

RÈGLEMENT OFFICIEL

JOBARD Racing Academy Series

Pré-saison 2026

Édition 1.5 · 17 août 2026 · document public

Entité	JOBARD Racing Academy
Édition	1.5
Date	17 août 2026
Statut	En vigueur
Remplace	Édition 1.4 du 10 août 2026

Ce qui change en édition 1.5

La voiture de la Pré-saison est précisée. Assetto Corsa EVO propose deux variantes sous le même nom de modèle : la Pré-saison se court sur la **Global Cup ND2**, en boîte séquentielle. La variante ND1, en boîte manuelle, n'est pas celle du championnat.

Le relevé du cars.json du serveur Assetto Corsa EVO de l'installation JOBARD, daté du 1er août 2026, fait foi sur les indices de performance et le preset serveur.

Objet	Édition 1.4	Édition 1.5
Voiture de la Pré-saison	Mazda MX-5 ND Cup, sans variante	Global Cup ND2 , variante arrêtée
Indice de performance	10,86	11,15
Boîte de vitesses	Manuelle à levier	Séquentielle
Preset serveur	Non précisé	preset_mx5ndcup_mech_2
Articles touchés	—	11, 12 et 13 uniquement

Le reste du règlement est inchangé : calendrier, catégorisation, grille de 19, barème, pénalités, permis à points et procédures sont repris à l'identique.

Ce qui change en édition 1.4

La catégorisation des pilotes est refondue. Le temps de référence chronométré est supprimé : la catégorie est désormais attribuée par la direction de course, sur arbitrage, avant la première manche.

Deux lectures du niveau coexistent : le **niveau déclaré** par le pilote à l'inscription, et la **catégorie** attribuée par l'organisation. La première est indicative, la seconde détermine les classements.

Objet	Édition 1.3	Édition 1.4
Condition d'inscription	Réalisation d'un temps de référence imposé	Déclaration de niveau , sans chrono
Attribution de la catégorie	Seuils en pourcentage d'un temps de référence	Arbitrage de la direction de course
Moment de l'attribution	Non précisé	Avant R1 , pour l'ensemble de la grille
Niveau déclaré	Absent du règlement	Introduit : Débutant, Intermédiaire, Confirmé, Expert
Articles touchés	—	3, 4 et 5 uniquement

Le reste du règlement est inchangé : calendrier, voiture, grille de 19, barème, pénalités, permis à points et procédures sont repris à l'identique.

Ce qui change en édition 1.3

L'édition 2026 du championnat devient la **Pré-saison**. La première saison pleine portera le nom de **Saison 1** et se courra en **2027**.

Aucune disposition sportive, technique ou disciplinaire n'est modifiée. Le calendrier, la voiture, la grille de 19, le barème de points, les pénalités et les procédures arrêtés en

édition 1.2 sont repris à l'identique. Cette édition ne change que la dénomination de l'édition en cours et l'horizon annoncé à l'article 11.

Objet	Édition 1.2	Édition 1.3
Dénomination de l'édition 2026	Saison 1	Pré-saison
Première saison pleine	Non nommée	Saison 1, en 2027
Horizon de la classe multi-marques (art. 11)	Saison 2	Saison 1, en 2027
Fond sportif, technique et disciplinaire	—	Inchangé

Ce choix de dénomination n'est pas cosmétique : il inscrit l'édition 2026 dans sa fonction réelle. Une pré-saison sert à roder un dispositif, à former des pilotes et à constituer une première grille d'évaluation. La saison pleine commence quand ces trois conditions sont acquises.

Ce qui avait changé en édition 1.2

L'édition 1.1 comportait deux défauts de rédaction, corrigés en 1.2. Le fond sportif arrêté en 1.1 n'avait pas été remis en cause, à l'exception du barème de points.

Objet	Édition 1.1	Édition 1.2
Articles 9 et 10	Absents du document, alors que l'article 7 y renvoyait	Rétablis dans leur numérotation d'origine
Annexe B — barème	Non monotone : la 11e place rapportait 5 points quand la 10e n'en donnait que 3	Barème strictement décroissant sur 15 places, 30 points au vainqueur

Le barème publié ici est exactement celui que l'application attribue. L'écart entre le document et le calcul réel des points est verrouillé par un contrôle automatisé à chaque livraison.

