CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE DE LA FIA 2018-2019
2018-2019 FIA WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP

INDEX DES PAGES	Page
PREAMBULE	2
REGLEMENT	3
OBLIGATIONS GENERALES	3
CONDITIONS GENERALES	3
EPREUVES DU CHAMPIONNAT	4
ANNEXE 1 DE CHAQUE EPREUVE	4
ORGANISATEUR	5
ORGANISATION DES EPREUVES	5
ASSURANCES	5
OFFICIELS ET DELEGUES FIA	5
COMITE ENDURANCE	7
ENGAGEMENTS	7
DISPOSITIONS GENERALES – DISCIPLINE GENERALE, SECURITE / CONCURRENTS	14
LAISSEZ-PASSER ET ACCREDITATIONS	14
INFORMATIONS ET SIGNALISATION	14
AMENAGEMENT DES STANDS	15
PARCS CONCURRENTS ET STANDS	16
DISCIPLINE GENERALE	17
SEANCE D'AUTOGRAPHES, PARADE DES PILOTES, ZONE MIXTE-INTERVIEW	19
CONFERENCE DE PRESSE	21
PODIUM, TROPHEES ET COUPES	21
DEFINITIONS DES PENALITES	21
VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES	22
COMMUNICATIONS RADIO	23
VERIFICATIONS TECHNIQUES	23
REGLEMENT TECHNIQUE	26
VOITURES ADMISSIBLES	26
VOITURES DE RESERVE	27
CARBURANT	27
SYSTEMES D'EQUIVALENCE (PERFORMANCE ET TECHNOLOGIES)	28
SYSTEMES ET EQUIPEMENTS IMPOSES PAR LES REGLEMENTS ET BULLETINS	29
UTILISATION DES MOTEURS	32
PNEUMATIQUES	33
LUMIERES	36
SIGNALETIQUE OBLIGATOIRE ET PUBLICITE	37
ESSAIS COLLECTIFS OFFICIELS ET ESSAIS PRIVES	40
EPREUVES	45
ESSAIS OFFICIELS	48
GRILLE DE DEPART	50
PROCEDURE DE DEPART	52
ARRETS AUX STANDS – INTERVENTIONS SUR LA VOITURE	56
CONDITIONS DE PARTICIPATION DES PILOTES ET COMPOSITION DES EQUIPAGES	67
CHANGEMENTS DE PILOTE ET TEMPS DE CONDUITE	69
ARRET DES ESSAIS OU SUSPENSION DE LA COURSE	72
NEUTRALISATION DE LA COURSE : VOITURE DE SECURITE	75

CONTENTS	Page
FOREWORD	2
REGULATIONS	3
GENERAL UNDERTAKING	3
GENERAL CONDITIONS	3
CHAMPIONSHIP EVENTS	4
THE APPENDIX 1 OF EACH EVENT	4
ORGANISER	5
ORGANISATION OF EVENTS	5
INSURANCE	5
FIA OFFICIALS AND DELEGATES	5
ENDURANCE COMMITTEE	7
ENTRIES	7
GENERAL PROVISIONS – GENERAL DISCIPLINE, SAFETY/COMPETITORS	14
PASSES AND ACCREDITATIONS	14
INFORMATION AND SIGNALLING	14
ARRANGEMENTS OF THE PITS	15
PADDOCK AND PITS	16
GENERAL DISCIPLINE	17
AUTOGRAPH SESSION, DRIVERS' PARADE, MIXED-INTERVIEW ZONE	19
PRESS CONFERENCES	21
PODIUM, TROPHIES AND CUPS	21
DEFINITIONS OF THE PENALTIES	21
ADMINISTRATIVE CHECKS	22
RADIO COMMUNICATIONS	23
SCRUTINEERING	23
TECHNICAL REGULATIONS	26
ELIGIBLE CARS	26
RESERVE CARS	27
FUEL	27
EQUIVALENCE SYSTEMS (PERFORMANCE AND TECHNOLOGIES)	28
SYSTEMS AND EQUIPMENT IMPOSED BY THE REGULATIONS AND BULLETINS	29
USE OF ENGINES	32
TYRES	33
LIGHTS	36
MANDATORY SIGNAGE AND ADVERTISING	37
PRIVATE TESTING AND OFFICIAL COLLECTIVE TESTING SESSION	40
EVENTS	45
OFFICIAL PRACTICE	48
STARTING GRID	50
STARTING PROCEDURE	52
PIT STOPS - INTERVENTIONS ON THE CAR	56
CONDITIONS FOR THE PARTICIPATION OF DRIVERS & COMPOSITION OF THE CREWS	67
DRIVER CHANGES AND DRIVING TIME	69
STOPPING OF PRACTICE OR SUSPENSION OF THE RACE	72
NEUTRALISATION OF THE RACE: SAFETY CAR	75

ARRIVEE 84
PARC FERME 84
CONDITIONS DE CLASSEMENT 85
CLASSEMENTS, TITRES ET POINTS 85
PENALITES 90
ANNEXE 1 DE CHAQUE EPREUVE 94
ANNEXE 2 97
ANNEXE 3 : EMPLACEMENT DE LA PUBLICITE SUR LES VOITURES 98
ANNEXE 4 : PENALITES LIEES AU NON-RESPECT DE LA REGLEMENTATION TECHNIQUE 101
ANNEXE 5 : EQUIPEMENTS DE SECURITE STAND 104
ANNEXE 6 : AUTOCOLLANTS RFID POUR VOITURES 106

1. DISPOSITIONS GENERALES

1.1 Préambule

Le Championnat du Monde d'Endurance de la FIA (désigné ci-après "le Championnat", réservé aux voitures "Le Mans" Prototypes (désignées ci-après LMP1 et LMP2) et aux voitures "Le Mans" Grand Tourisme Endurance (désignées ci-après LMGTE Pro et LMGTE Am) résulte d'une coopération entre la FIA et l'ACO. Il comprend principalement un titre de Champion du Monde d'Endurance LMP1, un titre de Champion du Monde d'Endurance des Pilotes LMP, un titre de Champion du Monde d'Endurance des Constructeurs GT et un titre de Champion du Monde d'Endurance des Pilotes GT. Il est constitué des Epreuves inscrites au calendrier dudit Championnat et pour lesquelles les ASN et les organisateurs (cf. Article 2.1) ont signé une Convention d'Organisation telle qu'énoncée à l'Article 2.2 du présent Règlement (cf. Annexe 1 – partie D).

Le Championnat est régi par le Code Sportif International de la FIA (désigné ci-après "le Code") et ses annexes, (à l'exception de l'Article 251 de l'Annexe J - Classification et définitions des voitures), les Prescriptions Générales relatives aux Circuits en leurs dispositions non contraires aux présentes, le présent Règlement Sportif propre au Championnat, les Règlements Techniques applicables et leurs annexes ("Le Mans" Prototype et "Le Mans" LMGTE), ainsi que les Règlements spécifiques applicables aux Epreuves.

Toutes les parties participantes (FIA, ASN, organisateurs, concurrents et circuits) s'engagent à appliquer et à respecter les règles régissant le Championnat.

Certains aspects relevant de l'application du Règlement du Championnat ont été confiés au Comité Endurance (désigné ci-après "le Comité "), institué dans "l'Accord Le Mans" (désigné ci-après "l'Accord"), dont la composition, les missions et les règles de fonctionnement sont décrites dans le Règlement intérieur dudit Comité.

Les décisions du Comité Endurance sont prises en dernier ressort et ne sont donc pas susceptibles d'appel.

FINISH 84
PARC FERME 84
CONDITIONS FOR CLASSIFICATIONS 85
CLASSIFICATIONS, TITLES AND POINTS 85
PENALTIES 90
APPENDIX 1 OF EACH EVENT 94
APPENDIX 2 97
APPENDIX 3: LOCATION OF THE ADVERTISING ON THE CARS 98
APPENDIX 4: PENALTIES FOR FAILURE TO RESPECT THE TECHNICAL REGULATIONS 101
APPENDIX 5 : PIT SAFETY EQUIPMENT 104
APPENDIX 6: RFID CAR STICKERS 106

1. GENERAL PROVISIONS

1.1 Foreword

The FIA World Endurance Championship (hereinafter "the Championship", reserved for "Le Mans" Prototype cars (hereinafter LMP1 and LMP2) and for "Le Mans" Grand Touring Endurance cars (hereinafter LMGTE Pro and LMGTE Am) is the result of cooperation between the FIA and the ACO. It comprises primarily a title of LMP1 World Endurance Champion, a title of LMP World Endurance Drivers' Champion, a title of World Endurance for GT Manufacturers and a title of World Endurance for GT Drivers. It is made up of the Events registered on the calendar of the said Championship and for which the ASNs and the organisers (cf. Article 2.1) have signed an Organisation Agreement, as specified in Article 2.2 of the present regulations (cf. Appendix 1 – part D).

The Championship is governed by the FIA International Sporting Code and its appendices (hereinafter "the Code" (with the exception of Article 251 of Appendix J – Classification and definitions of cars) those clauses of the Circuit General Prescriptions that are not contrary to the present regulations, the present Sporting Regulations specific to the Championship, the applicable Technical Regulations and their appendices ("Le Mans" Prototype and LMGTE), and the specific regulations applicable to the Events.

All the participating parties (FIA, ASNs, organisers, competitors and circuits) undertake to apply as well as observe the rules governing the Championship.

Certain aspects relating to the application of the Championship regulations have been entrusted to the Endurance Committee (hereinafter "the Committee"), instituted in "the Le Mans Agreement" (hereinafter "the Agreement"), the composition, missions and operating rules of which are specified in the internal regulations of the above Committee.

The decisions of the Endurance Committee are taken in the last resort and cannot be appealed.

1.2 Règlement

1.2.1 La version française du présent Règlement Sportif constituera le texte définitif auquel il sera fait référence en cas de divergence d'interprétation. Le présent Règlement Sportif sera amendé uniquement conformément aux dispositions de "l'Accord", étant entendu que le Conseil Mondial du Sport Automobile est le seul organe compétent en la matière.

1.2.2 Le présent Règlement Sportif entre en vigueur le 1er janvier 2018 et remplace tout précédent Règlement Sportif concernant le Championnat.

1.3 Obligations générales

Tous les pilotes, concurrents et officiels participant au Championnat s'engagent en leur nom propre et en celui de leurs employés et agents à observer toutes les dispositions telles que complétées ou modifiées du Code, des Prescriptions Générales relatives aux Circuits, des Règlements Techniques applicables, du présent Règlement Sportif et de l'Annexe 1 de chaque Epreuve.

Pour les besoins du présent Règlement Sportif, les manufacturiers de pneumatiques et les constructeurs de châssis LMP2 sont considérés comme des participants à l'Epreuve au sens de l'Article 1.3 du Code Sportif International et à ce titre tenus de respecter les obligations qui s'imposent à eux ainsi que les décisions de l'autorité sportive.

1.4 Conditions générales

1.4.1 Il incombe au concurrent, cf. Article 9.15.1 du CSI, de :
- s'assurer que toutes les personnes et participants concernés par son engagement observent dans leur intégralité les dispositions du Code, des Prescriptions Générales relatives aux Circuits, des Règlements Techniques applicables, du présent Règlement Sportif et de l'Annexe 1 de chaque Epreuve.

- de s'assurer que toutes les mesures et décisions ont été prises en interne en matière de sécurité des pilotes et du personnel à l'occasion de la prestation sportive.

1.4.2 Tout concurrent doit désigner son représentant par écrit au moment de son engagement au Championnat (cf. 2.6.4 du CSI). Pendant toute la durée de l'Epreuve, la personne responsable d'une voiture engagée à tout moment de l'Epreuve est tenue, conjointement et solidairement avec le concurrent, de veiller à ce que ces dispositions soient respectées.

1.4.3 Les concurrents doivent s'assurer que leurs voitures répondent aux conditions d'éligibilité, de conformité au règlement technique et de sécurité pendant toute la durée de l'Epreuve. Il appartient à chaque concurrent de s'assurer que sa voiture est en permanence électriquement sécurisée. Par conséquent, à tout moment de l'Epreuve, la voiture devra avoir soit le voyant de fonctionnement ERS allumé (lumière verte), soit disposer d'un panneau distinctif ("chapeau vert") visible de tous. Ce panneau ne pourra être retiré qu'une fois le voyant de fonctionnement ERS (lumière verte) allumé. Les Commissaires

1.2 Regulations

1.2.1 The final text of the present Sporting Regulations shall be the French version, which will be used should any dispute arise as to their interpretation. These Sporting Regulations will be amended only in accordance with the provisions of the Agreement, it being understood that the World Motor Sport Council is the only body competent in this matter.

1.2.2 These Sporting Regulations come into force on 1 January 2018 and replace all previous Sporting Regulations regarding the Championship.

1.3 General undertaking

All drivers, competitors and officials participating in the Championship undertake, on behalf of themselves, their employees and agents, to observe all the provisions as supplemented or amended of the Code, the Circuit General Prescriptions, the applicable Technical Regulations, the present Sporting Regulations, and the Appendix 1 to each Event.

For the purposes of the current Sporting Regulations, the tyre manufacturers and LMP2 chassis manufacturers are considered as Event participants in accordance with Article 1.3 of the International Sporting Code and as such must adhere to the obligations imposed on them and abide by the decisions of the sporting authority

1.4 General conditions

1.4.1 It is the competitor's obligation, as per art. 9.15.1 of the ISC, to:
- ensure that all persons and participants concerned by his entry observe all the requirements of the Code, the Circuit General Prescriptions, the applicable Technical Regulations, the present Sporting Regulations, and the Appendix 1 to each Event.
- ensure that all measures and decisions have been taken internally in relation to the safety of the drivers and of the personnel when sporting services are provided.

1.4.2 Each competitor must nominate his representative in writing at the time of entering the Championship (cf. Article 2.6.4 of the ISC). Throughout the duration of the Event, a person having charge of an entered car during any part of the Event is responsible jointly and severally with the competitor for ensuring that the requirements are observed.

1.4.3 Competitors must ensure that their cars satisfy the conditions of eligibility, compliance with the technical regulations, and safety throughout the Event. It is up to each competitor to ensure that their car is electrically safe at all times. Consequently, at all times during the Event the car must either have the ERS operating light illuminated (green light), or have a distinctive sign ("green hat") visible to all. This sign cannot be removed until the ERS operating light (green light) is illuminated. At any time, the Stewards may ask the

Sportifs peuvent à tout moment demander au concurrent d'allumer le voyant de fonctionnement ERS (lumière verte) pour vérification.

1.4.4 La présentation d'une voiture aux vérifications techniques sera considérée comme une déclaration implicite du concurrent de la conformité de la voiture.

1.4.5 Toute personne concernée de quelque façon que ce soit par une voiture engagée ou occupant quelque fonction que ce soit dans les espaces réservés doit à tout moment porter un laissez-passer approprié.

1.5 Epreuves du Championnat

1.5.1 Chaque Epreuve a le statut d'Epreuve internationale réservée.
1.5.2 Conformément à "l'Accord", une Epreuve pourra se dérouler à la même date qu'une Epreuve comptant pour un autre Championnat du Monde de la FIA.

1.5.3 Le Championnat comporte un minimum de 6 Epreuves, dont les 24 Heures du Mans.
Aucune Epreuve ne sera d'une durée inférieure à 6 heures.
Par Epreuve, on entend toute course inscrite au calendrier annuel du Championnat du Monde d'Endurance, incluant les vérifications administratives et techniques, tous les essais, qu'ils soient qualificatifs ou non, le warm-up éventuel et la course elle-même.

1.5.4 La liste définitive des Epreuves est publiée par la FIA avant le 1er janvier de chaque année.

1.5.5 Toute Epreuve annulée sans préavis écrit d'au moins trois mois envoyé à la FIA ne sera pas prise en considération en vue d'une inscription au Championnat de l'année suivante, sauf si la FIA estime que cette annulation résulte d'un cas de force majeure.

1.5.6 Une Epreuve peut être annulée si moins de 20 voitures sont engagées.

1.6 Annexe 1 de chaque Epreuve

1.6.1 L'Annexe 1 des Epreuves disputées en Europe, d'une durée ne dépassant pas 6 heures, sera mise à la disposition des concurrents au plus tard 3 semaines avant le début de l'Epreuve.

1.6.2 Les 24 Heures du Mans :
Compte tenu de leurs spécificités, les 24 Heures du Mans sont régies par un Règlement spécifique fourni par l'organisateur qui comporte un Règlement Sportif spécifique.
Ce Règlement spécifique sera mis à la disposition des concurrents au plus tard fin décembre 2017 pour l'édition 2018 et au plus tard fin décembre 2018 pour l'édition 2019.

competitor to switch on the ERS operating light (green light) to check that it is working.

1.4.4 The presentation of a car for scrutineering will be deemed an implicit statement by the competitor of the conformity of the car.

1.4.5 All persons concerned in any way with an entered car or present in any other capacity whatsoever in the reserved areas must wear an appropriate pass at all times.

1.5 Championship Events

1.5.1 Each event will have the status of a restricted international Event.
1.5.2 In accordance with the Agreement, an Event may take place on the same date as an Event counting towards another FIA World Championship.

1.5.3 The Championship comprises a minimum of 6 Events, including the Le Mans 24 Hours.
No Event may last less than 6 hours.
"Event" means any race registered on the annual calendar of the World Endurance Championship, including administrative checks and technical scrutineering, all practice sessions, whether qualifying or not, the warm-up if there is one and the race itself.

1.5.4 The definitive list of Events is published by the FIA before 1 January each year.

1.5.5 Any Event which is cancelled with less than three months' written notice to the FIA will not be considered for inclusion in the following year's Championship unless the FIA judges the cancellation to have been due to force majeure.

1.5.6 An Event may be cancelled if fewer than 20 cars are entered.

1.6 The Appendix 1 of each Event

1.6.1 The Appendix 1 of Events taking place in Europe, whether or not they exceed 6 hours, will be made available to the competitors at the latest 3 weeks before the start of the Event.

1.6.2 The Le Mans 24 Hours:
Given its specificity, the Le Mans 24 Hours is governed by specific regulations supplied by the organiser which include specific Sporting Regulations.
These specific regulations will be made available to the competitors at the end of December 2017 at the latest for the 2018 edition and at the end of December 2018 at the latest for the 2019 edition.

2. ORGANISATION

2.1 Organisateur

Toute demande d'organisation d'une Epreuve doit être déposée par l'entité (l'organisateur) ayant obtenu les droits exclusifs et nécessaires pour organiser l'Epreuve sur le circuit concerné auprès de l'ASN du pays dans lequel l'Epreuve doit avoir lieu, laquelle transmettra la demande à la FIA.

2.2 Organisation des Epreuves

Chaque organisateur, via son ASN, doit fournir à la FIA, au minimum en français et en anglais, les renseignements requis par l'Annexe 1 au présent Règlement ainsi que la Convention d'Organisation établie entre l'organisateur de l'Epreuve, l'ASN du pays organisateur et la FIA au moins un mois avant le déroulement de l'Epreuve, de même que le Questionnaire Médical conformément à l'Annexe H du Code Sportif International au moins 2 mois avant l'Epreuve. Chaque Epreuve devra être organisée dans le strict respect de ces documents.

Un visa est délivré par la FIA pour chacune des Epreuves sous réserve que l'ensemble des documents requis par le présent Règlement aient été dûment transmis à la FIA dans les délais ci-dessus mentionnés et qu'ils soient conformes à la réglementation applicable au Championnat.

2.3 Assurances

2.3.1 L'organisateur d'une Epreuve doit s'assurer que tous les concurrents, leur personnel et leurs pilotes sont couverts par une assurance au tiers.

2.3.2 Trente jours avant l'Epreuve, l'organisateur, via son ASN, doit envoyer à la FIA, au minimum en anglais, le détail des risques couverts par l'assurance (cf. Annexe 1 – partie E), laquelle doit être conforme aux lois nationales en vigueur. Ce certificat d'assurance sera tenu à la disposition des concurrents dans la langue du pays ainsi qu'en anglais.

2.3.3 L'assurance au tiers souscrite par l'organisateur viendra compléter, sans y porter atteinte, toute police d'assurance personnelle détenue par un concurrent ou par toute autre personne physique ou morale participant à l'Epreuve.

2.3.4 Les pilotes participant à l'Epreuve ne sont pas considérés comme tiers entre eux.

2.4 Officiels et Délégués FIA

2.4.1 Officiels permanents :

La FIA désignera, dans les conditions prévues à l'Accord Le Mans, les officiels permanents du Championnat qui officieront à chaque Epreuve de celui-ci, à savoir :

- Le Président et le 2ème Commissaire Sportif international du Collège des Commissaires Sportifs, qui devront être titulaires d'une Licence Platine de la FIA.
- Le Directeur d'Epreuve,
- Le Délégué Technique permanent,

2. ORGANISATION

2.1 Organiser

Any application to organise an Event must be made, by the entity (organiser) that has obtained the exclusive and necessary rights to organise the Event on the circuit concerned, to the ASN of the country in which the Event is to take place, which will forward the application to the FIA.

2.2 Organisation of Events

Each organiser, via its ASN, shall supply to the FIA, at least in French and in English, the information set out in Appendix 1 to the present regulations as well as the Organisation Agreement entered into between the organiser of the Event, the ASN of the organising country and the FIA, at least one month before the Event, and the Medical Questionnaire in accordance with Appendix H of the International Sporting Code at least two months before the Event. Each Event must be organised in strict compliance with these documents.

A visa is issued by the FIA for each of the Events, provided that all the documents required by the present regulations have been duly sent to the FIA by the aforementioned deadlines and that they are in conformity with the regulations applicable to the Championship.

2.3 Insurance

2.3.1 The organiser of an Event must ensure that all competitors, their personnel and drivers are covered by third party insurance.

2.3.2 Thirty days before the Event, the organiser, via its ASN, must send to the FIA, at least in English, details of the risks covered by the insurance (cf. Appendix 1 – part E), which must comply with the national laws in force. This insurance certificate, written in the language of the country as well as in English, shall be made available to the competitors.

2.3.3 Third party insurance arranged by the organiser shall be in addition and without prejudice to any personal insurance policy held by a competitor or by any other natural person or legal entity taking part in the Event.

2.3.4 Drivers taking part in the Event are not considered third parties with respect to one another.

2.4 FIA Officials and Delegates

2.4.1 Permanent officials:

In accordance with the conditions of the Le Mans Agreement, the FIA will appoint the permanent officials of the Championship who will officiate at each of its Events, namely:

- The Chairman and the 2nd International Steward of the Panel of Stewards, who must hold an FIA Platinum Licence.
- The Race Director,
- The Permanent Technical Delegate,

- Le Commissaire Technique en Chef,
- Le Médecin du Championnat,
- Le chronométreur officiel.

2.4.2 Officiels et délégués non-permanents :

2.4.2.1 Les officiels suivants seront désignés par l'ASN et leurs noms communiqués à la FIA simultanément à la demande d'organisation d'une Epreuve :

- Un au moins des commissaires sportifs sera nommé par l'ASN qui organise ou qui délivre le Permis d'Organisation pour l'Epreuve.

- Le Directeur de Course.

2.4.2.2 Les Délégués :
La FIA pourra également désigner pour chaque Epreuve :
- Un Représentant du Président de la FIA,
- Un Conseiller des Commissaires Sportifs dont le statut et le rôle sont définis à l'Art. 2.4.3 du présent Règlement,

- Un Délégué Médical non-permanent,
- Un Délégué Sécurité,
- Un Observateur.

2.4.3. Le Conseiller des Commissaires Sportifs est un ancien pilote d'endurance expérimenté. Il a pour rôle d'assister le Collège, en tant que conseil, sur toutes les questions liées à la compétition automobile en général et en particulier celles liées :

- Au comportement des pilotes et des concurrents sur la piste,
- A la catégorisation des pilotes lorsque le Collège est amené à se prononcer sur ce point.

Le Conseiller peut assister aux réunions du Collège des Commissaires Sportifs sans disposer d'un droit de vote.

2.4.4 Le rôle des délégués de la FIA est d'assister dans leurs fonctions les officiels de l'Epreuve, de veiller dans le cadre de leurs compétences à ce que tous les Règlements régissant le Championnat soient respectés, de formuler les remarques qu'ils jugeront utiles et de dresser tout rapport nécessaire concernant l'Epreuve.

2.4.5 Le Commissaire Technique en chef sera responsable des vérifications techniques et aura tout pouvoir sur les Commissaires Techniques nationaux. Tout rapport émis par le Délégué Technique FIA à l'attention du Collège des Commissaires Sportifs devra être cosigné par le Commissaire Technique en chef de l'Epreuve.

2.4.6 Relations Directeur de Course et Directeur d'Epreuve

Le Directeur de Course travaillera en liaison permanente avec le Directeur d'Epreuve. Sous réserve des pouvoirs reconnus aux Commissaires Sportifs par le Code, le Directeur d'Epreuve disposera des pleins pouvoirs, notamment en ce qui concerne

- The Chief Scrutineer,
- The Medical Delegate of the Championship,
- The official timekeeper.

2.4.2 Non-permanent officials and delegates:

2.4.2.1 The following officials will be appointed by the ASN and their names notified to the FIA at the same time as the application to organise an Event:

- At least one of the Stewards shall be nominated by the ASN promoting the Event or granting the Organising Permit therefore.

- The Clerk of the Course,

2.4.2.2 Delegates:
The FIA may also appoint for each Event:
- A Representative of the President of the FIA,
- An Adviser to the Stewards whose status and role are defined in Article 2.4.3 of the present Regulations,
- A non-permanent Medical Delegate,
- A Safety Delegate,
- An Observer.

2.4.3 The Adviser to the Stewards is necessarily an experienced former endurance driver. His role is to assist the Panel in its decisions by providing advice on all questions pertaining to motor sport in general and in particular those relating to:

- The behaviour of the drivers and the competitors on the track,
- The categorisation of the drivers when the Panel is required to give a decision on this point.

The Adviser may attend the meetings of the Panel of Stewards, without having the right to vote.

2.4.4 The role of the FIA delegates is to help the officials of the Event in their duties, to see within their fields of competence that all the regulations governing the Championship are respected, to make any comments they deem necessary, and to draw up any necessary reports concerning the Event.

2.4.5 The Chief Scrutineer will be responsible for scrutineering and will have full authority over the National Scrutineers. Any report issued by the FIA Technical Delegate for the attention of the Panel of Stewards must be co-signed by the Chief Scrutineer of the Event.

2.4.6 Relations between the Clerk of the Course and the Race Director

The Clerk of the Course shall work in permanent liaison with the Race Director. Subject to the powers conferred upon the Stewards by the Code, the Race Director shall have overriding authority in the following matters and the Clerk of the Course

les questions suivantes et le Directeur de Course ne pourra donner des ordres s'y rapportant qu'avec son accord exprès :

a) Le contrôle du déroulement des essais et de la course, du respect de l'horaire et, s'il le juge nécessaire, la formulation de toute proposition aux Commissaires Sportifs pour modifier les horaires conformément au Code ou au Règlement Sportif ;
b) L'arrêt de toute voiture conformément au Code et au Règlement Sportif ;
c) L'interruption des essais ;
d) La procédure de départ ;
e) Le recours à la voiture de sécurité ;
f) Le recours au « Full Course Yellow »
g) Le recours aux « Slow Zones **»**
h) La suspension et la reprise de la course ;
i) L'arrêt définitif de la course.

2.4.7 Le Directeur d'Epreuve, le Directeur de Course, le Délégué Technique et le Commissaire Technique en chef doivent être présents sur le circuit au plus tard à partir du début de l'Epreuve telle que définie par le Code. Les Commissaires Sportifs, quant à eux, doivent être présents sur le circuit avant la fin des vérifications techniques.

2.4.8 Le Directeur d'Epreuve doit être en contact radio permanent avec le Directeur de Course, le Délégué Technique et le Président du Collège des Commissaires Sportifs à tout moment lorsque les voitures sont autorisées à rouler sur la piste. En outre, le Directeur de Course doit se tenir à la Direction de Course et être en contact radio avec tous les postes de commissaires de piste.

2.5 Comité Endurance

Tout concurrent, constructeur ou pilote souhaitant obtenir entre deux Epreuves un éclaircissement sur un point du Règlement, pourra saisir le Comité Endurance. Toute interprétation émise par le Comité Endurance ne peut être opposable au pouvoir sportif que constituent le Directeur d'Epreuve et le Collège des Commissaires.
Pour ce faire, le concurrent, constructeur ou pilote devra adresser au Comité Endurance une requête dûment motivée précisant clairement les points sur lesquels il souhaite l'interprétation.

3. ENGAGEMENTS

3.1 Candidatures des concurrents et conditions d'engagement

3.1.1 Engagement à la saison :

a) La procédure d'engagement est placée sous l'égide et la responsabilité de la FIA en coopération avec le Promoteur.
b) L'engagement au Championnat est un engagement à la saison, qui porte sur l'ensemble des Epreuves inscrites au calendrier dudit Championnat et qui est limité à un maximum de deux voitures par catégorie.

may give orders in respect of them only with his express agreement:

a) the control of practice and the race, adherence to the timetable and, if he deems it necessary, the formulation of any proposal to the Stewards to modify the timetable in accordance with the Code or Sporting Regulations,
b) The stopping of any car in accordance with the Code or Sporting Regulations,
c) The stopping of practice,
d) The starting procedure,
e) The use of the Safety Car,
f) The use of the Full Course Yellow
g) The use of the Slow Zones
h) The suspending and resuming of the race,
i) The definitive stopping of the race.

2.4.7 The Race Director, the Clerk of the Course, the Technical Delegate and the chief Scrutineer must be present at the circuit at the latest from the beginning of the Event as defined by the Code, and the FIA Stewards before the end of scrutineering.

2.4.8 The Race Director must be in permanent radio contact with the Clerk of the Course, the Technical Delegate and the Chairman of the Panel of Stewards at all times when cars are permitted to run on the track. Additionally, the Clerk of the Course must be at Race Control and in radio contact with all the marshals' posts during these times.

2.5 Endurance Committee

Any competitor, manufacturer or driver wishing to obtain a clarification on a point of the regulations between two Events, may submit the matter to the Endurance Committee. Any interpretation given by the Endurance Committee cannot be opposable to the sporting authority represented by the Race Director and the Panel of Stewards.
To do so, the competitor, manufacturer or driver must send the Endurance Committee a request, duly motivated, clearly specifying the points on which they are requesting an interpretation.

3. ENTRIES

3.1 Competitors' applications and conditions for entry

3.1.1 Entry for the season:

a) The entry procedure is placed under the aegis and the responsibility of the FIA, in cooperation with the Promoter.
b) Entry in the Championship is for the season, which concerns all the Events registered on the calendar of the said Championship and is limited to a maximum of two cars per category.

c) La participation des concurrents, admis officiellement au Championnat, est impérative sur toutes les Epreuves comptant pour le Championnat.

Un concurrent ne se présentant pas à l'heure aux vérifications administratives d'une Epreuve, pour toute raison autre que :

- Cas de force majeure (mauvaises conditions atmosphériques, perturbations sociales, …) ;
- Accident dans l'Epreuve précédente du Championnat dont les dommages, constatés par le Délégué Technique du Championnat, ne peuvent être réparés dans les délais impartis ;

pourra être pénalisé par le Collège des Commissaires Sportifs : pénalité pouvant aller jusqu'à l'exclusion du Championnat.

3.2 Procédure d'engagement :

3.2.1 Cas général : bulletin d'engagement, dossier, délais :

- Le bulletin d'engagement référencé à l'Annexe 2 du présent Règlement est disponible sur le site de la FIA (www.fia.com), à compter du 18 décembre de chaque année, date officielle d'ouverture des engagements au Championnat.
- Conformément à "l'Accord", les dossiers de candidature devront être retournés au "Promoteur", en original par la poste, complétés et signés, à l'adresse suivante, au plus tard le 5 février 2018 à midi, le cachet de la poste faisant foi :

Le Mans Endurance Management
A l'attention de M. Cédric VILATTE
FIA WEC
30 rue Galilée
75116 PARIS
FRANCE

Chaque dossier de candidature devra être accompagné de :
1/ L'attestation du paiement du montant correspondant au droit d'engagement, par concurrent, par catégorie, sur le compte de la FIA, tel que décrit à l'Article 3.3.3:

2/ La photocopie de la licence du concurrent pour l'année considérée.

Nota : Le libellé de la licence présentée sera le seul retenu pour les documents officiels (le nombre de caractères maximum autorisé est de 25, les espaces étant comptés comme des caractères).
Dans cette limite, le nom du sponsor pourra être ajouté au nom du concurrent sur les documents officiels avec l'accord exprès de la FIA et du Promoteur (la demande devra avoir été formulée officiellement avant la date de clôture officielle des engagements au Championnat ou à l'Epreuve concernée). Après cette date, plus aucune modification ne sera acceptée.

3/ D'explications détaillées susceptibles d'éclairer le choix du Comité de Sélection ;

c) The participation of the competitors officially registered in the Championship in all the Events counting towards the Championship is imperative.

