération de points	13
18. Contestation de sanction	18
Version 2.5.15.03.2025	18

1. Introduction

Le simracing, en pleine évolution, s'impose comme une discipline esport amateur et professionnelle. La **MS League**, en tant qu'acteur de ce secteur, se doit d'instaurer une réglementation claire pour ses licenciés et leurs équipes. L'objectif est de garantir l'équité, établir une base commune de bonnes pratiques et permettre à chaque participant de comprendre ses responsabilités sur et hors piste.

Ce règlement constitue un socle partagé, évolutif grâce aux retours des pilotes et à l'apparition de nouvelles situations en compétition. C'est pourquoi il peut évoluer dès lors qu'un nouveau cas de figure nécessiterait une réponse législative. Il vise à harmoniser également les pratiques tout en encourageant un apprentissage continu et à l'amélioration de la discipline.

2. Identification pilote

L'identification du pilote est essentielle pour garantir l'intégrité des compétitions. Le **PSN ID (PSNiD)** du pilote est la seule identification officielle et valide en jeu. Cependant, il est également important que le **nom affiché dans le jeu** permette d'identifier clairement le pilote, sans ambiguïté. Le nom dans le jeu doit correspondre à l'identité du joueur de manière évidente, afin que les organisateurs et les autres participants puissent l'identifier sans confusion.

De même, sur le **réseau Discord** le nom du pilote doit également être identifiable par les organisateurs et les autres participants. Un nom trop éloigné de l'identité PSN réelle du joueur peut rendre la communication difficile et entraîner des malentendus ou des erreurs. Le cas échéant, vous devez changer votre pseudo lorsque vous êtes sur le serveur Discord de la MS League et de ses partenaires.

Bien que le pilote soit libre de choisir son nom ou pseudonyme, il doit respecter les règles suivantes :

2.1. Règles de nommage :

Le nom dans le jeu ne doit comporter aucune injure, allusion ou double sens dégradant, offensant, vulgaire ou susceptible de heurter la sensibilité des autres participants, spectateurs, partenaires, ou sponsors. Tout nom jugé inapproprié pourra être rejeté par l'organisation et la non participation à une compétition de la MS League.

2.2. Utilisation du tag de team :

Si le pilote fait partie d'une équipe, il est obligatoire que le tag de son équipe soit identifiable. Il peut par exemple précéder son pseudo PSN, placé au début de son nom et séparé par un underscore ("_") comme cela est souvent l'usage. Quoi qu'il en soit, ce tag est celui qui est pris en compte pour l'obtention des points et du classement pendant l'événement. Si un pilote change de team en cours d'épreuve, ce changement ne sera pas pris en compte pour les points ou classements de cette épreuve. Il est donc recommandé de changer de team entre les épreuves et non pendant celles-ci. Le

pilote est responsable de faire les démarches nécessaires sur le site MSL pour toute modification de son tag de team ou de son nom de pilote.

2.3. Choix du nom ou pseudonyme :

Le pilote peut choisir d'utiliser son nom réel ou un pseudonyme, tant que celui-ci respecte les règles de respect et de décence énoncées ci-dessus. Le nom doit être identifiable de manière claire pour éviter toute confusion.

3. Comportement Hors Piste

Le comportement du pilote en dehors de la piste est essentiel pour maintenir l'intégrité et l'harmonie des compétitions notamment dans sa manière de s'exprimer sur le serveur Discord de la MS League ou dans les échanges de mail. Le pilote doit faire preuve de sérieux et de respect tout au long de sa participation à une compétition, que ce soit pendant les courses ou en dehors. Voici les principales règles à respecter hors-piste :

3.1. Respect des horaires :

Le respect des horaires est fondamental pour le bon déroulement des compétitions. Le pilote doit être présent et prêt avant le début des sessions et des courses. Un pilote non présent à l'heure du lancement de l'épreuve ne sera pas attendu et l'épreuve démarrera sans lui. Il sera alors considéré comme forfait pour la manche. Il est également de la responsabilité du pilote de s'assurer qu'il est en mesure de participer à toutes les manches et sessions avant de s'inscrire à un événement, afin d'éviter toute absence imprévue, qui gênerait la bonne organisation de la compétition.