Ce qui avait changé en édition 1.1

L'édition 1.0 laissait trois points ouverts : les circuits, la voiture et la taille de la grille. Ils sont arrêtés depuis. Les articles concernés ont été réécrits ; la numérotation d'origine est conservée pour que les références faites à l'édition 1.0 restent valables.

Article	Édition 1.0	Édition 1.1
4 – Engagement	Ouvert à tous, sans plafond	19 titulaires, engagements au fil de l'eau, liste de réserve au-delà
6 – Calendrier	Circuits communiqués semaine par semaine	Les 8 circuits sont arrêtés et publiés
8 – Endurance	Équipage de 1 ou 2 pilotes	Équipage solo uniquement
11 – Voitures	Classe multi-marques avec Balance of Performance	Monotype Mazda MX-5 ND Cup
12 – Réglages	Respect de la BoP imposée	BoP sans objet en monotype ; réglages libres maintenus
14 – Serveur	Plateau plafonné, split additionnel possible	19 slots, pas de split, liste de réserve

Les articles 1 à 3, 5, 7, 10, 13 et 15 à 26 sont inchangés sur le fond depuis l'édition 1.0 ; seules les mentions devenues sans objet ont été retirées.

Titre I – Dispositions générales

La JOBARD Racing Academy Series est un championnat e-sport premium, ouvert et exigeant, organisé par la JOBARD Racing Academy sur Assetto Corsa EVO. Le présent règlement fait autorité et s'impose à tout pilote engagé.

Article 1 – Objet et champ d'application

Le présent règlement définit les conditions sportives, techniques et disciplinaires de la JOBARD Racing Academy Series, **Pré-saison 2026**. Il s'applique à l'ensemble des pilotes engagés et à toute personne participant aux manches du championnat. L'engagement vaut acceptation pleine et entière du règlement.

L'édition 2026 est une pré-saison. La Saison 1 du championnat se courra en 2027 et fera l'objet de son propre règlement.

Article 2 — Organisation et officiels

Le championnat est organisé par la JOBARD Racing Academy (JOBARD Groupe).

L'organisation désigne les officiels suivants :

- La Direction de course : autorité sportive pendant les manches, applique les pénalités en course.
- Le Collège des commissaires : instruit les réclamations et prononce les pénalités post-course.
- Le Coordinateur technique : garant de la conformité du serveur et des réglages.

Les décisions des officiels sont souveraines dans les limites fixées par le présent règlement.

Article 3 — Définitions

Terme	Définition
Manche	Épreuve d'un week-end de championnat (un vendredi), de type Sprint ou Endurance.
Sprint	Manche composée d'une qualification et de deux courses courtes.
Endurance	Manche composée d'une qualification et d'une course longue avec arrêt obligatoire.
Niveau déclaré	Appréciation que le pilote porte sur lui-même à l'inscription : Débutant, Intermédiaire, Confirmé ou Expert. Indicatif.
Catégorie	Division de course attribuée par l'organisation : Platine, Gold, Silver ou Bronze. Détermine les classements.
Titulaire	Pilote détenteur d'un des 19 engagements de la grille.
Réserviste	Pilote inscrit au-delà du 19e engagement, appelé en cas de place libérée.

PI	Performance Index — indice de performance natif d'Assetto Corsa EVO.
DT	Drive-through — pénalité de passage par la voie des stands sans arrêt.
Stop & Go	Arrêt immobile chronométré dans le stand, puis reprise.

Article 4 — Engagement, grille et liste de réserve

Le championnat est ouvert à tous, sans sélection préalable. L'engagement est gratuit.

Tout pilote doit disposer d'une copie légale d'Assetto Corsa EVO et du matériel permettant une participation stable (connexion, périphérique de pilotage recommandé).

L'inscription s'effectue via les canaux officiels. Le pilote y déclare son niveau (Article 5). Aucun temps de référence chronométré n'est exigé.

Tout pilote engagé doit rejoindre le serveur Discord officiel, support de communication et de la direction de course.

La grille est limitée à 19 engagements

La Pré-saison se court à **19 pilotes maximum**. Ce plafond n'est pas un choix commercial : c'est la capacité physique de la voie des stands du tracé le plus contraint du calendrier. Il s'impose donc à toutes les manches.

Les engagements sont validés **au fil de l'eau**, dans l'ordre chronologique de leur validation par l'organisation. Il n'y a pas de date de clôture anticipée : les inscriptions restent ouvertes jusqu'à ce que la grille soit complète.