A competitor who does not report on time for the administrative checks at an Event, for any reason other than:

A case of force majeure (poor weather conditions, social unrest…);
An accident during the previous Event in the Championship, as a result of which the car sustained damage, noted by the Championship Technical Delegate, that could not be repaired within the given time;

may be penalised by the Panel of Stewards: this penalty may go as far as exclusion from the Championship.

3.2 Entry procedure:

3.2.1 General case: entry form, dossier, deadlines:

- The entry form referred to in Appendix 2 to the present regulations is available on the FIA website (www.fia.com) as from 18 December of each year, the official opening date for entries in the Championship.
- In accordance with the Agreement, application dossiers must be returned to the Promoter, in the original by post, completed and signed, to the following address, postmarked 5 February midday at the latest in 2018.

Le Mans Endurance Management
For the attention of Mr Cédric VILATTE
FIA WEC
30 rue Galilée
75116 PARIS
FRANCE

Each application dossier must be accompanied by:
1/ Proof of payment of the amount corresponding to the entry fee per competitor per category to the account of the FIA as described in Article 3.3.3:

2/ A photocopy of the Competitor's licence for the year concerned:

NB: The wording of the licence submitted will be the only wording used for the official documents. The maximum number of characters authorised is 25, with spaces counting as characters.
Within this limit, the name of the sponsor may be added to the name of the competitor on the official documents with the express agreement of the FIA and of the Promoter (the request must have been made officially before the official closing date for entries in the Championship or in the Event concerned); after that date, no further modification will be accepted.

3/ Detailed explanations likely to enlighten the choice of the Selection Committee;

4/ Des noms, prénoms et palmarès de chacun des pilotes (3 maximum par voiture) ;

5/ La copie du passeport de chaque pilote ;

6/ L'engagement écrit du candidat à participer à toutes les Epreuves avec le nombre de voitures engagées.

a) La FIA et/ou le Promoteur se réservent le droit de demander des informations complémentaires aux concurrents afin d'éclairer les décisions du Comité de Sélection.
b) Conformément à l'Accord, la liste des concurrents du Championnat est validée par le Comité de Sélection (cf. Art. 3.4 du présent Règlement).

3.2.2 Conditions spécifiques d'engagement dans la catégorie LMP2 :

a) La catégorie LMP2 est réservée exclusivement à des équipes privées indépendantes des constructeurs et/ou des fournisseurs de moteurs (cf. définition prévue par le Règlement Technique).
Si nécessaire, le Comité Endurance se réservera le droit de saisir une autorité compétente et indépendante pour auditer les comptes des concurrents.
b) Les pièces produites par des constructeurs ayant des voitures homologuées doivent impérativement être proposées à la vente et être livrables simultanément à toutes les équipes engagées au Championnat utilisant ce même modèle de voiture. Le Comité Endurance pourra demander un descriptif technique des pièces concernées. Tout manquement à cette règle pourra être sanctionné par la FIA.

3.2.3 Conditions spécifiques d'engagement dans la catégorie LMGTE Pro :
Un concurrent peut engager au maximum 2 voitures dans la catégorie LM GTE Pro.
Un constructeur ne peut pas avoir plus de 2 voitures de la même marque engagée à la saison en LM GTE Pro.

3.2.4. Engagement des concurrents dits "supplémentaires"

Les concurrents dits "supplémentaires", considérés comme tels par le Comité de Sélection, doivent s'engager conformément à la procédure d'engagement décrite à l'Article 3.2.1 ci-dessus.

Toutefois et par dérogation à l'Article 3.2.1, ces concurrents doivent transmettre leur dossier complet au plus tard huit semaines avant le début de l'Epreuve concernée (étant rappelé qu'une Epreuve débute au moment de l'ouverture des vérifications administratives).
Les concurrents devront également fournir l'attestation du paiement de l'avance sur fournitures et autres frais techniques.

4/ Full name and record of achievements of each of the drivers (maximum 3 per car);

5/ A copy of the passport of each driver;

6/ The written undertaking of the candidate to take part in all the Events with the number of cars entered.

a) The FIA and/or the Promoter reserve the right to request additional information from the competitors in order to enlighten the decisions of the Selection Committee.
b) In accordance with the Agreement, the list of competitors in the Championship is validated by the Selection Committee (cf. Article 3.4 of the present regulations).

3.2.2 Specific conditions of entry in the LMP2 category:

a) The LMP2 category is reserved exclusively for private teams that are independent of manufacturers and/or engine suppliers (cf. definition given in the Technical Regulations).

If necessary, the Endurance Committee shall reserve the right to take the matter before a competent and independent authority to audit the competitors' accounts.
b) Parts produced by manufacturers having cars homologated must imperatively be offered for sale, and be able to be delivered, to all the teams entered in the Championship using this same model of car. The Endurance Committee may demand a technical description of the parts concerned. Any breach of this rule may result in the imposition of a sanction by the FIA.

3.2.3 Specific conditions of entry for the LMGTE Pro category:
A competitor can enter a maximum of 2 cars in the LM GTE Pro category.
A manufacturer may have no more than 2 cars of the same make entered on a full season basis in LM GTE Pro.

3.2.4. Entry of "additional" competitors

"Additional" competitors, considered as such by the Selection Committee, must enter in conformity with the entry procedure described in the Sporting Regulations (Article 3.2.1).

However, and in dispensation of Article 3.2.1, these competitors must send their full dossier at the latest eight weeks before the beginning of the Event concerned (reminder: an Event begins upon the opening of the administrative checks).
The competitors must also provide certification of payment of the advance on supplies and other technical costs.

3.2.5 Conditions spécifiques d'engagement au Championnat du Monde d'Endurance LMP1 de la FIA et au Championnat du Monde d'Endurance des Constructeurs GT de la FIA

Outre le respect des dispositions de l'Article 3.3.1 a) et b), un concurrent souhaitant s'engager dans les catégories LMP1 ou en LMGTE Pro à l'obligation de participer respectivement au Championnat du Monde d'Endurance LMP1 de la FIA ou au Championnat du Monde d'Endurance FIA des Constructeurs GT, pour cela il doit :

- Remplir un bulletin d'engagement spécifique,
- Présenter une licence internationale FIA pour concurrent.

3.3 Droits d'engagement et conditions financières

Tous les montants s'entendent hors taxes, TVA applicables selon les règles fiscales en vigueur.

3.3.1 Droits de participation au Championnat

a) Les droits de participation au Championnat, pour les Epreuves, à l'exception des 24 Heures du Mans, sont les suivants :

- 17'000 € par voiture, à multiplier par le nombre D'Epreuves comptant pour le Championnat.

La non-participation d'un concurrent ne donnera lieu à aucun remboursement sauf circonstances exceptionnelles laissées à l'appréciation du Collège des Commissaires Sportifs.

b) Les droits d'engagement aux titres de Champion du Monde LMP1 et Champion du Monde des Constructeurs GT, en supplément des droits requis pour participer au Championnat, sont les suivants :

- Pour les LMP1 : 310 000 € par concurrent engagé
- Pour les LMGTE : 310 000 € par constructeur

c) Uniquement pour les concurrents engagés au Championnat du Monde LMP1, le droit d'engagement de 310 000€ mentionné ci-dessus inclus l'inscription pour une voiture à la saison.

3.3.2 Droits de participation à certaines Epreuves du Championnat (engagement course par course pour les concurrents dits "supplémentaires")

Les droits de participation des concurrents dits "supplémentaires", à une Epreuve du Championnat, à l'exception des 24 Heures du Mans, sont les suivants :

- 30 000 € par voiture et par Epreuve,
- 7000 € au titre de l'avance sur fournitures et autres frais techniques (incluant le service Météo France) pour toutes les épreuves sauf Sebring
- 14 000 € au titre de l'avance sur fournitures et autres frais techniques (incluant le service Météo France) pour l'épreuve de Sebring

3.2.5. Specific conditions of entry for the LMP1 FIA World Endurance Championship and the FIA World Endurance Championship for GT Manufacturers

Besides respecting the provisions of Article 3.3.1 a) et b, a competitor wishing to enter in the LMP1 or in the LMGTE Pro categories must take part respectively in the LMP1 FIA World Endurance Championship or in the FIA World Endurance Championship for GT Manufacturers, for this purpose, a competitor must:

- Fill in a specific entry form,
- Produce an FIA international competitor's licence.

3.3 Entry fees and financial conditions

All the amounts are "excluding VAT". VAT may be added according to applicable rules depending on your own tax Status.

3.3.1 Fees for taking part in the Championship

a) The fees for taking part in the Championship, for the Events, except for the Le Mans 24 Hours, are as follows:

- €17'000 per car, to be multiplied by the number of Events counting towards the Championship.

If a competitor does not take part, these fees will be reimbursed only in exceptional circumstances, at the discretion of the Panel of Stewards.

b) The entry fees for the titles of LMP1 World Champion and for the GT Manufacturers' World Champion, in addition to the fees charged for taking part in the Championship, are as follows:

- For LMP1: €310,000 per competitor entered
- For LMGTE: €310 000 per Manufacturer

c) Only for the competitors entering the LMP1 World Championship, the €310 000 entry fee mentioned here above include the entry fee for one car on a full season basis

3.3.2 Fees for taking part in certain Events in the Championship (race by race entry for "additional" competitors)

The participation fees for "additional" competitors in a Championship Event, except for the Le Mans 24 Hours, are as follows:

- €30,000 per car and per Event,
- €7000 as an advance on supplies and other technical costs (including weather service from Météo France) for all the events except Sebring
- €14,000 as an advance on supplies and other technical costs (including weather service from Météo France) for the Sebring event

3.3.3 Paiement des droits de participation (hors droits de participation aux 24 Heures du Mans)

a) Les droits de participation d'une voiture au moins par concurrent et par catégorie doivent être payés au moment du dépôt du dossier d'engagement, par virement bancaire à la FIA, à l'adresse suivante :

FIA
8, Place de la Concorde
75008 Paris (France)

sur le compte bancaire dont les coordonnées sont les suivantes :

Crédit du Nord
50, rue d'Anjou
F-75008 PARIS

Titulaire du compte : FIA
Code IBAN: FR 76 3007 6020 2025 3680 0020 034
Code: Swift : NORDFRPP

b) A condition d'en faire la demande expresse auprès de la FIA, avant la clôture des engagements, si le concurrent engage au moins deux voitures dans la même catégorie, il pourra demander à payer 50% du montant de l'engagement de chaque voiture au plus tard le 1er avril 2018 le versement de 50% de chaque engagement devant être effectué avant la date limite des inscriptions fixée au 5 février 2018.
Dans ce cas, le montant complémentaire devra être versé sur le compte de la FIA sous peine d'exclusion du concurrent des Epreuves du Championnat restant à courir.
Tout droit de participation perçu par la FIA reste acquis et ne pourra faire l'objet d'aucun remboursement pour quelque raison que ce soit.
Si une ou plusieurs voitures ne sont pas retenues par le Comité de Sélection, l'intégralité du paiement correspondant au montant de l'engagement sera remboursée, sous réserve d'une somme de 1000 €, qui sera conservée à titre de frais de dossier.

3.3.4 Paiement des droits de participation aux 24 Heures du Mans :

Conformément au Règlement Spécifique des 24 Heures du Mans, les droits de participation à cette Epreuve devront être versés directement à l'organisateur officiel de cette Epreuve, l'AUTOMOBILE CLUB DE L'OUEST, selon les dispositions du Règlement spécifique à cette Epreuve.

3.3.5 Avance sur frais techniques et sur carburant

Tous les concurrents officiellement retenus par le Comité de Sélection, devront s'acquitter uniquement par virement bancaire auprès du Promoteur, à titre d'avance sur carburant et autres frais techniques incluant les services de météo France (à l'exception des avances de même nature concernant les 24 Heures du Mans), des sommes suivantes :

3.3.3 Payment of participation fees (except those for taking part in the Le Mans 24 Hours)

a) The participation fees for at least one car per competitor and per category must be paid at the time of submitting the entry dossier, by bank transfer to the FIA at the following address:

FIA
8, Place de la Concorde
75008 Paris (France)

into the bank account of which the details are as follows:

Crédit du Nord
50, rue d'Anjou
F-75008 PARIS

Account holder: FIA
IBAN code: FR 76 3007 6020 2025 3680 0020 034
Swift code: NORDFRPP

b) Provided that the competitor makes the express request to the FIA, before the close of entries, if the competitor enters at least two cars in the same category, he may ask to pay 50% of the amount of the entry fee for each car on 1 April 2018 at the latest, the payment of 50% of each entry fee having to be made before the closing date for entries which is set as 5 February 2018.
In this case, the balance must be paid into the FIA's bank account, on pain of the competitor's being excluded from the Championship Events yet to take place.
Any participation fee received by the FIA remains acquired and will not be reimbursed for any reason whatsoever.

If one or more cars are not selected by the Selection Committee, the entire payment corresponding to the amount of the entry fee will be reimbursed, except for a sum of €1000 which will be kept as handling costs.

3.3.4 Payment of the participation fees for the Le Mans 24 Hours:

In accordance with the provisions of the supplementary regulations of the Le Mans 24 Hours, they must be paid directly to the official organiser of that Event, l'AUTOMOBILE CLUB DE L'OUEST, according to the provisions of the regulations specific to that Event.

3.3.5 Advance on technical costs and fuel

All competitors officially selected by the Selection Committee must pay only by bank transfer, as an advance on fuel and other technical costs such a weather service from Météo France (with the exception of the advances of the same nature concerning the Le Mans 24 Hours), the following sums to the Promoter:

24’000 € : le 15 avril 2018,
24’000 € : le 30 octobre 2018

sur le compte bancaire dont les coordonnées sont les suivantes :

Le Mans Endurance Management
HSBC
HSBC FR BBC Cœur de France
10 place du Matroi
F-45000 ORLEANS

Banking code : 30056
Counter code : 00956
Account number : 09560002102 key RIB 88
Code IBAN: FR 76 3005 6009 5609 5600 0210 288
Swift code: CCFRFRPP

Pour ce qui concerne les avances sur carburant et autres frais techniques se rapportant aux 24 Heures du Mans : voir Règlement spécifique des 24 Heures du Mans.

Les sommes non utilisées au titre de l’avance carburant seront restituées à l’issue de la dernière Epreuve de chaque saison.

3.3.6 Dispositions générales concernant les engagements

a) Cession d’un engagement :
La cession d’un engagement à un tiers est formellement interdite.

b) Forfait :
Tout forfait au Championnat ou à la participation d’une Epreuve doit être notifié par écrit par lettre recommandée avec accusé de réception à la FIA, avec copie au Promoteur.

Le non-respect de ces formalités est sanctionné par une amende de 10 000 €.

Tout forfait est irrévocable et ne donne droit à aucun remboursement des droits d’engagement ou des avances sur frais techniques ou sur frais de carburant.

c) La catégorie et le groupe (par groupe on entend les différentes technologies de Moteur et ERS ainsi qu’options d’ERS au sein de la catégorie LMP1) dans lesquels la ou les voiture(s) de chaque concurrent sont engagées ne peuvent être modifiés en cours de saison.
L’homologation des voitures LMP1 non hybrides n’est accessible qu’aux équipes privées telles que définies dans le présent règlement.
Pour les voitures LMP1 Hybrides, aucun changement de modèle (par modèle on entend Châssis et Unité de Puissance) n’est autorisé pendant la saison, la fiche d’homologation faisant foi, sauf dérogation exceptionnelle laissée à l’appréciation du Comité Endurance.
Pour les voitures LMP1 non hybrides, un changement est autorisé pendant la saison.

€24’000 on 15 April 2018,
€24’000 on 30 October 2018

into the bank account of which the details are as follows:

Le Mans Endurance Management
HSBC
HSBC FR BBC Cœur de France
10 place du Matroi
F-45000 ORLEANS

Banking code : 30056
Counter code : 00956
Account number : 09560002102 key RIB 88
Code IBAN: FR 76 3005 6009 5609 5600 0210 288
Swift code: CCFRFRPP

Concerning advances on fuel and other technical costs relating to the Le Mans 24 Hours: see the specific regulations of the Le Mans 24 Hours.

The amounts not used as advance on fuel will be returned after the last Event in the season.

3.3.6 General conditions concerning entries

a) Transfer of an entry:
The transfer of an entry to a third party is formally prohibited.

b) Withdrawal:
Any withdrawal from the Championship or from participating in an Event must be notified to the FIA in writing, by registered letter with acknowledgement of receipt, with a copy to the Promoter.
Any competitor who does not observe these formalities will be fined the sum of €10,000.

Any withdrawal is irrevocable and will not result in any reimbursement of the entry fees or of the advances on technical costs or fuel costs.

c) The category and group ("group" means the different technologies of Engine and ERS and options of ERS within the LMP1 category) in which each competitor's car or cars are entered cannot be modified in the course of the season.

Homologation of non-hybrid LMP1 cars is accessible only to private teams as defined in these regulations.

For hybrid LMP1 cars, no change of model (model means Chassis and Power Unit) is authorised during the season, the homologation form serving as proof, unless exceptional dispensation has been granted by the Endurance Committee.

For non-hybrid LMP1 cars, one change is authorised during the season.

Pour les LMP1 non hybrides, LMP2, LMGTE Pro et LMGTE Am, tout changement de modèle est soumis à l'autorisation du Comité Endurance.
Si le règlement ci-dessus le permet, tout changement de modèle de voiture doit faire l'objet d'une demande écrite formulée auprès du Comité Endurance, au plus tard un mois avant le début de chaque Epreuve du Championnat.

Le Comité Endurance appréciera la recevabilité et le bien-fondé de cette demande et statuera en dernier ressort dans les 72 heures au plus tard à compter de la réception de la demande par le Comité.

3.4 Comité de Sélection et admission au Championnat

a) Conformément à "l'Accord", la sélection des concurrents est effectuée par un Comité de Sélection de six membres, constitué par la Commission Endurance.
La composition dudit Comité est disponible sur le site Internet de la FIA.
Le Comité de Sélection appelé à statuer sur les candidatures se réunira au plus tard le 9 février de l'année concernée.
Les décisions prises par le Comité de Sélection ne sont pas susceptibles de recours.

b) Conformément à "l'Accord", un Comité de Sélection propre à l'Epreuve des 24 Heures du Mans sera constitué pour sélectionner les concurrents admis à cette Epreuve (cf. Règlement Spécifique des 24 Heures).

c) Les concurrents ne seront considérés comme définitivement admis au Championnat, ou à ces Epreuves, qu'à réception du paiement de l'intégralité des droits de participation par la FIA (dans les conditions définies ci-dessus) et par l'ACO pour ce qui concerne les 24 Heures du Mans (cf. Règlement Spécifique des 24 Heures du Mans).

3.5 Voitures "supplémentaires" :
A titre exceptionnel, et en fonction de l'intérêt que ces dernières pourraient représenter pour le Championnat, le Comité de Sélection pourra admettre, à une ou plusieurs Epreuves, une ou plusieurs voitures supplémentaires, sous réserve de leur conformité aux réglementations techniques et d'homologation applicables.

Les voitures supplémentaires figureront au classement de l'Epreuve mais seront transparentes pour les différents classements de ce Championnat.

Les concurrents engageant des voitures dites "supplémentaires" doivent s'engager conformément à la procédure d'engagement décrite à l'Article 3.2.1, excepté en ce qui concerne les délais.

3.6 Spécificités liées aux 24 Heures du Mans

3.6.1 Pour l'Epreuve des 24 Heures uniquement, les concurrents inscrits au Championnat du Monde d'Endurance

For non hybrid LMP1, LMP2, LMGTE Pro and LMGTE Am cars, any change of model is subject to authorisation from the Endurance Committee.
If permitted by the above regulations, any change of the model of car must form the subject of a written request submitted to the Endurance Committee at the latest one month before the beginning of each Championship Event.

The Endurance Committee will assess the admissibility of and justification for that request and will rule in the last resort within the 72 hours counting from the Committee's receipt of the request.

3.4 Selection Committee and admission to the Championship

a) In accordance with the Agreement, the selection of the competitors is carried out by a Selection Committee of six members, put together by the Endurance Commission.
The composition of the said Committee is available on the FIA website.
The Selection Committee, called upon to rule on applications, will meet at the latest on 9 February of the year concerned.
The decisions taken by the Selection Committee are not subject to appeal.

b) In accordance with the Agreement, a Selection Committee specific to the Le Mans 24 Hours will be formed to select the competitors admitted to that Event (cf. Specific Regulations of the 24 Hours).

c) Competitors will not be considered as definitively admitted to the Championship, or to its Events, until payment of the entirety of the participation fees have been received by the FIA (in the conditions defined above) and by the ACO concerning the Le Mans 24 Hours (cf. Specific Regulations of the Le Mans 24 Hours).

3.5 "Additional" cars:
Exceptionally, and depending on the interest that they might represent for the Championship, the Selection Committee may admit, for one or more Events, one or more additional cars, subject to their conformity with the applicable Technical and Homologation regulations.

The additional cars will appear in the classification of the Event, but will be invisible for the different classifications for this Championship.

Any competitors entering "additional" cars must register in accordance with the entry procedure described in Article 3.2.1, except with regard to the deadlines.

3.6 Specificities linked to the Le Mans 24 Hours

3.6.1 For the 24-Hour Event only, the competitors registered for the LMP1 FIA World Endurance Championship may enter

LMP1 de la FIA, pourront engager une 3ème voiture; toutefois, seuls les points totalisés par la meilleure voiture engagée dans le Championnat FIA WEC à la saison compteront pour le classement au Championnat du Monde d'Endurance LMP1.

3.6.2 Conditions spécifiques d'engagement aux 24 Heures du Mans

L'engagement aux 24 Heures du Mans, qui est obligatoire pour tous les concurrents admis à participer au Championnat, fait l'objet d'une procédure distincte, décrite au Règlement spécifique de cette Epreuve (cf. site officiel de l'organisateur, "l'ACO").

4. DISPOSITIONS GENERALES – DISCIPLINE GENERALE, SECURITE / CONCURRENTS

4.1 Le Directeur de Course et le Médecin-Chef peuvent demander à un pilote ou à un officiel de se soumettre à un contrôle médical à tout moment de l'Epreuve.

4.2 Laissez-passer et accréditations
Comme défini à l'Article 3.21 du CSI, tout participant tel que défini à l'Article 20 du CSI, se trouvant pour n'importe quelle raison dans les espaces réservés (voir Article 20 du CSI), doit porter son laissez-passer bien visiblement.
Le Promoteur est seul habilité à délivrer les laissez-passer.
Des laissez-passer spécifiques seront délivrés par l'ACO pour l'Epreuve des 24 Heures du Mans.

Un laissez-passer ne pourra être utilisé que par la personne et dans le but pour lequel il aura été délivré.

4.3 Informations et Signalisation

4.3.1 Informations :

4.3.1.1 – Les informations officielles sont communiquées aux pilotes au moyen des signaux prévus au CSI : les concurrents ne doivent pas utiliser de drapeaux ou de feux semblables à ceux de l'organisateur.

4.3.1.2 – Les liaisons radio et de télémétrie entre les stands et les voitures sont autorisées à condition que :

a) Les antennes soient placées sur le toit du camion garé à l'arrière du garage dans la zone paddock pour les courses se déroulant en Europe sauf configuration exceptionnelle déterminée par l'organisateur. Les relais de télémétrie installés par les concurrents après validation de l'organisateur seront autorisés pour les constructeur LMP1 uniquement sur les épreuves suivantes : Spa, Le Mans, Sebring.

b) Les matériels utilisés soient conformes aux prescriptions de l'Administration locale des Télécommunications (fréquences, puissance d'émission, etc.).

c) Les antennes soient mises en place une fois les autorisations obtenues auprès de l'Administration des Télécommunications : une copie de ces autorisations est exigée par l'organisateur avant l'installation des antennes.

4.3.1.3 – Toute infraction entraînera :

a 3rd car; however only the points of the best car entered in the FIA WEC Championship on a full season basis will count for the LMP1 FIA World Endurance Championship title.

3.6.2 Specific conditions of entry for the Le Mans 24 Hours

Entry in the Le Mans 24 Hours, which is mandatory for all competitors authorised to take part in the Championship, is the subject of a separate procedure, described in the specific regulations of that Event (cf. official website of the organiser, the ACO).

4. GENERAL PROVISIONS – GENERAL DISCIPLINE, SAFETY/COMPETITORS

4.1 The Clerk of the Course and the Chief Medical Officer may require a driver or an official to undergo a medical examination at any time during the Event.

4.2 Passes and accreditations
As defined in Article 3.21 from the ISC, any participant as defined in Article 20 of the ISC, present in any capacity whatsoever in the reserved areas (see Article 20 of the ISC), must wear his or her pass in such a way that it is clearly visible.
The Promoter alone is empowered to issue passes.
Specific passes will be issued by the ACO for the Le Mans 24 Hours.

A pass may be used only by the person and for the purpose for which it was issued.

4.3 Information and Signalling

4.3.1 Information:

4.3.1.1 – Official information is communicated to the drivers by means of the signals provided for in the Code: competitors must not use flags or lights that are similar to those of the organisers.

4.3.1.2 – Radio and telemetry connections between the pits and the cars are authorised, provided that:

a) The antennae are situated on the roof of the truck parked at the rear of the garage in the paddock, for races taking place in Europe unless there is an exceptional configuration determined by the organiser. Telemetry relay antenna installed by competitors after approval by the organizer are allowed for the LMP1 manufacturers only on the following events: Spa, Le Mans, Sebring.

b) The materials used are in conformity with the prescriptions of the local Telecommunications Administration (frequencies, broadcasting power, etc.).

c) The antennae are set in place once the authorisations have been obtained from the Telecommunications Administration: a copy of these authorisations is required by the organiser before the installation of the antennae.

4.3.1.3 – Any infringement will result in:

a) Le démontage des installations aux frais du concurrent ;
b) L'interdiction temporaire de toute liaison radio.
4.3.1.4 – Caméras, systèmes vidéo et dispositifs de chronométrage : il est interdit de les fixer sur les installations du Promoteur ou aux abords de la piste.

4.3.2 Signalisation :
a) La "zone de panneautage" se trouve dans la zone des stands.
b) Les dimensions maximales des installations sont les suivantes :
- Hauteur : 2,20 m au-dessus du niveau de la piste ;
- Largeur : 2,50 m le long du mur de signalisation ;
- Profondeur : 1,00 m côté voie des stands depuis le mur séparant la piste de la voie des stands.

c) Les installations, et leurs fixations ne doivent pas dépasser l'aplomb du mur (côté piste).
d) Les seules inscriptions autorisées sur ces installations sont la marque de la voiture et/ou le nom de l'équipe figurant sur la licence concurrent.
e) Les panneaux utilisés pour renseigner les pilotes doivent être coulissants ou pivotants et ne doivent pas être de couleur rouge, jaune ou verte. Ils doivent être sortis et présentés au pilote concerné uniquement lorsque la voiture passe sur la piste à proximité de la zone de panneautage.
f) Les ombrelles, parasols ou parapluies sont interdits.
g) Trois personnes maximum appartenant à l'équipe d'une voiture sont admises dans la "zone de signalisation" pendant les essais et après le départ de la course.

h) Identification des stands : Un panneau fourni par le Promoteur sera installé par ce dernier, en début de saison, à chaque course au-dessus de l'entrée du box de chaque concurrent côté voie des stands sauf indications contraires du Promoteur.
i) Un drapeau de la nationalité de l'équipe doit être installé avec un mât sur la partie avant du camion localisé à l'arrière du garage pour les courses européennes.

4.4 Aménagement des stands

4.4.1 Tout concurrent est tenu de décorer son stand suivant les recommandations du Promoteur du Championnat. Tout aménagement nécessitant le percement, la soudure ou des modifications du stand n'est possible qu'après un accord écrit de l'organisateur.
4.4.2 Toute décoration sur les installations et sur le sol est interdite.
La pose d'un revêtement de sol ou toute autre décoration est autorisée si elle est réalisée en matériaux ininflammables, et si elle fait l'objet d'une autorisation écrite de l'organisateur.
4.4.3 Les potences repliables, support(s) de flexible(s) d'air, de carburant ou d'éclairage ne doivent pas :
a) Dépasser la limite extérieure de la "zone de travail" (Art. 10.8.1.5) ;
b) Se trouver à un minimum de 2 mètres au-dessus du sol.
4.4.4 Les bouteilles d'air doivent être solidement attachées ou encrées une fois leur chapeau protecteur enlevé. Une

a) The dismantling of the installations at the competitor's expense;
b) The temporary banning of any radio connection.
4.3.1.4 – Cameras, video systems and timing equipment: it is prohibited to affix these to the Promoter's installations or at the trackside.

4.3.2 Signalling:
a) The "signalling area" is located in the pit area.

b)The maximum dimensions of the installations are as follows:
- Height: 2.20 m above the level of the track;
- Width: 2.50 m along the signalling wall;
- Depth: 1.00 m from the pit wall on the pit side.

c) The installations, and their attachment must remain flush with the wall (on the track side).
d) The only inscriptions authorised on these installations are the make of the car and/or the name of the team given on the competitor's licence.
e) The boards used for informing the drivers may be sliding or pivoting and must not be coloured red, yellow or green. They must be taken out and shown to the driver concerned only when the car is in the proximity of the signalling area while driving past on the track.

f) Sunshades, parasols and umbrellas are prohibited.
g) A maximum of three people belonging to the car's team are allowed inside the "signalling area" during practice and after the start of the race.

h) Identification of the pits: A board shall be supplied and installed by the Promoter at the start of the season be at each race above the entrance to each competitor's garage on the pit lane side unless otherwise instructed by the Promoter.

i) The team's national flag must be installed on a flagpole over the front part of the truck located at the back of the garage for European races.

4.4 Arrangements of the pits

4.4.1 Any competitor is obliged to decorate his pit in accordance with the Championship Promoter's recommendations. Any alteration requiring drilling, welding or modifications to the pit garage requires prior written agreement from the organiser.
4.4.2 Any decoration of the installations and the floor is prohibited.
The fitting of carpeting or any other decoration is allowed if it is done using non-flammable materials, and if written authorisation from the organiser has been obtained.
4.4.3 Folding brackets, flexible supports for air, fuel or lighting must not:
a) Extend beyond the outer limit of the "working area" (Art. 10.8.1.5) ;
b) Be situated at least 2 metres above the ground.
4.4.4 Air bottles must be firmly attached or anchored once their protective lid is removed. Protection around the valves

protection autour des vannes et du détendeur doit être mise en place en permanence. La conformité des installations et les dates de validité des bouteilles d'air pourront être contrôlées à tout moment.

4.4.5 Eclairages dans la zone des stands :

a) Le faisceau des éclairages doit être dirigé vers l'aval de la piste ou vers les stands afin de ne pas constituer une gêne pour les pilotes sur la piste.

b) Toute installation électrique située à moins de 3 mètres du réservoir de carburant autonome et des canalisations de carburant doit être antidéflagrante.

c) Seules les lampes à basse température et antidéflagrantes sont autorisées. Les lampes halogènes sont interdites.

d) Les concurrents devront fournir les documents nécessaires aux Commissaires Techniques pour démontrer que leur installation et leurs équipements respectent les règles ci-dessus.

e) Equipement pour le chauffage des pneumatiques :

Les systèmes utilisant un combustible sont autorisés derrière les stands. Toutefois aucune flamme nue n'est permise et un extincteur doit être placé en permanence à proximité de l'appareil lorsqu'il fonctionne.

Aucun dispositif de chauffage ou de maintien en température des pneumatiques n'est autorisé ailleurs que dans la zone extérieure située immédiatement à l'arrière du stand.

Ceci signifie que les pneus ne peuvent pas être couverts. Ils doivent pouvoir être vus par les officiels et se trouver à l'air libre à tout moment, excepté dans la zone externe située immédiatement à l'arrière du garage.

f) Les instruments de mesure installés par les concurrents en dehors de la zone des stands, (voie et muret des stands, garage) sont interdits sur le circuit y compris dans la voie de service autour de la piste.

4.5 Parcs Concurrents et stands :

- Le Promoteur est seul compétent en ce qui concerne l'affectation des stands et des emplacements dans les Parcs Concurrents ;
- L'entrée des concurrents sur le circuit et l'installation dans les stands peuvent se faire, au plus tard, à partir du mercredi matin précédant l'Epreuve (mardi lorsque la course se déroule le samedi) ;
- Un ordre d'entrée des concurrents sur le circuit pourra être défini par le Promoteur.
  Les concurrents devront s'y conformer et le respecter.
  Tout ensemble routier (tracteur + semi-remorque) ne devra pas dépasser une longueur hors tout de 19 mètres (sauf pour la course de Sebring) sous peine de se voir interdire l'entrée du circuit.
- Le démontage des installations et l'évacuation du matériel doivent être terminés à 12h le jour qui suit le dernier jour de l'Epreuve, sauf disposition contraire dans l'Annexe 1 de l'épreuve concernée. A défaut, une somme de 5000€ par jour de dépassement sera retenue sur la caution ;

- Toute installation doit répondre aux normes de sécurité et faire l'objet d'un rapport du bureau de contrôle ;

and regulator must be permanently in place. The conformity of the installations and the dates of validity of the air bottles may be checked at any moment.

