

REGLEMENT SPORTIF F1SR

Règlement version 2.1 en vigueur le 6 mars

CHAPITRE 1 : LICENCES POUR LES PILOTES.....	3
Art 1 Généralités.....	3
Art 2 Conditions de délivrance.....	3
Art 3 Points.....	3
Art 4 Retrait de licence.....	3
Art 5 Degrés de la licence pour pilotes.....	3
Art 6 Promotion.....	3
Art 7 Rétrogradation.....	3
Art 8 Barrages d'inter-saison.....	3
Art 9 Attribution de baquet.....	3
Art 10 Pilotes remplaçants.....	4
CHAPITRE 2 : FORMAT DE COURSE.....	5
Art 1 Directeur de course.....	5
Art 2 Briefing d'avant course.....	5
Art 3 Formats de course.....	5
Art 4 Qualifications.....	5
Art 5 Tour de formation.....	5
Art 6 Procédure de départ.....	5
Art 7 Course.....	5
Art 8 Distance à parcourir.....	5
Art 9 Arrivée.....	5
CHAPITRE 3 : CONDITIONS DE COURSE.....	6
Art 1 Participation aux courses et absences.....	6
Art 2 Aides au pilotages autorisées.....	6
Art 3 Conditions météorologiques.....	6
Art 4 Dégâts de la monoplace.....	6
Art 5 Niveau de dégât de la monoplace.....	6
Art 6 Impact sur la vitesse de pointe.....	6
Art 7 Performance des monoplaces.....	6
Art 8 Règles de virages coupés.....	6
Art 9 Voiture de sécurité.....	7
Art 10 Procédure de drapeau rouge.....	7
Art 11 Procédure de drapeau rouge spécifique au 1er tour.....	7
Art 12 Connexions et déconnexions.....	7
Art 13 Retour en piste rapide.....	7
Art 14 Abandon en qualifications et course.....	7
CHAPITRE 4 : COMMISSION DE COURSE.....	8
Art 1 Déroulement de la commission.....	8
Art 2 Ouverture d'enquête.....	8
Art 3 Réclamation.....	8
Art 4 Appel de décision.....	8
CHAPITRE 5 : LICENCE À POINTS ET SANCTIONS SPORTIVES.....	9
Art 1 Généralités.....	9
Art 2 Barème des pertes de points sur la licence.....	9
Art 3 Récompense pour bon comportement.....	9
Art 4 Paliers et sanctions sportives.....	9
Art 5 Autres sanctions sportives et cas particuliers.....	9
Art 6 Maintien de la licence d'une saison à l'autre.....	10
Art 7 Caractère expérimental de la licence à points.....	10

CHAPITRE 6 : ATTRIBUTION DES POINTS AUX CLASSEMENTS.....	11
Art 1 Classement à l'arrivée.....	11
Art 2 Classement à l'arrivée en course sprint F1.....	11
Art 3 Classement à l'arrivée en course sprint F2.....	11
Art 4 Meilleur tour en course.....	11
Art 5 Propreté en piste.....	11
Art 6 Course complète.....	11
Art 7 Classement pilotes.....	11
Art 8 Classement constructeurs.....	11

CHAPITRE 1 : LICENCES POUR LES PILOTES

Art 1 Généralités

La délivrance de toutes les licences est organisée par le staff de la ligue. Elle ne comporte pas de durée de validité et peut être révoquée à tout moment à l'appréciation de l'administrateur, du staff ou des commissaires de course. Le fair-play et le respect en piste sont les priorités de la ligue et chaque membre a le devoir d'adopter cet état d'esprit.

Art 2 Conditions de délivrance

Les pilotes qui souhaitent obtenir leur licence pour participer aux championnats F1 doivent effectuer une pré-qualification en présence d'un ou plusieurs membres du staff. Les membres attribueront ensuite le grade ● ELITE ou ● ESPOIR en fonction des places disponibles, du comportement global du pilote en piste, des aides au pilotage utilisées et tout autre critère de leur choix.

