

RÈGLEMENT 2026

LIGUE NATIONALE DE SPEEDWAY



MOTO
FÉDÉRATION
FRANÇAISE

Table des matières

REGLES GENERALES.....	3
ARTICLE 1 – GENERAL.....	3
Article 1.1 – Système	3
Article 1.2 – Déclaration des équipes Annuelle	3
Article 1.3 – Composition des équipes dans une épreuve :	5
Article 1.4 – Pilote substitut.....	5
Article 1.5 – Pilote invité (Guest).....	6
Article 1.6 – Engagement des clubs.....	6
ARTICLE 2 – DOSSARDS ET CACHES FOURCHES	6
ARTICLE 3 – MOTOCYCLES ET EQUIPEMENTS.....	6
Article 3.1 – PNEUMATIQUES.....	6
ARTICLE 4 – LICENCES ET COTE MOYENNE DES PILOTES.....	7
Article 4.1 – Licences autorisées.....	7
Article 4.2 – Côte moyenne (avérage).....	7
ARTICLE 5 – FORMAT DE COURSE POUR 21 MANCHES	7
ARTICLE 6 – DEROULEMENT.....	8
Article 6.1 – Briefing.....	8
Article 6.2 – Couleurs des équipes et des casques	8
Article 6.3 – Présentation / Essais.....	8
Article 6.4 – Déroulement d'un match	8
Article 6.5 – Quota maximum de manches.....	9
Article 6.6 – Pause et Réfection de piste.....	10
ARTICLE 7 – POINTS	10
ARTICLE 8 – MATCH REPORTE OU ABANDON DU MATCH.....	10

REGLES GENERALES

ARTICLE 1 – GENERAL

Article 1.1 – Système

La compétition se déroule sous forme de rencontres qui opposent 6 équipes.

6 équipes sont engagées dans la Ligue nationale de speedway 2026.

Un même club peut engager une ou plusieurs équipes s'il n'y a pas assez de candidats pour les 6 équipes différentes. Si plusieurs clubs souhaitent engager plusieurs équipes, la priorité est donnée aux clubs ayant participé à la LNS les années précédentes puis à leur palmarès LNS des années précédentes.

La saison 2026 se déroule sur 3 épreuves.

Article 1.2 – Déclaration des équipes Annuelle

Les équipes doivent être officiellement déclarées à la CCP 15 jours avant la première épreuve.

A) Managers

Chaque club est libre de désigner ou non un manager pour son équipe (ou chacune de ses équipes).

Le manager doit être déclaré en même temps que la déclaration annuelle de l'équipe.

Un manager doit être détenteur d'une licence annuelle FFM Team Manager (TIM)

Un manager ne peut être désigné que pour une seule équipe.

Il ne peut pas changer d'équipe en cours de saison.

Une équipe sans manager désigné, est représentée par le capitaine de l'équipe lors d'une épreuve.

B) Pilotes

Chaque équipe est constituée de 3 pilotes titulaires utilisant des motocycles de Speedway de cylindrée 500 cm³ ou 250cm³ autorisé uniquement pour les pilotes français de catégorie C.

Chaque pilote est classé dans une catégorie. Il existe 3 catégories : A, B et C

- Le pilote de catégorie A (numéro 1)
- Le pilote de catégorie B (numéro 2)
- Le pilote de catégorie C (numéro 3)

La composition annuelle de chaque équipe inclus parmi les 3 pilotes :

- **1 pilote de catégorie A français ou étranger**
- **1 pilote de catégorie B français ou étranger**
- **1 pilote de catégorie C français prioritaire avec un average LNS 2025 inférieur ou égal à 1.00**

C) Classification des pilotes par catégorie :

- Les pilotes de catégorie A sont les pilotes dont l'average 2025 est strictement supérieur à 1.75
- Les pilotes de catégorie B sont les pilotes dont l'average 2025 est strictement supérieur à 1.00 et inférieur ou égal à 1.75
- Les pilotes de catégorie C sont les pilotes dont l'average 2025 est inférieur ou égal à 1.00

L'average 2025 des pilotes est déterminé selon les mêmes modalités de calcul pour tous les championnats listés ci-dessous : average de points marqués à la manche.