4.4.5 Lighting in the pit area:

a) The beam of the lighting must be directed down the track in the direction of the race or towards the pits so as not to be a nuisance to the drivers on the track.

b) Any electrical installation situated less than 3 metres from the autonomous fuel tank and the fuel lines must be spark-proof.

c) Only low temperature and spark-proof lamps are allowed. Halogen lamps are prohibited.

d) Competitors must provide the Scrutineers with the necessary documents to prove that their installations and equipment respect the above rules.

e) Equipment for warming the tyres:

Systems using a type of fuel are allowed behind the garages. However, no naked flames are allowed and an extinguisher must be permanently on hand close to the equipment when it is operating.

No device for warming the tyres or keeping them up to temperature is allowed elsewhere than in the outside area situated immediately to the rear of the garage.

This means that tyres cannot be covered. They must be visible to officials and in the open air at any time except in the outside area situated immediately to the rear of the garage.

f) Measuring instruments installed by competitors outside the pit area, (pit lane and pit wall, garage) are prohibited on the circuit, including on the service roads around the circuit.

4.5 Paddock and pits:

- The Promoter alone is competent to assign the pits and the places in the Paddock;
- The competitors may enter the circuit and set up in the pits at the latest from the Wednesday morning preceding the Event (Tuesday when the Event takes place on the Saturday);

- The Promoter may define the order in which the competitors enter the circuit.
  The competitors must conform to it and respect it.

No truck assembly (tractor + trailer) may exceed an overall length of 19 metres (except for the Sebring Event) on pain of being denied entry to the circuit.

- The dismantling of the installations and the evacuation of the equipment must be completed by 12 noon on the day following the last day of the Event, unless otherwise stated in Appendix 1 of the event concerned. Failing that, the sum of €5000 for each day exceeding that deadline will be withheld on the deposit;

- All installations must satisfy the safety standards and form the subject of a report by the control bureau;

- Lorsque le nombre de stands est inférieur au nombre de voitures engagées, ils seront divisés ;
- L'ordre de sélection des voitures devant partager un stand sera le suivant : 1/ LMGTE Am - 2/ LMGTE Pro - 3/ LMP2 - 4/ LMP1.

Le Promoteur se réserve le droit de déroger à cette règle pour des raisons de sécurité.
Un ordre de priorité pour le choix des stands des concurrents LMP1 engagés dans le Championnat du Monde d'Endurance LMP1 lors de chacune des Epreuves du Championnat 2018-2019 sera déterminé en fonction du classement Constructeurs du Championnat du Monde d'Endurance de la FIA 2017.
Seul le Constructeur ayant terminé à la première place sera prioritaire et pourra choisir ses garages.
- Les concurrents qui, pour quelque raison que ce soit, ne peuvent prendre le départ, soit de la course, soit des essais libres ou des essais qualificatifs, doivent libérer les stands qu'ils occupent au plus tard à la fin de la journée au cours de laquelle est survenue la cause de leur retrait de l'Epreuve.

4.5.1 Il est interdit d'introduire des animaux dans et derrière les stands, dans tous les espaces paddock, sur la piste et dans toutes les enceintes réservées aux spectateurs. Seuls sont autorisés les animaux utilisés par l'organisateur pour les contrôles et la sécurité.

4.5.2 La voie des stands est interdite aux personnes ayant moins de 16 ans, sauf pendant la période réservée au "Pit-Walk".

4.6 Discipline générale

4.6.1 Equipements obligatoires

4.6.1.1 Equipements obligatoires des pilotes

Pendant les essais, le warm-up et la course, les pilotes doivent toujours porter les vêtements et les casques conformes aux normes de sécurité fixées par la FIA pour les Epreuves internationales sur circuits, ainsi qu'un dispositif de retenue de la tête homologué par la FIA, dans les conditions définies par l'Annexe L du Code Sportif International.
Le port de casques homologués selon la norme FIA 8860 – Spécification d'essai casque haute performance (Liste Technique n°33) est obligatoire et les casques doivent être intégraux.

Un emplacement réservé à l'autocollant d'approbation de l'équipement (18 x 35 mm) doit être disponible tel qu'illustré ci-dessous.

- When the number of pits is lower than the number of cars entered, they will be divided up;
- The order of selection of the cars that must share a pit will be as follows: 1/ LMGTE Am - 2/ LMGTE Pro - 3/ LMP2 - 4/ LMP1.

The Promoter reserves the right to dispense with this rule for safety reasons.
An order of priority for the choice of pits for the LMP1 competitors entered in the LMP1 World Endurance Championship on each of the Events in the 2018-2019 Championship will be determined according to the manufacturers' classification of the 2017 FIA World Endurance Championship.
Only the Manufacturer who finished in first place will have priority and will be able to choose his garages.
- Competitors who, for whatever reason, cannot take the start, either of the race or of the free or qualifying practice, must vacate the pits they occupy by the end of the day during which the reason for their withdrawal from the Event occurred.

4.5.1 Animals are prohibited in and behind the pits, in all the paddock areas, on the track and in all areas reserved for spectators. Only animals used by the organiser for controls and security are allowed.

4.5.2 People under 16 years of age are not allowed in the pit lane, except during the period reserved for the "Pit-Walk".

4.6 General discipline

4.6.1 Mandatory equipments

4.6.1.1 Mandatory equipments for drivers

During practice, the warm-up and the race, the drivers must always wear clothes and helmets in conformity with the safety standards established by the FIA for international Events on circuits, as well as a head restraint device homologated by the FIA, in the conditions defined by Appendix L to the International Sporting Code.
The wearing of homologated helmets to the FIA standard 8860 – Advanced Helmet Test Specification (Technical List n°33) is mandatory and they must be full-face helmets.

A location dedicated for the equipment approval sticker (18 mm x 35 mm) must be available as shown in the diagram below.

4.6.1.2 Equipement de sécurité obligatoire pour le personnel dans la voie des stands (Annexe 5 : formulaire de déclaration obligatoire)
Tenue de sécurité minimale pour le personnel des concurrents dans la voie des stands (limite : ligne devant le rideau du stand) durant toutes les séances d'essais et la course :
a) Les préposés au ravitaillement, au dégazage, à l'extincteur et à la vanne de sécurité doivent porter les équipements homologués FIA suivants :

- combinaison ignifugée homologuée FIA
- gants ignifugés homologués FIA
- cagoule ignifugée homologuée FIA
- sous-vêtements longs ignifugés homologués FIA (chemise, pantalons et chaussettes)
- chaussures ignifugées homologuées FIA
- casques intégraux de couleur uniforme sans décoration avec visière intégrale fermée homologués par la FIA (la visière peut être ouverte avant l'arrivée de la voiture dans la voie des stands)

b) Tout autre opérateur :

- combinaison ignifugée homologuée FIA
- gants ignifugés homologués FIA
- cagoule ignifugée homologuée FIA protégeant complètement le visage
- lunettes ignifugées
- sous-vêtements longs ignifugés homologués FIA (chemise, pantalons et chaussettes)
- chaussures ignifugées homologuées FIA
- casque préalablement approuvé par les Commissaires Techniques

En dehors des opérations de ravitaillement uniquement : dans des circonstances exceptionnelles, un mécanicien peut retirer ses gants ignifugés homologués par la FIA en cas d'absolue nécessité.

Pénalité : à l'appréciation des Commissaires Sportifs

4.6.1.2 Mandatory safety equipment for personnel in the pit lane (Appendix 5: mandatory declaration form)

Minimum safety clothing for competitors' personnel in the pit lane (the limit is the line in front of the pit shutter) during all practice sessions and race:
a) The refueller, vent, extinguisher, and cut off valve attendant must wear the following FIA homologated gear:

- FIA homologated fireproof overalls
- FIA homologated fireproof gloves
- FIA homologated fireproof balaclava
- FIA homologated fireproof long underwear (shirt, trousers and socks)
- FIA homologated fireproof shoes
- FIA homologated uniform color without decoration full face helmets with closed full visors (the visor may be opened before the car enters the pit lane)

b) Any other operator:

- FIA homologated fireproof overalls
- FIA homologated fireproof gloves
- FIA homologated fireproof balaclava that protects the whole face
- Fireproof goggles
- FIA homologated fireproof long underwear (shirt, trousers and socks)
- FIA homologated fireproof shoes
- Helmet which has been previously approved by the Scrutineers

Except for refuelling operations: in exceptional circumstances a mechanic may remove the FIA homologated fireproof gloves if absolutely necessary.

Penalty: at Stewards' discretion

4.6.2 Comportement anti-sportif

Le Collège des Commissaires Sportifs pourra être saisi par le Directeur d'Epreuve et/ou le Directeur de Course de tout comportement d'un constructeur, concurrent ou d'un pilote qui serait contraire à l'esprit sportif, à une concurrence loyale, quand bien même l'intéressé revendiquerait l'application littérale du présent Règlement.

4.6.3 Caméra des équipes

Les images recueillies ne peuvent être utilisées que par l'équipe à des fins privées.
Les images ne peuvent en aucun cas être diffusées via Internet ou par tout autre moyen. Elles ne peuvent être données à des tiers.
Les images peuvent, moyennant l'approbation des Commissaires Sportifs, être utilisées par les équipes comme élément de preuve dans leur défense dans le cas d'une enquête liée à une infraction commise dans la voie des stands, à condition que l'équipe utilisant les images soit l'équipe qui a fait la demande pour la caméra en question.

Une caméra ne peut être utilisée que pour filmer l'équipe qui a demandé cette caméra.

Toute caméra filmant les activités de tiers peut être saisie et l'équipe peut se voir révoquer toutes les autorisations qui lui ont été accordées pour les caméras.

En aucun cas, un enregistrement de caméra ne peut être utilisé pour constituer la base de tout type de réclamation, plainte ou action contre une autre équipe ou un tiers.

Les équipes doivent remettre toutes les images demandées par un officiel de course ou le détenteur des droits TV du Championnat.

4.7 Séance d'autographes, parade des pilotes, zone mixte-interview

4.7.1 Tous les pilotes doivent être présents à la totalité de la séance d'autographes. Les Directeurs d'Equipe sont responsables du respect de ces obligations par leurs pilotes :
Pénalité financière : pouvant aller jusqu'à 500 € par pilote absent, à l'appréciation des Commissaires Sportifs.

4.7.2 Parade des pilotes :
A la demande du Promoteur, les pilotes des voitures admises à prendre le départ d'une Epreuve auront l'obligation de participer à une parade en tenue de compétition (mais sans casque), sauf information contraire du promoteur.
Toute absence ou tout retard sera sanctionné par une amende de 1000 € par pilote.

4.7.3 Zone mixte-interview :
Une zone mixte destinée à faciliter la rencontre des pilotes et des médias sera installée sur chaque Epreuve, dans la salle de presse.

4.6.2 Unsporting conduct

The Race Director and/or the Clerk of the Course may bring before the Panel of Stewards any unsporting behaviour on the part of a competitor or driver that is deemed contrary to the spirit of sport and fair play, when even the person concerned demands the literal application of the present regulations.

4.6.3 Team Cameras

The images collected may only be used by the team for private use.
The images may not be broadcast in any way via the internet or any other means. They may not be given to third parties.

The images may, with the stewards' approval, be used by teams as evidence in their defence in case of an inquiry involving a pit lane infraction, provided that the team using the images is the team which made the request for the camera in question.

A camera may only be used to film the team which made the request for that camera.

Any camera that is found to be filming the activities of third parties may be seized and may result in the team having all its permits for cameras revoked.

Under no circumstances may a camera recording be used to form the basis of any kind of protest, complaint or action against another team or a third party.

Teams must surrender any images requested by a race official or the Championship TV rights holder.

4.7 Autograph session, drivers' parade, mixed-interview zone

4.7.1 All the drivers must be present for the whole of the autograph session. The Team Managers are responsible for seeing to it that their drivers comply with these obligations:
Fine may go as high as €500 per absent driver, at the Stewards' discretion.

4.7.2 Drivers' parade:
At the Promoter's request, the drivers of the cars that are eligible to take the start of an Event are obliged to take part in a parade, wearing their racing apparel (except for the helmet), unless otherwise stated by the Promoter.
Any absence or delay will be punished with a fine of €1000 per driver.

4.7.3 Mixed interview zone:
A mixed zone to facilitate the meeting of drivers and media will be set up in the press room at each Event.

A l'issue des qualifications, tous les pilotes ayant participé à la séance de qualification, quelle que soit leur catégorie, auront l'obligation de se présenter dans la salle de presse à l'horaire indiquée dans l'Annexe 1 de chaque Epreuve. Les pilotes ayant participé à la conférence de presse (cf. infra Art. 4.9) d'après essais qualificatifs sont dispensés de cette présence.
Pénalité financière par pilote absent, à l'appréciation des Commissaires Sportifs.

At the end of qualifying, all the drivers who took part in the qualifying session, whatever their category, will be obliged to report to the press room at the time indicated in Appendix 1 of each event. The drivers who took part in the press conference (cf. Art. 4.9) after qualifying are excused from attending.

Fine per absent driver, at the Stewards' discretion.

4.7.4 Règles du "Pit Walk"

a) Durant le "pit walk" (horaire indiqué dans le programme de l'épreuve), toutes les voitures doivent rester dans le garage qui leur est attribué, garées avec l'avant faisant face à la voie des stands, et le rideau avant du garage doit être levé. La visibilité vers l'intérieur du stand et la voiture de course doit rester libre sans occultation de quelque nature que ce soit (éléments de carrosserie, rideaux, piles de pneus, etc.).

Tout élément de carrosserie entreposé devant la voiture sera considéré comme une obstruction à la visibilité à l'intérieur du stand sauf s'il est entreposé à plat sur le sol et ne cache pas totalement ou partiellement la voiture de course à l'intérieur du stand.
Toute personne se trouvant devant la voiture lorsque celle-ci est à l'intérieur du stand est considérée comme une obstruction à la visibilité à l'intérieur du stand à moins qu'elle ne doive travailler sur la voiture. Une rangée de personnes devant la voiture est strictement interdite.
b) Tout concurrent nécessitant des contrôles dans le garage des vérifications techniques doit s'assurer que ces contrôles sont effectués de telle sorte que sa voiture reste garée dans le garage qui lui est attribué pendant toute la durée du "pit walk".
c) A moins que les officiels de course ne l'exigent, les voitures ne seront pas autorisées dans la voie des stands durant le "pit walk". Les officiels feront tout ce qui est en leur pouvoir pour éviter que des voitures ne soient poussées dans la voie des stands durant le "pit walk".
d) Pour des raisons de sécurité et de rapidité d'évacuation du "pit walk", le promoteur pourra demander à un concurrent de baisser temporairement le rideau avant du garage afin d'accélérer l'évacuation de la voie des stands à la fin du "pit walk". Une fois la zone devant le garage dégagée, le rideau devra être relevé.
e) Une fois l'évacuation terminée devant le garage concerné, une voiture pourra être déplacée dans la voie des stands. En tout état de cause, les concurrents doivent respecter les instructions du promoteur.
f) Durant le "pit walk", les équipes ne sont autorisées en aucune circonstance à manipuler du carburant.

4.7.4 Pit Walk Rules

a) During the pit walk (time indicated in the event timetable) all cars must remain inside their allocated garage, parked with the front facing the pit lane, and the front shutter of the garage must be open. Visibility towards the inside of the garage and the race car must remain free of any obstruction whatsoever (bodywork parts, covers, piles of tyres, etc.).

Any bodywork element stored in front of the car will be considered to be an obstruction to the visibility towards the inside of the garage unless it is stored flat on the ground and does not totally or partially hide the race car inside the garage.

Any person standing in front of the car when it is inside the garage is considered to be an obstruction to the visibility towards the inside of the garage unless that person has to work on the car. A line of people in front of the car is strictly prohibited.
b) Any competitor requiring controls in the scrutineering bay must ensure that these controls are conducted in such a way that his car is parked in its allocated garage for the entire duration of the pit walk.
c) Unless required by race officials, cars will not be allowed on the pit lane during the pit walk. Every effort will be made by the officials to avoid cars being pushed in the pit lane during the pit walk.

d) For reasons of safety and swiftness of the pit walk evacuation, a competitor may be asked by the promoter to temporarily close the front shutter of the garage in order to speed up the pit lane evacuation at the end of the pit walk. Once the area in front of his garage is clear, the shutter must be opened again.
e) Once the evacuation is completed in front of the relevant garage, a car may be moved onto the pit lane. In any case, competitors must follow the instructions of the promoter.

f) During the pit walk period, teams are not allowed to handle fuel under any circumstances.

4.7.5 Règles du "Track Walk"

A chaque Epreuve, le Promoteur fera son possible pour affecter un temps pendant lequel les pilotes et les membres des équipes seront autorisés sur la piste. Cela sera indiqué à toutes les équipes pour chaque Epreuve et nommé "track walk" dans les horaires officiels.
La piste fait partie des zones réservées comme défini à l'Article 21 du CSI.

4.7.5 Track Walk Rules

At each Event, the Promoter will make its best endeavours to allocate a time window when drivers and team members are allowed on track. This will be communicated to all teams for each Event and detailed as "track walk" on the official timetables.
The track is part of the reserved areas defined in Article 21 of the ISC.

Uniquement dans le laps de temps indiqué ci-dessus, les pilotes et les membres des équipes seront autorisés sur la piste à condition qu'ils soient à pied, à vélo ou utilisant n'importe quel autre système non motorisé.
Tout autre moyen de transport, d'un pilote ou d'une autre personne, sauf autorisation expresse, est interdit.

4.8 Conférence de presse
Après la séance de qualification :
Aussitôt après la fin de la séance de qualification réservée aux LMP1 et LMP2, les pilotes qui font la pole de chaque catégorie doivent participer à la Conférence de Presse.
Lieu : Salle de Presse
Les Directeurs d'Equipe sont responsables du respect de ces obligations par leurs pilotes.
Pénalité : 1000 € en cas de retard ou d'absence du pilote
A l'arrivée :
Aussitôt après la cérémonie du podium et, selon les instructions des officiels, les pilotes et les Directeurs d'Equipe de la voiture classée 1ère du classement général de l'Epreuve et des voitures classées 1ère de chaque Groupe (Art. 1.1) doivent participer :
a) Aux interviews ;
b) A la Conférence de Presse des vainqueurs.
Lieu : Salle de Presse
Les Directeurs d'équipe sont responsables du respect de ces obligations par leurs pilotes.
Pénalité : à l'appréciation des Commissaires Sportifs.

4.9 Podium, Trophées et Coupes
La cérémonie du podium est obligatoire pour les trois premiers équipages du classement général et de chacune des catégories. Les concurrents et les pilotes s'engagent à respecter les consignes qui leur seront adressées concernant la cérémonie du podium. Toute infraction donnera lieu à des pénalités à l'appréciation du Collège des Commissaires Sportifs.
Remise des Trophées et Coupes :
Lieu : sur le podium, immédiatement après l'arrivée,
Présence obligatoire :
- **a)** Equipages au complet classés 1er, 2e et 3e du classement général de l'Epreuve ;
- **b)** Les équipages au complet des trois premiers de chaque groupe ;

Pénalité : à l'appréciation des Commissaires Sportifs.

4.10 Définitions des pénalités

4.10.1 Instructions et communications aux concurrents

Les instructions, décisions, notifications ou communications des officiels sont adressées par écrit aux concurrents.
a) Les concurrents doivent en accuser réception : signature obligatoire du concurrent ou de son représentant désigné.

b) En cas de refus de signature : exclusion possible du concurrent et de sa (ses) voiture(s) à l'appréciation du Collège des Commissaires Sportifs.
c) Les notifications, les décisions des officiels et les résultats (essais et course) sont affichés sur le tableau officiel.

Only during the above-mentioned time window will drivers and team members be authorised on the track provided that they are on foot, bicycle or using any other non-motorised system.

Any other means of transport as a driver or as a passenger are prohibited unless expressly authorised.

4.8 Press conferences
After the qualifying session:
Immediately after the end of the qualifying session reserved for LMP1 and LMP2, the drivers in pole position in each category must take part in the Press Conference.
Place: Press Room
The Team Managers are responsible for seeing to it that their drivers fulfil these obligations.
Penalty: €1000 if a driver is late or absent.
At the finish:
Immediately after the podium ceremony and, according to the officials' instructions, the drivers and the Team Managers of the car classified 1st in the general classification of the Event and the cars classified 1st in each Group (Art. 1.1) must take part:
d) In the interviews;
e) In the winners' Press Conference.
Place: Press Room
The Team Managers are responsible for seeing to it that their drivers fulfil these obligations.
Penalty: at the Stewards' discretion.

4.9 Podium, Trophies and Cups
The podium ceremony is mandatory for the top three crews in the general classification and in each category. The competitors and drivers undertake to comply with the instructions that they will be given concerning the podium ceremony. Any infringement will result in penalties at the Stewards' discretion.

Prize-giving ceremony:
Place: on the podium, immediately after the finish,
Mandatory presence of:
- **a)** the full crews classified 1st, 2nd and 3rd in the general classification of the Event;
- **b)** the full crews of the top three in each group;

Penalty: at the Stewards' discretion.

4.10 Definitions of the penalties

4.10.1 Instructions and communications to competitors

Instructions, decision, notifications or communications from the officials are given to the competitors in writing.
a) The competitors must acknowledge receipt: the signature of the competitor or of his designated representative is mandatory.
b) If the competitor refuses to sign: possible exclusion of the competitor and his car(s), at the Stewards' discretion.

c) Officials' notifications and decisions and the results (practice and race) will be posted on the official notice board.

4.10.2 Sanctions et réclamations

a) Les Commissaires Sportifs peuvent infliger les pénalités prévues par le présent Règlement en sus ou à la place de toutes les autres pénalités prévues dans le Code Sportif International.
b) Recours :

- Droit de réclamation :

Les réclamations devront être effectuées conformément au Code Sportif International et accompagnées d'une caution de 1000 € (ou leur contrepartie en dollars au cours du jour), versée en numéraire.

- Dépôt d'appel :

Le droit d'appel devant la Cour d'Appel internationale est de 6'000 € (cf. Règlement disciplinaire et juridictionnel de la FIA).
Toutes les décisions qui sont prises par le Comité Endurance ne sont pas susceptibles de recours.
c) Droit de révision : il est tel que prévu par le CSI.

5. VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES

5.1 Licences
Tous les pilotes, concurrents et officiels participant au Championnat doivent être titulaires de licences en cours de validité. Pour les pilotes, la licence doit être en conformité avec l'Annexe L – Chapitre I – Art. 2 (licence internationale FIA pour Pilotes de Degré B au minimum) et, si nécessaire, des autorisations en cours de validité délivrées par leur ASN (CSI Art. 3.9.4).

5.2 Vérifications administratives

Présentation des documents obligatoires en cours de validité :
Chaque concurrent et chaque pilote devront présenter les documents obligatoires suivants, en cours de validité :
- Licence Concurrent,
- Licence Pilote : minimum Degré B FIA (excepté pour les pilotes courant sur des voitures hybrides dans la catégorie LMP1)
- Licence Pilote : minimum Degré A FIA (uniquement pour les pilotes courant sur des voitures hybrides dans la catégorie LMP1)

Pour les pilotes et concurrents dont les licences ne prévoient pas d'autorisation permanente de participer aux Epreuves internationales inscrites au calendrier FIA : une autorisation de courir dans le pays de l'Epreuve, délivrée par l'Autorité Sportive Nationale (ASN).
Lors des vérifications administratives, les concurrents doivent confirmer par écrit leur(s) représentant(s) officiel(s) tel que précisé à l'Article 1.4.2 du présent règlement et leur(s) adjoint(s).
Ils doivent également procéder à la nomination des équipages officiels, à raison de 3 pilotes maximum par voiture, sachant que :
a) Un pilote ne peut être désigné que sur une seule voiture ;
b) Les conducteurs suppléants ne sont pas admis.
c) Modification d'un équipage : (cf. Article 10.9.2 a))

4.10.2 Sanctions and protests

a) The Stewards may impose the penalties set out in the present regulations in addition to or instead of any other penalties available to them under the Code.

b) Recourse:

a. Right of protest:

Protests must be made in conformity with the Code and accompanied by a deposit of €1000 (or the equivalent in dollars at the rate of the day), paid in cash.

b. Appeal deposit:

The appeal fee for the International Court of Appeal is € 6'000 (cf. Judicial and Disciplinary Rules of the FIA).
Any decision taken by the Endurance Committee is not subject to appeal.
c) Right of review: this is as provided for in the Code.

5. ADMINISTRATIVE CHECKS

5.1 Licences
All drivers, competitors and officials participating in the Championship must hold current and valid licences. For drivers, the licence must be in conformity with Appendix L – Chapter I – Art. 2 (minimum requirement a Grade B FIA international Driver's licence) and, where applicable, valid authorizations issued by their ASN (ISC Art. 3.9.4).

5.2 Administrative checks

Presentation of the mandatory documents, currently valid:
Each competitor and each driver must present the following mandatory documents, currently valid:
- Competitor's licence,
- Driver's licence: minimum FIA Grade B (except for drivers competing on hybrid cars in the LMP1 category)

- Driver's licence: minimum FIA Grade A (only for drivers competing on hybrid cars in the LMP1 category).

For drivers and competitors whose licences do not grant permanent authorisation to take part in the international Events registered on the FIA calendar: authorisation to race in the country of the Event, issued by the National Sporting Authority (ASN).
During the administrative checks, the competitors must confirm in writing their official representative(s) specified in Article 1.4.2 of the present regulations and their assistant(s).

They must also proceed to nominate the official crews, comprising a maximum of 3 drivers per car, knowing that:

a) A driver cannot be assigned to more than one car;
b) Substitute drivers are not accepted.
c) Modification of a crew: (cf. Article 10.9.2 a)).

5.3 Communications radio

Pour chaque voiture engagée, le Concurrent doit indiquer à la personne désignée par le Promoteur la fréquence radio utilisée pour la communication entre l'ingénieur de la voiture et son(ses) pilote(s) dans la voiture.

.

Chaque Concurrent autorise la société de production TV désignée par le Promoteur à utiliser des enregistrements sélectionnés de conversation radio entre l'équipe et les pilotes. Ce matériel peut être utilisé sans limitation pour la couverture télévisée de l'épreuve.

Pour des raisons de sécurité, les officiels de l'ACO et de la FIA sont autorisés à écouter, de temps à autre, les conversations.
En cas d'infraction : pénalité à l'appréciation des Commissaires Sportifs

5.3.1 Radio de la Direction de Course, également dénommée dans le présent Règlement Sportif "Radio du mur des stands".
a) L'écoute de la chaîne de radio de la Direction de Course est obligatoire pour tous les concurrents engagés dans chaque compétition du Championnat.
b) Sauf instruction contraire, de 10 minutes avant que les voitures ne soient autorisées sur la piste jusqu'à 10 minutes après que la dernière voiture a franchi la ligne 1 de la Voiture de Sécurité après une séance, ou est entrée dans le "Parc fermé" après la course, la fréquence radio sera active.
c) Chaque concurrent doit s'assurer que pour chaque voiture engagée, quelqu'un écoute la Radio de la Direction de Course pendant les périodes décrites ci-dessus.
d) Les concurrents doivent s'assurer que les consignes de sécurité sont transmises immédiatement aux pilotes.
e) A l'appréciation uniquement des Commissaires Sportifs (dont la décision n'est pas sujette à appel), le non-respect des instructions données par l'intermédiaire de la Radio de la Direction de Course peut être considéré comme une violation de l'Article 12.1.1.i du CSI.
f) Les équipes doivent informer immédiatement la Direction de Course de tout problème concernant la réception de ce canal radio par tous les moyens à leur disposition.
g) Si l'Article 4.3.1.3b) s'applique, il ne sera pas applicable à la Radio de la Direction de Course.

6. VERIFICATIONS TECHNIQUES
6.1. <u>Les vérifications techniques concernent :</u>

6.1.1 La conformité technique des voitures.
6.1.2 Le contrôle de l'homologation des casques et des vêtements des pilotes y compris le dispositif de retenue de la tête homologué par la FIA (dans les conditions définies par l'Annexe L du Code Sportif International), et des équipements de sécurité des voitures.
Aucune modification du casque et du dispositif de retenue de la tête n'est autorisée en dehors de celles prévues par le fabricant.

Afin de créer une meilleure identification et unité des équipages, les pilotes d'une même voiture ont l'obligation de porter des combinaisons identiques.

5.3 Radio communications

For each entered car, the Competitor must provide the person designated by the Promoter with the radio frequency used for the communication between the car's engineer and its driver(s) in the car.

Each Competitor authorises the TV production company appointed by the Promoter to use selected recordings of radio conversation between the team and drivers. Such material may be used without limitation for the television coverage of the event

For safety reasons, the ACO and FIA officials are allowed to listen, from time to time, to the conversations.
In case of infringement: Penalty at the stewards' discretion

5.3.1 Race Control Radio, also referred to in these Sporting Regulations as "Pit-wall radio".
a) Listening to the Race Control Radio channel is mandatory for all competitors entered in each competition of the Championship.
b) Unless instructed otherwise, from 10 minutes before the cars are allowed on track until 10 minutes after the last car has crossed Safety Car Line 1 after a session, or has entered the "Parc Fermé" after the race, the radio frequency will be active.
c) Each competitor must ensure that for every car entered, someone is listening to the Race Control Radio during the periods detailed above.
d) Competitors must ensure that safety information is passed on to the drivers immediately.
e) Solely at the Stewards' discretion (whose decision is unappealable), failure to adhere to instructions given via Race Control Radio may be considered an infringement of Article 12.1.1.i of the ISC.

f) Teams must immediately inform Race Control of any problems with the reception of this radio channel by any means available to them.
g) If Article 4.3.1.3b) is applied, it will not be applicable to the Race Control Radio.

6. SCRUTINEERING
6.1 <u>Scrutineering concerns</u>:

6.1.1 The technical conformity of the cars.
6.1.2 Checks on the homologation of the helmets and drivers' clothing including the head restraint device homologated by the FIA (in the conditions defined by Appendix L to the International Sporting Code), and the safety equipment on the cars.
No modification to the helmet and head restraint device is authorised apart from those foreseen by the manufacturer.

For easier identification and for the unity of the crews, the drivers of one and the same car are obliged to wear identical overalls.

6.1.3 Le contrôle de la température à l'intérieur de l'habitacle (voitures fermées) :
Si la température autour du pilote dépasse la valeur définie par le Règlement Technique, ou si le capteur est déconnecté, la voiture sera arrêtée jusqu'à ce que le problème soit résolu.
Un pilote qui présente à la fin d'un relais des signes de fatigue importants peut être examiné par le Médecin-Chef de l'Epreuve. S'il s'avère qu'elle est due à un problème de stress thermique, le pilote ne sera pas autorisé à participer de nouveau à la course.

6.1.4 La Fiche d'Homologation des voitures, le passeport technique du système de ravitaillement et la fiche déclarative d'équipements.
La fiche déclarative d'équipements devra être continuellement actualisée au cours de l'événement en fonction des éventuels remplacements effectués.

6.2 Les Commissaires Techniques peuvent
6.2.1 – Vérifier la conformité d'une voiture ou d'un concurrent à tout moment de l'Epreuve.
6.2.2 – Exiger qu'une voiture soit démontée par le concurrent pendant les vérifications techniques pour vérifier les conditions d'admissibilité ou de conformité.
6.2.3 – Demander à un concurrent de :
a) Payer les frais résultant de l'exercice des droits ci-dessus ;
b) Fournir tel échantillon ou telle pièce jugés nécessaires.

6.3 Six personnes maximum d'une équipe sont autorisées par voiture pendant les vérifications techniques

6.4 Les voitures doivent être équipées d'anneaux de prise en remorque et du système de levage (sauf pour les modèles exemptés par le Règlement Technique) :
Pénalité pendant la course :
a) En cas de rupture d'un dispositif de remorquage et/ou d'un dispositif de levage durant la course, les commissaires de piste tireront la voiture dans un endroit sûr en utilisant n'importe quelle partie du châssis ou de la carrosserie qu'ils jugeront assez solide et la voiture pourra être exclue par le Collège des Commissaires Sportifs ;
Il en va de même lorsque qu'une vitesse est engagée. En cas de dommages éventuels subis par la voiture, les réclamations ne seront pas admises et une pénalité pourra être infligée par le Collège des Commissaires Sportifs.
b) En cas de dommages éventuels subis par la voiture, les réclamations ne seront pas admises du fait d'une défaillance de l'un des dispositifs obligatoires mentionnés en a).

6.5 Une fois approuvée par les Commissaires Techniques, toute voiture qui est démontée ou modifiée d'une manière susceptible d'affecter sa sécurité ou de mettre en question son éligibilité, ou qui aurait été impliquée dans un accident avec des conséquences similaires, sera de nouveau vérifiée pour acceptation.

6.6 Des voitures prises au hasard seront vérifiées après chaque séance d'essais qualificatifs et après l'arrivée de la course.