Liste de réserve

Au-delà du 19e engagement validé, les pilotes sont inscrits sur une **liste de réserve**, classée par ordre chronologique de validation.

- Un réserviste dispose des mêmes accès qu'un titulaire : serveur d'essais, Discord officiel, briefings, contenus de formation.
- Un réserviste est appelé sur la grille dès qu'une place se libère — forfait déclaré, désengagement, exclusion ou application de la clause d'absence ci-dessous.

- L'appel intervient au plus tard **48 heures avant le départ de la manche concernée**.
Passé ce délai, la place reste vacante pour la manche.
- Un réserviste appelé en remplacement ponctuel marque les points de la manche disputée à titre personnel.
- Lorsqu'une place se libère définitivement, le premier réserviste disponible devient titulaire pour le reste de la saison et conserve les points déjà marqués.

Clause d'absence

Un titulaire absent à deux manches consécutives sans avoir prévenu la direction de course au moins 48 heures à l'avance perd sa place de titulaire au profit du premier réserviste. Il est alors reversé en fin de liste de réserve. Une absence annoncée dans les délais ne fait pas perdre la place.

Cette clause existe parce que la grille est pleine : sur 19 slots sans marge, un titulaire silencieux prive un pilote motivé d'une saison entière.

Titre II — Règlement sportif

Article 5 — Niveau déclaré et catégorisation

Deux lectures du niveau d'un pilote coexistent dans le championnat.

Le niveau déclaré. À l'inscription, chaque pilote indique son niveau : Débutant, Intermédiaire, Confirmé ou Expert. Cette déclaration est libre et n'engage que le pilote. Elle sert d'indication à l'organisation et n'a par elle-même aucun effet sur les classements.

La catégorie. L'organisation attribue à chaque pilote l'une des quatre catégories du championnat. L'attribution relève de la direction de course, qui se fonde sur le niveau déclaré, sur l'historique connu du pilote — notamment ses résultats en championnat communautaire — et sur toute observation en essais.

Catégorie	Profil
Platine	Pilotes d'élite, rythme de référence du plateau.
Gold	Pilotes rapides et réguliers.

Silver	Pilotes intermédiaires en progression.
Bronze	Découverte et apprentissage.

L'ensemble de la grille est catégorisé avant la première manche. Aucun pilote ne prend le départ sans catégorie. Un réserviste appelé en cours de saison est catégorisé avant son entrée en piste.

Chaque catégorie dispose de son propre classement et de ses podiums. Un classement scratch, toutes catégories confondues, est tenu en parallèle.

Requalification. La direction de course peut modifier la catégorie d'un pilote lorsque ses performances relèvent manifestement d'une autre division. Un pilote dominant sa catégorie — deux victoires de catégorie et un rythme de la division supérieure — est promu. La requalification prend effet à la manche suivante et ne remet pas en cause les points déjà acquis.

La télémétrie et le replay peuvent être invoqués à l'appui d'une décision de requalification.

Article 6 — Format de saison et calendrier

La Pré-saison comprend 8 manches disputées le vendredi soir, à 20h30 (heure de Paris), du 4 septembre au 18 décembre 2026. La qualification ouvre à 20h00. Le format est mixte : 6 manches Sprint et 2 manches Endurance (mi-saison et finale).

Manche	Date	Circuit	Format	Statut
R1	Ven. 4 sept. 2026	Brands Hatch — GP	Sprint	Ouverture
R2	Ven. 18 sept. 2026	Donington Park — National	Sprint	—
R3	Ven. 2 oct. 2026	Kyalami	Sprint	—
R4	Ven. 16 oct. 2026	Laguna Seca	Endurance	Mi-saison
R5	Ven. 6 nov. 2026	Red Bull Ring	Sprint	Reprise post-Toussaint
R6	Ven. 20 nov. 2026	COTA — National	Sprint	—

R7	Ven. 4 déc. 2026	Imola	Sprint	Avant-finale
R8	Ven. 18 déc. 2026	Road Atlanta	Endurance	Finale

Une coupure de trois semaines sépare R4 de R5 (vacances de la Toussaint). Toutes les autres manches s'enchaînent à quinze jours d'intervalle.

Les circuits sont arrêtés pour l'ensemble de la Pré-saison et ne sont modifiables qu'en cas d'indisponibilité technique constatée sur le build d'Assetto Corsa EVO en vigueur.