Une majoration ou une minoration d'avérage est appliquée aux championnats suivants :

- Premiership anglaise : majoration de 20%
- Championship anglaise : majoration de 10%
- PGE Ekstraliga polonaise : majoration de 30%
- Metalkas. 2 Ekstraliga polonaise : majoration de 20%
- Krajowa Liga polonaise : majoration de 10%
- U24 Ekstraliga polonaise : avérage réel sans majoration
- Bauhaus Liga Suédoise : majoration de 20%
- Danish Super ligue danoise : majoration de 20%
- LNS 2025 : avérage réel sans majoration

Quand un pilote a un avérage dans plusieurs ligues, alors c'est l'avérage le plus important qui est retenu pour déterminer sa catégorie LNS.

Si un pilote français ou étranger n'est pas répertorié dans l'annexe des avérages 2025, alors sa catégorisation (A, B ou C) est soumise à la discrétion de la commission.

Pilotes français prioritaires affectés en catégorie C : Anthony CHAUFFOUR, Jordan DUBERNARD, Théo UGONI, Matys SAMBARREY, Noah URDA, Thomas VALLADON, Steven LABOUYRIE et Terence PAGET.

Chaque équipe ne peut déclarer qu'un seul pilote français prioritaire de catégorie C issu de la liste établie ci-dessus, dans sa déclaration annuelle.

L'ensemble des pilotes français de catégorie C peuvent participer à la Promotion Cup.

Se reporter à l'annexe 1 pour le détail des avérages.

D) Contrats annuels

Un contrat annuel doit être constitué liant le pilote avec le club.

Ce contrat doit être fourni au secrétariat CCP lors de la déclaration annuelle des équipes.

Un club a la possibilité de résilier son engagement avec un pilote déclaré en début d'année. Il a la possibilité de recruter un pilote de remplacement à la seule condition qu'il ne soit pas déclaré dans une autre équipe.

Ces modifications doivent être annoncées officiellement au plus tard 5 jours entiers avant un match au secrétariat CCP (par exemple le dimanche avant une épreuve ayant lieu le samedi suivant).

Un club ayant résilié le contrat de l'un de ses pilotes titulaires, ne peut pas faire participer ce même pilote à l'épreuve suivant sa résiliation sous n'importe quel statut (substitut, guest) que ce soit.

Deux résiliations de contrats maximum sont autorisées par équipe.

L'équipe doit s'acquitter du montant d'engagement de 100 € pour chaque match au plus tard 15 jours avant chaque épreuve.

Chaque pilote titulaire, qui s'engage par contrat avec son équipe a pour obligation de participer aux matchs de son équipe dès lors qu'il est disponible.

Une équipe ne peut pas déclarer un pilote titulaire engagé dans la déclaration annuelle d'une autre équipe sauf si son contrat vient à être rompu en cours de saison (cf art. 1.3 A).

Une pénalité financière d'un montant de 200 €, déduite de la prime de course LNS CCP, est infligée à toute équipe dont l'absence d'un pilote titulaire est constatée lors d'un match, une fois la déclaration faite. (Une blessure avec certificat médical, la participation à une épreuve championnat FIM ou FIM Europe, une participation dans un match de championnat d'une autre ligue prioritaire ne sont pas considérés comme une absence). Pour chaque pilote supplémentaire absent dans l'équipe, une pénalité de 200 € est également appliquée et vient s'ajouter au montant initial de 200 €.

Article 1.3 – Composition des équipes dans une épreuve :

Sans aucune déclaration de modification d'équipe en amont de l'épreuve, l'équipe annuelle est effective pour l'épreuve à venir.

1.3.1 Modification de Déclaration d'équipe pour un match

Une équipe peut déclarer la modification d'un ou plusieurs pilotes jusqu'à l'avant-veille de l'épreuve (par exemple : jusqu'au jeudi soir 23h59 pour une épreuve le samedi, jusqu'au vendredi soir 23h59 pour une épreuve le dimanche).

Il est possible d'annoncer pour une épreuve, un pilote en remplacement d'un pilote titulaire déclaré en début d'année sur la déclaration annuelle.

Ce pilote doit obligatoirement faire partie d'une catégorie égale ou inférieure au pilote remplacé.

Ce pilote est considéré comme pilote substitut ou comme pilote invité (guest) conformément aux motifs de remplacement du pilote absent (cf. Art.1.4-1 et 1.4-2).

Exceptions à la composition annuelle :

- Un pilote de catégorie B peut avoir le numéro 1 s'il est déclaré dans le match en remplacement d'un pilote de catégorie A.

Alors la composition de l'équipe correspond à un format pilotes B / B / C.