6.1.3 The checking of the temperature inside the cockpit (closed cars):
If the temperature around the driver exceeds the value defined by the Technical Regulations, or if the sensor is disconnected, the car will be stopped until the problem is solved.
A driver who shows important signs of tiredness at the end of a stint can be examined by the Chief Medical Officer of the Event. If it is due to heat stress, the driver will not be allowed to participate again in the race.

6.1.4 The Homologation Form of the cars, the technical passport of the refuelling system and the equipment declaration form.
The equipment declaration form must be continually updated during the event according to the possible replacements made.

6.2 The Scrutineers may
6.2.1 – Check the eligibility of a car or of a competitor at any time during an Event.
6.2.2 – Require a car to be dismantled by the competitor to verify the conditions of eligibility or conformity.

6.2.3 – Require a competitor to:
a) Pay the expenses resulting from the exercise of the above powers;
b) Provide such sample or part as they deem necessary.

6.3 A maximum of six people of a team are authorised per car during scrutineering

6.4 The cars must be fitted with towing eyes and jacking system (except for the models exempt by the Technical Regulations):
Penalty during the race :
a) Should a towing device and/or lifting device break during the race, the track marshals will pull the car into a safe position using any part whatsoever of the chassis or the bodywork that they judge strong enough and the car may be excluded by the Panel of Stewards;

The same applies when the car is in gear. In case of possible damage suffered by the car, protests will not be accepted and a penalty may be imposed by the Panel of Stewards.

b) Competitors will have no right to lodge protests if the car has been damaged as a result of the failure of any of the mandatory devices mentioned in a).

6.5 Any car which, after being passed by the Scrutineers, is dismantled or modified in a way which might affects safety or call into question its eligibility, or which is involved in an accident with similar consequences, must be re-presented for scrutineering approval.

6.6 – Cars selected at random will be checked after each qualifying practice session and after the finish of the race.

6.7 Contrôles Techniques
Les contrôles seront effectués par les Commissaires Techniques mandatés par le Directeur de Course. Ils sont responsables des opérations dans le Parc Fermé et habilités à donner des instructions aux concurrents et aux pilotes.

6.8 Les Commissaires Techniques vérifieront :

6.8.1 – Les transpondeurs, le datalogger, la télémétrie, le système leader light.

6.8.2 – La vérification du système de ravitaillement en carburant et des tenues des ravitailleurs se fera soit le jeudi, soit le vendredi en fonction du jour de la course (le programme sera précisé).

Les réservoirs de carburant autonomes devront être présentés sans carburant, le couvercle de fermeture supérieur enlevé et sans couverture isolante.

6.8.3 – **Les scellées sur le moteur**

Si la quantité de moteurs est réglementairement limitée, des scellés homologués devront être mis en place.

Chaque moteur sera associé au numéro de la voiture. Tout moteur doit être scellé avant d'être utilisé par le concurrent lors d'une Epreuve. Toute rupture d'un ou plusieurs scellés doit être préalablement autorisée par les Commissaires Techniques sous peine de sanction pouvant aller jusqu'à l'exclusion. La rupture de tout scellé sera considérée comme un changement de moteur.

6.9 PESEE

6.9.1 Le poids des voitures peut être contrôlé à la fin des séances d'essais et à l'arrivée de la course (cf. Règlement Technique) ;
6.9.2 Une fois que la pesée de la voiture a été notifiée au concurrent, aucune matière ou substance solide, liquide ou gazeuse ne peut être ajoutée ou retirée.
6.9.3 Seuls les officiels sont autorisés dans la zone de pesage : aucune intervention n'y est permise sauf sous contrôle des officiels.
6.9.4 Fin des essais et de la course :
Les voitures se trouvant dans le Parc Fermé et désignées pour être vérifiées seront pesées sans pilote et sans carburant à bord.
Poids non conforme :
a) A la fin des essais : annulation des temps ;
b) A la fin de la course : exclusion.

6.10 Temps de sortie de l'habitacle

Les commissaires techniques peuvent contrôler le temps de sortie de l'habitacle pour chaque pilote à tout moment.
Tout pilote engagé dans une épreuve, portant son équipement de conduite habituel complet, en position assise normale, avec

6.7 Scrutineering
The checks will be carried out by the Scrutineers mandated by the Clerk of the Course. They are in charge of operations in the Parc Fermé and are empowered to give instructions to the competitors and to the drivers.

6.8 The Scrutineers will check:

6.8.1 - Transponders, datalogger, telemetry, leader light system.

6.8.2 – The checking of the fuel system and the clothing of the refuellers will be carried out either on the Thursday or on the Friday, depending on which day the race will take place (the programme will be specified).

The autonomous fuel tank must be presented without fuel with the upper cover removed and without an insulating cover.

6.8.3 – **The seals on the engine**

If the number of engines is limited by regulations, homologated seals will need to be put in place.

Each engine will be associated with the number of the car. Each engine must be sealed before being used by the competitor in an Event. Any breaking of one or more seals must be authorised beforehand by the Scrutineers on pain of a sanction which may go as far as exclusion. The breaking of any seal will be considered as a change of engine.

6.9 WEIGHING

6.9.1 The cars may be weighed at the end of the practice sessions and at the finish of the race (cf. Technical Regulations).
6.9.2 Once the competitor has been notified that the car has been weighed, no solid, liquid or gaseous substance or material may be added or removed.
6.9.3 Only the officials are authorised inside the weighing area: no intervention is allowed there except under the supervision of the officials.
6.9.4 End of practice and of the race
Cars inside the Parc Fermé and selected for checking will be weighed without the driver and without fuel on board.

If the weight is not in conformity:
a) At the end of practice: cancellation of the times;
b) At the end of the race: exclusion.

6.10 Cockpit exit time

The scrutineers may check the cockpit exit time of each driver at any time.
Any driver entered in an event, wearing his complete usual driving equipment, from his normal seating position, with all seat belts fastened, must be able to get out of the car:

toutes les ceintures de sécurité attachées doit être en mesure de sortir de la voiture :
- en 7 secondes côté pilote ;
- en 9 secondes côté passager.
La preuve du respect de cette règle devra être confirmée par le concurrent dans la fiche déclarative de chaque épreuve.

7. REGLEMENT TECHNIQUE

7.1 Voitures admissibles

Les Epreuves sont exclusivement réservées aux voitures "Le Mans Prototype" (désignées ci-après LMP1 et LMP2) et aux voitures "Le Mans Grand Tourisme Endurance" (désignées ci-après LMGTE Pro et LMGTE Am) telles que définies dans les Règlements Techniques applicables et homologuées par la FIA et/ou l'ACO conformément aux Règlements Techniques 2018-2019.
Toute nouvelle voiture, ou toute évolution d'une voiture déjà homologuée, devra faire l'objet d'une homologation sous la responsabilité de la FIA, conjointe avec l'ACO.

7.1.1

a1) Les voitures homologuées de catégorie LMP1 hybrides et disposant d'une fiche d'homologation délivrée par la FIA/ACO à compter du 1er janvier 2018 sont admissibles de plein droit dès lors qu'elles sont conformes au Règlement technique LMP1 2018-2019 hybrides. La cellule de survie homologuée avant 2017 par chaque constructeur doit être conservée jusqu'à la fin de 2019. Les surfaces intérieures et extérieures, déposées par CAO (conception assistée par ordinateur), devront rester strictement inchangées.
Si des changements sont tolérés, ils porteront uniquement sur le positionnement et la taille des orifices. Une information sera faite aux autres constructeurs et tout accord éventuel relèvera de la seule décision de la FIA/ACO.

a2) Les voitures homologuées de catégorie LMP1 non hybrides et disposant d'une fiche d'homologation délivrée par la FIA/ACO à compter du 1er janvier 2014 sont admissibles de plein droit dès lors qu'elles sont conformes au Règlement technique LMP1 2018-2019 non-hybrides.
b1) Les voitures homologuées de catégorie LMP2 et disposant d'une fiche d'homologation délivrée par la FIA/ACO à compter du 1er janvier 2017 sont admissibles de plein droit dès lors qu'elles sont conformes au Règlement technique LMP2 2018-2019 – voitures homologuées à compter de 2017.
c1) Les voitures homologuées de catégorie LMGTE et disposant d'une fiche d'homologation délivrée par la FIA/ACO avant le 1er janvier 2016 sont admissibles de plein droit dès lors qu'elles sont conformes au Règlement technique LMGTE 2018-2019 – voitures homologuées avant 2016.
c2) Les voitures homologuées de catégorie LMGTE et disposant d'une fiche d'homologation délivrée par la FIA/ACO à compter du 1er janvier 2016 sont admissibles de plein droit dès lors qu'elles sont conformes au Règlement technique LMGTE 2018-2019 – voitures homologuées à compter de 2016.

- within 7 seconds from the driver side;
- within 9 seconds from the passenger side
Proof of compliance with this rule will need to be confirmed by the competitor on the declaration form of each event.

7. TECHNICAL REGULATIONS

7.1 Eligible cars

The Events are reserved exclusively for "Le Mans Prototype" cars (hereinafter LMP1 and LMP2) and "Le Mans Grand Touring Endurance" cars (hereinafter LMGTE Pro and LMGTE Am) as defined in the applicable Technical Regulations and homologated by the FIA and/or the ACO, in accordance with the 2018-2019 Technical Regulations.

Each new car, or each evolution of an already homologated car, must be issued with a homologation, under the joint responsibility of the FIA and the ACO.

7.1.1

a1) Homologated LMP1 hybrid cars which have a homologation form issued by the FIA/ACO dating after 1 January 2018 are admissible with full rights once they are in conformity with the 2018-2019 LMP1 Hybrid Technical Regulations.
Survival cells homologated by each manufacturer before 2017 will need to be maintained until the end of 2019.
The internal and external surfaces provided by CAD (computer-aided design), will need to remain strictly unchanged.
If any modifications are tolerated, they will exclusively concern the positioning and hole sizes. The information will be transferred to the other manufacturers and any possible agreement will be the sole decision of the FIA/ACO.

a2) Homologated LMP1 non-hybrid cars which have a homologation form issued by the FIA/ACO dating after 1 January 2014 are admissible with full rights once they are in conformity with the 2018-2019 LMP1 non-Hybrid Technical Regulations.
b1) Homologated LMP2 cars which have a homologation form issued by the FIA/ACO dating after 1 January 2017 are admissible with full rights once they are in conformity with the 2018-2019 LMP2 Technical Regulations – cars homologated from 2017.
c1) Homologated LMGTE cars which have a homologation form issued by the FIA/ACO dating before 1 January 2016 are admissible with full rights once they are in conformity with the 2018-2019 LMGTE Technical Regulations – cars homologated before 2016.
c2) Homologated LMGTE cars which have a homologation form issued by the FIA/ACO dating after 1 January 2016 are admissible with full rights once they are in conformity with the 2018-2019 LMGTE Technical Regulations – cars homologated from 2016.

7.1.2 Le respect du niveau de bruit est tel que défini dans les Règlements Techniques applicables à la catégorie de voiture concernée.

Le respect du niveau de température maximale à l'intérieur de l'habitacle des voitures fermées tel que défini dans les Règlements Techniques applicables à la catégorie de la voiture concernée.

7.1.3 Les voitures utilisant des techniques considérées comme innovantes peuvent être admises avec l'accord du Comité Endurance et ne marquent pas de points au Championnat.

7.1.4 La décision de la FIA, comme celle de l'ACO, quant à la validation (ou non) de la fiche d'homologation, est une décision technique prise en dernier ressort, et par voie de conséquence, insusceptible de recours, par quelque partie que ce soit, devant quelque juridiction que ce soit.

7.2 Voitures de réserve

Les voitures de réserve telles que définies ci-après ne sont pas admises.

Est une voiture de réserve, une voiture qui n'est pas destinée à participer à l'Epreuve mais à se substituer à celle engagée à titre principal par le concurrent.

Par voiture, il convient d'entendre une automobile (au sens de l'Art. 20 du CSI) qui résulte de l'assemblage d'éléments de diverses natures (mécaniques, électriques, électroniques, etc.), en vue de constituer un objet identifié en lui-même, susceptible de répondre à la destination pour laquelle il a été conçu et construit.

7.3 Carburant

7.3.1 Seuls les carburants désignés pour chaque catégorie et fournis par l'organisateur doivent être utilisés par tous les concurrents au cours des Epreuves. Les spécifications peuvent être fournies sur demande auprès de l'organisateur.

7.3.2 Concernant les installations : se référer au Règlement Technique applicable.

7.3.3 Le fournisseur de carburant officiel fournira toujours le carburant dans des fûts pour les Epreuves européennes et hors Europe. Tous les concurrents ont l'obligation d'utiliser le carburant fourni par le fournisseur officiel.

7.3.4 La quantité maximum de carburant stockée dans des bidons autorisée par voiture dans chaque garage est de 400 litres. Ce carburant doit être stocké près de la porte coté paddock et un extincteur doit être placé en permanence à proximité des fûts de carburant et/ou du réservoir temporaire. Le pompage dans les fûts d'approvisionnement, le transfert jusqu'au réservoir autonome et le remplissage doivent être faits à l'aide du réservoir temporaire décrit dans l'annexe A (LMP1) et Annexe 2 (LMP2 et LMGTE), article 8 des règlements techniques. Aucune manipulation d'essence n'est permise dans le stand sauf avec ce réservoir temporaire. La seule exception

7.1.2 The respect of the noise level limit is as defined in the Technical Regulations applicable to the category of car concerned.

The respect of the maximum temperature level inside the cockpit of closed cars as defined in the Technical Regulations applicable to the category of car concerned.

7.1.3 Cars using technologies that are considered to be innovative may be admitted, with the agreement of the Endurance Committee, and will not score points in the Championship.

7.1.4 The decision of the FIA, like that of the ACO, as to the validation (or not) of the homologation form, is a technical decision taken in the last resort, and consequently cannot be appealed by any party before any jurisdiction whatsoever.

7.2 Reserve cars

Reserve cars as defined below are not admitted.

A reserve car is a car that is not intended to take part in the Event but to substitute for the one registered by the competitor as the principal race car.

"Car" means an automobile (in the sense of Art. 20 of the ISC) resulting from the assembly of components of various kinds (mechanical, electrical, electronic, etc.), with a view to forming an identified object in itself, likely to meet the purpose for which it was designed and built.

7.3 Fuel

7.3.1 Only the fuel designated for each category and provided by the organiser may be used by all the competitors during the Events. The specifications may be provided on request to the organiser.

7.3.2 Concerning the installations: refer to the applicable Technical Regulations.

7.3.3 The official fuel supplier will always deliver the fuel in drums for European and overseas Events.

All the competitors must only use the fuel supplied by the official fuel supplier.

7.3.4 The maximum quantity of stock fuel authorised per car in each garage is 400 litres. This fuel must be stored near the door, on the paddock side and an extinguisher must be permanently placed near the fuel drums and/or the temporary tank. Pumping from supply drums, transfer to autonomous tank and filling must be made with the temporary tank described in appendix A (LMP1) and appendix 2 (LMP2 and LMGTE), article 8 of technical regulations. No handling of fuel is permitted in the pit except with this temporary tank. The only possible exception, subject to prior written request and

possible, après demande écrite et accord du délégué technique, est le contrôle de la capacité du réservoir de la voiture à l'aide de récipients précisément calibrés.

Les systèmes de chauffage et/ou de refroidissement ne peuvent être utilisés pour influencer la température du carburant lorsque le carburant est stocké, lorsqu'il est transporté dans le réservoir temporaire ou stocké dans le réservoir autonome.

approval by the Technical Delegate, is the control of the tank capacity of the car with precisely calibrated containers.

Heating and/or cooling systems cannot be used to influence the fuel temperature when fuel is stored, when it is transported in the temporary tank or stored in the autonomous tank.

7.4 Systèmes d'équivalence (performance et technologies)

7.4.1 Systèmes d'équivalence entre les différentes technologies de propulsion des LMP1.
Afin de limiter les écarts entre les voitures hybrides et non hybrides, le Comité Endurance aura la possibilité d'adapter la performance des voitures non hybrides sous les conditions suivantes :

a) La référence sera le calcul de la moyenne des temps au tour de la voiture la plus rapide de chaque technologie. La moyenne des temps au tour sera calculée sur le nombre de tours correspondant à 20% de la distance des courses (moyenne des meilleurs tours).
Les modèles des voitures des technologies les plus lentes doivent avoir participé à au moins deux courses et doivent avoir été régulièrement classés pour pouvoir bénéficier de l'application de la règle.
Le premier ajustement de performances pourra être appliqué à tout moment par le Comité Endurance.
Le Comité aura le droit de demander toute information nécessaire aux constructeurs et/ou aux concurrents afin de l'éclairer. Les informations seront communiquées à titre strictement confidentiel.

Tout concurrent ayant délibérément fourni des informations fausses, ou essayé d'influencer un ajustement en cachant son vrai niveau de performances, sera sanctionné par la FIA.

b) Equivalence des Technologies des LMP1
Les principes de l'EdT calculés en fonction des données des "best in class" de chaque technologie seront appliqués jusqu'à l'épreuve des 24H du Mans 2018 incluse sur la base des valeurs spécifiées dans l'Annexe B du Règlement Technique 2018.

Il appartiendra au Comité Endurance de trancher toute question concernant l'application et/ou l'interprétation de ces éléments en dernier ressort.

d) Les concurrents et les constructeurs sont tenus de fournir des données valides sur demande pour aider la FIA/ACO dans le processus EoT.
Tout concurrent ou constructeur qui a délibérément donné de fausses informations ou essayé d'influencer le processus EoT, ou qui affiche un niveau de performance au-delà du résultat attendu pourra être sanctionné par une pénalité avant, pendant, ou après une course.
Pénalité minimale : stop and go 5 minutes à la discrétion des Commissaires Sportifs.

7.4 Equivalence systems (performance and technologies)

7.4.1 Equivalence systems between the different LMP1 propulsion technologies.
In order to limit the differences between the hybrid and non-hybrid cars, the Endurance Committee will be able to adapt the performance of the non-hybrid cars in accordance with the following conditions:

a) The reference will be the calculation of the average lap time of the fastest car in each technology. The average lap time will be calculated over the number of laps corresponding to 20% of the distance of the races (average of the best laps).

The models of the cars with the slowest technologies must have participated in at least two races and must have been properly classified in order to be able to benefit from the application of the rule.
The first adjustment of performance may be applied at any time by the Endurance Committee.
The Committee will have the right to request any necessary information from the manufacturers and/or the competitors, in order to the shed light on the issue at hand. Any such information will be treated in a strictly confidential manner.

Any competitor having deliberately provided false information or having attempted to influence an adjustment by hiding its true level of performance will be penalised by the FIA.

b) Equivalence of Technology of the LMP1 cars
The principles of the EoT, calculated on the basis of the data collected from the "best in class" of each technology, will be applied up to the 2018 Le Mans event inclusive, based on the values specified in Appendix B to the 2018 Technical Regulations.

It will be up to the Endurance Committee to settle any questions that might arise concerning the application and/or interpretation of these elements in the last resort.

d) The competitors and manufacturers are responsible for providing valid data on request to help the FIA/ACO with the EoT process.
All competitors and manufacturers that deliberately provided misinformation, tried to influence the EoT process, or whose level of performance is higher than the expected result may be sanctioned with a penalty before, during or after a race.

Minimum penalty: 5-minute stop and go, at the Stewards' discretion.

Une pénalité imposée avant ou pendant la course pourra être signifiée à tout moment pendant la course, quel que soit le moment où l'infraction a été découverte et/ou de la peine communiquée.
Les pénalités imposées après la course sont ajoutées au temps d'arrivée de la voiture pour la course et peuvent inclure une pénalité de comptage de tour (à la discrétion des Commissaires Sportifs).

A penalty imposed before or during the race may be notified at any point during the race, regardless of when the breach was discovered and/or the sanction given.

Penalties imposed after the race are added to the car's finish time for the race and may include a lap penalty (at the Stewards' discretion).

7.4.2 Equilibre des performances entre les voitures LMP2

La FIA et l'ACO ne souhaitent pas encourager les constructeurs à investir en LMP2 dans des développements qui améliorent les performances des voitures.
Les objectifs principaux pour ces voitures doivent être la fiabilité, la sécurité et un faible coût de maintenance.
Ainsi, dans le cadre des ajustements de performances, le Comité Endurance, si un modèle de voiture est trop performant, pourra prendre des dispositions immédiates afin de réduire ses performances.
Le Comité Endurance privilégiera la réduction des performances des modèles les plus rapides plutôt que l'augmentation des performances des modèles les moins rapides.

Le Comité Endurance pourra procéder à des ajustements de performances des différents modèles de voitures homologuées LMP2. Pour cela, les paramètres susceptibles d'être modifiés sont :

- Poids jusqu'à +30 kg
- Capacité de réservoir jusqu'à -10 litres
- Restrictions aérodynamiques

Les ajustements de performances sont de la seule responsabilité du Comité Endurance.

7.4.2 Balance of performance for LMP2 cars

The FIA and the ACO do not wish to encourage the Manufacturers to invest in LMP2 in any developments which improve the performance of the cars.
The main objectives for these cars must be reliability, safety and a low maintenance cost.
Thus, should a particular model of car perform too well, under the terms applicable to the adjustment of performance the Endurance Committee may take immediate measures to reduce its performance.
The Endurance Committee will favour reducing the performance of the fastest models rather than increasing the performance of the slowest models.

The Endurance Committee may proceed to adjust the performance of different models of homologated LMP2 cars. The parameters liable to be modified are as follows:

- Weight up to +30 kg
- Fuel tank capacity up to -10 litres
- Aerodynamic restrictions

Adjustements to performance are the responsibility of the Endurance Committee alone.

7.4.3 Equilibre des performances des voitures GTE

Conformément à ses missions, le Comité est autorisé à équilibrer les performances des voitures GTE telles que définies dans le règlement technique applicable.

7.4.3 Balance of performance for the GTE cars

According to its missions, the Committee is allowed to balance the performance of the GTE cars as defined by the applicable technical regulations

7.5 Systèmes et équipements imposés par les Règlements et bulletins :

7.5.1 Enregistrement de données :

Toutes les voitures doivent être équipées de l'enregistreur de données homologué par l'ACO et la FIA. Il doit être monté et testé avec succès avant que la voiture ne soit présentée aux vérifications techniques. Pour chaque voiture, le fournisseur du boîtier d'acquisition de données devra fournir un document attestant que le système monté conformément au schéma de la fiche d'homologation a été testé avec succès dans la voiture.
Chaque concurrent devra s'assurer :

- Que son système fonctionne correctement pendant toute la durée de l'Epreuve : Il disposera pour cela et en même temps des mêmes informations que l'organisateur.
- Qu'un ordinateur spécialement dédié au transfert des données à l'organisateur est connecté en permanence au réseau fourni par le Promoteur pendant toute la durée de

7.5 Systems and equipment imposed by the regulations and bulletins:

7.5.1 Data recorder:

All cars must be equipped with the data recorder homologated by the ACO and the FIA. It must be installed and successfully tested before the car reports for scrutineering. For each car, the supplier of the data recorder must provide a document certifying that the system, installed in accordance with the diagram in the homologation form, has been successfully tested in the car.
Each competitor must make sure:

- That his system works correctly throughout the Event: for that, he will have the same information as the organiser and at the same time.
- That a computer specially dedicated to transferring the data to the organiser is permanently connected to the network provided by the Promoter throughout the Event. The

l'Epreuve. La connexion au réseau sera sous la responsabilité du concurrent.

- De récupérer les données et de les transférer immédiatement depuis son stand à l'organisateur par l'intermédiaire du réseau Internet :
- Pendant les essais, au début de chaque session lors du premier arrêt au stand, puis pendant la session au minimum 1 fois par heure et à la fin de chaque session.
- Pendant la course lors de chaque ravitaillement, excepté la dernière heure.

Pour chaque déchargement obligatoire indiqué ci-dessus, les données doivent être transmises à l'organisateur au plus tard 10 minutes après l'entrée de la voiture dans la voie des stands.

- A tout moment lorsqu'une voiture est en mouvement dans la voie rapide ou sur la piste, elle doit être équipée d'un transpondeur multifréquence type "Le Mans" (permettant l'identification des pilotes) fourni par les chronométreurs officiels et en parfait état de fonctionnement. Il incombe à chaque concurrent de se procurer ce transpondeur, à ses propres frais, de l'installer et de le faire fonctionner. Ce transpondeur doit être installé dans le strict respect des instructions y afférentes.
- Il est de la responsabilité du team manager de s'assurer à tout moment que le nom du pilote indiqué sur les écrans de chronométrage est bien celui du pilote qui se trouve à l'intérieur de la voiture. Si le nom affiché sur les moniteurs n'est pas celui du pilote se trouvant à l'intérieur de la voiture, le team manager doit en informer la direction de course immédiatement.

7.5.2 Enregistreur de Données d'Accident (EDA) :

a) Ce boîtier doit être utilisé par tout concurrent participant à une épreuve. Ce boîtier doit être installé dans le strict respect des instructions y afférentes et doit fonctionner à tout moment pendant l'Epreuve.

b) Il est de la responsabilité de tous les concurrents de se procurer le système auprès du Promoteur du Championnat, de l'installer et de le faire fonctionner correctement.

c) Le poids du boîtier et de ses équipements est inclus dans le poids minimum de la voiture.

7.5.3 Caméras TV embarquées :

L'utilisation des caméras embarquées à des fins télévisées est régie selon le contrat type entre le Promoteur du Championnat et le concurrent.

7.5.4 Autres systèmes et équipements obligatoires prévus dans les règlements applicables au championnat (Technical List 46 – Sporting & Technical Regulations):

- Ces systèmes et équipements doivent être utilisés par tous les concurrents engagés au Championnat lors de toutes les épreuves comptant au calendrier dudit Championnat.
- Ces systèmes et équipements doivent être installés dans le strict respect des instructions y afférentes et doivent fonctionner à tout moment pendant l'Epreuve.
- Il est de la responsabilité de chaque concurrent de se procurer les systèmes ou équipements auprès du Promoteur du Championnat, de les installer et de les faire fonctionner correctement.

connection to the network will be the competitor's responsibility.

- To recover the data and transfer them immediately from his pit to the organiser via the Internet network:
- During practice, at the start of each session during the first pit stop, then during the session at least once an hour and at the end of each session.
- During the race, on each refuelling stop, except in the final hour.

For each mandatory download indicated above, the data must be transmitted to the organiser at the latest 10 minutes after the car entered the pit lane.

- At all times when a car is moving in the fast lane or on the track, it must carry a multifrequency transponder of the "Le Mans" type (allowing the identification of the drivers) supplied by the official timekeepers and in perfect working order. Each competitor is responsible himself for obtaining this transponder, at his own expense, and for the installation and functioning thereof. This transponder must be installed in strict compliance with the relevant instructions.

- It is the team manager's responsibility to ensure at all times that the driver's name shown on the timing screens is the name of the driver who is inside the car. If the name displayed on the monitors is not that of the driver who is inside the car, the team manager must inform race control immediately.

7.5.2 Accident Data Recorder (ADR):

a) This unit must be used by each competitor taking part in an event. This unit must be installed in strict compliance with the relevant instructions and must work at all times during the Event.

b) All competitors are themselves responsible for obtaining this system from the Championship promoter, and for the correct installation and functioning thereof.

c) The weight of the unit and its equipment is included in the minimum weight of the car.

7.5.3 On-board TV cameras:

The use on-board cameras for TV purposes is regulated via the standard contract between the Championship Promoter and the competitor.

7.5.4 Other mandatory systems and equipment provided for in the regulations applicable to the championship (Technical List 46 – Sporting & Technical Regulations):

- These systems and equipment must be used by all competitors entered in the Championship, on all the events featuring on the calendar of the said Championship.
- These systems and equipment must be installed in strict compliance with the relevant instructions and must work at all times during the Event.
- It is the responsibility of each competitor to obtain the systems or equipment from the Championship Promoter, to install them and to make them work correctly.

Sanction pour le système Leader Light :
En essais : Pénalité à l'appréciation des Commissaires Sportifs.
En course : Pénalité à l'appréciation des Commissaires Sportifs.

Sanction for the Leader Light system:
In practice: Penalty at at the Stewards' discretion.
In a race: Penalty at the Stewards' discretion.

7.5.5 Cas particulier des débitmètres de carburant LMP1

a) L'installation des débitmètres de carburant homologués par la FIA est obligatoire, à l'exclusion de tout autre débitmètre.

Seules feront foi, les mesures enregistrées par ces débitmètres, ou en cas de dysfonctionnement avéré apprécié en dernier ressort par la FIA, tout autre moyen subsidiaire à la discrétion de la FIA.
Il s'ensuit que toute contestation portant sur la fiabilité de ces équipements ou sur l'appréciation subsidiaire de la FIA, qui serait émise par les concurrents et/ou les personnes visées à l'article 9.16.1 du Code Sportif International, est irrecevable, quelque soit l'autorité ou la juridiction devant laquelle elle sera portée.
b) Le bon fonctionnement à tout moment de ces équipements et leur surveillance sont de la responsabilité des concurrents.
Afin de garantir l'application stricte et équitable du règlement technique lié aux mesures du débit et de la consommation de carburant, les modalités suivantes seront imposées durant les courses :
- Les équipes doivent déclarer au Délégué Technique, avant ou au plus tard le jour des vérifications techniques, la liste des capteurs qu'elles ont l'intention d'utiliser durant l'épreuve. Cette liste doit contenir la référence du fabricant et le numéro de pièce du capteur, ainsi que la référence de l'autocollant FIA.
- Les capteurs doivent, à tout moment durant l'épreuve, être installés avec leur autocollant FIA apposé et présenter un étalonnage valable.
- Le Délégué Technique peut demander à vérifier les capteurs avant leur utilisation. Les équipes sont tenues de mettre ces derniers à disposition sur demande.
- Le Délégué Technique peut interdire l'utilisation d'un capteur. Cette décision sera prise à son absolue discrétion et ne pourra faire l'objet d'un appel.
- Depuis le début des essais qualificatifs jusqu'à la fin de l'épreuve, aucun changement de capteur ne peut être effectué sans l'accord préalable du Délégué Technique. Tout capteur retiré sera conservé par le Délégué Technique.
- Le Délégué Technique se réserve le droit de prélever des capteurs pour les faire contrôler par un laboratoire d'étalonnage agréé à tout moment durant l'épreuve.
Tout débitmètre défectueux doit être remplacé lors de l'arrêt suivant l'apparition de l'anomalie et avec l'accord du Délégué Technique.

Le changement du débitmètre est autorisé pendant le ravitaillement en carburant et peut être effectué par un opérateur spécialement dédié à cette opération. Le changement de débitmètre fait partie de la procédure de ravitaillement en carburant.
En cas de non-respect du délai de remplacement ou en cas d'amélioration de la performance d'une voiture lors d'une période de dysfonctionnement du débitmètre : pénalité à l'appréciation des Commissaires Sportifs.

7.5.5 Particular case of the LMP1 fuel flow meters

a) The installation of the fuel flow meters homologated by the FIA is mandatory, to the exclusion of any other fuel flow meter.

Only the measurements recorded by these flow meters – or, in case of recognised malfunction assessed in the last resort by the FIA, any other subsidiary means at the discretion of the FIA – will be considered authentic.
It follows that any complaint over the reliability of this equipment or over the FIA's subsidiary assessment, brought by the competitors and/or the persons referred to in Article 9.16.1 of the International Sporting Code, is inadmissible regardless of the authority or court before which it may be brought.
b) The smooth operation, at all times, of this equipment and its monitoring are the responsibility of the competitors.
In order to ensure a fair and strict enforcement of the technical regulations related to fuel flow and fuel consumption measurements, the following management will be imposed during race meetings:
- Teams must declare to the Technical Delegate, before or at the latest during the scrutineering day, the list of sensors they intend to use during the event. This list must contain the sensor manufacturer reference and part number, as well as the FIA sticker reference.
- Sensors must, at any time during the event, be fitted with their FIA sticker and must have a valid calibration.

- The Technical Delegate may request to check the sensors prior to their use. Teams are obliged to make them available if requested to do so.
- The Technical Delegate may forbid the use of a sensor. This decision will be made at its absolute discretion and may not be appealed.
- From the beginning of the Qualifying session until the end of the event, no change of sensor may be made without prior approval from the Technical Delegate. Any sensor removed will be kept by the Technical Delegate.
- The Technical Delegate reserves the right to take sensors for checks at an approved calibration company at any time during the event.
Any defective flow meter must be replaced during the first stop after the appearance of the anomaly and with the Technical Delegate's approval.

The changing of the flow meter is authorised during refuelling and may be carried out by an operator specially assigned to this task. The changing of the flow meter is part of the refuelling procedure.

If the deadline for replacing it is not respected, or if the performance of a car improves during the time in which the flow meter is not operating properly: penalty at the discretion of the Stewards.

Par exception aux dispositions ci-dessus, les débitmètres pourront être changés à l'intérieur du stand dans le seul cas où la voiture y est poussée pour qu'il soit procédé à des interventions mécaniques. Cette dérogation au principe posé sera interprétée restrictivement.