Art 3 Points

Tout pilote dispose de 12 points sur sa licence au moment de son obtention. Divers événements, actes et comportements, au cours des Grand Prix ou en dehors, peuvent sanctionner le pilote d'un certain nombre de points sur sa licence. Quand certains paliers sont franchis (nombre de points restants sur la licence), des sanctions sportives sont appliquées.

Voir CHAPITRE 5 : PERTES DE POINTS SUR LA LICENCE ET SANCTIONS

Art 4 Retrait de licence

Même s'il est prévu qu'un pilote perd sa licence quand il ne lui reste plus aucun point dessus, le staff de la ligue peut à tout instant retirer la licence pour des motifs sportif ou extra-sportif qui dépasseraient le cadre du barème des sanctions présentés dans ce règlement.

Art 5 Degrés de la licence pour pilotes

Les pilotes peuvent obtenir deux grades : ● ELITE ou ● ESPOIR. Le grade ● ELITE ouvre la participation au championnat ● ELITE et ne permet pas de participer aux courses du championnat ● ESPOIR. Le grade ● ESPOIR ouvre la participation au championnat ● ESPOIR et ne permet pas de participer aux courses du championnat ● ELITE.

Art 6 Promotion

En fin de saison les pilotes terminant dans le top 3 du championnat ● ESPOIR sont promus au grade ● ELITE, et perdent par conséquent leur grade ● ESPOIR. D'autres pilotes peuvent être promu selon des critères définis par le staff de la ligue. Des pilotes peuvent être maintenus à leur grade selon des critères définis par le staff de la ligue (*exemple : niveau, arrivée en cours de championnat, etc.*).

Art 7 Rétrogradation

En fin de saison les pilotes ne terminant pas dans le top 12 du championnat ● ELITE, et n'ayant pas participé à au moins 51% des courses de la saison, se verront retirer leur grade ● ELITE. D'autres pilotes peuvent être rétrogradés selon des critères définis par le staff de la ligue. Des pilotes peuvent être maintenus à leur grade selon des critères définis par le staff de la ligue (*exemple : niveau, arrivée en cours de championnat, etc.*).

Art 8 Barrages d'inter-saison

Entre chaque saison sont organisés des barrages sous forme de chronos. En fonction du nombre de places disponibles en ● ELITE, les 5 pilotes les plus rapides des barrages se verront attribuer le grade ● ELITE pour la saison suivante.

Un pilote arrivant en cours de saison et qui souhaite rouler en ● ELITE (à condition qu'une place soit disponible) doit satisfaire le critère suivant : obtenir un chrono plus rapide que le chrono du dernier barragiste qualifié en ● ELITE.

Les chronos des barrages sont calculés sur au moins 3 circuits différents, et sont la somme de chacun d'entre eux.

Art 9 Attribution de baquet

L'attribution des baquets avant le début du championnat suivra l'ordre du championnat pilote ● ELITE. Par souci d'équité pour le championnat constructeur, les pilotes du top 6 ne sont pas autorisés à constituer d'équipe entre eux, ainsi que le champion de la ligue ● ESPOIR. Chaque pilote est libre de choisir sa voiture et ses coéquipiers dans un système de draft dépendant du classement pilote ● ELITE de la saison précédente. Les équipes ainsi définies seront constituées d'au maximum de deux pilotes ● ELITE et de deux pilotes ● ESPOIR.

Art 10 Pilotes remplaçants

Les pilotes remplaçants conservent le grade alloué en début de saison. Ils peuvent rouler pour plusieurs écuries. Si un pilote effectue plus de 20% des courses du championnat il perdra son statut de remplaçant et devra se voir attribuer un des baquets libres.

Un pilote remplaçant ne marque de points que dans le cadre du championnat pilote.