3.2. Comportement sur les réseaux sociaux :

En tant que licencié MSL, le pilote doit adopter un comportement respectueux et professionnel sur les réseaux sociaux, en évitant tout discours haineux, discriminatoire, injurieux ou incitant à la violence. Les comportements négatifs, tels que le harcèlement ou les attaques personnelles, sont strictement interdits et peuvent entraîner des sanctions, y compris l'exclusion des compétitions, et dans certains cas, le bannissement de la MS League.

3.3. Respect des décisions des officiels :

Les décisions des organisateurs et des officiels doivent être respectées sans contestation publique. Si le pilote désapprouve une décision de l'organisation ou de la commission de course, il peut faire appel selon les procédures établies, mais il doit toujours respecter l'intégrité du processus décisionnel. Le non-respect des décisions des officiels, ou toute tentative de pression, corruption ou d'intimidation, peut entraîner des sanctions lourdes.

4. Connexion réseau

Une connexion internet stable et rapide est essentielle au bon déroulement des compétitions de simracing. Le pilote doit prendre toutes les mesures nécessaires pour s'assurer que sa connexion est optimale, non seulement dans son propre intérêt, mais aussi pour garantir le bon déroulement des épreuves. Une connexion de mauvaise qualité, telle qu'un faible débit ou des latences importantes, peut perturber la course, nuire à la compétitivité et affecter l'expérience des autres participants. Il est donc fortement recommandé de se connecter à internet via un câble RJ45 plutôt que par Wi-Fi, afin d'éviter les risques de déconnexion ou de fluctuation du signal. Avant chaque épreuve, le pilote doit également vérifier qu'aucune application ou téléchargement en arrière-plan n'entrave sa connexion.

4.1. Déconnexion Involontaire

Dans le cas d'une déconnexion involontaire, le pilote est tenu de signaler immédiatement l'incident aux organisateurs via les canaux de communication prévus (généralement le chat ou le serveur Discord de l'événement). La MSL prendra alors en compte les circonstances spécifiques de la déconnexion, en se référant au règlement de l'épreuve pour déterminer les actions à entreprendre.

Le règlement de l'épreuve pourra spécifier des critères sur la façon dont le classement et les points seront attribués aux pilotes victimes d'une déconnexion. Dans certains cas, le pilote déconnecté pourra être classé en fonction de sa position au moment de la déconnexion, ou un classement basé sur la reprise de la course pourra être mis en place. Les points pourront être attribués selon les règles établies pour chaque événement. Chaque situation sera évaluée individuellement et conformément aux règles spécifiques de l'épreuve en cours.

4.2. Déconnexion Volontaire (Rage-Quit)

La déconnexion volontaire (communément appelée "rage quit") est une action non acceptable dans le simracing. Un rage quit est défini comme le fait de quitter une compétition ou une session de course en cours sans raison valable, souvent par frustration ou mécontentement. Ce type de comportement n'est pas toléré et perturbe non seulement l'épreuve mais également l'expérience des autres participants.

Les pilotes qui se livrent à un rage quit seront disqualifiés de la course, et l'organisateur pourrait décider d'une exclusion du championnat. Selon la gravité du cas, les sanctions notamment en cas de récurrence d'un championnat à l'autre, le bannissement de la MS League pourra être prononcé envers le pilote.

La MSL considère le rage quit comme un manquement grave au respect des règles de fair-play et de comportement dans les compétitions.

5. Livrées de Voiture

Pour toute participation à un événement MSL, il est **obligatoire** d'inclure le **logo MSL** sur la livrée de la voiture. Ce logo doit être clairement visible et respectueux des règles graphiques définies par l'organisation. En outre, selon la compétition et les spécificités de l'épreuve, le règlement pourra imposer l'ajout d'autres éléments visuels sur la livrée, tels qu'une **plaque numéro spécifique** ou les **logos de sponsors**. Ces éléments doivent être respectés par tous les pilotes participant à l'épreuve et seront définis dans le règlement particulier de chaque compétition. L'objectif est d'assurer une uniformité et une visibilité claire pour l'ensemble des participants et des spectateurs, tout en respectant les exigences visuelles des organisateurs.