7.5.6 Affichage Marshalling de la FIA
Il est de la responsabilité du concurrent de s'assurer que le pilote voit en permanence l'écran de Marshalling FIA lorsqu'il conduit sa voiture. Ceci signifie que :

• L'écran doit être en permanence dans son champ de vision.
• Le pilote doit être capable de reconnaître facilement le signe ou le message qui s'affiche sur l'écran.
• Les Commissaires Sportifs considéreront que les pilotes voient en permanence l'écran, sauf en cas de défaillance technique avérée

7.5.7 Pour les voitures hybrides LMP1, un témoin lumineux de l'ERS "red or no light" indiquera qu'une voiture doit être assistée immédiatement (fin du tour lors duquel cela se produit) par l'équipe. La voiture sera autorisée à rejoindre la piste uniquement si un voyant vert s'affiche.

7.6 Utilisation des moteurs

7.6.1 Pour les concurrents LMP1 Hybrides uniquement :
Pour les concurrents engageant une voiture LMP1 hybrides: un seul type de groupe motopropulseur pourra être homologué pour la saison.
Le nombre de moteurs utilisable est limité à cinq pour la saison complète (toutes les épreuves de course) par voiture engagée.
Pour un nouveau concurrent LMP1 hybride s'engageant dans le Championnat du Monde d'Endurance de la FIA pour Constructeurs: L'utilisation des moteurs est limitée à sept moteurs pour la saison complète (toutes les épreuves de course) par voiture engagée. Les essais collectifs FIA WEC (prologue, essais Le Mans, tests « rookie ») ne sont pas inclus dans cette limitation.

Pénalité pour utilisation d'un moteur supplémentaire :
- Stop and go de 3 minutes sur les épreuves de 6 heures et stop and go de 5 minutes aux 24 Heures du Mans, effectué lors de la course sur ordre du Directeur d'Epreuve dans la première moitié de la course.
- Un des cinq moteurs d'origine ne peut plus être utilisé pour les épreuves restantes de la saison.

Pour les concurrents LMP1 hybrides non permanents du Championnat du Monde d'Endurance de la FIA (engagement à la course) :
Un maximum de deux moteurs pourra être utilisé pour les essais libres, les essais qualificatifs et la course de l'épreuve auquel il participe.

Un troisième moteur (moteur joker) est autorisé. Si ce troisième moteur est utilisé, l'utilisation des deux premiers moteurs n'est plus alors autorisée.
L'utilisation des moteurs est libre lors des essais collectifs FIA WEC (prologue, essais Le Mans, tests « rookie ») (sous réserve

As an exception to the above conditions, the flow meter may be changed inside the garage if, and only if, the car has been pushed there for the purpose of carrying out mechanical operations on it. This dispensation to the established principle will be interpreted restrictively.

7.5.6 FIA Marshalling display
It is the competitor's responsibility to ensure that the FIA Marshalling screen is visible to the driver at all times while he is driving the car. This means that:

• the screen must be permanently in the driver's field of vision;
• the driver must be able to recognise easily the sign or message which is displayed on the screen;
• the stewards will consider that the drivers see the screen at all times, except in case of proven technical failure.

7.5.7 For LMP1 Hybrids cars a "red or no light'' ERS status light will declare a car has to be serviced immediately (end of the lap in which it happens) by the team. The car will be allowed to rejoin the track only when the green light is displayed.

7.6 Use of engines

7.6.1 For LMP1 Hybrid competitors only:
For competitors entering an LMP1 hybrid car: a single type of power train may be homologated for the season.

Engine use is limited to 5 engines for the complete season (all race events) per car entered.
For a new LMP1 hybrid competitor entering the Manufacturer's FIA World Endurance Championship: Engine use is limited to 7 engines for the complete season (all race events) per car entered.
Official FIA WEC collective tests (prologue, Le Mans test, rookie test) are not included in the limitation.

Penalty for using an additional engine:
-Stop and go for 3 minutes on 6-hour events and stop and go for 5 minutes at the Le Mans 24 Hours, carried out during the race by order of the Race Director in the first half of the race.

-One of the five original engines can no longer be used until the end in the remaining events of the season.

For the non-permanent LMP1 hybrid competitors in the FIA World Endurance Championship (race-by-race entry):
A maximum of 2 engines can be used for free practice, qualifying practice and the race of the event in which he is participating.

A third engine (joker engine) is authorised. Should this third engine be used, the use of the first two engines is no longer authorised.
The use of engines is free during the collective FIA WEC testing (prologue, Le Mans tests, "rookie" tests) (on condition

du respect des règlements technique et sportif du Championnat du Monde d'Endurance de la FIA).
Pénalité pour utilisation d'un moteur supplémentaire :
- Stop and go de 3 minutes sur les épreuves de 6 heures et stop and go de 5 minutes aux 24 Heures du Mans, effectué lors de la course sur ordre du Directeur d'Epreuve dans la première moitié de la course.

Un moteur est considéré comme changé lorsqu'un ou plusieurs scellés de contrôle officiel ne sont plus en place sur le moteur d'une voiture engagée.
Un moteur sera considéré comme utilisé pour la première fois lorsque le transpondeur de chronométrage de la voiture aura montré qu'elle a quitté la voie des stands.
L'utilisation et le remplacement d'un moteur ne sont possibles qu'à condition :

- D'être préalablement signalé aux Commissaires Techniques par le concurrent,
- Que les scellés n'aient pas été enlevés.

Pour toute infraction à ces dispositions : exclusion possible de la voiture concernée, à l'appréciation du Collège des Commissaires Sportifs.
En cas d'accident ou de force majeure qualifiés comme tels par le Collège des Commissaires Sportifs (la charge de la preuve incombe au concurrent), impliquant le changement de moteur, les pénalités pourront ne pas être appliquées.

7.7 Pneumatiques :

7.7.1 Définitions et conditions générales
Chaque pneumatique doit être identifié par un RFID et par un code à barres. L'ensemble des références doivent être déclarées aux Délégués Techniques au moins 48 heures avant le début de l'épreuve. Cette liste des pneumatiques désignés sera notifiée aux commissaires sportifs au début de l'épreuve.
L'ensemble des pneumatiques doivent être identifiables à tous moments (y compris lorsque les pneumatiques sont montés sur la voiture) par mesure directe du système de détection RFID mis en place par la FIA. Cela inclus la détection automatique et manuelle. Lorsque les pneumatiques sont montés sur la voiture, les RFID doivent être sur le côté extérieur du pneumatique.
Seulement en cas de dysfonctionnement du système RFID, une mesure manuelle sera faite par identification des codes à barres.
L'utilisation de pneumatiques non déclarés est interdite sur l'ensemble des Epreuves du championnat.

Pour permettre l'identification automatique, chaque voiture doit être équipée d'autocollants RFID selon Annexe 6. Ces stickers doivent être en position à tout moment de l'épreuve.

7.7.2 Pneumatiques pour piste sèche
Les pneumatiques pour piste sèche sont réglementés comme suit :

	Article 7.7.2.a)	Article 7.7.2.b)	Article 7.7.2.c)	Limitation des pneus pour chaque évènement de 6 heures		Limitation des pneus pour les 1500 miles de Sebring	
				Essais libres	Qualification + course	Essais libres	Qualification + course
LMP1 H	Non applicable	Non applicable	Non applicable	12 *	18 *	24 *	36 *
LMP1 non H	Applicable	Non applicable	Applicable	12 *	18 *	24 *	36 *
LMP2	Applicable	Applicable	Non applicable	12 *	18 *	24 *	36 *
GTE Pro	Applicable	Non applicable	Applicable	12 *	18 *	24 *	36 *
GTE Am	Applicable	Non applicable	Non applicable	16 *	26 *	32 *	52 *

that the technical and sporting regulations of the FIA World Endurance Championship are respected).
Penalty for using an additional engine:
-Stop and go for 3 minutes on 6-hour events and stop and go for 5 minutes at the Le Mans 24 Hours, carried out during the race by order of the Race Director in the first half of the race.

An engine is considered as having been changed once one or more of the official control seals are no longer in place on the engine of an entered car.
An engine will be considered as having been used for the first time once the car's timing transponder has indicated that it has left the pit lane.
The use and replacement of an engine is possible only on condition:

- That the competitor has notified this to the Scrutineers beforehand,
- That the seals have not been removed.

For any breach of these conditions: the car concerned may be excluded, at the discretion of the Panel of Stewards.
In case of accident or of force majeure recognised as such by the Panel of Stewards (the onus of proof being on the competitor) involving the changing of the engine, the penalties may not necessarily be applied.

7.7 Tyres:

7.7.1 Definitions and general conditions
Each tyre must be identified by RFID and barcode. All references must be declared to the Technical Delegates at least 48 hours before the start of the event. This list of designated tyres will be notified to the stewards at the beginning of the event.
All the tyres must be identifiable at any time (including when tyres are placed on the car) via direct measurement by the RFID detection system put in place by the FIA. This include automatic and manual detection. When tyres are mounted on the car, RFID must be on the outer side of the tyre.

Only in case of malfunction of the RFID system, manual measurement will be handled via barcodes identification.

The use of tyres not declared is prohibited on all of the Events of the championship.

In order to allow automatic detection, each car must be equipped with RFID stickers according to Appendix 6. These stickers must be in place at any time of the event.

7.7.2 Tyres for a dry track
The use of tyres for a dry track is regulated as follows:

	Article 7.7.2.a)	Article 7.7.2.b)	7.7.2.c)	Tyre limitation fir each 6 hours event		Tyre limitation for the 1500 miles of Sebring	
				Free practices	Qualification + race	Free practices	Qualification + race
LMP1 H	Not applicable	Not applicable	Not applicable	12 *	18 *	24 *	36 *
LMP1 non H	Applicable	Not applicable	Applicable	12 *	18 *	24 *	36 *
LMP2	Applicable	Applicable	Not applicable	12 *	18 *	24 *	36 *
GTE Pro	Applicable	Not applicable	Applicable	12 *	18 *	24 *	36 *
GTE Am	Applicable	Not applicable	Not applicable	16 *	26 *	32 *	52 *

a) Déclaration des spécifications
Pour les catégories LMP1 non H et LMP2, les différents manufacturiers de pneumatiques pourront déclarer à la FIA/ACO pour la saison complète au maximum 3 spécifications de pneumatiques pour l'ensemble des modèles de voitures engagées dans la catégorie. 2 spécifications doivent être déclarées au minimum 48 heures avant le Prologue.
Pour les catégories GTE Pro et GTE Am, les différents manufacturiers de pneumatiques pourront déclarer à la FIA/ACO pour la saison complète au maximum 3 spécifications de pneumatiques par modèle de voitures engagée dans la catégorie. 2 spécifications doivent être déclarées au minimum 48 heures avant le Prologue.
1 spécification supplémentaire peut être déclarée au cours de la saison.
Ces 3 spécifications sont gelées pour l'ensemble de la saison.

Ils devront désigner au plus tard 48 heures avant l'ouverture des vérifications techniques 2 spécifications de pneumatiques engagées par course (3 spécifications pour les 24 heures du Mans) parmi les 3 désignées. Seules ces 2 spécifications de pneumatiques (3 spécifications pour les 24 heures du Mans) pourront être utilisées par un concurrent sur une Epreuve.

b) Pneus commerciaux
Dans la catégorie, chaque manufacturier de pneus pourra se voir confier des pneumatiques neufs ou usagés des autres manufacturiers utilisés pendant une Epreuve (type et nombre de pneumatiques à l'appréciation du Délégué Technique).

c) Collecte et de réintroduction des pneus
Collecte :
Lors de la première épreuve, au plus tard 24 heures avant le début de l'Epreuve, le Délégué Technique isolera des pneumatiques par spécification et par modèle de voiture qui devront être utilisés sur l'ensemble des courses suivantes au championnat.
L'isolement se déroulera comme suit :

Pour les 2 premières spécifications déclarées avant le Prologue:

- Isolement de 3 trains* de pneumatiques par spécification, par modèle de voiture et par épreuve de 24 heures.
- Isolement de 1 train* de pneumatiques par spécification, par modèle de voiture et par épreuve de 6 heures.
- Isolement de 2 trains* de pneumatiques par spécification, par modèle de voiture et par épreuve d'une durée supérieure à 6 heures et inférieure à 24 heures.

* Un train de pneumatiques est un ensemble de 4 pneumatiques composé de 2 pneumatiques avant et 2 pneumatiques arrière
Si la troisième spécification est déclarée en même temps que les deux premières, elle fera partie du processus d'isolement décrit ci-dessus. Après isolement, le Délégué technique communiquera aux manufacturiers de pneumatiques la liste exhaustive des pneus isolés pour l'ensemble de la saison.

a) Specifications declaration
For LMP1 non H and LMP2 categories, the different tyre manufacturers may declare to the FIA/ACO, for the full season, a maximum of 3 tyre specifications for all the models of cars entered in the category. 2 specifications must be declared at least 48 hours before the Prologue.

For GTE Pro and GTE Am categories, the different tyre manufacturers may declare to the FIA/ACO, for the full season, a maximum of 3 tyre specifications per model of cars entered in the category. 2 specifications must be declared at least 48 hours before the Prologue.

1 additional specification can be declared during the season.

These 3 specifications are frozen for the duration of the season
At the latest 48 hours before the opening of scrutineering, they must designate 2 tyre specifications entered per race (3 specifications for the 24 hours of Le Mans) from among the 3 specifications designated for the season. Only these 2 tyre specifications (3 specifications for the 24 hours of Le Mans) may be used by a competitor on an Event.

b) Commercial tyres
Each tyre manufacturer may be given new or used tyres, used during an Event, of the other manufacturers in their category (type and number of tyres at the discretion of the Technical Delegate).

c) Collection and reintroduction of tyres
Collection:
During the first race event, at the latest 24 hours before the beginning of the event, the Technical Delegate will segregate tyres per specification and per car model which will have to be reintroduced on all the following races of the championship.

Segregation will proceed as follows:

For the 2 first specifications declared before the Prologue:

- Segregation of 3 sets* of tyres per specification per car model and per 24 hours race event.
- Segregation of 1 set* of tyres per specification per car model and per 6 hours race event.
- Segregation of 2 sets* of tyres per specification per car model and per race event for which duration is between 6 hours and 24 hours.

* A set of tyres is a set of 4 tyres made up of 2 front tyres and 2 rear tyres.
If the third specification is declared in the same time as the first ones, it will be part of the segregation process described above. After segregation, the Technical Delegate will communicate to the tyre manufacturer the full list of segregated tyre for the full season.

Si la troisième spécification est déclarée après la première épreuve, le même processus d'isolement sera appliqué en tenant compte du nombre restant de courses à effectuer. Après isolement, le Délégué technique transmettra aux manufacturiers de pneumatiques une mise à jour de la liste des pneus isolés.

Les pneus à réutiliser ne doivent pas figurer sur les listes déclaratives transmises avant chaque épreuve.

Réintroduction :
A partir de la seconde épreuve, au plus tard 24 heures avant le départ de la course, le Délégué Technique transmettra aux concurrents et aux manufacturiers de pneus la liste des pneus à réintroduire en indiquant le numéro de voiture sur laquelle chaque pneu devra être utilisé. Cette liste sera formalisée auprès des compétiteurs qui seront entièrement responsables de la réintroduction en course des pneus concernés.
Chaque pneu devra être réintroduit en course lors de la première utilisation de pneus neufs de la spécification concernée.

7.7.3 Pneumatiques pour piste humide
Sauf autorisation contraire dans le présent règlement, les pneus pour piste humide pourront être utilisés uniquement si la piste a été déclarée humide par le Directeur d'Epreuve / Directeur de Course pour la séance d'essais (essais libres, qualifications), et la course.
L'utilisation des pneumatiques pour piste humide (pneus pluie et intermédiaires) n'est pas limitée mais réglementée comme suit :

Pour la catégorie LMP2 :
Les différents manufacturiers de pneumatiques pourront déclarer à la FIA pour la saison complète au maximum 1 spécification de pneumatiques pour la pluie et 1 spécification de pneumatiques intermédiaires pour l'ensemble des modèles de voitures engagées en LMP2, au minimum 48 heures avant le Prologue. Les spécifications déclarées sont gelées pour l'ensemble de la saison.
Chaque manufacturier de pneus pourra, par ailleurs, se voir confier des pneumatiques des autres manufacturiers présents dans sa catégorie utilisés pendant une Epreuve (nombre de pneumatiques à l'appréciation du Délégué Technique).
Un modèle de chaque dessin de pneu pluie ou intermédiaire devra être déposé auprès de la FIA au moins 48 heures avant la première Epreuve.

Le retaillage des pneumatiques est strictement interdit.

Pour les catégories GTE Am :
Les différents manufacturiers de pneumatiques pourront déclarer à la FIA pour la saison complète au maximum 1 spécification de pneumatiques pour la pluie et 1 spécification de pneumatiques intermédiaires par modèle de voiture engagé, au minimum 48 heures avant le Prologue. Les spécifications déclarées sont gelées pour l'ensemble de la saison.
Un modèle de chaque dessin de pneu pluie ou intermédiaire devra être déposé auprès de la FIA au moins 48 heures avant la première Epreuve.

Le retaillage des pneumatiques est strictement interdit.

If the third specification is declared after the first race event, the same segregation process will be applied taking into account the races remaining in the season.
After segregation, the Technical Delegate will communicate to the tyre manufacturer an update of list of segregated tyre.

Tyres to be reintroduced must not be part of the references declared to the Technical Delegates before each event.

Reintroduction
From the second race event, at the latest 24 hours before the start of the race, the Technical Delegate will transmit to the tyre manufacturers the re-allocation list of the tyres by mentioning the number of the car on which it is to be used. This list will be formalized to the competitors who will always be fully responsible for the imposed use.

Each reintroduced tyre will need to be used during the first usage of new tyres of this specification during the race.

7.7.3 Tyres for wet track
Unless specifically authorised in the present regulations, wet-track tyres may be used only after the track has been declared wet by the Clerk of the Course / the Race Director for the practice session (free practice, qualifying) and the race.
The use of tyres for wet track is unlimited but regulated as follows:

For the LMP2 category:
The different tyre manufacturers may declare to the FIA, for the full season, a maximum of 1 specification for wet-weather tyres and 1 specification for intermediate tyres for all of the models of cars entered in LMP2, at least 48 hours before the Prologue. The declared specifications are frozen for the duration of the season

Each tyre manufacturer may be given tyres, used during an Event, of the other manufacturers in their category (number of tyres at the discretion of the Technical Delegate).

A model of each profile of wet-weather or intermediate tyre must be deposited with the FIA at least 15 days before the first Event.

The re-cutting of the tyres is strictly prohibited.

For the GTE Am category:
The different tyre manufacturers may declare to the FIA, for the full season, a maximum of 1 specification for wet-weather tyres and 1 specification for intermediate tyres per model of cars, at least 48 hours before the Prologue. The declared specifications are frozen for the duration of the season.

A model of each profile of wet-weather or intermediate tyre must be deposited with the FIA at least 15 days before the first Event.

The re-cutting of the tyres is strictly prohibited.

7.7.4 Autres dispositions

Les pneus utilisés pour se rendre des stands à la grille de départ avant la course peuvent être soit des pneus pour piste sèche soit des pneus pluie et ne seront pas comptabilisés dans l'attribution des pneus pour la course.
Les pneus pris en considération pour l'attribution des pneus pour la course seront comptabilisés depuis le départ de la course.

Au cours de la saison, un concurrent ne peut changer de manufacturier de pneus qu'une fois par championnat, sous réserve du préavis minimum requis d'un mois avant le début de l'épreuve.

Au cours d'une épreuve, si une session de test particulière (ex : Safari circuit) est organisée par le Promoteur de l'épreuve, les dispositions concernant la limitation et la déclaration des pneumatiques ne s'applique pas.

7.7.5 Pénalités
Pénalité en cas de non-respect de la règle pneumatiques : Stop and go de 3 minutes par infraction**.**

7.8 Lumières
a) Deux projecteurs principaux (comme indiqué sur la fiche d'homologation) et lumières arrière doivent être allumés en permanence de jour comme de nuit lorsque la voiture se déplace sur la piste ou sur la voie des stands.

Aucun projecteur avant ne doit clignoter lorsque la voiture est en mouvement dans la voie des stands.
Toute séquence de clignotements des projecteurs sur la piste doit être actionnée directement par le pilote sans aucune assistance.
Une séquence ne peut durer plus de 2 secondes et comporter plus de 4 clignotements.
b) Le feu de pluie arrière doit être allumé en permanence lorsque la piste a été déclarée humide, sauf instruction contraire du Directeur d'Epreuve.
c) En cas de dysfonctionnement du système d'éclairage et signalisation lumineuse d'une voiture tant sur la piste qu'en circulant sur la voie des stands, le Directeur d'Epreuve en informera sans délai le concurrent, lequel devra remédier à la situation au prochain arrêt aux stands, sauf si le Directeur d'Epreuve, pour des raisons de sécurité appréciées à sa seule discrétion, décide d'ordonner l'arrêt immédiat de la voiture aux fins de réparation.
d) Voyant médical dans les courses d'endurance

Si, après un incident / accident, le voyant d'avertissement médical signale que les seuils ont été dépassés, le pilote devra être examiné par le service médical de l'Epreuve sans tarder. Le Délégué Médical de la FIA déterminera le lieu le plus approprié pour cet examen.
Le Directeur d'Epreuve ou le Directeur de Course pourront autoriser le pilote à ramener la voiture directement dans la zone de travail qui lui est attribuée ou dans le garage. Le Délégué Médical de la FIA ou le Médecin-Chef de l'Epreuve devront donner leur consentement au préalable.

7.7.4 Other conditions

Tyres used for going from the pits to the starting grid before the race may be either wet-track or dry tyres and will not be counted in the allocation of tyres for the race.

Tyres considered for the allocation of tyres for the race will be counted from the start of the race.

During the season, a competitor can only change tyre manufacturer once per championship, subject to the required minimum of one month's notice prior to the beginning of the event.

During an event, if a specific test session (eg Safari circuit) is organized by the Promoter of the event, conditions regarding tyre limitation and declaration will not be applied.

7.7.5 Penalties
Penalty for breaching the tyre rule: Stop and Go 3 minutes per infringement.

7.8 Lights
a) Two main headlights (as indicated on the homologation form) and rear lights must be switched on permanently, both by day and by night, when the car is in motion on the track or on the pit lane.
No headlights are allowed to flash when the car is in motion on the pit lane.
Each sequence of flashing headlights on the track needs to be individually requested by the driver without any assistance.
A sequence cannot last more than 2 seconds and cannot have more than 4 flashes.

b) The rear rain light must be switched on permanently when the track has been declared wet, unless the Race Director gives instructions to the contrary.
c) In case of malfunction of a car's lighting and light signalling system, whether on the track or in the pit lane, the Race Director shall immediately inform the competitor, who must remedy the situation during the next pit stop, unless the Race Director, for safety reasons at his own discretion, decides to order the immediate stopping of the car in order for repairs to be carried out.

d) Medical light in endurance races

If, after an incident / accident, the Medical Warning Light signals that threshold forces have been exceeded, the driver must be examined by the Event medical service without delay; the FIA Medical Delegate will determine the most appropriate place for this examination.
The Race Director or the Clerk of the Course may allow the driver to drive the car directly back to his allocated working area or garage. The FIA Medical Delegate or the Event Chief Medical Officer must give their consent in advance.

7.9 Restrictions concernant les essais en soufflerie pour LMP2

Les concurrents engageant une voiture LMP2 ne sont pas autorisés à procéder à des essais en soufflerie.

Pénalité = soumission au Tribunal International.

7.9 Restricted Wind Tunnel testing for LMP2

Competitors entering a LMP2 car are not allowed to proceed to any kind of wind tunnel testing.
Penalty = submission to the International Tribunal.

7.10 Pénalités liées au non-respect de la réglementation technique – Annexe 4

8. SIGNALETIQUE OBLIGATOIRE ET PUBLICITE
Les concurrents doivent apposer sur leur voiture, et ce avant le début des vérifications techniques, la publicité imposée par l'Organisateur (voir tailles et emplacements selon le schéma figurant dans le règlement sportif).

En outre, les concurrents doivent laisser à disposition de l'Organisateur de l'Epreuve des emplacements qui lui sont exclusivement réservés (voir schéma en Annexe 3 du présent règlement).

8.1 VOITURES

8.1.1 Les voitures doivent être présentées :
8.1.1.1 – Avec un drapeau mesurant 14 x 10 cm de la nationalité de la licence du concurrent apposé sur le capot avant.
Cet autocollant n'est pas fourni par l'organisation.
8.1.1.2 – Les numéros et les autocollants de catégorie tels que demandés par le Promoteur doivent être mis en place dans leur intégralité (sauf autorisation écrite) avant les vérifications techniques.

8.1.2 Fonds de n° de course
Les fonds des numéros de course doivent être produits et posés par les concurrents.
Les 3 fonds des numéros dimensions 25 cm (hauteur) x 35 cm (largeur) doivent impérativement respecter les couleurs ci-dessous :
LMP1 : Rouge pantone 485,
LMP2 : Bleu pantone 653,
LMGTE Pro : Vert pantone 355,
LMGTE Am : Orange pantone 021C,

8.1.2.1 – Les fonds des numéros et numéros devront être mis en place avant les vérifications techniques.
8.1.2.2 – Les 2 fonds de numéros de course latéraux doivent être apposés autant que possible sur une surface plane et verticale et rester lisibles en toutes circonstances. Ils doivent être situés entre les roues avant et arrière.
8.1.2.3 – Le fond de numéro de course situé sur la partie avant de la voiture doit rester lisible en toute circonstance et doit être situé dans une zone où il est facilement visible par la Direction de Course et les caméras de télévision.

8.1.3 Numéros de course

8.1.3.1 – Ils sont attribués par le Promoteur pour toute la saison. Ils doivent être produits et posés par chaque concurrent sur les fonds de numéros de course décrits ci-dessus en respectant les règles suivantes :

7.10 Penalties for failure to respect the technical regulations – Appendix 4

8. MANDATORY SIGNAGE AND ADVERTISING
Competitors must affix the Organisers' advertising on their cars before scrutineering (see the sizes and locations according to the diagram in the sporting regulations).

Also, Competitors shall leave at the disposal of the Organiser of the Event some areas which are exclusively reserved for him (see in Appendix 3 to the present regulations).

8.1 CARS

8.1.1 The cars must be presented:
8.1.1.1 – With a flag measuring 14 x 10 cm of the nationality of the competitor's licence affixed to the front bonnet.
This sticker is not provided by the organisers.
8.1.1.2 – The numbers and the stickers of category as requested by the Promoter must be in place in their entirety (unless with written authorisation) before scrutineering.

8.1.2 Backgrounds of the race numbers
The backgrounds of the race numbers must be produced and affixed by the competitors.
The 3 backgrounds of the numbers measuring 25 cm (height) x 35 cm (width must imperatively respect the following colours:
LMP1: Pantone red 485,
LMP2: Pantone blue 653,
LMGTE Pro: Pantone green 355,
LMGTE Am: Pantone orange 021C.

8.1.2.1 – The backgrounds and the numbers must be in place before scrutineering.
8.1.2.2 – The 2 backgrounds of the lateral race numbers must be affixed as far as possible on a flat and vertical surface and remain legible in all circumstances. They must be situated between the front and rear wheels.

8.1.2.3 The background of the race number situated on the front of the car must remain legible in all circumstances and must be situated in an area where it is easily visible to Race Control and the television cameras.

8.1.3 Race numbers

8.1.3.1 – They are allocated by the Promoter for the whole season. They must be produced and affixed by each competitor on the race number backgrounds described above and must respect the following rules:

- Hauteur : 21cm
- Epaisseur : 4cm
- Couleur : blanche
- Police : Helvetica Neue Bold Condensed

8.1.3.2 – Pour les courses se déroulant de nuit ou en partie de nuit, les voitures devront être équipées de supports électroluminescents blancs (ou équivalents), le fond de couleur sera découpé à la forme des numéros de façon à ce qu'ils soient éclairés la nuit.

En cas d'impossibilité d'identifier une voiture par ses numéros (de jour ou de nuit), elle sera arrêtée par la Direction de Course.

8.1.4 Autocollants de catégorie

8.1.4.1 – Ils sont attribués et fournis par le Promoteur :

Rouge : LMP1 – Bleu : LMP2 – Vert : LMGTE Pro – Orange : LMGTE Am.

8.1.4.2 – Pour les prototypes, les 3 autocollants de catégorie doivent être mis en place avant les vérifications techniques. Ils doivent être disposés sur chaque côté et sur le capot avant à proximité des fonds des numéros.

Pour les GTE, les 4 autocollants de catégorie doivent être mis en place avant les vérifications techniques. Ils doivent être disposés sur chaque côté, sur le capot avant et à l'arrière de la voiture à proximité des fonds des numéros (sauf pour l'autocollant se situant à l'arrière de la voiture).

8.1.5 Autocollant avec le logo du Championnat

Les autocollants avec le logo du Championnat seront fournis par le Promoteur et devront être mis en place avant les vérifications techniques.

Les prototypes et les GTE doivent prévoir trois emplacements libres mesurant 10 cm (hauteur) x 35 cm (largeur) pour installer les autocollants avec le logo du Championnat. Ils devront obligatoirement être situés directement au-dessus des fonds des numéros.

8.1.6 Autocollants avec sponsors du Championnat ou de L'Epreuve

Si requis par le Promoteur du Championnat, les autocollants avec le sponsor du Championnat ou de l'Epreuve seront fournis par le Promoteur du Championnat et devront être mis en place par les concurrents sur leurs voitures avant les vérifications techniques, en lieu et place des deux autocollants avec le logo du Championnat sur les côtés de la voiture.

Les prototypes et les GTE doivent prévoir trois emplacements libres mesurant 10 cm (hauteur) x 35 cm (largeur) pour installer les autocollants avec le sponsor du Championnat ou de l'Epreuve. Ils devront, obligatoirement, être situés directement au-dessus des fonds des numéros.

8.1.7 Autocollants avec logo des 24 Heures du Mans (uniquement pour les 24 Heures du Mans)

Ils sont fournis par le Promoteur et devront être mis en place avant les vérifications techniques.

Les prototypes et les GTE doivent prévoir trois emplacements libres mesurant 10 cm (hauteur) x 35 cm (largeur) pour installer les autocollants avec le logo des 24 Heures du Mans.

- Height: 21 cm
- Thickness: 4 cm
- Colour: white
- Font: Helvetica Neue Bold Condensed.

8.1.3.2 – For races run at night or partly at night, the cars must be equipped with white electroluminescent supports (or equivalent), the coloured background will be cut out around the numbers so that they are illuminated at night.

If it is impossible to identify a car from its numbers (by day or by night), it will be stopped by Race Control.

8.1.4 Category stickers

8.1.4.1 – These are allocated and supplied by the Promoter:

Red: LMP1 – Blue: LMP2 – Green: LMGTE Pro – Orange: LMGTE Am.

8.1.4.2 – For prototypes, the 3 category stickers must be in place before scrutineering. They must be affixed to each side of the car and to the front bonnet, close to the backgrounds of the numbers.

For GTE cars, the 4 category stickers must be in place before scrutineering. They must be affixed to each side of the car, to the front bonnet and to the rear of the car, close to the backgrounds of the numbers (except for the sticker situated at the rear of the car).

8.1.5 Sticker with the Championship logo

The stickers with the Championships logo will be supplied by the Promoter and must be in place before scrutineering.

Prototypes and GTE cars must have three free locations measuring 10 cm (height) x 35 cm (width) for installing the stickers with the Championship logo. They must be situated directly above the backgrounds of the numbers.

8.1.6 Stickers with sponsors of the Championship or of the Event

If required by the Championship Promoter, the stickers with the sponsor of the Championship or of the Event will be supplied by the Championship Promoter and must be affixed by the competitors to their cars before scrutineering, in place of the two stickers with the Championship logo on the sides of the car.

Prototypes and GTE cars must have three free locations measuring 10 cm (height) x 35 cm (width) for installing the stickers with the sponsor of the Championship or of the Event. They must be situated directly above the backgrounds of the numbers.

8.1.7 Stickers with the logo of the Le Mans 24 Hours (for the Le Mans 24 Hours only)

These are supplied by the Promoter and must be in place before scrutineering.

Prototypes and GTE cars must have three free locations measuring 10 cm (height) x 35 cm (width for installing the stickers with the logo of the Le Mans 24 Hours.

Ils devront dans la mesure du possible être situés directement au-dessus des fonds des numéros (ou bien à proximité si cela n'est pas possible). Dans ce cas, les autocollants avec le logo du Championnat devront être situés en dessous des fonds des numéros (ou bien à proximité si cela n'est pas possible).

8.1.8 Autocollants pour voitures hybrides
Ils sont fournis par le Promoteur et devront être mis en place avant les vérifications techniques.
Les prototypes hybrides doivent prévoir trois emplacements libres mesurant 16 cm (hauteur) x 16 cm (largeur).