CHAPITRE 2 : FORMAT DE COURSE

Art 1 Directeur de course

Pour chaque course, il sera désigné pendant le briefing un directeur chargé de gérer et d'organiser la course. Il sera notamment responsable des drapeaux rouges ainsi que de l'autorisation des connexions en cours de session.

Art 2 Briefing d'avant course

Le briefing d'avant course est obligatoire pour tous les pilotes. Il définit les règles particulières pour le Grand Prix qui le suit, et permet de revenir sur des événements produits lors des courses précédentes. Le staff peut décider de sanctionner un pilote qui ne respecterait pas son obligation de présence sans motif valable.

Art 3 Formats de course

Au cours de la saison, il existe deux formats de course possibles pour un Grand Prix : format classique et format sprint. Au moment de l'annonce du calendrier, les pilotes seront informés du format choisi pour chaque Grand Prix.

Art 4 Qualifications

Pour un format de course classique, les qualifications ont le format Q1-Q2-Q3 défini par les règles du championnat du monde de Formule 1 FIA.

Pour un format de course sprint, les qualifications ont le format court 18 minutes.

Dans les deux cas, si nécessaire le staff pourra modifier ce format et préviendra les pilotes au plus tard lors du briefing d'avant course.

Art 5 Tour de formation

Le tour de formation est effectué lors des courses des championnats à la discrétion des organisateurs. Le staff pourra décider de le désactiver selon son gré en fonction de l'évolution des patches du jeu et de la stabilité apportée à cette session sur les lobbys multi-joueurs. Ces informations seront communiquées au moment du briefing.

Art 6 Procédure de départ

Sur la grille, les pilotes ont deux minutes minimum pour déterminer leur stratégie et leur quantité de carburant pour la course. C'est un pilote désigné préalablement par le staff qui lancera la session de course. Aucun des autres pilotes sur la grille n'est autorisé à le faire. Les commissaires pourront sanctionner toute infraction avec la pénalité appropriée.

Art 7 Course

Les courses respectent les règles des championnats du monde de Formule 1 FIA et de Formule 2 et celle du jeu choisi pour le championnat en cours. Les pilotes doivent être joignables par le staff de la ligue à tout instant de la course via les salons vocaux discord. A aucun moment un pilote n'est autorisé à venir perturber un autre pilote dans son salon vocal.

Pour un format de course sprint, la course principale sera précédée d'une course sprint dont le classement final établira la grille de départ de la course principale.

Art 8 Distance à parcourir

Le nombre de tours effectués correspond à 50% de la distance réelle des courses du championnat du monde de Formule 1 FIA. Si moins de 75% des tours prévus est effectué, alors seule la moitié des points seront attribués.

Un pilote ne pourra être classé et obtenir des points que s'il parcourt au minimum 90% de la distance effectuée par le leader.

Art 9 Arrivée

Le classement et le chronométrage défini par le jeu sont retenus pour définir l'ordre d'arrivée des pilotes. Il s'agit d'un classement provisoire. Si des pénalités de temps ont été attribuées par le jeu pour des raisons que les commissaires de course jugent injustes ou inappropriées, les chronos finaux pourront alors être modifiés et impacter le classement final tel qu'il avait été établi par le jeu.

Le classement final reste celui publié sur le site de la ligue, après étude des incidents de course par les commissaires.


CHAPITRE 3 : CONDITIONS DE COURSE


Art 1 Participation aux courses et absences

Tous les pilotes titulaires inscrits en début de saison sont considérés par défaut comme présents à chaque Grand Prix disputé au cours de la saison. Si un pilote est absent à un Grand Prix, il doit en informer le staff le plus tôt possible sur le salon du Discord prévu à cet effet (#absences). Si un pilote est absent à un Grand Prix sans avoir pris soin de prévenir le staff, il encourt une pénalité sur sa licence (voir CHAPITRE 5 : LICENCE À POINTS ET SANCTIONS SPORTIVES).