6. Balance/Equilibre de performance (BoP ou EdP)

En cas de changement des BoP par Polyphony lors d'une mise à jour qui impacterait un événement ou championnat, aucune réclamation ou changement de véhicule ne sera autorisé. En aucun cas, la ligue ne pourrait être tenu pour responsable des changements de BoP réalisés par Polyphony Digital.

7. Physique du jeu

Tout comme la BoP, si Polyphony Digital met à jour la physique du jeu pendant le déroulement d'un événement sur plusieurs manches, la ligue ne peuvent pas être tenu pour responsable, aucune réclamation ou report ne sera autorisé, sauf cas de bug qui empêcherait le bon déroulement de l'épreuve.

8. Activité frauduleuse

La triche et toute activité frauduleuse sont strictement interdites dans le cadre des compétitions MSL. Ces comportements nuisent non seulement à l'intégrité des événements, mais ils vont à l'encontre des principes fondamentaux du fair-play et du respect des autres participants. Les pilotes, équipes et organisateurs doivent veiller à respecter des règles de conduite rigoureuses, à la fois pendant les courses et dans leurs interactions avec le jeu, les autres concurrents et les organisateurs.

Les activités frauduleuses incluent, mais ne se limitent pas à :

8.1. Modification du matériel :

Toute modification matérielle ou logicielle d'un équipement dans le but d'obtenir un avantage non autorisé (comme l'utilisation de périphériques modifiés ou de logiciels tiers) est considérée comme une triche.

8.2. Utilisation de cheats ou de hacks :

L'utilisation de programmes externes ou de "cheats" pour modifier le comportement du jeu, améliorer artificiellement les performances du véhicule ou perturber les autres

joueurs est interdite. Ceci inclut également l'exploitation de failles ou bugs du jeu pour en tirer un avantage déloyal.

8.3. Manipulation des résultats :

Toute tentative de manipuler les résultats des courses, que ce soit par l'altération des temps, des classements, ou de toute autre donnée, est considérée comme une fraude.

8.4. Usurpation d'identité :

Le fait de jouer sous le compte d'un autre pilote ou d'usurper l'identité d'un autre participant est strictement interdit. Cela inclut également l'utilisation de comptes multiples pour manipuler les résultats.

8.5. Collusion et ententes déloyales :

Toute forme de collusion, c'est-à-dire des accords entre pilotes ou équipes visant à manipuler les résultats d'une épreuve, à échanger des informations privilégiées ou à nuire à d'autres compétiteurs dans le but d'obtenir un avantage injuste, est sévèrement punie.

8.6. Comportements anti-sportifs :

Toute forme de comportement déloyal, anti-sportif ou délibérément disruptive pour obtenir un avantage, qu'il s'agisse de collisions intentionnelles, de blocages excessifs ou d'autres manœuvres déloyales, sera sanctionnée.

8.7. Sanctions

En cas de détection de triche ou d'activités frauduleuses, les sanctions seront sévères. Celles-ci peuvent inclure mais sans s'y limiter :

8.7.1. Exclusion :

Avec effet immédiat de la compétition en cours, avec annulation des résultats obtenus.

8.7.2. Disqualification

D'une manche ou permanente de l'événement du championnat.

8.7.3. Suspension

De toutes compétitions futures pour une durée déterminée ou indéfinie.

8.7.4. Annulation

Révocation de titres ou récompenses obtenues par des moyens frauduleux.

8.8. Responsabilité des participants

Les pilotes, ainsi que leurs équipes, ont la responsabilité de signaler toute activité suspecte de triche ou de fraude qu'ils pourraient observer. En cas de doute, il est important que ces comportements soient signalés à l'organisation pour enquête. La

MSL se réserve le droit d'effectuer des vérifications techniques ou d'enquêter sur toute activité suspecte afin de préserver l'intégrité des compétitions.

En résumé, la triche et les activités frauduleuses sont des violations graves des règles de la MSL. Toute tentative d'altérer les conditions de compétition ou d'obtenir un avantage injuste sera sanctionnée sévèrement pour préserver la juste concurrence et le respect mutuel au sein de la communauté simracing.