8.1.9 Pour le positionnement des fonds des numéros de course et de tous les autres autocollants (catégorie, logo du Championnat, site Internet ou sponsors...) tel que décrit ci-dessous, se référer au plan d'implantation des autocollants ci-annexé.

8.1.10 Autocollant de conformité

8.1.10.1 – Il sera apposé à la fin des vérifications techniques une fois les voitures acceptées par les Commissaires Techniques et après la vérification de la conformité des systèmes de ravitaillement, des scellés moteurs, de la connexion du concurrent au réseau pour transmission de données, ainsi que du bon fonctionnement de tous les systèmes et équipements imposés par les Règlements et la liste Technique 46.

8.1.10.2 – Une voiture ne peut participer à l'Epreuve sans cet autocollant de conformité. Il ne doit jamais être enlevé (Pénalité : Exclusion) et doit rester visible en permanence.

8.1.11 Autocollants "Action for Road Safety" :

Les concurrents sont tenus d'apposer les autocollants "Action for Road Safety" sur les voitures et les casques de leurs pilotes à l'emplacement de leur choix dans les dimensions suivantes :

- Voitures : 18 x 8 cm
- Casques : 7 x 3 cm

Les autocollants seront disponibles auprès du Promoteur en monochrome blanc ou noir.

8.2 Pilotes et mécaniciens
Les patches "FIA World Endurance Championship" devront obligatoirement être cousus/brodés sur les combinaisons des pilotes et des mécaniciens en respectant les règles de sécurité de la FIA.
Les infractions concernant cet article peuvent entraîner des sanctions par le Collège des Commissaires Sportifs pouvant aller jusqu'à l'exclusion de la voiture.
La position des patches sur les combinaisons pilotes et mécaniciens doit respecter le schéma de position ci-dessous.
Toutes les spécifications sont disponibles sur demande auprès du Promoteur.
La dimension du patch brodé sera de 13,5 cm (longueur) x 5,6 cm (hauteur).

Position des patches des pilotes : 2 patches / Drivers' patches position: 2 patches

As far as possible, they must be situated directly above the backgrounds of the numbers (or close to them, if that is not possible). In that case, the stickers with the Championship logo must be situated below the backgrounds of the numbers (or close to them, if that is not possible).

8.1.8 Stickers for hybrid cars
These are supplied by the promoter and must be in place before scrutineering.
Hybrid prototypes must have three free locations measuring 16 cm (height) x 16 cm (width).

8.1.9 For positioning the backgrounds of the race numbers and of all the other stickers (category, Championship logo, website or sponsors) as described below, refer to the sticker installation plan appended hereto.

8.1.10 Sticker of conformity

8.1.10.1 – This will be affixed at the end of scrutineering, once the cars have been accepted by the Scrutineers and after checking the conformity of the refuelling systems, the engine seals, the connection of the competitor to the network for data transmission, and that all the systems and equipment imposed by the regulations and Technical List 46 are working correctly.

8.1.10.2 – A car cannot take part in the Event without this sticker of conformity. It must never be removed (Penalty: Exclusion) and must remain permanently visible.

8.1.11 "Action for Road Safety" stickers:

Competitors are required to place the 'Action for Road Safety' stickers on their drivers' cars and helmets in the position of their choice in the following dimensions:

- Cars: 18 x 8 cm
- Helmets: 7 x 3 cm

The stickers will be available for collection from the Promoter in black or white monochrome.

8.2 Drivers and mechanics
The FIA World Endurance Championship patches must be stitched/embroidered on the drivers' and mechanics' overalls in the respect of the FIA safety rules.

Any breach of this article may lead to sanctions imposed by the Panel of the Stewards up to the exclusion of the car.
The position of the patches on the drivers' and mechanics' overalls must respect the positioning diagram below.
All the specifications are available upon request to the Promoter.

The dimensions of the embroidered patches are: 13.5 cm (length) x 5.6 cm (height).

Position du patch des mécaniciens : 1 patch / Mechanics' patch position:1 patch

9. ESSAIS COLLECTIFS OFFICIELS ET ESSAIS PRIVES

9.1 Essais collectifs officiels

Par essais collectifs officiels on entend tous essais officiels organisés par le Promoteur.

Les essais collectifs officiels pour la saison sont :

- Le Prologue (les essais collectifs officiels de pré-saison) est organisé par le Promoteur, avec l'accord préalable de la FIA. Un concurrent s'engageant à la saison du Championnat du Monde d'Endurance de la FIA avec une ou plusieurs voitures dans une ou plusieurs catégories à l'obligation d'engager toutes ses voitures, toutes catégories confondues, lors du Prologue.

- **Le Mans test (essais collectifs officiels préalables aux 24 Heures du Mans).**
  Organisé par le Promoteur, il est obligatoire pour tous les participants aux 24 Heures du Mans.

- **Le Mans Bugatti test.**
  Organisé par le Promoteur, cette séance d'essais est facultative.

- **Le Rookie test (journée d'essais de fin de saison).**
  Les modalités du rookie test seront précisées ultérieurement.

Dates :

- Prologue (Paul-Ricard - FRANCE) : 6/7 avril 2018.
- Le Mans test (Le Mans - FRANCE) : 3 juin 2018.
- Bugatti test (Le Mans - FRANCE) : 5 juin 2018.
- Rookie test: Lieu et date TBC.

9.PRIVATE TESTING AND OFFICIAL COLLECTIVE TESTING SESSION

9.1 Official collective testing

Official collective testing means any official testing organised by the Promoter.

The official collective testing for the season are:

- The Prologue (the official pre-season collective testing) is organised by the Promoter, with the prior approval of the FIA. A competitor entering for the full season of the FIA World Endurance Championship with one or more cars in one or more categories is obliged to take part in the Prologue with all its cars in all categories.

- **Le Mans test (official collective testing prior to the 24 Hours of Le Mans).**
  Organised by the Promoter, it is mandatory for all participants of the 24 Hours of Le Mans.

- **Le Mans Bugatti test.**
  Organised by the Promoter, this test session is not mandatory.

- **The Rookie test (end-of-season testing day).**
  The terms of the rookie test will be specified later.

Dates:

- Prologue (Paul-Ricard - FRANCE): 6/7 April 2018.
- Le Mans test (Le Mans - FRANCE): 3 June 2018.
- Bugatti test (Le Mans - FRANCE): 5 June 2018.
- Rookie: Location and date TBC.

9.2 Essais privés

9.2.1 Par "essais privés" on entend tout essai, en dehors des essais collectifs officiels, auquel participe(nt) un ou plusieurs concurrent(s) officiellement engagé(s) au Championnat, avec une ou plusieurs voiture(s) dont le modèle participera au Championnat ou dont le modèle pourrait être susceptible d'y participer.
Un concurrent engageant plusieurs voitures au championnat dans la même catégorie peut cumuler le nombre de journées de test privés et les utiliser sans distinction de voiture
La réglementation des essais privés est applicable entre la publication des engagés du championnat et la fin de la dernière épreuve du championnat.

La participation à des épreuves d'autres championnats ou séries n'est pas considérée comme des essais privés.

9.2.2 Définitions et conditions générales des journées d'essais privés :

a) Par essais privés "fermés", on entend des essais organisés par un concurrent et auxquels d'autres concurrents ne peuvent participer qu'à sa seule appréciation et à son invitation.

Toute journée d'essais privés fermés doit être déclarée à l'inspecteur dans les 5 jours qui suivent le déroulement de la dernière journée de la séance dont le concurrent aura pris l'initiative.

b) Par essais privés "ouverts", on entend des essais dont au moins un concurrent ou un manufacturier de pneumatiques a pris l'initiative, mais auxquels tous les autres concurrents du Championnat peuvent participer.

Toute journée d'essais privés ouverts devra être déclarée par le concurrent/manufacturier de pneumatiques à l'inspecteur en respectant un délai d'annonce de 30 jours.

Dans un souci de réduction des coûts, un concurrent déclarant un test ouvert est invité à l'annoncer le plus tôt possible afin d'offrir à d'autres concurrents la possibilité de partager la piste.

A défaut, la ou les séance(s) d'essais sera/seront considérée(s) comme des essais privés fermés.

Le Promoteur du Championnat informera l'ensemble des concurrents engagés au Championnat du lieu et de la date de ces essais privés et communiquera les coordonnées du concurrent/manufacturier de pneumatiques ayant réservé le circuit.

Les concurrents souhaitant se joindre à ces essais pourront se mettre en relation directe avec ce concurrent afin d'y participer.

Une déclaration à l'inspecteur doit être faite 24 heures avant le premier jour d'essai.

9.2 Private testing

9.2.1 "Private testing" means any testing outside the official collective tests, in which one or more competitors officially entered in the Championship take part with one or more cars of a model that will take part in the Championship or that could be likely to take part in it.
A competitor entering the championship with several cars in the same category may cumulate the number of private test days and use them indiscriminately.

The regulations on private testing are applicable between the publication of the entries and the end of the last race of the championship.

Participation in events counting towards other championships or series is not considered as private testing.

9.2.2 Definitions and general conditions of private test days:

a) "Closed" private testing means testing organised by a competitor and in which other competitors may take part only at the sole discretion and invitation of that competitor.

Any closed private testing day must be declared within the 5 days following the running of the last day of the session for which the competitor took the initiative.

b) "Open" private testing means testing organised at the initiative of at least one competitor or a tyre manufacturer, but in which all the other competitors in the Championship may take part.

Any open private testing day must be declared by the competitor/tyre manufacturer to the inspector respecting an announcement deadline of 30 days.

In the spirit of cost reductions, a competitor declaring an open test is invited to announce it as soon as possible in order to offer to other competitors the opportunity to share the track.

Failing that, the testing session(s) will be considered as closed private testing.

The Championship Promoter will inform all the competitors entered in the Championship of the place and date of these private tests and will communicate the contact details of the competitor/tyre manufacturer who has reserved the circuit.

Competitors wishing to join in these tests may contact that competitor directly in order to take part.

A declaration to the inspector must be made 24 hours before the first testing day.

Aucun concurrent ne sera en droit de refuser la participation d'un autre concurrent à ces essais privés, sauf si le nombre de participants excède le nombre maximum de voitures admises sur ce circuit pour les essais privés.

Tout "essai privé ouvert" déclaré, s'il dure plus d'une journée, doit se dérouler sur plusieurs jours consécutifs. Tout essai ayant lieu trois jours avant ou après les "essais privés ouverts" déclarés n'est pas autorisé.

Le Comité Endurance se réserve le droit d'accorder une dérogation spécifique (conformément à l'esprit de la présente règle).

c) Essais manufacturiers de pneumatiques (Pour la catégorie LMP2 uniquement)
Les journées d'essais organisées par les manufacturiers de pneumatiques ne seront pas déduites des journées d'essais LMP2 dans la limite de 6 jours par voiture engagée sur l'ensemble du championnat, à condition que toutes les équipes clientes sous contrat soient invitées.

9.2.3 Essais spéciaux :

a) Essais privés "Roll out"

Les essais "Roll out" ne compteront pas comme essais privés fermés ou ouverts aux conditions présentées ci-après :

- Le temps de piste total ne doit pas dépasser 1 heure par voiture et par jour.
- Le nombre de voitures effectuant des essais le même jour ne doit pas dépasser le nombre de voitures engagées par le concurrent dans le championnat.
- Pour les concurrents LMP1 : les essais privés "Roll out" doivent être effectués avec des pneus de transport. Les pneus de transport sont fabriqués exclusivement à des fins de transport ; la spécification de ces pneus ne doit être utilisée à aucun moment lors d'une épreuve de course.
- Les essais privés "Roll out" doivent être déclarés au plus tard la veille de la date programmée.
- Le nombre maximum d'essais privés "Roll out" est de 5 par voiture engagée sur l'ensemble du championnat.

b) Journées de tournage

Les essais organisés à des fins de tournage ne compteront pas comme essais privés fermés ou ouverts aux conditions présentées ci-après :

- Vitesse maximale à tout moment : 200 km/h
- Pour les concurrents LMP1 : les journées de tournage doivent être effectuées avec des pneus de transport.

No competitor is entitled to refuse the participation of another competitor in these open private tests, unless the number of participants exceeds the maximum number of cars admitted to that circuit for private testing.

Any "open private testing" declared, if lasting more than 1 day, must be carried out on consecutive days. Any test taking place 3 days before or after the declared "open private testing" is not allowed.

The Endurance Committee reserves the right to give a specific derogation (according to the spirit of this rule).

c) Tyre manufacturer test (For LMP2 category only)

Test days organised by the tyre manufacturers will not be deducted from LMP2 test days within the limit of 6 days per car entered in the championship for the full season, provided that all customer teams under contract are invited.

9.2.3 Special testing:

a) "Roll out" private testing

Roll out testing will not be counted as open or closed private testing under the following conditions:

- The total track time must not exceed 1 hour per car per day
- The number of cars testing on the same day must not exceed the number of cars entered by the competitor in the championship
- For LMP1 competitors: Roll Out private testing must be done using transport tyres. Transport tyres are manufactured exclusively for the purpose of transportation; the specification of these tyres must not be used at any time in a race event.
- The "roll out" private testing must be declared at the latest the day before the scheduled date.
- The maximum number of "Roll out" private testing is 5 per car entered in the Championship for the full season.

b) Filming days

Testing organised for the purpose of filming will not be counted as open or closed private testing under the following conditions:

- Maximum speed at any time: 200 kph
- For LMP1 competitors: filming days must be done using transport tyres

- Les journées de tournage doivent être déclarées 7 jours avant la date prévue.

c) Journées Médias ou VIP

Les journées Médias ou VIP ne compteront pas comme essais privés fermés ou ouverts aux conditions présentées ci-après :

- Un pilote maximum engagé dans le championnat (courses uniques ou saison complète) est autorisé à conduire durant cette journée.
- 10 tours au maximum sont autorisés par pilote et par jour.
- Pour les concurrents LMP1 : les journées Médias ou VIP doivent être effectuées avec des pneus de transport.
- Les journées Médias ou VIP doivent être déclarées 7 jours avant la date prévue.

d) Les essais effectués hors circuit (ex. : essais de ligne droite sur aérodrome), c'est-à-dire sur une piste ne formant pas une boucle fermée, ne compteront pas comme essais privés fermés ou ouverts dans les conditions suivantes :

• La durée totale ne doit pas dépasser 1 heure par voiture et par jour
• Le nombre de voitures effectuant ces essais le même jour ne doit pas dépasser le nombre de voitures engagées par le concurrent au championnat
• Pour les concurrents LMP1: Les essais effectués hors-circuit doivent être effectués en utilisant des pneus de transport. Les pneus de transport sont fabriqués exclusivement à des fins de transport; la spécification de ces pneus ne doit pas être utilisée à tout moment dans un événement de course.
• Les tests effectués hors-circuit doivent être déclarés au plus tard le jour avant la date prévue.

9.2.4 Nombre de jours d'essais privés :

a) Limitation voiture/jours

Toute limitation du nombre d'essais est comptée en voiture/jours. Le nombre qui est pris en compte est le nombre de voitures effectuant des essais pour chaque jour d'essai. Par exemple, deux voitures effectuant des essais le même jour seront comptées comme deux voiture/jours.

b) Toute journée d'essais privé ouvert préalablement déclarée en respectant le délai de pré-annonce ne pourra être reportée ou annulée qu'en cas de force majeure et à condition qu'aucun autre concurrent ne souhaite se joindre à la journée. Une demande de report ou d'annulation pourra alors être formulée auprès du Comité Endurance en apportant les preuves associées.

- The filming days must be declared 7 days before the scheduled date.

c) Journalist or VIP days

Journalist or VIP days will not be counted as open or closed private testing under the following conditions:

- Maximum 1 driver entered (single races or full season) in the championship is allowed to drive on such a day
- A maximum of 10 laps is allowed per driver per day
- For LMP1 competitors: Journalist or VIP days must be done using transport tyres
- The Journalist or VIP days must be declared 7 days before the scheduled date.

d) Tests carried out off-circuit (e.g. straight-line testing at an aerodrome), i.e. on a track that does not form a closed loop, will not be counted as open or closed private testing under the following conditions:

- The total running time must not exceed 1 hour per car per day
- The number of cars testing on the same day must not exceed the number of cars entered by the competitor in the championship
- For LMP1 competitors: Tests carried out off-circuit must be done using transport tyres. Transport tyres are manufactured exclusively for the purpose of transportation; the specification of these tyres must not be used at any time in a race event.
- The Tests carried out off-circuit must be declared at the latest the day before the scheduled date.

9.2.4 Number of private test days:

a) Car/days limitation

Any limitation of the amount of testing is counted as car/days. The amount that will be taken into account is the number of cars testing for each test day. For example, 2 cars testing on the same day will be counted as 2 car/days.

b) Any open private testing declared beforehand respecting the pre-announcement period may be postponed or cancelled only in case of force majeure and provided that no other competitor wants to join the test. A request for postponement or cancellation can then be made to the Endurance Committee providing associated evidence.

c) Nombre de jours autorisés (par voiture engagée sur l'ensemble du championnat)

	Essais privés fermés	Essais privés ouverts
		30 jours
LMP1	3	12
LMP2	2	5
GTE Pro	10	Non limité
GTE Am	10	Non limité

9.2.5 Autres dispositions s'appliquant à tous les essais privés, qu'ils soient "ouverts" ou "fermés" :

a) Un formulaire de déclaration des essais est disponible sur demande auprès de l'inspecteur de la règlementation des coûts g.bouttier@lemans.org, pour tous les concurrents régulièrement engagés dans le Championnat au sens de l'Article 3.

b) La déclaration devra préciser l'identité des concurrents ayant participé aux séances concernées ainsi que le nombre de voitures, les modèles et les numéros de châssis qui ont pris part aux séances concernées.

c) Le Comité Endurance pourra effectuer des contrôles, directement ou par mandataires expressément désignés, afin de vérifier le respect des dispositions du présent article.

Toute entrave à ces contrôles, intentionnelle ou non, constituera un manquement à la réglementation sur les essais privés, passible de la sanction prévue ci-après.

d) Aucun essai privé, qu'il soit ouvert ou fermé, ne pourra avoir lieu dans les 30 jours francs qui précèdent une Epreuve du Championnat sur le circuit même de cette Epreuve.

9.3 Pénalités

9.3.1 Tableau des pénalités :

	Infraction	Pénalité
a)	Non-participation au Prologue	Retrait de 2 journées d'essais privés FERMES
b)	Non-déclaration du test	Tribunal International
c)	Test déclaré hors délai	Retrait d'une journée d'essai privé FERME
d)	Nombre de voitures non conforme à la déclaration	Retrait de 3 journées d'essais privés FERMES par voiture supplémentaire
e)	Nombre de pilotes non conforme à la déclaration	Retrait d'une journée d'essai privé OUVERT
f)	Temps de conduite non conforme à la déclaration	Retrait d'une journée d'essai privé OUVERT = 5 fois l'excès de temps relevé – minimum 2 jours
g)	Pneus non conformes au type de test réalisé	Retrait de 2 journées d'essai privé OUVERT
h)	Vitesse maximum non conforme au type de test réalisé	Retrait de 2 journées d'essai privé OUVERT
i)	Refus à l'inspecteur FIA/ACO d'accéder à une séance de test	Tribunal International
j)	Test réalisé moins de 30 jours avant une épreuve	Retrait de 3 journées d'essai privé OUVERT

c) Number of days authorised (per car entered in the championship for the full season)

	Closed private testing	Open private testing
		30 days
LMP1	3	12
LMP2	2	5
GTE Pro	10	Not limited
GTE Am	10	Not limited

9.2.5 Other conditions applying to all private testing, whether "open" or "closed":

a) A form for declaring tests is available from the cost regulation inspector on request, g.bouttier@lemans.org, for all competitors who properly registered in the Championship in accordance with Article 3.

b) The declaration must specify the identity of the competitors having taken part in the sessions concerned, as well as the number of cars, the models and the chassis numbers that took part in the sessions concerned.

c) The Endurance Committee may carry out checks, directly or via expressly designated agents, to verify that the provisions of the present article are respected.

Any obstruction of these checks, whether intentional or not, will constitute a breach of the regulations on private testing, punishable by the sanction mentioned below.

d) No private testing, whether open or closed, may take place within the 30 clear days preceding a Championship Event on the same circuit as that Event.

9.3 Penalties

9.3.1 Penalty table:

	Infringement	Penalty
a)	Failure to take part in the prologue	Deduct 2 CLOSED testing days
b)	Failure to declare the test	International Tribunal
c)	Test declared after deadline	Deduct 1 CLOSED testing day
d)	Number of cars not in conformity according to the declaration	Deduct 3 CLOSED testing days for each additional car
e)	Number of drivers not in conformity according to the declaration	Deduct 1 OPEN testing days
f)	Driving time not in conformity according to the declaration	Deduct OPEN testing = 5 times the amount of excess time noted - minimum of 2 days
g)	Tyres not in conformity according to the type of test	Deduct 2 OPEN testing days
h)	Maximum speed not in conformity according to the type of test	Deduct 2 OPEN testing days
i)	Refusing to give the FIA/ACO inspector access to a testing session	International Tribunal
j)	Test takes place during the 30 days prior to an event	Deduct 2 OPEN testing days

k)	Dépassement du nombre de journées d'essais privé FERME par année	Tribunal International
l)	Dépassement du nombre de journées d'essais privé OUVERT par année	????

9.3.2 Règle des pénalités :
Première infraction = pénalité automatique selon le tableau des pénalités.
Seconde infraction = soumission au Tribunal International.
Si la pénalité concerne un essai privé FERME :

	Options d'application*
Option 1	Retrait de journée(s) d'essais sur l'année en cours
Option 2	Retrait de journée(s) d'essais sur l'année suivante
Option 3	Si option 2 impossible : soumission au Tribunal International

* Passage à l'option suivante si le nombre de jours est insuffisant sur l'année concernée.

Si la pénalité concerne un essai privé OUVERT:

	Options d'application*
Option 1	Retrait de journée(s) d'essai privé OUVERT sur l'année en cours.
Option 2	Retrait de journée(s) d'essai privé FERME sur l'année en cours.
Option 3	Retrait de journée(s) d'essai privé OUVERT sur l'année suivante.
Option 4	Si option 3 impossible : soumission au Tribunal International

* Passage à l'option suivante si le nombre de jours est insuffisant sur l'année concernée.

En cas de contestation, le délégué rapportera au Président de la FIA pour porter éventuellement l'affaire devant le Tribunal International.

10. EPREUVES

10.1 Discipline

10.1.1 Il est interdit de conduire une voiture dans la direction opposée à celle de la course (Exclusion), sauf et uniquement pour la dégager d'une position dangereuse et suivant les instructions des commissaires de circuit.

10.1.2 Les pilotes doivent impérativement respecter la route de course et doivent respecter en permanence les exigences figurant à l'Article 2 c) du Chapitre IV de l'Annexe L au CSI.
Pénalités en cas d'infraction :
a) Au cours des essais :
à l'appréciation du Collège des Commissaires Sportifs : pénalité pouvant aller jusqu'à l'exclusion du pilote.
b) Pendant la course :
à l'appréciation du Collège des Commissaires Sportifs : pénalité pouvant aller jusqu'à l'exclusion du pilote.

10.1.3 Pendant les essais et la course, une voiture arrêtée sera dégagée de la piste par les commissaires afin de ne pas constituer un danger ou entraver le déroulement des essais ou de la course :

k)	Excessive number of CLOSED private test days per year	International Tribunal
l)	Excessive number of OPEN private test days per year	????

9.3.2 Penalty rules:
First infringement = automatic penalty according to the penalty table.
Second infringement = submission to the International Tribunal.
If penalty deals with CLOSED private test:

	Application options*
Option 1	Deduction of test day(s) during year in progress
Option 2	Deduction of test day(s) during the following year
Option 3	If option 2 not possible: submission to the International Tribunal

* Move on to the next option if there are insufficient days in the relevant year.

If penalty deals with OPEN private test

	Application options*
Option 1	Deduct OPEN testing days for year in progress
Option 2	Deduct CLOSED testing days for year in progress
Option 3	Deduct OPEN testing days-the following year
Option 4	If option 3 not possible: submission to the International Tribunal

* Move on to the next option if there are insufficient days in the relevant year.

If challenged, the delegate will report to the FIA President to possibly bring the matter before the International Tribunal.

10. EVENTS

10.1 Discipline

10.1.1 It is prohibited to drive a car in the opposite direction to that of the race (Exclusion), unless, and only unless, it is in order to move the car from a dangerous position and following the instructions of the track marshals.

10.1.2 The drivers must imperatively keep to the race track and must respect at all times the requirements detailed in Article 2 c) of Chapter IV of Appendix L to the ISC. Penalties in case of infringement:
a) During practice:
at the discretion of the Panel of Stewards: penalty that may go as far as exclusion of the driver.
b) During the race:
at the discretion of the Panel of Stewards: penalty that may go as far as exclusion of the driver.

10.1.3 During practice and the races, any car that is stopped will be cleared from the track by the marshals so as not to constitute a danger or hamper the running of the practice session or race:

a) Si le pilote ne peut pas dégager sa voiture d'une position dangereuse par ses propres moyens, les commissaires lui prêteront assistance ;
b) Pendant la course, le pilote ne doit pas profiter de cette aide pour relancer le moteur : Pénalité : à l'appréciation du Collège des Commissaires Sportifs : Exclusion possible du concurrent ;

c) Pendant la course, sauf instructions des commissaires de piste, si le pilote s'éloigne de sa voiture d'une distance supérieure à 10 mètres, la voiture pourra être considérée retirée de la course (à l'appréciation du Collège des Commissaires Sportifs) ;

d) Pendant la course, personne excepté les commissaires ne peut approcher à moins de 10 mètres de la voiture et/ou du pilote :

e) A tout moment lors de l'épreuve, lorsqu'un pilote abandonne sa voiture sur la piste, celle-ci doit être laissée au point mort ou la transmission désengagée, système hybride sécurisé, avec le volant de direction en place. Cette disposition s'applique également au Parc Fermé.
Pénalité : à l'appréciation du Collège des Commissaires Sportifs : Exclusion possible du concurrent.

10.1.4 En aucun cas, le pilote ne peut pousser sa voiture, y compris dans la zone des stands :
Pénalité : Exclusion du concurrent.

10.1.5 Tout ravitaillement en énergie ou liquide quelconque sur la piste est interdit :
Pénalité : Exclusion du concurrent.

10.1.6 Sauf cas prévus par le Code Sportif International ou le présent Règlement Sportif, personne (le pilote excepté) n'est autorisé à toucher une voiture immobilisée à moins qu'elle ne se trouve devant son stand, dans son stand, ou sur la grille de départ :
Pénalité : Exclusion du concurrent.

10.1.7 Dès l'évacuation de la grille et jusqu'à ce que les voitures aient rejoint le Parc Fermé après l'arrivée, personne ne doit se trouver sur la piste à l'exception des commissaires dans l'exercice de leur mission et des pilotes en course ou sous les ordres des commissaires.

10.1.8 Pendant la course, lorsqu'une voiture s'arrête, le moteur doit être relancé avec le démarreur ou tout autre équipement à bord par le pilote seul.
Un système de démarrage extérieur est autorisé seulement pendant un arrêt au stand et dans les limites fixées à l'Art. 10.8.1.23.

10.1.9 Le début et la fin de la zone des stands seront définis précisément sur chaque circuit.
Dans la zone des stands, 4 personnes maximum sont autorisées à pousser une voiture de leur équipe jusqu'à son stand.
Toute voiture se rendant au bout de la zone des stands en attente du feu vert doit s'y rendre par ses propres moyens :

a) If the driver is unable to move his car from a dangerous position by himself, the marshals will assist him;

b) During the race, the driver must not benefit from that assistance to restart the engine: Penalty: at the discretion of the Panel of Stewards: Possible exclusion of the competitor;

c) During the race, unless instructed by the marshals, if the driver strays more than 10 metres from his car, the car may be considered as having retired from the race (at the discretion of the Panel of Stewards);

d) During the race, nobody except the marshals may come within 10 metres of the car and/or driver:

e) At any moment during the event, whenever a driver leaves his car on the track, he must leave it in neutral or with the driveline disengaged, the hybrid system secured and with the steering wheel in place. This provision also applies to the Parc Fermé.
Penalty: at the discretion of the Panel of Stewards: Exclusion of the competitor is possible.

10.1.4 Under no circumstances may the driver push his car, including in the pit lane:
Penalty: Exclusion of the competitor.

10.1.5 Any replenishment of any energy or liquid on the track is prohibited.
Penalty: Exclusion of the competitor.

10.1.6 Save as specifically authorised by the International Sporting Code or the present Regulations, no one except the driver may touch a stopped car unless it is in its designated area in the pit lane, in its garage, or on the starting grid.

Penalty: Exclusion of the competitor.

10.1.7 As soon as the grid is clear and until the cars have entered the Parc Fermé after the finish, nobody may be on the track with the exception of the marshals in the exercise of their duties or drivers either racing or under the orders of the marshals.

10.1.8 During the race, if a car stops, the engine must be restarted with the starter or any other on-board equipment by the driver alone.
An external starting system is authorised only during a pit stop and within the limits established in Art. 10.8.1.23.

10.1.9 The beginning and end of the pit area will be defined precisely on each circuit.
In the pit area, a maximum of 4 people are authorised to push a car belonging to their team as far as its pit.

Any car going to the end of the pit area while awaiting the green light must go there under its own power:

Pénalité : à l'appréciation des Commissaires Sportifs.

10.1.10 Toute voiture présentant un danger potentiel (détérioration excessive ou détérioration d'un élément de sécurité) devra être arrêtée pour réparation.
La voiture ne pourra reprendre la course que sur accord des commissaires techniques.

10.1.11 Pour toute infraction aux dispositions du Code Sportif International ou du présent règlement concernant la discipline générale et la sécurité :
Pénalité : Exclusion possible de la voiture et/ou du pilote concerné(s) à l'appréciation du Collège des Commissaires Sportifs.
En tout état de cause,
a) En cas de non-respect des drapeaux et/ou de conduite antisportive pendant les essais, annulation des temps depuis le début de la séance jusqu'au moment de l'infraction.
b) Pendant la course, en cas de :

- départ anticipé,
- simulation de départ lors du tour de formation,
- non-respect des distances imposées pendant le tour de formation lors d'un départ,
- dépassement lors du tour de formation précédant le départ lancé ou sous procédure de voiture de sécurité,
- non-respect des drapeaux,
- conduite antisportive,

Pénalité laissée à l'appréciation du Collège.

En cas de dépassement du niveau de bruit ou de la température à l'intérieur de l'habitacle :

- Premier dépassement constaté : La voiture sera arrêtée par la direction de course et l'équipe devra réparer l'anomalie avant d'être autorisée à reprendre la course.
- Dépassements ultérieurs constatés : à l'appréciation du Collège des Commissaires Sportifs, pouvant aller jusqu'à l'exclusion du concurrent.

10.2 Format des épreuves
Sous réserve des dispositions de l'Annexe 1 de chaque Epreuve (cf. Article 2.2), leur format est le suivant :
a) Séances d'essais :

- 2 ou 3 séances d'essais libres chronométrés d'une heure, d'une heure et demie ou de deux heures dans la limite de quatre heures au total (cf. Annexe 1 de l'Epreuve).
- 1 séance d'essais qualificatifs déterminant la grille de départ et organisée comme suit :
- Une demi-séance d'au moins 20 minutes réservée aux voitures des catégories LMP1, LMP2,
- Une demi-séance d'au moins 20 minutes réservée aux voitures des catégories LMGTE Pro et LMGTE Am.
- Ces deux demi-séances seront espacées d'au moins 5 minutes.

b) Warm-Up :

Penalty: at the Stewards' discretion.

10.1.10 Any car presenting a potential danger (excessive deterioration or deterioration of a safety component) must be stopped for repairs.
The car may not rejoin the race without the consent of the Scrutineers.

10.1.11 For any infringement to the provisions of the International Sporting Code or of the present regulations concerning general discipline and safety:
Penalty: Possible exclusion of the car and/or the driver concerned, at the discretion of the Panel of Stewards.

In any case,
a) In case of non-observance of flags and/or unsporting conduct during practice, cancellation of the times since the start of the session up to the time of the infringement.
b) During the race, in case of:

- a jumped start,
- practice starts during the formation lap,
- non-observance of the imposed distances during the formation lap preceding a start,
- overtaking on the formation lap preceding the rolling start or under the safety car,
- non-observance of flags,
- unsporting conduct,

Penalty left to the Stewards' discretion.

In the event that the noise level or temperature inside the cockpit is exceeded:

- 1st excess noted: The car will be stopped by race control and the team must repair the anomaly before the car can be allowed to re-join the race.

- Subsequent excesses noted: at the Stewards' discretion, up to the exclusion of the competitor.

10.2 Format of the events
Subject to the provisions of the Appendix 1 of each Event (cf. Article 2.2), the format is as follows:
a) Practice sessions:

- 2 or 3 timed free practice sessions of one hour, one and a half hours or two hours, with a total limit of four hours (cf. Appendix 1 of the Event).