- Un pilote de catégorie C peut avoir le numéro 2 s'il est déclaré dans le match à la place d'un pilote de catégorie B.

Alors la composition de l'équipe correspond à un format pilotes A / C / C

Un pilote de catégorie C ne peut pas remplacer un pilote de catégorie A.

Pour chaque épreuve, tant que l'ensemble des 8 pilotes français prioritaires de catégorie C, ne sont pas engagés pour assurer la place de numéro 3 dans chaque équipe, un pilote français de catégorie C ne peut pas être remplacé par un pilote étranger de catégorie C.

Si une équipe engage un pilote de catégorie C étranger, pour remplacer son pilote numéro 3, alors qu'un pilote français de catégorie C prioritaire est encore disponible, cette équipe est sanctionnée d'une amende correspondant à 20% de la prime de match perçue par l'équipe le jour de l'épreuve.

Si pour une épreuve, l'ensemble des équipes a bien chacune un pilote de catégorie C français prioritaire engagé en numéro 3, et qu'il reste des pilotes français prioritaire de catégorie C disponible, alors ils peuvent être déclarés en remplacement d'un pilote de catégorie B.

Si un pilote français prioritaire de catégorie C, non déclaré dans une équipe annuelle, refuse le remplacement d'un autre pilote français prioritaire de catégorie C dans l'incapacité de participer à une épreuve (blessure ou autre épreuve prioritaire) pour son équipe, alors ce pilote français prioritaire de catégorie C ne peut pas intégrer une autre équipe au titre d'un remplacement de pilote de catégorie B.

Article 1.4 – Pilote substitut

Sont considérés comme « pilotes substituts » les pilotes ne faisant pas partie des pilotes titulaires d'une équipe désignés sur la déclaration annuelle et venant en remplacement d'un pilote titulaire retenu pour cause de championnat National, FIM ou FIME, Ou participant à un match de la ligue professionnelle dans laquelle il est engagé ou un pilote blessé avec justificatif.

Ce ou ces pilotes doivent être déclarés au plus tard **l'avant-veille** de l'épreuve comme le prévoit l'article 1.3 du présent règlement.

La catégorie d'un pilote substitut ne peut être supérieure à celle du pilote remplacé.

Article 1.5 – Pilote invité (Guest)

Sont considérés comme « pilotes invités » les pilotes ne faisant pas partie des pilotes titulaires d'une équipe désignés sur la déclaration annuelle et ne répondant pas aux conditions de remplacement prévue à l'article 1.4

Chaque équipe peut déclarer 1 pilote invité maximum par match.

Ce ou ces pilotes doivent être déclarés au plus tard **l'avant-veille** de l'épreuve comme le prévoit l'article 1.3 du présent règlement.

La catégorie d'un pilote invité ne peut être supérieure à celle du pilote remplacé.

Article 1.6 – Engagement des clubs

Un club qui engage une équipe en LNS se doit d'aligner une équipe complète pour chacune des 3 épreuves.

En cas de non-respect de cette obligation, des sanctions ou des retenues sur les primes de courses sont appliquées telles que :

Absence d'équipe : Retenue de 100% de la prime de course + amende de 2500 euros

Absence de 2 pilotes : Retenue de 60% de la prime de course + pénalité (voir article 1.2 alinéa D)

Absence d'1 pilote : Retenue de 30% de la prime de course + pénalité (voir article 1.2 alinéa D)

ARTICLE 2 – DOSSARDS ET CACHES FOURCHES

Chaque équipe est identifiée par un dossard sur lequel apparaissent le "blason" et le nom du club.

Un ou des éventuels partenaires de la LNS doivent avoir leur logo sur l'avant des dossards.

Un emplacement en bas du dossard est conservé pour le club et tout type de logo, blason, nom de compagnie ou autre peut seulement être apposé à cette place après approbation de la commission nationale.

La commission nationale se réserve le droit de refuser un partenaire du club sur le dossard si elle estime l'éventualité d'un conflit.

Les dossards doivent être portés durant tout le match : essais, présentation des pilotes, conférence de presse, course, podium, tirages aux sorts, interviews et dans les paddocks.

Les dossards restent la propriété de la LNS et leur entretien est assuré par chaque équipe.

Des caches fourches avec logo, ou autre, des partenaires de la LNS peuvent être fournis aux équipes qui ont obligation de les monter sur leur motocycle pour les contrôles techniques et de les conserver tout le match.