9. Départ de la course

Le départ de course est géré par le jeu et le mode de départ choisi pour chaque compétition. Vous n'avez le droit qu'à un seul changement de file avant la zone de freinage. Dans toutes les épreuves MSL :

9.1. Stand fermé dans le premier tour :

Les stands seront interdits d'accès à la fin du premier tour, sous peine de drive-through. L'objectif étant de forcer les pilotes à un maximum de retenu lors des phases de départ et de roulage en paquet, afin d'éviter les trop gros crashes.

10. Purge de pénalité

Toutes les pénalités sont automatiquement gérées par le jeu. Il existe une seule zone de purge par circuit, vous devez les reconnaître à l'avance.

Pour purger une pénalité, vous devez impérativement le faire hors trajectoire (même si aucun pilote ne se trouve derrière vous), si vous êtes attaqué, vous garderez la même trajectoire jusqu'à la sortie du prochain virage et vous devrez laisser la place à votre adversaire sur la trajectoire opposée à la vôtre.

11. Utilisation des pneus rouges

Tout pilote ayant totalement épuisé la gomme d'au moins 1 seul de ses pneus (pneu intégralement rouge) sera disqualifié de la course en cours, ses points ne seront pas comptabilisés. Nous cherchons à pallier à un manque de réalisme du jeu dans un souci d'égalité et d'impartialité pour tous, chaque pilote se devant de rentrer aux stands avant que l'un de ses pneus ne devienne entièrement rouge.

12. Limites de piste

Les limites de piste sont déterminées par le jeu lui-même, La MSL décidera si les pénalités doivent être configuré sur fort ou faible selon la compétition.

Les voies d'entrée/sortie des stands sont considérés comme faisant partie de la surface de course pour les voitures en piste et seront systématiquement activés.

Gagner une position ou obtenir un avantage contre un concurrent en quittant la piste de quelque manière que ce soit est contraire aux règles. Si le jeu ne pénalise pas la sortie de piste ayant conduit à un bénéfice pour le pilote (gain de temps ou de position), la commission de course pourra le sanctionner si elle le souhaite.

13. Entrée et sortie de stand

Il est fortement recommandé de signaler votre entrée aux stand lorsqu'un pilote se trouve en bataille avec vous (avec vos clignotants), ceci afin d'éviter toute mésentente sur votre manœuvre à l'approche de l'entrée des stands.

La voix de sortie des stands est clairement signalée, mais son utilisation ne se limite pas à la seule bande blanche, en cas d'attaque vous devrez garder la trajectoire du côté de la sortie des stands, et défendre votre trajectoire en laissant la place à votre adversaire sur le côté opposé.

14. Règles du drapeau bleu

En cas de drapeau bleu, les pilotes dépassés doivent s'écarter de la ligne de course (sans geste brusque) et faciliter le dépassement de la voiture rapide en soulageant l'accélérateur si nécessaire pour éviter de gêner, et ce dès que possible.

14.1. Défense de position sous drapeau bleu

Un pilote sous drapeau bleu n'est pas autorisé à défendre sa position sur la piste contre la voiture qui le dépasse. Retenir intentionnellement ou se défendre contre une voiture plus rapide peut entraîner l'application d'une pénalité ou même la disqualification du pilote par les commissaires de course.

14.2. Retardataire plus rapide

Un pilote sous drapeau bleu doit céder le passage aux voitures de tête dès que possible, même s'il est temporairement plus rapide en raison de pneus neufs par exemple. Il lui est interdit de bloquer ou de perturber la course des leaders, notamment en cas de peloton. Il peut suivre leur rythme, mais sans interférer dans leurs batailles. Tout manquement à cette règle pourra entraîner une pénalité (règlement FIA mis-à-jour).

14.3. Cas particulier en multi-catégories

Dans une épreuve multi-catégorie, les véhicules les plus lent ne doivent en aucun cas changer de trajectoire de course, c'est le véhicule le plus rapide qui devra effectuer un dépassement en toute sécurité dès que cela sera possible. Si le véhicule le plus rapide doit attendre de passer un virage ou un enchaînement derrière un véhicule plus lent pour effectuer son dépassement en toute sécurité, il devra se montrer patient, et prudent. En cas de contact c'est le véhicule lent qui a la priorité.