- 1 qualifying session determining the starting grid and organised as follows:
- One half-session of at least 20 minutes reserved for cars of categories LMP1, LMP2,
- One half-session of at least 20 minutes reserved for cars of categories LMGTE Pro and LMGTE Am.
- These two half-sessions will be separated at least by 5 minutes.

b) Warm-Up:

Aucun warm-up ne sera programmé sur les épreuves sauf disposition contraire dans l'Annexe 1 de chaque Epreuve ou décision du Collège des Commissaires Sportifs sur proposition du Directeur d'Epreuve pour des raisons de sécurité.

c) Course :
Les courses doivent avoir une durée minimale de 6 heures.

10.3 Briefing
10.3.1 Un Briefing des Pilotes organisé par le Directeur d'Epreuve se déroulera de préférence avant la première séance d'essais libres. Tous les pilotes participant à une Epreuve et le Directeur d'Equipe ou le représentant officiel de l'Equipe devront être présents pendant toute la durée du Briefing.

Pénalité : A l'appréciation du Collège des Commissaires Sportifs pouvant aller jusqu'à l'exclusion de l'Epreuve.
Si le Directeur d'Epreuve considère qu'un autre briefing est nécessaire, celui-ci se déroulera dans un lieu et à une heure définis par le Directeur d'Epreuve en accord avec le Collège des Commissaires Sportifs. Les Pilotes, le Directeur d'Equipe ou le représentant officiel de l'Equipe en seront tenus informés.

10.3.2 Un Briefing pour les Directeurs des Equipes organisé par le Directeur d'Epreuve se déroulera directement après le Briefing des Pilotes. Tous les Directeurs des Equipes devront être présents pendant toute la durée du Briefing.
Pénalité : A l'appréciation du Collège des Commissaires Sportifs pouvant aller jusqu'à l'exclusion de l'Epreuve.

10.4 Essais officiels
10.4.1 Pilotes et voitures éligibles :
Seuls les pilotes et les voitures ayant satisfait aux vérifications administratives et techniques sont autorisés à participer aux essais officiels.
10.4.2 Les pilotes visés à l'Article 10.9.2 a) (dernier paragraphe) doivent :
10.4.2.1 – Participer aux essais officiels sous peine d'exclusion;

10.4.2.2 – Réaliser le temps minimum de qualification ;
10.4.2.3 – Effectuer au moins cinq tours d'essais de nuit et franchir la ligne de départ/d'arrivée au moins une fois lorsque la course se déroule en partie de nuit.
10.4.2.4 – Pendant les essais, la discipline en vigueur dans les stands et sur la piste, ainsi que toutes les mesures de sécurité sont celles appliquées pendant la course.
10.4.2.5 – Les pilotes ne peuvent conduire que la voiture pour laquelle ils sont désignés sauf dérogation préalable et expresse accordée par les Commissaires Sportifs en cas de force majeure.

Si un (ou plusieurs) pilote(s) d'un équipage bénéficie(nt) d'une dérogation pour permettre de réaliser le temps de qualification, sa (leur) voiture(s) sera (seront) placée(s) à l'arrière de la grille de départ.
10.4.2.6 – Interruption des essais :
a) Le Directeur de Course peut interrompre les essais si la sécurité l'exige.

No warm-up will be scheduled on the Events, unless otherwise specified in Appendix 1 of each Event or by decision of the Panel of Stewards on proposal of the Race Director for safety reasons.

c) Race:
The races must last at least 6 hours.

10.3 Briefing
10.3.1 A Drivers' Briefing held by the Race Director will take place preferably before the first free practice. All drivers entered in the Event, and their Team Manager or the official representative of the team, must be present throughout the Briefing.
Penalty: at the Stewards' discretion, up to exclusion from the Event.
If the Race Director considers that another briefing is necessary, this will be held at a time and place defined by him in agreement with the Stewards of the Meeting. The drivers and the Team Manager or the official representative of the Team will be informed accordingly.

10.3.2 A Team Managers' briefing held by the Race Director will take place immediately after the first Drivers' Briefing. All Team Managers must be present throughout the briefing.

Penalty: at the Stewards' discretion, up to exclusion from the Event.

10.4 Official Practice
10.4.1 Drivers and cars eligible:
Only drivers and cars that have passed the administrative checks and scrutineering are authorised to take part in official practice.
10.4.2 Drivers coming under Article 10.9.2 a) (last paragraph) must :
10.4.2.1 – Take part in the official practice, on pain of exclusion;
10.4.2.2 – Set the minimum qualifying time;
10.4.2.3 – Cover at least five laps of practice by night and cross the start/finish line at least one time when the race takes place partly at night.
10.4.2.4 – During practice, pit and track discipline and all safety measures will be the same as during the race.

10.4.2.5 – Drivers must drive only the car for which they have been designated, unless prior and express dispensation has been granted by the Stewards in a case of force majeure.

If one (or more) driver in a crew has been granted dispensation to allow him to set the qualifying time, his car (their cars) will be placed at the back of the grid.

10.4.2.6 – Interruption of practice:
a) The Clerk of the Course may interrupt practice if safety so demands.

b) Le Directeur de Course, en accord avec les Commissaires Sportifs, n'est pas obligé de prolonger une séance d'essais après une interruption.
c) En cas d'interruption des essais, aucune réclamation n'est admise quant aux conséquences éventuelles sur la qualification des pilotes et des voitures.
d) A l'exception d'un tour au cours duquel un drapeau rouge est montré, chaque fois qu'une voiture franchit la Ligne, elle sera considérée comme ayant effectué un tour."

10.4.2.7 – Minimum de qualification :

Pour les catégories LMP1, LMP2 et LMGTE Pro :

Les pilotes doivent réaliser au cours de l'une des séances d'essais officiels un temps au moins égal :

a) à 120 % de la moyenne des 3 meilleurs temps réalisés par 3 voitures de marques différentes,
b) à 110 % du meilleur temps réalisé par la voiture la plus rapide dans sa catégorie,

Pour la catégorie LMGTE Am :

a) Les pilotes doivent réaliser au cours de l'une des séances d'essais officiels un temps au moins égal à 110% du meilleur temps réalisé par la voiture la plus rapide dans sa catégorie.

Le minimum de qualification défini ci-dessus pour toutes les catégories sera calculé pour la séance à laquelle le pilote concerné a pris part.

Pour toutes les catégories :

a) si le nombre de voitures ayant satisfait aux minima ci-dessus est supérieur au nombre de voitures autorisées à prendre le départ :

- Priorité absolue sera donnée aux voitures inscrites à la saison.
- Les places restantes seront ensuite attribuées en nombre égal dans chaque catégorie et dans l'ordre suivant LMP1, LM P2, LMGTE Pro et LMGTE Am.

b) Sur proposition du Directeur d'Epreuve, les Commissaires Sportifs, pour des raisons de sécurité, pourront interdire de prendre part à l'Epreuve les pilotes qui, ayant participé aux essais officiels, n'auront pas réalisé le temps minimum de qualification.

La décision des Commissaires Sportifs sera applicable immédiatement, nonobstant appel.

c) La qualification d'un pilote n'est pas admise pendant le warm-up.

10.4.2.8 – Cas particuliers :

A/ A concurrence du nombre de voitures admises au départ et sur proposition du Directeur d'Epreuve, les Commissaires Sportifs peuvent accepter des voitures qui, pour raison de force majeure, n'ont pas participé à la séance de qualification à condition :

a) D'être jugées capables de réaliser le temps minimum de qualification ;
b) Que leurs pilotes et la voiture présentent toutes les garanties de sécurité ;
c) D'être placées à l'arrière de la grille de départ ;
d) Que le pilote le plus rapide de l'équipage prenne le départ de la course.

b) The Clerk of the Course, in agreement with the Stewards, is not obliged to extend a practice session after an interruption.
c) In case of interruption of a practice session, no protest is admissible as to the possible consequences on the qualifying of the drivers and of the cars
d) With the exception of a lap in which a red flag is shown, each time a car crosses the Line, it will be deemed to have completed one lap."

10.4.2.7 – Qualifying minimum:

For the LMP1, LMP2 and LMGTE Pro categories:

During one of the official practice sessions, each driver must set a time at least equal to:

b) 120% of the average of the best 3 times set by 3 cars of different makes,
c) 110% of the best time set by the fastest car in its category,

For the LMGTE Am Category:

a) During one of the official practice sessions, drivers must set a time at least equal to 110% of the best time set by the fastest car in its category.

The Qualifying minimum defined above for all categories will be calculated within the session in which the relevant driver took part.

For all categories :

a) if the number of cars satisfying the minima above is higher than the number of cars authorised to take the start:

- Absolute priority will be given to the cars entered for the season.
- The remaining places will then be allocated in equal numbers in each category and in the following order: LMP1, LM P2, LMGTE Pro and LMGTE Am.

b) Upon the proposal of the Race Director, the Stewards may, for safety reasons, prohibit from taking part in the event any driver who, having taken part in the official tests, has not achieved the minimum qualification time.

The decision of the Stewards shall be applicable immediately, notwithstanding any appeal.

c) Drivers are not allowed to qualify during the warm-up.

10.4.2.8 – Special cases:

A/ Up to the maximum number admitted to the start, and on proposal of the Race Director, the Stewards may accept cars which, for reasons of force majeure, were unable to take part in the qualifying session provided that:

a) They are deemed capable of setting the minimum qualifying time;
b) Their drivers and the car present all guarantees of safety;
c) They are placed at the back of the starting grid;
d) The fastest driver in the crew takes the start of the race.

B/ Sur proposition du Directeur d'Epreuve, les Commissaires Sportifs peuvent aussi admettre au départ des pilotes ayant participé aux essais chronométrés mais qui, n'ont pas réalisé le temps minimum de qualification. Dans ce cas, si un pilote de l'équipage désigné a réalisé le minimum de qualification, il devra prendre le départ de la course.

10.4.2.9 – Essais qualificatifs

Pendant la séance d'essais qualificatifs, il est interdit de rentrer une voiture à l'intérieur de son stand, elle devra rester sur la voie des stands (sous peine d'annulation des temps réalisés avant la rentrée de la voiture dans son stand).

- Les voitures ne participant pas à la séance (ex : GTE pendant la séance prototypes, prototypes pendant la séance GTE) doivent impérativement être placées à l'intérieur de leur stand, sauf celles qui doivent se rendre aux contrôles techniques.
- A la fin de la séance d'essais qualificatifs, les voitures doivent rentrer dans leur garage, sauf celles qui doivent se rendre aux contrôles techniques. Les voitures devant se rendre aux contrôles techniques à la fin de la séance d'essais pourront changer de roues après accord d'un officiel.

A la fin de la séance de qualification, seulement pour les voitures qui se trouvent dans leur garage en conditions de Parc Fermé, les équipes sont autorisées uniquement à vérifier la pression et la température des pneus et à retirer la clé USB de l'enregistreur de données et le pilote peut sortir de la voiture. Aucun autre contrôle ne peut être effectué.

- La levée du régime de Parc Fermé sera confirmée aux concurrents sur instruction de la direction de course.

Les concurrents en prototypes ne seront autorisés à sortir leurs voitures de leurs stands pour les placer sur la voie des stands uniquement lorsque autorisée par le Directeur D'Epreuve.

10.4.2.10 – A la fin d'une séance d'essais, une voiture ne pourra pas franchir à nouveau la ligne d'arrivée après avoir reçu le drapeau à damier sous peine de sanction à l'appréciation du Collège des Commissaires Sportifs.

10.5 Warm-up

10.5.1 Dans la mesure où un warm-up est prévu à l'Annexe 1 de l'Epreuve, il se déroulera dans les conditions précisées ci-après.

10.5.2 La liste des voitures et des pilotes admis à participer au warm-up sera affichée à la fin des essais qualificatifs.

10.5.3 Horaire :

Le warm-up doit être terminé au moins deux heures avant le départ de la course.

10.6 Grille de départ

10.6.1 Pilotes au départ :

a) Pour les concurrents de toutes les catégories: le nom du pilote qui prendra le départ doit être déclaré à l'occasion des

B/ On proposal of the Race Director, the Stewards may also admit to the start drivers who took part in timed practice but who, failed to set the minimum qualifying time. In this case, if a driver in the designated crew has set the minimum qualifying time, he must take the start of the race.

10.4.2.9 – Qualifying practice

During the qualifying practice session, it is prohibited for a car to go into its garage; it must stay on the pit lane (on pain of cancellation of the times set before the car entered its garage).

- Cars not taking part in the session (e.g. GTE during the prototypes session, prototypes during the GTE session) must imperatively be placed inside their garages, except those which must proceed to scrutineering.
- At the end of the qualifying practice session, the cars must go inside their garage, except those which must proceed to scrutineering. Those cars that have to go for scrutineering at the end of the practice session may change wheels with the agreement of an official.

  At the end of the qualifying session, only for the cars which are under Parc Fermé conditions in their garage, teams are allowed only to check tyres pressures, tyres temperature, remove the data logger USB stick and the driver may exit the car. No other checks may be completed

- Lifting of the Parc Fermé rules will be confirmed to the competitors on the orders of Race Control.

Competitors in prototypes will be authorised to take the cars out of the garages and place them on the pit lane only once allowed by the Race Director.

10.4.2.10 – At the end of a practice session, a car may not cross the finish line again after having been shown the chequered flag, under pain of a sanction at the Stewards' discretion.

10.5 Warm-up

10.5.1 If a warm-up is scheduled in the Appendix 1 of the Event, it will take place in the conditions set out below.

10.5.2 The list of cars and drivers allowed to take part in the warm-up will be posted at the end of qualifying practice.

10.5.3 Timetable

The warm-up must finish at least two hours before the start of the race.

10.6 Starting grid

10.6.1 Drivers at the start:

a) For the competitors in all the categories: the name of the driver who will take the start must be declared on the occasion of the administrative checks by filling in the appropriate form.

vérifications administratives, en remplissant le formulaire approprié.

A défaut de notification de changement de pilote déposée par écrit auprès du Collège des Commissaires Sportifs au plus tard 30 minutes après la fin des essais qualificatifs, le pilote qui prendra le départ sera obligatoirement celui qui a été indiqué lors des vérifications administratives.
Pénalité : à l'appréciation des Commissaires Sportifs.

10.6.2 Forfait :
Tout concurrent dont la(les) voiture(s) est(sont) dans l'impossibilité de prendre le départ pour quelque raison que ce soit (ou qui a de bonnes raisons de penser que sa(ses) voiture(s) ne sera(ont) pas prête(s) pour prendre le départ) doit en informer le Directeur d'Epreuve ou le Délégué Technique le plus tôt possible et, dans tous les cas, au plus tard 90 minutes avant le départ de la course .
Le droit d'inscription ne sera pas remboursé.

10.6.3 Grille de départ :

La grille de départ est établie après la fin des qualifications.
En cas de warm-up, une grille de départ provisoire est établie et la grille de départ définitive sera établie 1 heure après la fin du warm-up.

2 pilotes de chaque équipage doivent chacun établir au moins 1 tour chronométré pendant les essais qualificatifs. La moyenne des 2 meilleurs temps au tour (le meilleur de chaque pilote) constituera le temps de référence pour établir la grille de départ.

Les concurrents qui n'auront pas pu terminer les 2 tours obligatoires (2 pilotes différents réalisant 1 tour chronométré chacun) pourront être ajoutés à la grille de départ comme suit : la grille de départ sera d'abord constituée des concurrents ayant terminé les 2 tours obligatoires, puis des concurrents ayant réalisé le meilleur temps au tour mais n'ayant pu effectuer plus d'1 tour chronométré et, enfin, des concurrents n'ayant établi aucun temps au tour.

Pour la catégorie LMP2 :
1 des 2 tours chronométrés utilisés pour établir la grille doit être effectué par un pilote Argent ou Bronze.
Pour la catégorie LM GTE Am :
1 des 2 tours chronométrés utilisés pour établir la grille doit être effectué par un pilote Bronze

10.6.3.1 – La "Pole Position", réservée à la voiture ayant réalisé le meilleur temps des essais qualificatifs déterminé en application de la règle ci-dessus, est située sur chaque circuit en fonction de l'homologation FIA*;
10.6.3.2 – Si deux ou plusieurs équipages ont réalisé un même temps moyen, priorité est donnée à celui qui l'a réalisé le premier.
10.6.3.3 – Si une ou plusieurs voitures manquent sur la grille, les intervalles seront comblés, si le Collège des Commissaires Sportifs estime qu'une nouvelle grille de départ peut être établie.

Unless a notification of a change of driver is made in writing to the Stewards at the latest 30 minutes after the end of qualifying practice, the driver who will take the start must be the one declared during the administrative checks.

Penalty: at the Stewards' discretion.

10.6.2 Withdrawal:
Any competitor whose car(s) is(are) unable to start for any reason whatsoever (or who has good reason to believe that their car(s) will not be ready the start) must inform the Race Director or the Technical Delegate accordingly at the earliest opportunity and, in any case, no later than 90 minutes before the start of the race.

The entry fee will not be refunded.

10.6.3 Starting grid:

The starting grid is established after the end of qualifying.
In case of a warm-up, a provisional starting grid is drawn up and the definitive starting grid will be established 1 hour after the end of the warm-up.

2 drivers from each crew must set at least 1 timed lap during qualifying. The average of the 2 best lap time times (the best of each driver) will serve as the reference time for establishing the grid.

Competitors who were unable to complete the 2 mandatory laps (2 different drivers setting 1 timed lap each), may be added to the starting grid as follows: The starting grid will be established firstly from those competitors who have completed the 2 mandatory laps. Then followed by the competitors having set the best lap time but who were unable to complete more than 1 timed lap, followed by the competitors having set no lap time.

For the LMP2 category :
1 of the 2 timed laps used for the establishment of the grid must be completed by a silver or bronze driver.
For the LM GTE Am category :
1 of the 2 timed laps used for the establishment of the grid must be completed by a bronze driver.

10.6.3.1 – "Pole Position", reserved for the car that set the best time in qualifying, determined in application of the rule mentioned above, is situated on each circuit according to the FIA homologation*;
10.6.3.2 – If two or more crews set identical average times, priority is given to the one who set it first.

10.6.3.3 – If one or more cars are missing from the grid, the gaps will be closed up, if the Panel of Stewards have considered that a new starting grid can be established.

10.6.3.4. – Les voitures qui, pour quelque raison que ce soit, ne peuvent prendre le départ de l'emplacement qui leur est réservé sur la grille de départ doivent, sous peine d'exclusion à l'appréciation des Commissaires Sportifs, en informer par écrit le Collège des Commissaires Sportifs.
10.6.3.5. – Toute voiture ne participant pas à la séance, si les commissaires sportifs l'y autorisent, prendra le départ de la course depuis la voie des stands à la fin du premier tour conformément au règlement en vigueur.
Elles partiront alors de la voie des stands, après que l'ensemble des concurrents ont effectué un tour de course et sous le contrôle de la Direction de Course.

10.6.4 Circonstances exceptionnelles pendant les qualifications :

En cas de circonstances exceptionnelles pendant les essais qualificatifs, le Collège des Commissaires Sportifs, à la demande du Directeur de Course, pourra pour des raisons de sécurité, ne pas tenir compte du résultat des essais qualificatifs pour établir la grille de départ.
La décision du Collège des Commissaires Sportifs intervenant pour raison de sécurité sera applicable nonobstant l'exercice de toute voie de recours.

10.7 Procédure de départ

10.7.1. – Il est strictement interdit de mettre en marche le moteur d'une voiture pendant les hymnes nationaux, sous peine d'une amende de 1000 € par infraction.
10.7.2 – Lorsqu'une voiture se trouve sur la grille de départ, roues montées, il est strictement interdit de démarrer son moteur si personne n'est au volant.

10.7.3 L'accès à la grille :
Il n'est plus possible d'accéder à la grille de départ 15 min. avant l'heure prévue pour le départ du tour de formation*.
10.7.3.1 - Toute voiture qui n'est pas à sa place sur la grille ne pourra plus y accéder et devra prendre le départ à partir des stands dans les conditions précisées à l'Article 10.6.3.4.ci-dessus.
10.7.3.2 - Après la présentation du panneau "5 minutes", les places inoccupées sur la grille resteront vacantes.
* Les détails seront précisés à l'Annexe 1 de chaque Epreuve.

10.7.4 Le départ est donné lancé au moyen de feux.
Le départ doit être pris à partir de la grille de départ.
L'exception (départ de la voie des stands ou du stand) à ce principe doit être expressément autorisée par le Collège des Commissaires Sportifs. Les voitures ne prenant pas le départ de la grille de départ et les voitures ne franchissant pas la ligne de départ sur la piste à la fin du tour de formation ne pourront rejoindre la course qu'après le 1er tour effectué par la dernière voiture du peloton.

Cette procédure s'appliquera également aux concurrents dont la voiture est victime d'incident mécanique pendant la procédure de mise en grille. Dans tous les cas, le départ de la voie des stands se fera selon les instructions des Officiels.

10.6.3.4. – Cars which, for whatever reason, cannot take the start from the place reserved for them on the starting grid must, on pain of exclusion at the Stewards' discretion, inform the Panel of Stewards of this in writing.

10.6.3.5. – Any car not taking part in the session, if allowed by the stewards, will start the race from the pit lane at the end of the first lap as enforced in the current regulation.
They will start from the pit lane, after all the competitors have covered one racing lap and under the supervision of Race Control.

10.6.4 Exceptional circumstances during qualifying:

In case of exceptional circumstances during qualifying practice, the Panel of Stewards, at the request of the Clerk of the Course, may, for safety reasons, disregard the result of qualifying to establish the starting grid.

A Stewards' decision that is made for safety reasons will be applicable notwithstanding any form of recourse.

10.7 Starting procedure

10.7.1 – It is strictly prohibited to start the engine of a car during the national anthems, under pain of a fine of €1000 per infringement.
10.7.2 – When a car is on the starting grid with its wheels fitted, it is strictly prohibited to start the car's engine if nobody is at the steering wheel.

10.7.3 Access to the grid:
Access to the grid closes 15 minutes before the scheduled time for the start of the formation lap*.
10.7.3.1 – Any car that is not in its place on the grid may no longer go there and must take the start from the pits in the conditions set out in Article 10.6.3.4 above.

10.7.3.2 – After the "5-minute" board is shown, any unoccupied places on the grid shall remain vacant.
* The details shall be specified in the Appendix 1 of each Event.

10.7.4 There will be a rolling start, given by means of lights.
The cars must start the race from the starting grid. The exception (starting from the pit lane or from the pit) to this principle must be expressly authorised by the Panel of Stewards. Any car not starting from the starting grid, and any car that does not cross the start line on track at the end of the formation lap cannot join the race until the last car in the field has covered its first lap.

This procedure will also apply to competitors whose cars have suffered a mechanical incident during the grid procedure. In all cases, cars starting from the pit lane will follow the instructions of the Officials.

Dans les cas visés ci-dessus, le pilote et la voiture doivent quitter leur stand et gagner la sortie des stands par leurs propres moyens.
Pénalité: Stop and Go 1 minute.

10.7.5 Au moment du départ, personne n'est autorisé dans la "Zone de Signalisation" à l'exception des officiels et des responsables incendie portant leur laissez-passer bien visible.

10.7.6 Tour(s) de reconnaissance :
10.7.6.1 - Au moins 30 minutes avant le départ du tour de formation, les voitures quitteront leur stand pour couvrir un ou plusieurs tours de reconnaissance. Les horaires d'ouverture et de fermeture de la voie des stands avant le départ du tour de formation seront précisés à l'Annexe 1 de chaque Epreuve.
10.7.6.2 - Après la fermeture de la sortie des stands, toute voiture qui est toujours dans les stands prendra le départ de la course depuis la sortie des stands (Art. 10.7.4 : départ des stands) ;
10.7.6.3 - la fin du (des) tour(s) de reconnaissance, les voitures doivent prendre leur place sur la grille de départ, les pilotes restant sous les ordres des commissaires.
10.7.6.4 - Si une voiture effectue plusieurs tours de reconnaissance, elle doit obligatoirement et à chaque tour emprunter la voie des stands à 60 km/h maximum. Il est interdit d'emprunter la grille :
Pénalité : à l'appréciation des Commissaires Sportifs.
10.7.6.5 - Pour conduite dangereuse ou excès de vitesse sur la voie des stands :

Pénalité : à l'appréciation des Commissaires Sportifs.
10.7.6.6 - Toute voiture qui n'effectue pas de tour de reconnaissance et ne rejoint pas la grille ou la voie des stands par ses propres moyens ne sera pas autorisée à prendre le départ de la course depuis la grille.

10.7.6.7 - Afin de chauffer ou de maintenir la chaleur de la boîte de vitesses, une voiture peut avoir sa boîte de vitesses en état de marche tant qu'elle est surélevée (sur ses crics) à condition que :
a) les roues ne soient pas sur la voiture.
b) un mécanicien se trouve à proximité de chaque moyeu de roue mobile.
c) le fonctionnement du moteur n'enfreigne pas un règlement.

10.7.7 Départ (compte à rebours) :
10.7.7.1 - À l'approche du départ, la présentation des panneaux "5 minutes", "3 minutes", "1 minute" et "30 sec." sera accompagnée d'un signal sonore.
10.7.7.2 - Ces panneaux signifient :
- Panneau "5 minutes"* : début du compte à rebours : pilotes à bord, aucune intervention n'est plus autorisée sur les voitures sauf le changement de pneumatiques.

- Panneau "3 minutes"* : Changement de pneumatiques interdit, évacuation de la grille à l'exception des pilotes, des membres des équipes et des officiels.
Toutefois, un membre de l'équipe pourra demeurer sur place.

In the cases mentioned above, the driver and the car must leave their pit and proceed to the pit lane exit under their own power.
Penalty: Stop and Go 1 minute.

10.7.5 At the time of the start, nobody is allowed in the "Signalling Area" except for officials and fire marshals wearing their passes in full view.

10.7.6 Reconnaissance lap(s):
10.7.6.1 - At least 30 minutes before the start of the formation lap, the cars will leave their pits to cover one or more reconnaissance laps. The times for the opening and closing of the pit lane before the start of the formation lap will be specified in the Appendix 1 of each Event.
10.7.6.2 - After the closing of the pit lane exit, any car that is still in the pits will start the race from the pit lane exit (Art. 10.7.4: start from the pits);

10.7.6.3 - At the end of the reconnaissance lap(s), the cars must take up their place on the starting grid, the drivers remaining under the marshals' orders.
10.7.6.4 - If a car covers several reconnaissance laps, between each lap and the next it must use the pit lane at a maximum speed of 60 kph. It is prohibited to use the grid:

Penalty: at the Stewards' discretion.
10.7.6.5 - For dangerous driving or speeding in the pit lane:

Penalty: at the Stewards' discretion.
10.7.6.6 - Any car which does not complete the reconnaissance lap and does not reach the grid or the pit lane under its own power will not be permitted to start the race from the grid.

10.7.6.7 - For the purpose of heating or maintaining the heat of the gearbox, a car may have its gearbox running as long as it is in the air (on its jacks) and under the following conditions:

a) the wheels are not on the car
b) one mechanic is standing near each moving wheel hub

c) the running of the engine is not in violation of any regulations

10.7.7 Start (countdown):
10.7.7.1 – The approach of the start will be announced by boards reading "5 minutes", "3 minutes", "1 minute" and "30 sec." , accompanied by an audible warning.
10.7.7.2 – These boards mean:
- "5 minutes" board*: start of the countdown: drivers on board, no further work allowed on the cars except for tyre changes.

- "3 minutes"* board: Tyre change is forbidden, everyone except the drivers, team members and officials must leave the grid.
However, a member of the team may remain in place.

- Panneau "1 minute"* : fermeture des portes des voitures couvertes, le personnel des équipes doit évacuer la grille. Mise en marche des moteurs par les pilotes et sans aide extérieure.

- Panneau "30 secondes"* : il ne vous reste que 30 secondes avant le tour de formation.
- Présentation du drapeau vert* : départ du tour de formation derrière la Voiture de Tête : les voitures doivent conserver leur place sur la grille.
Les détails seront précisés lors de chaque Epreuve.

10.7.8 Départ tardif :
Si une voiture se présente à la sortie de la voie des stands plus d'une heure après le départ :
Pénalité : Exclusion par les Commissaires Sportifs.

10.7.9 Départ assisté :
10.7.9.1 - Un pilote incapable de prendre le départ du tour de formation doit l'indiquer aux commissaires de piste. Lorsqu'ils quittent la grille, tous les pilotes doivent rouler à une vitesse très réduite jusqu'au dégagement de tout le personnel se trouvant à côté de la piste.

10.7.9.2 - Les commissaires de piste recevront l'ordre de pousser toute voiture restant sur la grille dans la voie des stands par le chemin le plus court immédiatement après que toutes les voitures en mesure de quitter la grille l'auront fait. Tout pilote étant poussé depuis la grille ne peut pas essayer de faire démarrer sa voiture et doit suivre les instructions des commissaires.
Pénalité : à l'appréciation des Commissaires Sportifs.

10.7.9.3 - Une fois que la voiture est dans la voie des stands, elle pourra faire l'objet d'une intervention. Si le pilote est ensuite en mesure de rejoindre la course, il le fera dans le respect des prescriptions de l'Article 10.7.4.
10.7.10 Pendant le tour de formation, les voitures sont précédées d'une Voiture de Tête et suivies d'une Voiture Médicale.

10.7.11 Un pilote retardé en quittant sa position ne peut dépasser une autre voiture en marche s'il était immobile après le franchissement de la Ligne de départ par les autres voitures, et doit prendre le départ de la course depuis le fond de la grille.

Un pilote retardé en quittant sa position de départ ne peut rejoindre le tour de formation qu'une fois que la dernière voiture a quitté sa position de départ et franchi la pole position. A ce moment-là, le pilote retardé peut dépasser la voiture d'intervention et/ou les pilotes se trouvant devant lui afin de regagner sa position de départ correcte, à condition que ceci se produise avant que sa voiture n'ait franchi la Ligne "intermediate" 2.
Si le pilote n'est pas en mesure de regagner sa position avant que sa voiture n'ait franchi la Ligne "intermediate" 2, il doit prendre le départ de la course depuis le fond de la grille. Il doit

- "1 minute"* board: the doors of closed cars must be closed, and the team personnel must leave the grid. The engines are started by the drivers without external assistance.

- "30 seconds"* board: only 30 seconds remaining before the formation lap.
- Showing of the green flag*: start of the formation lap behind the Leading Car: the cars must maintain their grid positions.

The details will be specified at each Event.

10.7.8 Late start:
If a car presents itself at the pit lane exit more than one hour after the start:
Penalty: Exclusion by the Stewards.

10.7.9 Assisted start:
10.7.9.1 – A driver who is unable to start the formation lap must indicate this to the marshals. When leaving the grid, all drivers must proceed at a greatly reduced speed until clear of any personnel standing beside the track.

10.7.9.2 – Marshals will be instructed to push any car(s) remaining on the grid into the pit lane by the shortest route as soon as all cars able to leave the grid have done so. Any driver being pushed from the grid may not attempt to start the car and must follow the instructions of the marshals.

Penalty: at the Stewards' discretion.

10.7.9.3 – Once the car is in the pit lane, it may be worked on. If the driver is then able to join the race, he will do so following the prescriptions of Article 10.7.4.

10.7.10 During the formation lap, the cars will be preceded by a Leading Car and followed by a Medical Car.

10.7.11 Any driver who is delayed leaving his position may not overtake another moving car if he was stationary after the remainder of the cars had crossed the Start Line, and must start the race from the back of the grid.

Any driver who is delayed leaving his starting position may only join the formation lap once the last car has left its starting position and crossed pole position. At this point, the delayed driver may overtake the intervention car and/or drivers ahead of him in order to regain his correct starting position, on the condition that this occurs before his car has crossed the intermediate 2 Line.

If the driver is unable to regain his position before his car has crossed the intermediate 2 Line, he must start the race from the back of the grid. He must drop back to the rear of the grid immediately by allowing all cars behind to pass him.

se placer immédiatement à l'arrière de la grille en laissant passer toutes les voitures se trouvant derrière lui.
Si plusieurs pilotes sont concernés, ils doivent se ranger à l'arrière de la grille selon l'ordre dans lequel ils sont partis pour effectuer leur tour de formation. Si la Ligne de départ n'est pas située devant la pole position, aux fins du présent article uniquement, une ligne blanche devra se trouver un mètre devant la pole position.
Tout pilote n'étant pas en mesure de se tenir devant la "Voiture d'Intervention" avant qu'elle n'atteigne la Ligne "intermediate" 2 avant la fin du tour de formation, doit entrer dans la voie des stands et prendre le départ depuis la fin de la voie des stands comme indiqué à l'Article 10.7.4.

If more than one driver is affected, they must form up at the back of the grid in the order in which they left to complete their formation lap. If the Start Line is not situated in front of the pole position, for the purposes of this article only, it will be deemed to be a white line one metre in front of pole position.

Any driver who is unable to be ahead of the Intervention Car before it reaches the intermediate 2 Line before the end of the formation lap, must enter the pit lane and start from the end of the pit lane in accordance with Article 10.7.4.