Chaque pilote participant à la ligue s'engage à être présent autant que possible tout au long de la saison. Le staff reconnaît pleinement que chacun peut avoir des contraintes, telles que des vacances, des engagements professionnels, des problèmes de santé ou des imprévus, qui peuvent l'empêcher d'assister à toutes les courses. Cependant, des absences fréquentes, surtout lorsqu'elles ne sont pas préalablement signalées, pourraient contraindre le staff à révoquer la licence du pilote afin de libérer une place pour un autre participant.


Art 2 Aides au pilotages autorisées


Les pilotes concourant avec le grade  ELITE ne se voient autorisés aucune aide au pilotage.

Les pilotes concourant avec le grade  ESPOIR ont la possibilité d'activer l'anti-patinage intermédiaire et la boîte automatique.

Art 3 Conditions météorologiques

Les conditions météorologiques pour les courses sont définies au moment de l'annonce du calendrier. Il existe deux types de conditions météorologiques :

 Soleil annoncé : l'ensemble du Grand Prix se déroulera par temps sec et ensoleillé.

 Météo incertaine annoncée : de la pluie (faible et/ou forte) aura lieu au cours du Grand Prix (qualifications et/ou course). Des prévisions plus précises de la météo seront annoncées par le staff en amont de la soirée, avant ou au cours du briefing d'avant course.

Ces paramètres sont à l'appréciation du staff qui peut être amené à le modifier à tout moment et préviendra le cas échéant les pilotes lors du briefing d'avant course.

Art 4 Dégâts de la monoplace

Les pilotes concourant avec le grade  ELITE rouleront avec le mode simulation

Les pilotes concourant avec le grade  ESPOIR rouleront avec le mode standard

Ces paramètres sont à l'appréciation du staff qui peut être amené à le modifier à tout moment et préviendra le cas échéant les pilotes lors du briefing d'avant course.

Art 5 Niveau de dégât de la monoplace

Les pilotes concourant avec le grade  ELITE rouleront avec mode standard

Les pilotes concourant avec le grade  ESPOIR rouleront avec le mode standard

Ces paramètres sont à l'appréciation du staff qui peut être amené à le modifier à tout moment et préviendra le cas échéant les pilotes lors du briefing d'avant course.

Art 6 Impact sur la vitesse de pointe

Tous les pilotes rouleront avec l'impact sur la vitesse de pointe de la quantité de carburant en mode difficile. Ce paramètre est à l'appréciation du staff qui peut être amené à le modifier à tout moment et préviendra le cas échéant les pilotes lors du briefing d'avant course.

Art 7 Performance des monoplaces

Les monoplaces sont configurées en mode performance égales.

Art 8 Règles de virages coupés

La règle des virages coupés est configurée en mode sévère. Si un pilote utilise une trajectoire hors-piste pour gagner un avantage chronométrique, une position ou pour défendre sa position, les commissaires se réservent le droit d'ouvrir une enquête même si le jeu attribue déjà une pénalité.

Art 9 Voiture de sécurité

La voiture de sécurité pourra être activée à l'appréciation du staff, lors des courses des championnats. Elle sera active ou pas, selon son grès en fonction de l'évolution des patches du jeu et de la stabilité apportée sur les lobbys

multi-joueurs. Les joueurs seront prévenus de sa présence ou non, et du mode d'activation de celle-ci, lors du briefing d'avant course.

Art 10 Procédure de drapeau rouge

Lors d'un bug du jeu, d'un crash du serveur, de déconnexions multiples ou pour toute raison portée à l'appréciation du staff de la ligue et des commissaires de course, la course pourra être interrompue. Le classement retenu sera celui de la fin du tour précédent l'incident. Dans ce cas trois possibilités se présentent :

Cas n°1 : si la course est interrompue lors des 5 premiers tours, celle-ci est relancé en mode 50%

Cas n°2 : si la course est interrompue après le tour n°5 et avant les 5 derniers tours, celle-ci est relancé en mode 25%

Cas n°3 : si la course est interrompue alors qu'il reste 5 tours ou moins à parcourir, le drapeau à damier sera agité.