15. Règle de dépassement

Le pilote qui se trouve en tête a le droit de choisir sa trajectoire dans n'importe quelle section de la piste (sauf dans la zone de freinage), mais il perd ce droit dès qu'un autre pilote, en train de tenter un dépassement, amène sa roue avant dans l'alignement de la roue arrière du pilote devant lui.

À ce moment-là, les pilotes sont en position « côte-à-côte » ou « chevauchement ». Le pilote de tête ne peut changer de trajectoire qu'une seule fois pour défendre sa position. Chaque pilote doit laisser suffisamment d'espace (au moins la largeur d'une voiture) à l'autre pour assurer un dépassement en toute sécurité.

Les deux pilotes sont responsables d'une course équitable pendant le dépassement. Il est de la responsabilité du pilote qui dépasse de choisir un moment sûr pour le dépassement.

15.1. Le cas du Dive-Bomb :

Un dive-bomb est une manœuvre qui vise à forcer le dépassement en retardant son freinage dans le but de bloquer la voiture de devant et l'empêcher de prendre sa trajectoire de course normale, en conséquence, un dépassement est considéré légitime quand : Avant de toucher les freins, les deux voitures étaient en chevauchement, ou bien s'il n'y a pas contact entre les deux voitures lors du dépassement, voir paragraphe précédent.

15.2. Responsabilité de l'attaquant

Si le pilote attaquant perd le contrôle et/ou provoque un contact avec ou sans perte de temps, c'est lui qui sera retenu comme responsable de l'accrochage.

15.3. Responsabilité du défenseur

Si le pilote défenseur revient de manière exagérée sur le pilote qui le double en provoquant un accrochage, il sera tenu comme responsable.

15.4. Brake Check

La vérification des freins, qu'il y ait contact ou non, n'est pas autorisée dès l'ord qu'un pilote se trouve derrière soi.

15.5. Bump-Draft

Le Bump-draft est strictement interdit en qualification et d'une manière générale en course sauf si le règlement le permet en course exclusivement.

15.6. Anti-jeu

Des manœuvres susceptibles de gêner les autres pilotes, telles qu'entraîner volontairement un véhicule au-delà du bord de la piste ou procéder à tout autre changement anormal de direction, sont interdites.

15.7. Frein à main au passage de la ligne

Il est formellement interdit de « célébrer » la fin de course par un tirage de frein à main sur le passage de la ligne d'arrivée, cela engendre un drapeau jaune. Cas particulier pour le dernier pilote à franchir la ligne.

15.8. Chat du jeu

Il est strictement interdit d'utiliser le chat du jeu pendant le déroulement des épreuves (qualification et course). Toute demande même légitime devra être envoyée soit par le biais de la vocale dédié, soit sur Discord, soit par l'intermédiaire d'un représentant d'équipe.

16. Retour en piste

Lorsqu'un pilote se retrouve hors-piste, en ayant la voiture sous contrôle, ou pas, il perd tout avantage et toute priorité lors du retour en piste. Il devra s'assurer par tous les moyens mis à sa disposition que son retour en piste peut être effectué en toute sécurité sans gêner les autres concurrents. Un retour en piste inadéquat sera sanctionné.

17. Examens des incidents de course et sanctions

Les séances de course officielles seront examinées par les commissaires de course en direct et en replay, en accord avec le présent règlement.

17.1. Méthode de la commission de course MSL

Les incidents sont classés selon des critères mesurables lors de l'analyse vidéo, ils sont ensuite placés dans un formulaire dont la seule variable laissée à l'appréciation du juge est le degré de gravité de l'action. Il en ressort un nombre de point(s) de sanction imputable au pilote reconnu coupable de l'infraction.

Pour chaque événement MSL, un permis à point pour la durée de l'événement vous sera fourni, et selon les points de pénalités reçus, les sanctions peuvent être de :

- › Simple avertissement (et/ou rappel au règlement)
- › Retrait de points sur la manche
- › Perte de position après la qualification de la prochaine manche
- › Disqualification de la dernière manche ou de la suivante
- › Drive-through à effectuer lors de la prochaine manche
- › Exclusion de l'événement

17.2. Evolution du SR de la MSL

A chaque compétition MSL vous aurez un résultat exprimé avec une colonne affichant votre niveau de SR avec un chiffre de 0 ou négatif, correspondant au nombre de rangs

que vous perdrez en fin de compétition. Pour récupérer des points de SR (ou rang de fairplay), il vous faudra réaliser 2 courses consécutives sans déclencher d'incident (pas de sanction ou d'avertissement).