ARTICLE 3 – MOTOCYCLES ET EQUIPEMENTS

Se reporter à l'article 1.6 du Règlement du Championnat de France de Courses sur pistes.

Mêmes règles applicables.

Article 3.1 – PNEUMATIQUES

Une équipe peut présenter **3** pneus neufs maximum au contrôle technique pour être marqués, ces pneus sont de marque libre mais homologués FIM.

Des pneus usagés peuvent être utilisés après validation et marquage par le responsable technique.

Un pneu est considéré usagé s'il a été utilisé sur les deux côtés.

La répartition des **3** pneus neufs est libre de choix pour l'équipe. Un pilote peut utiliser plusieurs pneus neufs. Alors d'autres pilotes de l'équipe ne peuvent utiliser que des pneus usagés marqués pour l'ensemble de leurs manches.

Une équipe ne peut pas disposer de davantage de pneus neufs que de pilotes présents au début de l'épreuve.

Si lors d'une épreuve, une équipe se présente avec seulement 2 pilotes, alors seulement 2 pneus neufs sont acceptés, et 1 pneu pour 1 pilote.

ARTICLE 4 – LICENCES ET COTE MOYENNE DES PILOTES

Article 4.1 – Licences autorisées

Les pilotes français doivent avoir une licence FFM annuelle ou « une manifestation » pour concourir. Les pilotes étrangers doivent avoir une licence FFM annuelle ou « une manifestation » pour concourir ou détenir une licence FIM avec une autorisation de sortie de leur fédération d'origine.

Article 4.2 – Côte moyenne (avérage)

Le calcul de la côte moyenne des pilotes est tenu à jour lors de la saison et publié en fin d'année. Ce calcul ne peut se faire que si le pilote a réalisé un minimum de 6 manches.

La cote moyenne est calculée comme suit.

Une côte moyenne par manche est calculée pour chaque pilote selon la formule suivante :

$$\left(\frac{\text{Nombre de points marqués}}{\text{Nombre de manches courues}} \right)$$

L'addition des points marqués plus les points bonus divisé par le nombre de manches courues.

Il est entendu par nombre de manches courues toutes les manches où les pilotes ont pris le départ mais également les manches :

- Où un pilote a chuté sans être disqualifié (F), mais ne peut pas participer à la reprise de la manche.
- Où le pilote a été exclu pour non-respect de la règle des 2 minutes (M), pour avoir touché le ruban de la grille de départ (T)

ARTICLE 5 – FORMAT DE COURSE POUR 21 MANCHES

R:	M1	M2	M3	M4	PTS	M5	M6	M7	M8	M9	PTS	M10	M11	M12	M13	PTS	M14	M15	M16	M17	M18	PTS	M19	M20	M21	PTS
1.	2			4			1														3					
2.		4							3						1							2				
3.			1							3		2								4						
Total cumulé																										
B:	M1	M2	M3	M4	PTS	M5	M6	M7	M8	M9	PTS	M10	M11	M12	M13	PTS	M14	M15	M16	M17	M18	PTS	M19	M20	M21	PTS
1.	4			2					1									3								
2.		2					3						4									1				
3.			2							4					3						1					
Total cumulé																										
W:	M1	M2	M3	M4	PTS	M5	M6	M7	M8	M9	PTS	M10	M11	M12	M13	PTS	M14	M15	M16	M17	M18	PTS	M19	M20	M21	PTS
1.	1							3						4							2					
2.		3							2			1					4									
3.						4				2			1						3							
Total cumulé																										
Y:	M1	M2	M3	M4	PTS	M5	M6	M7	M8	M9	PTS	M10	M11	M12	M13	PTS	M14	M15	M16	M17	M18	PTS	M19	M20	M21	PTS
1.	3						4							2					1							
2.		1						2							4			3								
3.						2				1		3						4								
Total cumulé																										
G:	M1	M2	M3	M4	PTS	M5	M6	M7	M8	M9	PTS	M10	M11	M12	M13	PTS	M14	M15	M16	M17	M18	PTS	M19	M20	M21	PTS
1.				1					4					3					2							
2.								1					3				2				4					
3.			4			3								2				1								
Total cumulé																										
B / W:	M1	M2	M3	M4	PTS	M5	M6	M7	M8	M9	PTS	M10	M11	M12	M13	PTS	M14	M15	M16	M17	M18	PTS	M19	M20	M21	PTS
1.				3				4						1				2								
2.							2					4					1					3				
3.			3			1							2							4						
Total cumulé																										

ARTICLE 6 – DEROULEMENT

Article 6.1 – Briefing

Un briefing entre les membres du jury et les managers ou capitaines (pour les équipes n'ayant pas de managers), de chaque équipe est effectué **60 minutes** avant la 1^{ère} manche.