Lors de la procédure de drapeau rouge, les pilotes sont autorisés à changer de train de pneumatique librement pour la relance de la course.

Art 11 Procédure de drapeau rouge spécifique au 1^{er} tour

Dans le cas où un même incident contraindrait à l'abandon au moins 3 pilotes lors du premier tour d'une course, la direction de course se réserve le droit de relancer le départ de celle-ci. Dans cette situation, les pilotes ayant abandonné au premier départ, se voient autorisés de participer au second départ en étant replacés en fond de grille. Ce repositionnement ne se substitue pas aux investigations de l'incident.

Art 12 Connexions et déconnexions

Si un pilote ne parvient pas à se connecter avant le lancement du lobby, ou s'il est déconnecté d'une session, il lui est interdit de se connecter sans l'aval du Directeur de course

En cas de drapeau rouge, le retour en jeu d'un pilote est laissé à l'appréciation de la direction de course.

Art 13 Retour en piste rapide

L'utilisation de la commande permettant le retour en piste « rapide » lors d'une séance de qualification ou de course est strictement interdite. Les commissaires pourront sanctionner toute infraction avec la pénalité appropriée.

Art 14 Abandon en qualifications et course

L'abandon en qualifications est autorisé uniquement quand le pilote est dans les stands. Il est strictement interdit d'abandonner quand la monoplace est en piste.

L'abandon en course par un crash volontaire ou via le menu pause alors que la monoplace est en dehors des stands est strictement interdit (risque de gêne et de safety car). Si le pilote souhaite abandonner pour des raisons techniques ou physiques (problème avec le volant / pédalier, blessure physique, etc.), ou car il ne souhaite pas aller jusqu'au bout du Grand Prix, il devra le faire dans les stands, quand le pilotage automatique du jeu est activé et avant l'arrêt sur sa place de ravitaillement.

Un abandon non justifié peut entraîner des pénalités sur la licence du pilote (cf. Chapitre 5 ; Art 2 Barème des pertes de points sur la licence).

Le staff souhaite rappeler à tous qu'un abandon pendant la course sur piste peut entraîner une safety car, ce qui n'est agréable pour personne et peut changer de manière significative les résultats d'un Grand Prix. D'autre part, les pilotes allant jusqu'au bout d'un Grand Prix, même s'ils terminent en dehors du Top 10, se verront crédités d'un point bonus (cf. Chapitre 6 ; Art 5 Course complète).

CHAPITRE 4 : COMMISSION DE COURSE

Art 1 Déroulement de la commission

À la fin de chaque course, les commissaires se réunissent pour étudier les différents incidents de la soirée. Le groupe est constitué uniquement par les membres du staff présents. Son but est de définir les responsabilités et d'attribuer des pénalités éventuelles (*voir chapitre suivant*). Il n'est pas prévu de commission pour le championnat de F2, cependant, les administrateurs peuvent prendre les mesures qui leur semblent nécessaires s'ils le souhaitent.

Art 2 Ouverture d'enquête

L'ouverture d'une enquête sur un incident se fera soit par le biais d'une réclamation d'un ou plusieurs pilotes, soit à l'appréciation des commissaires.

Art 3 Réclamation

Les pilotes ont 48 heures après la fin du Grand Prix pour effectuer une réclamation écrite dans le salon approprié. Seules les réclamations faites par écrit seront prises en compte. Il est important que le pilote portant réclamation apporte des éléments pour aider les commissaires à prendre la bonne décision : tour et virage concernés, pilote(s) impliqué(s), streaming personnel, replay de fin de course, timing du streaming de la ligue si l'action est visible...

Art 4 Appel de décision

Pour porter appel d'une décision, le pilote devra apporter des preuves suffisantes (replay complet du jeu au minimum) pour ré-ouvrir une enquête. Il aura pour cela 48 heures après le rendu des commissaires pour effectuer son appel.