Les points de SR perdu se cumulent sur un événement, et peuvent se récupérer comme décrit ci-dessus.

17.3. Comment sont traités les incidents et infractions

Chaque action, incident ou infraction sont catalogués dans l'une des catégories du tableau ci-dessous. Ce ne sont pas les actions qui sont directement pénalisées, mais la catégorie à laquelle elles appartiennent. (Vérifiez la liste des infractions aux règlements MSL et promoteurs plus bas).

Une fois l'action identifiée, le travail du commissaire sera d'évaluer deux choses, l'intentionnalité et l'incidence.

Sur l'intention, il sera étudié l'historique entre les deux pilotes sous investigation, sur la course mais aussi des manches précédentes, afin d'évaluer un éventuel litige entre eux, les mouvements volontaires du volants, les freinages anticipés, etc. Sera également pris en compte son niveau de maîtrise du pilotage en fonction de son niveau du pilote et de son rang MSL: un niveau relativement faible pourrait être une circonstance atténuante.

Sur l'incidence cette fois, un taux est appliqué en majoration des points de pénalités déjà attribués sur une catégorie d'infraction. Le commissaire évaluera l'impact d'une action sur le résultat du pilote victime, voire de la course dans certaines conditions.

Une action interdite peut s'étendre sur plusieurs catégories en fonction de la gravité (ex.: 2-3-4). Elle sera jugée et replacée dans la bonne catégorie par le commissaire, en fonction de l'intention et de l'incidence.

Les catégories allant 3 à 5+, impacteront directement votre classement SR de la MSLeague, d'un point de pénalité sur votre permis licencié, à chaque infraction validée par la commission de course.

17.3.1. Cas particulier : Avertissements

Au premier avertissement, le pilote doit tout mettre en œuvre pour éviter de se placer en situation de récidive. Deux avertissements sur la même compétition, revient à perdre 1 point de SR. À la 3e récidive, le pilote recevra une pénalité de catégorie 3.

17.3.2. Cas particulier : Récupération de points

Les Track Days MSL, compte dans le nombre de manches réalisés consécutivement sans incident.

Classification des infractions

CATÉGORIES / PÉNALITÉS	CLASSIFICATION	PERTES DE POINTS S.R.
0	Avertissement. » à partir de 2 avertissements = pénalités de catégorie 2	
1	Faute mineure de premier degré. » Manquement aux règlements du Code Sportif et Promoteur	
2	Non respect mineur des règlements en vigueur. » Erreur constatée en piste par manque de maîtrise. Le taux d'incidence restant à déterminer.	
3	Non respect intermédiaire des règlements en vigueur. » Infraction constatée avec une intention difficile à établir. Le taux d'incidence restant à déterminer.	1
4	Infraction majeure des règlements en vigueur. » Action en piste avec intention évidente, vengeance, acte anti-sportif avec ou sans incidence.	1
5	Infraction lourde des règlements en vigueur (Action en piste avec intention évidente, vengeance, acte anti-sportif avec ou sans incidence)	1
DSQ	Disqualification de la manche. Aucun point marqué. Le pilote pourra	1
EXCLU	Exclusion de l'événement en cours.	1
BAN	Bannissement de la MSLeague. Le pilote n'aura plus accès aux événements et championnats proposés par la ligue.	

Liste des infractions aux règlements MSL et promoteurs

1. Comportement dangereux sans incidence **0**

Tout comportement jugé dangereux, même sans impact direct sur un autre concurrent (ex. freinage brusque, zigzag excessif, perte de contrôle répétée), sera signalé et pourra entraîner une sanction si récidive.

2. Défaut de livrée ou livrée non réglementaire **1**

Chaque pilote doit utiliser une livrée conforme aux exigences de MSL et du promoteur. Toute livrée incorrecte ou interdite (logos inappropriés, absence d'éléments requis) devra être corrigée sous peine de pénalité.