Article 6.2 – Couleurs des équipes et des casques

Pour le 1^{er} match de la saison, la couleur des équipes est définie en fonction d'un tirage au sort réalisé par les membres de la CCP en amont de l'épreuve.

Pour les épreuves suivantes, le tirage au sort est effectué par le président du Jury lors de la réunion de clôture de l'épreuve précédente.

La présence de l'ensemble des managers et capitaines est obligatoire lors de la dernière réunion du jury.

Une équipe ne peut pas avoir la même couleur pour deux épreuves consécutives. L'attribution des couleurs de bonnettes se fait comme suit :

Equipe A	Rouge
Equipe B	Bleu
Equipe C	Blanc
Equipe D	Jaune
Equipe E	Vert
Equipe F	Noir et Blanc

Les pilotes d'une même équipe porte la même couleur de bonnettes durant toute la course.

Article 6.3 – Présentation / Essais

Article 6.3.1 Essais

45 minutes avant la 1^{ère} manche, chaque équipe a le droit d'effectuer une série d'essais libres de 2 minutes en respectant l'ordre suivant : 1^{er}) Rouge ; 2^{ème}) Bleu ; 3^{ème}) Blanc, 4^{ème}) Jaune, 5^{ème}) Vert et 6^e) Noir et Blanc

La participation d'un pilote à la séance d'essai libre n'est pas obligatoire

Article 6.3.2 Présentation des équipes

20 minutes avant la 1^{ère} manche tous les pilotes de chaque équipe participe à une présentation au public. A l'issue de la présentation les pilotes regagne le parc pilotes et se prépare pour le début de la compétition.

Article 6.4 – Déroulement d'un match

Une horloge indiquant les 2 minutes pour se rendre sur la ligne de départ est installée à proximité du départ et visible pour les pilotes.

La course se déroule sur **21 manches**, composées de **18 manches qualificatives** et d'une **19^{ème}, 20^{ème}, 21^{ème} manches appelées Finales**.

Pour une équipe n'ayant pas de manager, et étant représentée par le capitaine des pilotes, en cas de blessure du capitaine durant l'épreuve, un capitaine de substitution est désigné par l'équipe au cours de l'épreuve. La direction de course doit en être informée.

Article 6.4.1 – Pilote de remplacement (R/R)

Un pilote nommé dans la déclaration d'une équipe pour un match, quel que soit son statut (titulaire, guest, ou substitut) ne pouvant finalement pas participer à un match pour quelque raison que ce soit (blessure, report de match dans une autre ligue, nomination à un championnat, absence non justifiée du pilote, etc...) ou blessé durant l'épreuve et déclaré inapte par le médecin pour le reste de l'épreuve, peut être remplacé par ses coéquipiers dans le match concerné dans la limite de deux

fois par chacun des pilotes de l'équipe **ayant une catégorie inférieure ou égale à celle du pilote remplacé.**

Article 6.4.2 – Organisation des Finales

4 minutes à l'issue de la validation des résultats de la manche 18 par l'arbitre, les managers ou capitaines des 4 équipes en tête au classement se réunissent avec la direction de course au niveau de l'emplacement du contrôle technique, afin de définir la composition des 3 manches Finales. Les équipes 5^e et 6^e au classement à l'issue des 18 premières manches ne participent pas aux Finales.

Les managers ou capitaines annoncent en même temps les pilotes de leur équipe participants à chacune des 3 manches Finales ainsi que la sélection des 3 couloirs en fonction du programme de choix prévu selon le classement à l'issue des 18 premières manches qualificatives.

En cas d'égalité entre 2 ou plusieurs équipes à l'issue de la 18^e manche, la priorité dans le classement est donnée à l'équipe (ex æquo aux points) ayant le plus grand nombre de 1^{ère} place, puis de 2^{ème} place, etc.

Si l'égalité persiste un tirage au sort est réalisé par le directeur de course en présence des managers des équipes concernées afin de départager les équipes concernées.