Toute substitution serait notifiée aux pilotes engagés au plus tard à l'ouverture des essais de la semaine concernée.

Article 7 — Déroulé d'une manche Sprint

- Essais libres : ouverts sur le serveur durant la semaine ; warm-up le soir de la manche.
- Qualification : 15 minutes, format hotlap, détermine la grille de la Course 1.
- Course 1 : 25 à 30 minutes, grille issue de la qualification.
- Course 2 : 30 à 35 minutes, grille de départ = top 10 de la Course 1 inversé.

Les deux courses attribuent des points (Article 9).

Article 8 — Déroulé d'une manche Endurance

Qualification, puis une course unique de 75 à 90 minutes.

Arrêt au stand obligatoire dans une fenêtre imposée (changement de pneus et/ou ravitaillement).

L'équipage est individuel. Chaque voiture est pilotée par un seul pilote, du début à la fin de la course, en Endurance comme en Sprint. Les relais à deux pilotes ne sont pas admis en Pré-saison : la grille compte 19 voitures pour 19 pilotes, et le championnat est un dispositif de détection individuelle — une performance partagée ne serait attribuable à personne.

Article 9 — Système de points et classements

Les points sont attribués par course, au classement de catégorie comme au classement scratch, selon le barème de l'Annexe B : 30 points au vainqueur, puis

jusqu'à la 15e place incluse. Le barème est strictement décroissant : une place gagnée rapporte toujours.

Pole position (par catégorie) : +1 point. Meilleur tour en course (top 10 de catégorie) : +1 point.

Point de finisher : +1 point à tout pilote classé ayant parcouru au moins 75 % de la distance.

Coefficient Endurance : points multipliés par 1,5 lors des manches R4 et R8.

Joker : le plus mauvais résultat de manche de la saison est retiré du décompte final.

Un seul joker par pilote et par saison.

Article 10 — Départage des ex æquo

En cas d'égalité au championnat, les pilotes sont départagés par le nombre de victoires de catégorie, puis de deuxièmes places, et ainsi de suite. Si l'égalité subsiste, le meilleur résultat obtenu lors de la finale (R8) départage les pilotes.

Titre III — Règlement technique

Article 11 — Voiture de la Pré-saison

La Pré-saison se court en **monotype** : **Mazda MX-5 ND Cup — Global Cup ND2**, en **boîte séquentielle** (indice de performance 11,15 ; preset serveur preset_mx5ndcup_mech_2). Même voiture pour tous : ni classe, ni choix de modèle, ni Balance of Performance. Réglages libres.

Ne pas confondre avec la **Global Cup ND1** (indice 10,86), en boîte manuelle : ce n'est pas la voiture du championnat. Les deux portent le même nom de modèle dans le sélecteur du jeu, seule la variante les distingue.

Pourquoi un monotype

La JOBARD Racing Academy Series est d'abord un dispositif de détection et de formation. En monotype, l'écart au chronomètre ne s'explique ni par la voiture ni par un réglage d'équilibrage : il ne reste que le pilote. C'est la condition pour que le

classement dise quelque chose de vrai sur le talent, et pour que la grille d'évaluation de l'Academy repose sur une base comparable d'un pilote à l'autre.

La MX-5 ND Cup a été retenue pour trois raisons : une puissance modérée et peu d'appui aérodynamique, qui rendent visibles la précision et la régularité plutôt que le courage ; une exigence de pilotage qui récompense l'engagement en courbe et la gestion des appuis ; et une accessibilité matérielle maximale, qui n'écarte aucun pilote pour une raison de périphérique.

La classe multi-marques annoncée en édition 1.0 — la « JOBARD Sport Series » — n'est pas abandonnée : elle devient l'horizon de la Saison 1, en 2027. La Pré-saison est la saison de formation ; la diversité de plateau se mérite.

Article 12 — Réglages autorisés et interdits

Les réglages sont **libres** dans les limites offertes par le jeu pour la MX-5 ND Cup : suspensions, barres antiroulis, pression et choix des pneus, rapports, répartition de freinage.

Le travail de réglage fait partie de la formation : il est explicitement encouragé, documenté dans les contenus de l'Academy et discuté en débrief.

Les modifications de fichiers du jeu, mods non autorisés et exploits de toute nature sont strictement interdits et entraînent l'exclusion.