3. LAG majeur **1**

Un pilote présentant une connexion instable mettant en danger la course des autres pourra être signalé aux organisateurs. En cas de lag sévère et répété, une exclusion temporaire ou définitive pourra être appliquée.

4. Aspiration lors des qualifications **1**

L'utilisation de l'aspiration pour améliorer son temps au tour lors des qualifications est interdite si précisé dans le règlement spécifique à l'épreuve. Toute tentative sera sanctionnée.

5. Méconnaissance des règlements MSL et promoteur **1**

Tout pilote doit prendre connaissance des règles avant la compétition. Un manquement aux règles par ignorance ne constitue pas une excuse et pourra entraîner une sanction.

6. Frein à main sur la ligne d'arrivée **1 2 3**

L'utilisation du frein à main sur la ligne d'arrivée pour célébrer ou ralentir brutalement est interdite, car elle peut créer des incidents ou perturber le classement final.

7. Arrêt volontaire de la voiture en qualification ou en course **1 2 3**

Il est interdit de stopper volontairement son véhicule sur la piste sans raison valable (ex. panne de carburant, problème mécanique de setup..). Tout arrêt volontaire entravant la circulation pourra être sanctionné.

8. Appels de phares intempestifs **0 1**

L'utilisation abusive des appels de phares pour intimider un concurrent est interdite. Son usage est toléré uniquement pour signaler un dépassement aux retardataires sous drapeau bleu.

9. Non-respect d'une règle ou consigne du règlement promoteur **1**

Toute consigne imposée par le promoteur, inscrite sur le règlement du promoteur ou via les groupes de discussion Discord ou PSN, doit être respectée. Le non-respect pourra donner lieu à des avertissements ou des sanctions selon la gravité de l'infraction.

10. Non-respect des obligations pneumatiques **3**

Si le règlement d'un promoteur impose des types de pneus à utiliser en course, tout manquement sera considéré comme une infraction et pourra mener à une pénalité ou disqualification.

11. Non-respect du régime de drapeau bleu **2 3 4 5**

Un pilote sous drapeau bleu doit céder le passage sans bloquer ni perturber les pilotes de tête. Ignorer ou retarder le dépassement d'un leader entraînera des sanctions.

12. Message dans le jeu durant une manche **1 2 3 4 5**

L'envoi de messages textuels dans le jeu durant une manche est interdit. Contactez l'organisation via le groupe PSN MSL_League en cas d'urgence ou demande spécifique. Toute distraction causée par un message non justifié sera sanctionnée.

13. Bump-draft **4 5**

Le "bump-draft" (pousser un concurrent pour lui donner de la vitesse) est interdit, sauf dans les cas explicitement autorisés par le règlement d'une épreuve.

14. Sortie de piste d'un pilote par un autre **3 4 5**

Tout contact entraînant la sortie de piste d'un concurrent est une infraction. Si l'incident est jugé évitable, une pénalité sera appliquée.

15. Contact/choc avec une autre voiture **2 3 4 5**

Tout contact avec une autre voiture doit être évité. Une collision causée par un freinage tardif, un changement de ligne dangereux ou une manœuvre agressive sera sanctionnée.

16. Obstruction / Blocage d'une attaque **4 5**

Défendre sa position est autorisé, mais un seul changement de ligne est toléré. Tout mouvement excessif ou dangereux pour bloquer un attaquant pourra mener à une sanction.

17. Retour en piste dangereux **3 4**

Un pilote revenant en piste après une sortie doit s'assurer que son retour ne gêne pas les autres concurrents. Tout retour dangereux causant un incident sera sanctionné.

18. Dépassement non fair-play **3 4 5**

Tout dépassement impliquant un contact excessif, un passage hors-piste non rendu, ou une action mettant un concurrent en difficulté sera considéré comme non fair-play et sanctionné.

19. Méthodes déloyales en vue d'obtenir un avantage **5 D E**

Toute action contraire à l'esprit de la compétition visant à tirer un avantage indu (ralentir un concurrent intentionnellement, exploiter une faille du jeu) sera pénalisée.