CHAPITRE 5 : LICENCE À POINTS ET SANCTIONS SPORTIVES

Art 1 Généralités

Tout pilote commence avec 12 points sur sa licence au moment de son obtention.

Art 2 Barème des pertes de points sur la licence

Divers événements, actes et comportements, au cours des Grand Prix ou en dehors, peuvent pénaliser le pilote d'un certain nombre de points sur sa licence. Les principaux cas identifiés sont les suivants :

Comportement / Motivation :

- absence à un Grand Prix sans prévenir : **-1 point**
- manquement à la charte de la ligue : **-3 points** (sanction plus lourde possible "à l'appréciation du staff" pour les cas "graves")

En qualifications :

- gêne d'un pilote pendant son tour lancé sans dégât : **-1 point**
- gêne d'un pilote pendant son tour lancé avec dégât (DNF ou pas) : **-2 points**
- abandon sur la piste ou crash volontaire : **-2 points**

En course :

- lancement de la course trop tôt pendant la phase de choix des stratégies: **-2 points**
- accrochage / manœuvre non maîtrisée avec responsabilité engagée...
...n'occasionnant aucun dégât : **-1 point**
...occasionnant des dégâts : **-2 points**
...occasionnant un DNF : **-3 points**
- non respect d'un drapeau bleu : **-1 point**
- faute pendant une safety car (contact avec un autre pilote, relance dangereuse / hasardeuse, rythme trop lent bloquant un ou plusieurs pilotes...) : **-2 points**
- abandon sur la piste ou crash volontaire : **-2 points**

Le staff et les commissaires de course ont la liberté de retirer un certain nombre de points sur la licence d'un pilote dont le comportement, non précisé ci-dessus, est jugé sanctionnable.

Un pilote ne peut pas perdre plus de 3 points au cours d'un même Grand Prix.

Art 3 Récompense pour bon comportement

Un pilote qui a réalisé une course propre sans aucun litige se verra gratifié d'1 point sur sa licence (si applicable, cf. Art 4 Paliers et sanctions sportives). À noter qu'une licence ne peut dépasser les 12 points.

Art 4 Paliers et sanctions sportives

Il existe 3 paliers qui entraîneront des sanctions sportives. Un palier représente un certain nombre de points restants sur la licence. Les paliers sont les suivants :

- **7 points restants** : disqualification de la prochaine séance de qualifications disputée.
- **2 points restants** : disqualification de la prochaine course disputée.
- **0 point restant** : retrait de la licence et disqualification du championnat en cours.

À noter qu'un pilote qui a franchi un palier ne pourra plus repasser au-dessus de celui-ci grâce aux points acquis pour bon comportement.

Exemple : au cours de la saison, un pilote a perdu ses 5 premiers points sur sa licence. Il lui reste donc 7 points et a franchi le premier palier. Si au prochain Grand Prix il ne commet aucune erreur répréhensible, il restera à 7 points et ne pourra remonter à 8 points.

Art 5 Autres sanctions sportives et cas particuliers

Si au cours du dernier Grand Prix de la saison un pilote venait à franchir un palier qui le sanctionne d'une disqualification à la prochaine séance qualificative ou prochaine course, cette sanction ne sera pas appliquée pour la saison suivante. Le staff ne souhaite pas qu'un pilote démarre une nouvelle saison avec un handicap.

Néanmoins, le staff se réserve le droit d'appliquer une autre sanction sportive pour compenser : il peut s'agir d'un

retrait de point au classement général, d'une pénalité sur le chrono de la dernière course ou d'une disqualification de la dernière course disputée si la situation justifie une telle sanction.

Art 6 Maintien de la licence d'une saison à l'autre

Lors d'une nouvelle saison, si à la fin de la précédente un pilote avait encore une licence valide (avec au moins 1 point donc) celui-ci conserve sa licence et 7 points sont ajoutés à son solde pour démarrer le nouveau championnat.