La Balance of Performance prévue à l'édition 1.0 est sans objet en monotype. Les bornes de Performance Index du serveur sont réglées sur l'indice 11,15 de la Global Cup ND2, à l'exclusion de la ND1 (10,86) : la conformité du plateau est garantie par le serveur, pas déclarative.

Article 13 — Aides au pilotage

Autorisé	Interdit
ABS et antipatinage au niveau réel de la voiture	Ligne de course idéale affichée
Embrayage automatique, anti-calage	Freinage automatique ou assisté
Commande de boîte au choix du pilote : levier en H, séquentiel ou palettes	Direction assistée artificielle

Boîte automatique tolérée en Bronze uniquement

Stabilité au-delà du réel, exploits ghost ou téléport

La Global Cup ND2 est équipée d'une boîte séquentielle. Le choix du périphérique de commande — levier, séquentiel ou palettes — relève du matériel du pilote et non d'une aide : il est libre dans toutes les catégories. Seule la boîte automatique, qui gère les rapports à la place du pilote, reste réservée à la catégorie Bronze.

Article 14 — Serveur, grille et exigences de connexion

Les manches se déroulent sur le serveur auto-hébergé officiel (Assetto Corsa EVO, dedicated server).

La grille est de **19 voitures**, plafond physique du tracé le plus contraint du calendrier. Ce nombre s'applique à toutes les manches, y compris celles dont le circuit permettrait davantage : un championnat ne change pas de taille de plateau en cours de saison.

Aucun plateau additionnel (split) n'est ouvert en Pré-saison. L'affluence au-delà de 19 engagements est traitée par la liste de réserve de l'Article 4.

Une connexion stable est exigée. Un pilote dont les déconnexions répétées perturbent l'épreuve peut être écarté de la manche par la direction de course.

La télémétrie officielle peut être requise comme élément de preuve.

Titre IV — Discipline & arbitrage

Article 15 — Direction de course et commissaires

La direction de course arbitre les manches en temps réel et applique les pénalités en course. Le collège des commissaires instruit les réclamations et prononce les pénalités post-course. Les deux instances s'appuient sur le replay et la télémétrie.

Article 16 — Pénalités en course

Infraction	Sanction
Faux départ (jump start)	Drive-through (DT)
Excès de vitesse dans la pit-lane	Drive-through (DT)

Gain de position hors-piste	Rendre la position sous 2 tours, sinon +5 s
Contact responsable léger	+5 s
Contact responsable significatif	Drive-through (DT)
Mise hors course d'un adversaire	Stop & Go 10 s + retrait de points de permis
Non-respect des drapeaux bleus (attardé)	Avertissement, puis +5 s, puis DT
Conduite dangereuse ou blocage volontaire	De DT à exclusion de la course

Article 17 — Track limits

Les limites de piste sont gérées par le système automatique d'Assetto Corsa EVO. Trois sorties entraînent un avertissement officiel ; à la quatrième, un drive-through automatique est infligé. La récidive au-delà entraîne un retrait de points de permis (Article 19). En cas de litige, le replay et la télémétrie font foi.

Article 18 — Pénalités post-course

Niveau	Sanction
1	Avertissement (note au dossier)
2	+5 s au classement
3	+10 s ou recul sur la grille de la course suivante
4	Pénalité équivalente drive-through (+30 s)
5	Disqualification de la course
6	Suspension d'une manche
7	Exclusion de la saison

Article 19 — Permis à points

Chaque pilote dispose d'un capital de 12 points de permis sur la saison.

Infraction	Retrait
Track limits — récidive au-delà des DT	1 pt
Contact responsable léger	1 pt
Contact responsable significatif	2 pts

Mise hors course d'un adversaire	3 pts
Conduite dangereuse	4 pts
Comportement antisportif (piste ou Discord)	2 à 4 pts

À 0 point : suspension automatique de la manche suivante ; le capital est rechargé à 6 points après purge.

Bonne conduite : 4 points restaurés après trois manches consécutives sans incident, dans la limite de 12.

Une suspension pour permis épuisé libère la voiture pour la manche concernée : le premier réserviste disponible est appelé selon l'Article 4.