20. Utilisation d'un ou plusieurs rouges **D**

Le franchissement de limites de piste en obtenant un avantage sera sanctionné. Toute exploitation abusive des "track limits" sera surveillée par les commissaires.

21. Rage quit **E**

Abandonner volontairement une course sans justification acceptable peut impacter l'équité du championnat et sera passible de sanctions, allant d'un avertissement à une suspension.

22. Insultes **E**

Tout propos injurieux envers un autre pilote, un officiel ou un spectateur des live stream est strictement interdit et pourra entraîner des sanctions lourdes, allant d'une pénalité de points à une exclusion.

23. Empêcher le bon déroulement d'une épreuve **B**

Toute action intentionnelle visant à perturber le déroulement de la course comme, un délai de réponse anormal à des messages de la direction de course, stationnement volontaire sur la piste, ralentissement abusif, demande d'attente pour le lancement d'une course...) sera lourdement sanctionnée.

24. Triche avérée **B**

L'utilisation de logiciels tiers, de glitches du jeu ou toute, de prêt de compte PSN à une autre joueur, d'ajout de pièces non réglementaires, ou autre méthode de triche détectée entraînera une disqualification immédiate et des sanctions pouvant aller jusqu'à l'exclusion définitive de la MSLeague.

25. Actions non répertoriées et insolites **0 1 2 3 4 5 D E B**

Toute action ne figurant pas dans le règlement mais allant à l'encontre des principes de fair-play fera l'objet d'une analyse par les officiels et pourra être sanctionnée en conséquence.

Majoration des points de pénalité: si dégâts : **+2 points** / Incidence : **0 ---->-->----10**

Cas d'école : Un pilote a été vu à plusieurs reprises bump-draft un concurrent.

Nous pouvons d'ores et déjà classer cette infraction en catégorie 4, puisque ce procédé a été utilisé plusieurs fois, il s'agit donc bien d'une intention d'enfreindre le règlement. Ce bump-draft lui a permis, ainsi qu'au pilote devant lui, de recoller au pilote devant eux, et a pu gagner une position sur celui-ci en le doublant quelques virages plus loin.

Ici l'incidence (que nous évaluons sur une échelle de 0 à 10), est caractérisée par la perte de position qui a été acquise en utilisant un procédé interdit. En doublant celui qu'il a poussé, mais celui qui était devant eux. Le pilote en infraction a ainsi gagné deux places illégalement, le taux d'incidence sera de 2.

Nous additionnons maintenant les 3 critères de pénalités :

Catégorie 4 + 2 d'incidence + 0 dégâts = 6 points de pénalité sur la course et 1 point de pénalité sur le S.R. MSL.

Le pilote a fini sa course en marquant 25 points, sa course ne lui rapportera que 19 points

18. Contestation de sanction

Un pilote ou une team dispose de 24h après publication des comptes rendu d'incidents de course pour faire appel d'une décision via **le formulaire** en ligne MSL prévu à cet effet, c'est le seul moyen de recours possible. Un dialogue sera instauré pour vous permettre d'entendre votre version des faits.

Version 2.5.15.03.2025

Rédaction :

Stéphane Babicz

Carlos Da Silva

Jacques Camara

Protection des droits et propriété intellectuelle

L'ensemble du présent règlement, incluant ses textes, illustrations, principes et l'esprit de ses articles, constitue une œuvre protégée par le droit de la propriété intellectuelle. Toute reproduction, diffusion, modification ou exploitation, en totalité ou en partie, sans l'autorisation écrite préalable de la direction de la MSLeague est strictement interdite.

Conformément aux dispositions des articles **L.111-1 et suivants du Code de la propriété intellectuelle**, la MSLeague détient l'intégralité des droits d'auteur sur ce document. Toute utilisation non autorisée, notamment la copie ou l'adaptation des règles et contenus, pourra faire l'objet de poursuites judiciaires conformément aux articles **L.122-4 et L.335-2** du même Code.

Toute demande d'utilisation ou d'adaptation doit être adressée à la direction de la MSLeague via les canaux officiels.

Liens utiles

FIA Endurance :



FIA GT World Cup :



FIA Code Sportif International Esport :