Exemple : un pilote qui termine la saison avec 2 points démarre la saison suivante avec 9 points sur sa licence.

Un pilote qui avait perdu sa licence ne peut pas participer à une nouvelle saison, sauf si le staff en décide autrement.

Art 7 Caractère expérimental de la licence à points

La licence à points est une nouveauté pour la saison 9. À travers ce système, le staff espère apporter plus de rigueur, de sérieux, d'attention et de fair-play de la part de tous les pilotes au cours des Grand Prix. L'objectif est de responsabiliser l'ensemble de la grille et procéder par des avertissements avant que les premières sanctions sportives ne tombent. La possibilité de récupérer des points sur sa licence est également une façon de rendre ce système moins punitif qu'il ne peut y paraître.

Le staff se réserve le droit de modifier ou suspendre à tout moment cette licence à points s'il s'avère que son application est trop complexe, trop souvent sujet à débats, ou pour tout autre raison qui s'opposerait au bon fonctionnement de la ligue. Le staff espère également que tous les pilotes feront preuve de coopération.

CHAPITRE 6 : ATTRIBUTION DES POINTS AUX CLASSEMENTS

Art 1 Classement à l'arrivée

Le classement final attribuera les points selon le barème du championnat du monde de formule 1 :

- | | |
|-------------------------------|-----------------------------|
| - 1 ^{er} = 25 points | - 6 ^e = 8 points |
| - 2 ^e = 18 points | - 7 ^e = 6 points |
| - 3 ^e = 15 points | - 8 ^e = 4 points |
| - 4 ^e = 12 points | - 9 ^e = 2 points |
| - 5 ^e = 10 points | - 10 ^e = 1 point |

Art 2 Classement à l'arrivée en course sprint F1

Le classement final attribuera les points selon le barème du championnat du monde de formule 1 :

- | | |
|-------------------------------|-----------------------------|
| - 1 ^{er} = 10 points | - 6 ^e = 5 points |
| - 2 ^e = 9 points | - 7 ^e = 4 points |
| - 3 ^e = 8 points | - 8 ^e = 3 points |
| - 4 ^e = 7 points | - 9 ^e = 2 points |
| - 5 ^e = 6 points | - 10 ^e = 1 point |

Art 3 Classement à l'arrivée en course sprint F2

Le classement final attribuera les points selon le barème du championnat du monde de formule 1 :

- | | |
|-------------------------------|-----------------------------|
| - 1 ^{er} = 10 points | - 5 ^e = 4 points |
| - 2 ^e = 8 points | - 6 ^e = 3 points |
| - 3 ^e = 6 points | - 7 ^e = 2 points |
| - 4 ^e = 5 points | - 8 ^e = 1 point |

Art 4 Meilleur tour en course

Le pilote auteur du meilleur tour en course se verra crédité de 1 point supplémentaire uniquement s'il termine la course dans le top 10. Ce bonus n'est pas attribué lors des courses sprint.

Art 5 Propreté en piste

Les pilotes ayant franchi la ligne d'arrivée sans aucune pénalité (infligée soit par le jeu, soit par les commissaires) se verront crédités de 1 point supplémentaire. Seules les pénalités subies pour virage coupé ne sont pas prises en compte pour l'obtention du point bonus.

Ce bonus est également attribué lors des courses sprints.

Art 6 Course complète

Les pilotes ayant franchi la ligne d'arrivée se verront crédités de 1 point supplémentaire. Ce bonus est également attribué lors des courses sprints.

Art 7 Classement pilotes

Le classement pilote est la somme des points marqués par un pilote sur l'ensemble des épreuves du championnat.

Art 8 Classement constructeurs

Le classement d'équipes (ou constructeurs) est la somme des points marqués par les quatre pilotes sur l'ensemble des épreuves du championnat incluant le bonus de présence.