Article 20 — Code de conduite du pilote

- Respect absolu entre pilotes, en piste comme sur les canaux Discord et vocaux : aucune insulte, aucun propos discriminatoire.
- Présence obligatoire au briefing d'avant-course ; micro recommandé en Endurance.
- En cas de doute, le pilote lève le pied et rend la position : un incident évité prime sur une position gagnée.
- Toute tentative de triche ou d'exploitation d'un bug entraîne l'exclusion immédiate.

Article 21 — Procédure de réclamation

- Délai : 30 minutes après l'arrivée, via le canal des commissaires du Discord officiel.
- Pièces requises : numéro du tour, description de l'incident, clip ou replay, export de télémétrie le cas échéant.
- Le collège statue sous 72 heures ; la décision n'est pas susceptible d'appel, sauf élément nouveau et déterminant.

Titre V — Dispositions finales

Article 22 — Pilotes JOBARD Racing

Les pilotes de l'écurie JOBARD Racing sont engagés et comptés au classement, en confrontation directe avec les pilotes externes. Ils occupent des places de titulaires

au même titre que les autres et sont soumis aux mêmes règles, y compris la clause d'absence.

Ils participent au dispositif de détection de talents de l'Academy et animent, entre les manches, des masterclass de télémétrie ouvertes aux catégories Bronze et Silver.

Aucune prime ni rémunération n'est attachée à la participation ou aux résultats de la JOBARD Racing Academy Series, pour aucun pilote, qu'il soit externe ou membre de l'écurie.

Article 23 — Droit à l'image et diffusion

Les manches sont susceptibles d'être diffusées sur Twitch et exploitées en clips. Tout pilote engagé autorise l'organisation à diffuser son pseudonyme, sa livrée, ses performances et les images de course associées, dans le cadre de la promotion du championnat et de la JOBARD Racing Academy.

Article 24 — Données personnelles

Les données collectées à l'inscription sont utilisées aux seules fins d'organisation du championnat et de communication associée, conformément à la réglementation applicable. Tout pilote peut exercer ses droits en écrivant à contact@jobardgroupe.com.

Article 25 — Modification du règlement

L'organisation peut amender le présent règlement pour préserver l'équité sportive, la sécurité de l'épreuve ou l'adapter aux évolutions d'Assetto Corsa EVO. Toute modification est notifiée aux pilotes engagés via les canaux officiels et entre en vigueur à la manche suivante, sauf urgence.

Article 26 — Acceptation

L'engagement au championnat vaut acceptation sans réserve du présent règlement, de ses annexes et des décisions des officiels.

Annexe A — Calendrier officiel de la Pré-saison

Manche	Date (vendredi)	Circuit	Format
R1	4 septembre 2026	Brands Hatch — GP	Sprint

R2	18 septembre 2026	Donington Park — National	Sprint
R3	2 octobre 2026	Kyalami	Sprint
R4	16 octobre 2026	Laguna Seca	Endurance
R5	6 novembre 2026	Red Bull Ring	Sprint
R6	20 novembre 2026	COTA — National	Sprint
R7	4 décembre 2026	Imola	Sprint
R8	18 décembre 2026	Road Atlanta	Endurance

Qualification à 20h00, course à 20h30, heure de Paris. Coupure de trois semaines entre R4 et R5.

Annexe B — Barème de points par course

Pos.	Pts	Pos.	Pts	Pos.	Pts
1	30	6	12	11	5
2	24	7	10	12	4
3	20	8	8	13	3
4	17	9	7	14	2
5	14	10	6	15	1

Bonus : pole +1, meilleur tour +1, finisher +1. Coefficient Endurance ×1,5 en R4 et R8. Un joker : la plus mauvaise manche de la saison est retirée du décompte final.

Annexe C — Récapitulatif des sanctions

En course	Post-course et permis
Avertissement, +5 s, DT, Stop & Go	Niveaux 1 à 7 (avertissement à exclusion de saison)
Track limits : 3 = avertissement, 4e = DT automatique	Capital permis 12 pts ; 0 = suspension d'une manche

Annexe D — Grille et réserve en un coup d'œil

Point	Règle
Places de titulaires	19
Attribution	Ordre chronologique de validation des engagements
Au-delà de 19	Liste de réserve, même ordre chronologique
Appel d'un réserviste	Au plus tard 48 h avant le départ de la manche
Place libérée définitivement	Le premier réserviste disponible devient titulaire et conserve ses points
Absence non annoncée	Deux manches consécutives : perte de la place de titulaire
Split additionnel	Aucun en Pré-saison