- Désignation des pilotes pour les manches Finales :

Manche Finale 19 : Les pilotes ayant le moins bon cumul de points de chaque équipe à l'issue de la manche 18

Manche Finale 20 : Les pilotes ayant le second cumul de points de chaque équipe à l'issue de la manche 18

Manche Finale 21 : Les pilotes ayant le meilleur cumul de points de chaque équipe à l'issue de la manche 18

- Ordre de choix des couloirs pour les manches Finales :

	Choix en 1^{er}	Choix en 2^e	Choix en 3^e	Choix en 4^e
Manche 19	3 ^e équipe aux pts	4 ^e équipe aux pts	1 ^{ère} équipe aux pts	2 ^e équipe aux pts
Manche 20	2 ^e équipe aux pts	1 ^{er} équipe aux pts	4 ^e équipe aux pts	3 ^e équipe aux pts
Manche 21	1 ^{ère} équipe aux pts	2 ^e équipe aux pts	3 ^e équipe aux pts	4 ^e équipe aux pts

Article 6.4.3 – Classement de l'épreuve

A l'issue de la 21^{ème} manche, un classement est établi en additionnant tous les points inscrits par chaque équipe.

L'équipe ayant cumulée le plus de points est déclarée vainqueur, la deuxième équipe en cumul de points est 2^{ème} et ainsi de suite ...

En cas d'égalité entre 2 ou plusieurs équipes à l'issue de la rencontre, le résultat de la manche finale 21 détermine le classement final.

Article 6.4.4 – Parc Fermé

L'ensemble des pilotes des 6 équipes placent l'ensemble des motos utilisées lors de l'épreuve en parc fermé dès la fin de leur dernière manche, ou à la demande du commissaire technique.

Article 6.5 – Quota maximum de manches

L'ensemble des pilotes de l'équipe (du n°1 au n°3) ne peuvent pas faire plus de 7 manches sur l'ensemble des 21 manches.

Article 6.6 – Pause et Réfection de piste

Des réfections de piste sont programmées après les manches 4, 9, 13 et 18 selon la grille de course. En cas de nécessité le Jury de l'épreuve peut décider de modifier l'ordre des réfections de piste, et doit tenir informé les managers ou capitaines.

ARTICLE 7 – POINTS

A) Points pilotes par manche

Vainqueur de manche : 3 points
Seconde place : 2 points
Troisième place : 1 point
Quatrième place : 0 point

R pour un pilote ne finissant pas la manche
D pour un pilote disqualifié
F pour un pilote ayant chuté mais n'ayant pas causé l'arrêt de la manche
NS pour un pilote ne se présentant pas au départ d'une manche
M pour un pilote exclu sous les 2 minutes
T lorsque le pilote a touché le fil

B) Points Championnat par équipe

Vainqueur : 6 points
Deuxième : 5 points
Troisième : 4 points
Quatrième : 3 points
Cinquième : 2 points
Sixième : 1 point

En cas d'égalité de points au championnat entre 2 équipes, à l'issue des 3 épreuves de la saison, le départage est fait par rapport à l'écart entre les points marqués / points encaissés de chaque équipe.

ARTICLE 8 – MATCH REPORTE OU ABANDON DU MATCH

Si le match est annulé ou interrompu pour quelque raison que ce soit, les règles suivantes s'appliquent :

- Si le meeting est annulé avant le début de la 1ère manche ou avant la **manche 18**, il est reporté à une date ultérieure et aucun score ni point de championnat ne sont attribués.
- Si le meeting est interrompu après les manches finales (19 ou 20) les points des manches finales réalisées sont additionnés aux points des 18 premières manches.

Dans le cas d'égalité entre 2 ou plusieurs équipes si le meeting est interrompu avant les manches finales :

- La priorité est donnée à l'équipe (ex æquo aux points) ayant le plus grand nombre de 1ère place, puis de 2ème place, etc. ;
- Si la solution précédente ne peut être utilisée, les points championnat sont divisés entre les équipes ex-aequo. (ex : égalité entre le premier et second 5.5 points à chaque équipe ($6+5=11/2=5,5$))

Dans le cas d'égalité entre 2 ou plusieurs équipes si le meeting est interrompu après les manches Finales 19 ou 20, le classement de la dernière finale réalisée permet de départager les équipes à égalité de points.

Chaque organisateur qui déclare l'annulation d'un match en accord avec le jury de l'épreuve a pour obligation de réorganiser l'épreuve.

En cas d'impossibilité au club à réorganiser cette épreuve une amende de 2000 € peut être infligée au club.

Cette amende ne peut pas être applicable en cas de force majeure due à l'impossibilité d'obtenir une autorisation préfectorale d'organiser.