10.7.12 Si les conditions l'exigent, le Directeur de Course peut demander à la Voiture de Tête d'effectuer un ou plusieurs tours de formations supplémentaires.
Dans ce cas, le départ de la course, aux seules fins de la distance de course, est considéré comme donné dès la fin du premier tour de formation.

10.7.12 If conditions so require, the Clerk of the Course may ask the Leading Car to cover one or more additional formation laps.
In that case, the start of the race, for the sole purpose of race distance, is considered as having been given at the end of the-first formation lap.

10.7.13 Procédure recommencée : Si, pour une raison imprévisible, il est impossible d'accomplir un (ou plusieurs) tour(s) de formation supplémentaire(s), la procédure sera la suivante :
10.7.13.1 – Le Directeur d'Epreuve suspendra la course et toutes les voitures s'arrêteront derrière la voiture de tête.
10.7.13.2 – Une fois toutes les voitures arrêtées derrière la voiture de tête, les moteurs seront éteints.
10.7.13.3 – Une fois que les problèmes à l'origine de la suspension de la course auront été résolus et que cela pourra être fait en toute sécurité, le Directeur d'Epreuve ordonnera la reprise de la course conformément aux principes énoncés à l'Article 10.11.

10.7.13 Procedure restarted: If, for an unforeseeable reason, it is impossible to cover one (or more) additional formation lap, the procedure will be as follows:

10.7.10.1 – The Race Director will suspend the race and all cars will stop behind the Leading Car.
10.7.10.2 – Once stopped behind the Leading Car, all cars will turn off their engines.
10.7.10.3 – Once the problems that caused the race suspension are solved and it is safe to do so, the Race Director will order that the race be resumed following the principles in Article 10.11.

10.7.14 A compter du moment indiqué lors du briefing, les pilotes doivent occuper leurs positions respectives sur la grille de la piste.
Les pilotes dans leurs voitures doivent rester en formation aussi serrée que possible en maintenant la distance par rapport aux voitures devant jusqu'à ce qu'ils aient franchi la ligne de départ après que le signal de départ a été donné.
A la fin du (dernier) tour de formation, la Voiture de tête s'écartera avant la ligne de départ.
La voiture en "Pole Position" doit maintenir sa vitesse jusqu'au moment où le signal de départ est donné. Sauf indication contraire lors du briefing, le signal de départ sera donné par l'extinction des feux rouges. Toutes les voitures garderont leur position jusqu'au passage de la ligne de départ.

10.7.14 From the moment indicated during the briefing, drivers must assume the relative grid positions on track.

Drivers in their cars must keep the formation as tight as possible maintaining the distance from the cars in front until they have crossed the start line after the start signal has been given.
At the end of the (last) formation lap, the Leading Car will pull off before the start line.
The car in Pole Position must maintain its speed until the start signal is given. Unless otherwise specified in the briefing, the start signal will be given by turning off the red lights. All the cars will keep their position until they have passed the start line.

10.7.15 Cas de modification de la procédure

Si, pour une raison imprévue ou du fait de la quantité d'eau, il est dangereux de donner le départ, le Directeur d'Epreuve retardera le départ en présentant un panneau "départ retardé".
Dès que le Directeur d'Epreuve estimera que les conditions sont sûres et qu'un départ peut être donné, les informations seront affichées sur les moniteurs de chronométrage, avec la nouvelle heure de départ du tour de formation.

10.7.15 Cases of modification to the procedure

If for an unforeseen reason or because the amount of water makes it unsafe to start, the Race Director will delay the start by presenting a "start delayed" board.
As soon as the Race Director considers the conditions are safe and a start can take place, information will be displayed on the timing monitors, with the new time of the start of the formation lap.

Ces informations seront toujours affichées au moins 10 minutes avant le départ du tour de formation.
5 minutes avant le départ du tour de formation, l'Article 10.7.7 s'appliquera.

This information will always be displayed at least 10 minutes before the start of the formation lap.
From 5 minutes before the start of the formation lap, Article 10.7.7 will apply.

10.7.16 Départ de la course derrière la voiture de sécurité

10.7.16.1 Dans des circonstances exceptionnelles, le départ de la course peut être donné derrière la voiture de sécurité. Dans ce cas, ses feux orange seront allumés à tout moment avant le signal une minute. C'est le signal pour les pilotes que le départ de la course sera donné derrière la voiture de sécurité. Lorsque les feux verts s'allumeront, la voiture de sécurité quittera la grille suivie de toutes les voitures dans l'ordre de la grille à une distance inférieure à 5 longueurs de voiture. Il n'y aura aucun tour de formation et la course commencera lorsque les feux verts seront allumés.
Le dépassement est autorisé, pendant le premier tour uniquement, si une voiture est retardée lorsqu'elle quitte sa position sur la grille et que les voitures se trouvant derrière elle ne peuvent éviter de la dépasser sans retarder outre mesure le reste du plateau. Dans ce cas, les pilotes ne peuvent dépasser que pour rétablir l'ordre de départ initial.
Juste après que la dernière voiture de la file derrière la voiture de sécurité aura franchi la sortie de la voie des stands, après la fin du premier tour le feu de sortie des stands passera au vert et toute voiture dans la voie des stands pourra entrer sur la piste et rejoindre la file des voitures derrière la voiture de sécurité.
Un pilote retardé en quittant la grille ne peut dépasser une autre voiture en marche s'il était immobile après le franchissement de la Ligne par les autres voitures, et doit se ranger à l'arrière de la file de voitures se trouvant derrière la voiture de sécurité. Si plusieurs pilotes sont concernés, ils doivent se ranger à l'arrière de la file de voitures selon l'ordre dans lequel ils ont quitté la grille.
Une pénalité sera imposée à tout pilote qui aura, de l'avis des Commissaires Sportifs, dépassé sans nécessité une autre voiture pendant le premier tour.

10.7.16.2 Une voiture de sécurité peut être utilisée comme «voiture officielle» pour un départ lancé conformément à l'Article 91 du Code : dans ce cas, le Règlement Particulier régissant le départ s'appliquera à la voiture jusqu'à ce qu'elle reprenne sa fonction de voiture de sécurité après que le départ a été donné.

10.7.16 Starting the race behind the Safety car

10.7.16.1 In exceptional circumstances, the race may be started behind the Safety Car. In this case, at any time before the one-minute signal, its orange lights will be turned on. This is the signal to the drivers that the race will be started behind the Safety Car. When the green lights are illuminated, the Safety Car will leave the grid with all cars following in grid order no more than 5 car lengths apart.

There will be no formation lap and the race will start when the green lights are illuminated.
Overtaking, during the first lap only, is permitted if a car is delayed when leaving its grid position and cars behind cannot avoid passing it without unduly delaying the remainder of the field. In this case, drivers may only overtake to re-establish the original starting order.

Soon after the last car in line behind the safety car passes the end of the pit lane, after the end of the first lap the pit exit light will turn green; any car in the pit lane may then enter the track and join the line of cars behind the safety car.
Any driver who is delayed leaving the grid may not overtake another moving car if he was stationary after the remainder of the cars had crossed the Line, and must form up at the back of the line of cars behind the safety car. If more than one driver is affected, they must form up at the back of the field in the order in which they left the grid.

A penalty will be imposed on any driver who, in the opinion of the Stewards, unnecessarily overtook another car during the first lap.

10.7.16.2 A safety car may be used as the official car for a rolling start in conformity with Article 91 of the Code; in this case, the Supplementary Regulations governing the start will apply to it until it resumes its safety car function after the start has been given.

10.8. Arrêts aux stands - Interventions sur la voiture
L'organisateur doit s'assurer de la présence d'un officiel durant tout arrêt d'une voiture au stand, dans la voie des stands et à l'intérieur du stand.
10.8.1 Sécurité et obligations dans la voie des stands

10.8.1.1 Pendant un arrêt au stand, depuis la ligne peinte devant le rideau du stand, un assistant muni d'un extincteur doit se trouver à tout moment à côté de la voiture.
Pénalité : à l'appréciation des Commissaires Sportifs.

10.8.1.2 – La voie des stands est une zone à risques, non seulement en raison des voitures de course qui l'empruntent

10.8. Pit stops - Interventions on the car
The organizer must ensure the presence of an official during all pit stops, both in the pit lane and the garage.

10.8.1 Safety and requirements in the pit lane

10.8.1.1 During a pit stop from the line in front of the pit shutter, an assistant with an extinguisher must be beside the car at all times.
Penalty: at the Stewards' discretion.

10.8.1.2 – The pit lane is a high-risk area, not only because of the racing cars that use it but also because of accidents caused by cars on the adjacent track.

mais également à cause des accidents pouvant survenir par le fait de voitures se trouvant sur la piste adjacente.

10.8.1.3. – Pendant les essais et la course, l'accès à la voie des stands est exclusivement réservé aux personnes devant y effectuer une tâche précise.

10.8.1.4. – Chaque concurrent est responsable des personnes sortant de son stand, faisant ou non partie de son équipe.

10.8.1.5. Lorsque le circuit le permet, la voie des stands est divisée en trois zones :

- "Voie rapide" : c'est la voie la plus proche du mur de la zone de signalisation. Une voiture ne peut accéder à la voie rapide que par ses propres moyens.
- "Voie d'accélération et de décélération" : c'est la voie centrale.
- "Zone de travail" : c'est la partie la plus proche des stands où il est permis de travailler sur les voitures. Elle est matérialisée d'un côté par un mur ou par une ligne peinte devant le rideau du stand et de l'autre par une ligne de séparation avec la voie centrale.

10.8.1.6. – La plate-forme de signalisation du mur des stands est interdite à TOUS sauf aux officiels ou au personnel des équipes de course indispensables. Trois personnes maximum sont admises par voiture. La présence de toute personne dans cette zone est formellement interdite pendant le départ de la course, excepté lorsque la voiture de sécurité est déployée. Uniquement les membres d'équipes avec une combinaison ignifugée sont admis dans la zone du mur des stands attribuée à leurs voitures.

10.8.1.7. – Le personnel des équipes n'est admis dans la zone de travail qu'immédiatement avant d'intervenir une fois la voiture immobilisée, moteur coupé et il doit évacuer et débarrasser la zone de travail dès que le travail est achevé avant la remise en route du moteur et le départ de la voiture.
Le personnel des équipes est admis dans la zone de travail avant l'arrivée des voitures ou juste après le départ de celles-ci pendant la durée nécessaire au nettoyage de cette zone s'il y a lieu (drainage de l'eau, nettoyage des fuites d'huile, etc.).
Les exceptions par opérateur sont indiquées à l'Art. 10.8.4.
En dehors des interventions, le personnel doit toujours rester à l'intérieur du stand.

10.8.1.8. – Les enfants de moins de 16 ans ne sont pas admis dans la voie des stands en dehors de la période réservée au "Pit-Walk ".

10.8.1.9. Tout matériel et outillage doivent se trouver exclusivement dans le stand lorsque la voiture n'est pas dans les stands.

10.8.1.10. Lors d'un arrêt d'une voiture sur la zone de travail, celle-ci doit stationner au minimum à 50 cm du mur ou de la ligne de délimitation de la zone de travail (ligne des 2,50 m).
La voiture doit être parquée parallèle à la ligne / au mur ci-dessus.

10.8.1.3. – During practice and the race, access to the pit lane is reserved exclusively for people who have a specific task to do there.

10.8.1.4. – Each competitor is responsible for the people in his pit, even if they are not part of his team.

10.8.1.5. When the circuit permits, the pit lane is divided into three areas:

- The fast lane: this is the lane closest to the wall of the signalling area. A car can access the fast lane only under its own power.
- The acceleration and deceleration lane: this is the central lane.
- The working area: this is the area closest to the garage, where work is carried out on the cars. It has a wall or a painted line in front of the pit shutter on one side and a line separating it from the central lane on the other.

10.8.1.6. – NOBODY is allowed on the signalling platform at the pit wall except for officials or racing team essential staff. A maximum of 3 people per car is allowed. It is prohibited to be in this area during the start of the race, except for a race start under safety car. Only team members wearing fireproof overalls are allowed in the pit wall area that is allocated to their car.

10.8.1.7. – Team personnel is allowed in the working area only immediately before intervening once the car is immobilised with the engine switched off, and must evacuate and clear the working area as soon as the work is finished, before the engine is restarted and the car leaves.
Team personnel may enter the working area before the car arrives or right after the car has left in order to clean the working area (water removal, oil leak cleaning, etc.).
Exceptions by operator are listed in Article 10.8.4.
Except when work is being carried out on the car, the personnel must always remain inside the pit garage.

10.8.1.8. – Children under the age of 16 are not allowed in the pit lane except during the period reserved for the Pit Walk.

10.8.1.9. Any tools and equipment must be kept in the garage when the car is not in the pit.

10.8.1.10. When a car stops in the working area, it must park at least 50 cm from the wall or from the line outlining the working area (the 2.5m line). ¨
The car should be parked parallel to the above-mentioned line/wall.

Pénalité pour infraction à l'Art.10.8.1.1 à 10.8.1.10 : à l'appréciation des Commissaires Sportifs.

10.8.1.11. Vitesse limite : 60 km/h sur la voie des stands.
Pénalités en cas de dépassement de la vitesse maximum autorisée dans la voie des stands :
Essais et warm-up : amende de 100 € par chaque kilomètre heure dépassé et annulation des temps réalisés par le pilote fautif pendant la séance d'essais jusqu'à l'heure de l'infraction.
Course :

- 1ère infraction : pénalité de passage par la voie des stands.

En cas de dépassement des 70 km/h : arrêt de 5 secondes dans la zone de Stop and Go par kilomètre ou fraction de kilomètre arrondie au kilomètre supérieur au-dessus de 70 km/h,

- 2ème infraction : pénalité de passage par la voie des stands.
En cas de dépassement des 70 km/h : arrêt de 10 secondes dans la zone de Stop and Go par kilomètre ou fraction de kilomètre arrondie au kilomètre supérieur au-dessus de 70 km/h,

- 3ème infraction : à l'appréciation des Commissaires Sportifs (exclusion possible)

10.8.1.12. Le pilote arrivant pour un arrêt au stand peut, uniquement lorsque la voiture est arrêtée devant le stand :

- Oter son harnais de sécurité,
- Oter son filet de sécurité ou filet de course pour le GTE
- Éteindre ses lumières,
- Couper son moteur (sauf si la voiture avance dans la voie des stands en mode électrique)
- Ouvrir sa porte.

Pénalité : à l'appréciation des Commissaires Sportifs.

10.8.1.13 Lorsque la voiture doit entrer dans son stand, elle doit être au préalable stationnée devant le stand sur la "zone de travail" parallèlement à la piste, et ensuite poussée par 4 mécaniciens au maximum, le moteur étant arrêté.

Pénalité : à l'appréciation des Commissaires Sportifs.

Lorsque la voiture va rejoindre la voie rapide, elle doit être poussée devant le stand par 4 mécaniciens au maximum et placée sur la "zone de travail" parallèlement à la piste. Ensuite, le moteur doit être lancé par le pilote seul.

Pénalité : à l'appréciation des Commissaires Sportifs.

10.8.1.14. Avant de quitter son stand, le pilote doit :
- Sangler son harnais de sécurité,
- Installer son filet de sécurité ou le filet de course pour le GTE
- Allumer ses feux.

Pénalité : à l'appréciation des Commissaires Sportifs.

Penalty for infringement of Articles 10.8.1.1 to 10.8.1.10: at the Stewards' discretion.

10.8.1.11. Speed limit: 60 kph in the pit lane.
Penalties for exceeding the maximum speed authorised in the pit lane:
Practice and warm-up: €100 fine for each kilometre over the limit and annulment of the times set by the driver in question during the practice session up to the time of the infringement.
Race:

- 1st infringement: drive through penalty.

In case of exceeding 70 kph: 5 seconds immobilised in the Stop and Go area per kilometre or part of kilometre rounded up to the next kilometre being above 70 kph,

- 2nd infringement: drive through penalty.
In case of exceeding 70 kph: 10 seconds immobilised in the Stop and Go area per kilometre or part of kilometre rounded up to the next kilometre being above 70 kph,

- 3rd infringement: at the Stewards' discretion (exclusion possible).

10.8.1.12. At a pit stop, only when the car is stopped outside its garage may the driver:

- Remove his safety harness;
- Remove his safety net or racing net for GTE;
- Switch off his lights;
- Turn off his engine (unless the car is moving in the pit lane in electric mode);
- Open his door.

Penalty: at the Stewards' discretion.

10.8.1.13 When the car has to enter its garage, it must first park outside the garage in the working area, parallel to the track, and then be pushed by a maximum of 4 mechanics, with the engine turned off.

Penalty: at the Stewards' discretion.

When the car is ready to return to the fast lane, it must be pushed outside the garage by a maximum of 4 mechanics and placed in the working area parallel to the track. The driver must then start the engine on his own.

Penalty: at the Stewards' discretion.

10.8.1.14. Before leaving his pit, the driver must:
- Fasten his safety harness;
- Put in place his safety net or racing net for GTE
- Switch on his lights.

Penalty: at the Stewards' discretion.

10.8.1.15. Il est strictement interdit de faire patiner les roues lorsqu'une voiture quitte son stand.
Pénalité : Stop and Go

10.8.1.16. Dépassement du stand :
Si un pilote dépasse son stand, la voiture ne peut y revenir qu'en étant déplacée par les mécaniciens de l'équipe (4 maximum). L'utilisation de la marche arrière est strictement interdite : Pénalité : Exclusion.
Il en est de même lorsque la voiture est en panne en quittant son stand, et avant la limite de fin de la zone des stands. Dans ce cas, la voiture doit être reculée jusqu'à son stand, poussée par 4 mécaniciens maximum avant toute intervention.
Pénalité : Exclusion.

10.8.1.17. Le préposé au contrôle des voitures a la responsabilité de veiller à ce qu'une voiture ne puisse quitter la zone de travail que lorsque les conditions de sécurité sont réunies.
Les voitures dans la voie rapide ont la priorité sur celles qui quittent la zone de travail.
Pénalité : à l'appréciation des Commissaires Sportifs.

10.8.1.17.1a)
Afin de garantir une libération sans danger de leur voiture après un arrêt au stand, les concurrents sont autorisés à apposer sur la rambarde arrière du mur des stands une marque ou un panneau pour permettre au préposé au contrôle des voitures chargé de libérer la voiture de le faire en toute sécurité.
a) La forme du panneau est libre.
b) Ce panneau doit s'inscrire dans la surface d'une page de papier A4.
c) S'il est fait en plastique, il ne doit pas comporter de bords tranchants en cas de rupture.
d) Il peut être réfléchissant mais peut ne pas contenir de source de lumière.
e) Il ne doit en aucun cas gêner la visibilité du pilote.
f) Il ne doit pas gêner les personnes travaillant sur le mur des stands.
g) Le bord du panneau du côté de la voie rapide ne peut pas faire saillie au-delà de la verticale de la partie interne de la ligne blanche sur le côté du mur des stands
h) Sa fixation ne devra pas nécessiter le perçage d'une infrastructure du circuit.
i) Les inscriptions sur le panneau se limitent au numéro de la voiture et à l'identification visuelle de l'équipe.
j) Tout panneau jugé offensif, provocateur ou dommageable à l'image de toute personne impliquée dans le championnat sera enlevé.

Un commissaire technique ACO et/ou FIA peut, à sa seule appréciation, faire enlever un panneau s'il est jugé dangereux, s'il gêne des tiers ou viole un quelconque des points ci-dessus.
Lors d'une séance, ce panneau ne peut pas être remplacé ou enlevé par l'équipe.
Toute équipe gênée par le positionnement d'un panneau d'une autre équipe, ne peut, en aucune circonstance, y toucher.

Si une équipe est gênée par un panneau placé proche d'elle, elle devra appeler un officiel pour y remédier.

10.8.1.15. It is strictly prohibited to spin the wheels when a car leaves the pit.
Penalty: Stop and Go.

10.8.1.16. Overrunning the pit:
If a driver overruns his pit, the car can only be moved back by the team's mechanics (a maximum of 4). The use of the reverse gear is strictly prohibited. Penalty: exclusion.

The same applies when the car breaks down as it leaves its pit, and before the limit of the end of the pit area. In this case, the car must be pushed back to its pit by a maximum of 4 mechanics before any intervention.
Penalty: exclusion.

10.8.1.17. The Car Controller is responsible for ensuring that a car is released from the working area only when it is safe to do so.
Cars in the fast lane have priority over those leaving the working area.

Penalty: at the Stewards' discretion.

10.8.1.17.1a)
In order to ensure the safe release of their car after a pit stop, competitors are allowed to affix a mark or sign to the rear handrail on the pit wall to allow the Car Controller responsible for releasing the car, to do so safely.

a) The shape of the sign is free.
b) This sign must fit on the surface of an A4 page of paper.
c) If it is made of plastic, in case of breakage it must not have any sharp edges.
d) It may be reflective, but may not have any source of light within it.
e) It must not affect drivers' visibility in any way.
f) It must not be a hindrance to people working on the pit wall.
g) The edge of the sign on the fast lane side cannot protrude beyond the vertical of the internal wall of the white line on the pit wall side.
h) The fixation will not involve drilling on any of the circuit infrastructure.
i) The inscriptions on the sign are limited to the number of the car and the visual identification of the team.
j) Any sign judged to be offensive, provocative or damaging to the image of any of those involved in the championship will be removed.

An ACO and/or FIA scrutineer may, at his sole discretion, have any sign removed if it is found to be dangerous or disturbing to third parties or in violation of any of the above points.
During a session, this sign cannot be replaced or removed by the team.
Any team that is dissatisfied with the positioning of another team's sign, cannot touch that sign under any circumstances.

If a sign placed near a team is the cause of disturbance, the relevant team must call an official to deal with it.

10.8.1.18. Aucun matériel autonome ne peut fonctionner sans son mécanicien : ceci ne s'applique que durant la course.
Pénalité : à l'appréciation des Commissaires Sportifs.

10.8.1.19. L'utilisation d'outillages pouvant provoquer des étincelles est interdite devant et à l'intérieur du stand.
Pénalité : à l'appréciation des Commissaires Sportifs.

10.8.1.20. Le remplissage ou le transvasement des bouteilles d'air est strictement interdit.
Pénalité : à l'appréciation des Commissaires Sportifs.

10.8.1.21. Tout opérateur impliqué dans un arrêt aux stands doit quitter la zone de travail dès que son intervention est terminée.
Pénalité : à l'appréciation des Commissaires Sportifs.

10.8.1.22. Tout arrêt au stand, quelle qu'en soit la raison, entraîne obligatoirement l'arrêt du moteur :
Pénalité : stop and go, arrêt du moteur et redémarrage par le pilote.

10.8.1.23. Pour un réglage ou une mise au point, le moteur peut être mis en marche au moyen d'une source d'énergie extérieure.

- Dans tous les cas lorsque toutes les interventions sont terminées et que la voiture va rejoindre la course, le moteur doit être mis en marche par le pilote seul assis au volant, sans aide extérieure, la voiture étant sur ses roues.

Pénalité : stop and go, arrêt du moteur et redémarrage par le pilote.

10.8.1.24. Toute aide extérieure ("poussette", etc.) est interdite lorsqu'une voiture quitte sa zone de travail pour rejoindre la piste :
Pénalité : stop and go, arrêt du moteur et redémarrage par le pilote

10.8.1.25. Fin d'intervention :
- Les outillages, équipements ou matériels doivent être enlevés de la "zone de travail", une fois les interventions terminées.
- Le moteur ne peut être remis en route et la voiture ne peut quitter la zone de travail que quand celle-ci est totalement dégagée.

10.8.2 Sécurité et obligations durant le ravitaillement

10.8.2.1 Pendant le ravitaillement, depuis la ligne peinte devant le rideau du stand :

- Le pilote peut rester à bord de la voiture mais le moteur doit être arrêté.
- Un assistant muni d'un extincteur se trouve à côté de la voiture à tout moment.
- Un maximum de deux personnes sont spécialement affectées au ravitaillement.
- Le préposé à la vanne de sécurité est à son poste.
- La voiture est connectée électriquement à la terre avant la connexion des raccords de remplissage et d'évent.

10.8.1.18. No autonomous equipment may operate without its mechanic: this applies during the race only.
Penalty: at the Stewards' discretion.

10.8.1.19. The use of tools that may cause sparks is prohibited outside and inside the garage.
Penalty: at the Stewards' discretion.

10.8.1.20. The filling or decanting of air bottles is strictly prohibited.
Penalty: at the Stewards' discretion.

10.8.1.21. Any operator involved in a pit stop must leave the working area as soon as he has finished his work.
Penalty: at the Stewards' discretion.

10.8.1.22. During any pit stop, whatever the reason, the engine must be switched off:
Penalty: stop and go, stopping and restarting of the engine by the driver.

10.8.1.23. For tuning or an adjustment, the engine may be started using an external source of energy.

- In all cases when all interventions are over and the car is to rejoin the race, the engine must be started by the driver alone, sitting at the wheel, without external assistance, and with the car resting on its wheels.

Penalty: stop and go, stopping and restarting of the engine by the driver.

10.8.1.24. Any external assistance (push, etc.) is prohibited when a car leaves its working area to rejoin the race:

Penalty: stop and go, stopping and restarting of the engine by the drive

10.8.1.25. End of the intervention:
- All tools, equipment and materials must be cleared away from the working area, once the interventions are over.

- Only once the working area is totally clear can the engine be re-started and the car can leave the working area.

10.8.2 Safety and obligations during refueling

10.8.2.1 During refueling, from the line in front of the pit shutter:

- The driver may remain on board of the car but the engine must be stopped.
- An assistant with an extinguisher must be beside the car at all times.
- A maximum of two people are specially assigned to refuelling.
- The cut off valve attendant is at his post.
- The car is grounded electrically before the connection of the filling and venting couplings.
-

- L'opération de changement de débitmètre de carburant pour les voitures LMP1 fait partie des opérations de ravitaillement en carburant.
- Les voitures équipées d'un système de récupération d'énergie (Hybrides – ERS) doivent être en position sûre : témoin ROUGE éteint, témoin VERT allumé.
- Le branchement extérieur d'un enregistreur de données électroniques est autorisé avant, pendant ou après le ravitaillement.

Pénalité : à l'appréciation des Commissaires Sportifs.

10.8.2.2 L'extrémité de la base du chariot de ravitaillement la plus éloignée du mur du bâtiment des stands ne doit pas être située au-delà de la ligne de délimitation de la "zone de travail". Le chariot de ravitaillement doit être situé sur la partie en amont (sens de la piste) de la porte de sortie du stand.
L'organisateur se réserve le droit de déroger à cette règle pour des raisons de sécurité.

10.8.2.3 Pendant la course (sans objet lors des séances d'essais), le ravitaillement en carburant est autorisé au début d'un arrêt au stand et exclusivement sur la "zone de travail", sauf si la voiture est rentrée dans son stand pour des réparations, dans ce cas, le ravitaillement en carburant peut être réalisé à la fin de l'arrêt au stand uniquement sur la "zone de travail".
Pénalité : à l'appréciation des Commissaires Sportifs.

10.8.2.4 Pour raisons de sécurité, pendant le ravitaillement :
a) Il est interdit de remplir le réservoir autonome pendant tout le temps où la voiture se trouve dans la zone de travail.
b) Le réservoir autonome de carburant ne peut pas être rempli durant une opération de ravitaillement.
Pénalité : à l'appréciation des Commissaires Sportifs.

10.8.2.5 Pendant les essais et la course, le ravitaillement doit être effectué au moyen du réservoir autonome du stand portant le numéro de la voiture et avec le carburant délivré par l'organisateur. Il est interdit de déplacer le chariot de ravitaillement pour faciliter les opérations de ravitaillement lors de l'arrêt au stand d'une voiture.
Pénalité : à l'appréciation des Commissaires Sportifs.

10.8.2.6 Le réservoir autonome doit rester à la pression atmosphérique et à la température ambiante.
Si la voiture est équipée d'un système de remplissage et de dégazage séparés, la personne chargée du dégazage peut franchir la ligne peinte ou le mur en même temps que la personne donnant des instructions, mais elle ne peut avoir d'autre fonction pendant l'arrêt de la voiture.

Pénalité : à l'appréciation des Commissaires Sportifs.

10.8.2.7 Réservoir autonome :
Tous les réservoirs pour le carburant stocké dans les stands doivent pouvoir maintenir une pression de 3 atmosphères. Pendant la course, tout ravitaillement dans les stands doit être effectué avec un réservoir autonome par stand conformément aux Règlements Techniques en vigueur.

- Changing the flow meter for LMP1 cars is part of the refuelling process.
-
- Cars equipped with an energy recovery system (Hybrids – ERS) must be in a safe position: RED light off, GREEN light on.
- The external connection of an electronic data recorder is authorised before, during or after refuelling.

Penalty: at the Stewards' discretion.

10.8.2.2 The end of the base of the refuelling rig furthest from the wall of the garage must be situated behind the line that delimits the working area. The refuelling rig must be situated on the part before (direction of the track) the door exiting the pit.
The organiser reserves the right to dispense with this rule for safety reasons.

10.8.2.3 During the race (not applicable during practice sessions), refuelling is authorised at the beginning of a pit stop and exclusively in the working area, except if the car has entered the garage for repairs, in which case the refuelling can be done at the end of the pit stop, only in the working area.

Penalty: at the Stewards' discretion.

10.8.2.4 For safety reasons, during refuelling:
a) It is prohibited to fill the autonomous supply tank while the car is still in the working area.
b) No fuel may be put in the autonomous fuel tank during a refuelling operation.
Penalty: at the Stewards' discretion.

10.8.2.5 During practice and the race, refuelling must be carried out using the pit's autonomous supply tank bearing the number of the car and with the fuel delivered by the organiser. It is prohibited to move the refuelling rig in order to facilitate refuelling operations during a car's pit stop.

Penalty: at the Stewards' discretion.

10.8.2.6 The autonomous tank must remain at atmospheric pressure and at the ambient temperature.
If the car is equipped with a separate filling and emptying system, the person in charge of emptying may cross the painted line or the wall at the same time as the person giving instructions, but cannot have any other function during the car's stop.

Penalty: at the Stewards' discretion.

10.8.2.7 Autonomous tank:
All the tanks for the fuel stored in the pits must be capable of holding a pressure of 3 atmospheres. During the race, any refuelling in the pits must be carried out using one autonomous tank per pit in conformity with the Technical Regulations in force.

10.8.2.8 Intervention sur réservoir autonome :
Il n'est pas permis de monter sur la tour de ravitaillement pendant les essais et la course sauf en cas de problème technique.
Le remplissage du réservoir autonome doit être effectué en respectant le présent Article 10.8.2.
Le carburant contenu dans le tuyau de dégazage doit être versé dans le réservoir temporaire décrit dans l'annexe A (LMP1) et annexe 2 (LMP2 et LMGTE), Article 8 des règlements techniques :

- Soit directement, s'il est équipé d'un coupleur.
- Soit par l'intermédiaire d'un récipient métallique vide d'une contenance maximum de 6 litres et équipé d'un coupleur pour le remplissage et de raccords auto-obturants pour transférer le carburant vers le réservoir temporaire.

Exclusion possible de la voiture en cas d'infraction à l'appréciation des Commissaires Sportifs.

10.8.2.9 Les ordinateurs portables ou tout autre appareil électronique sont interdits sur la zone de travail pendant le ravitaillement en carburant et le changement des roues.
Pénalité : à l'appréciation des Commissaires Sportifs.

10.8.3. Sécurité et obligations durant les changements de pneus/roues :

10.8.3.1. Les changements de pneus/roues ne sont autorisés que :
a) Sur la grille de départ jusqu'au panneau "3 minutes"
b) Dans la zone de travail devant le stand de la voiture
c) A titre d'exception, les pneumatiques pourront être changés à l'intérieur du stand dans le seul cas où la voiture y est poussée pour qu'il soit procédé à des interventions mécaniques. Cette dérogation au principe posé sera interprétée restrictivement.

d) Sur la piste lors d'une suspension de la course selon les dispositions de l'Article 10.11.2.

10.8.3.2. Pour un changement de roue, les mécaniciens doivent :

- amener un maximum de deux clés à chocs sur la zone de travail,
- prendre sans aide extérieure les nouvelles roues et poser celles qui sont remplacées entre le stand et la ligne des 2,5 m ou dans le stand,
- porter en permanence les roues démontées lorsqu'elles sont en dehors des stands. Il est possible toutefois, afin de faciliter le changement des roues, de les poser à plat par terre près de la voiture
- ne pas lancer les roues ou les laisser tomber,
- déconnecter les vérins pneumatiques et ramener le matériel derrière la ligne des 2,5 m.
- Les opérations de changement de roue sont autorisées pendant les opérations de ravitaillement.

10.8.2.8 Intervention on the autonomous tank:
Climbing on the refuelling tower is not allowed during practices and the race except in the event of a technical problem.
The filling of the autonomous tank must be carried out in accordance with Article 10.8.2.
The fuel contained in the vent hose must be poured into the temporary tank described in Appendix A (LMP1) and Appendix 2 (LMP2 and LMGTE), and in Article 8 of the Technical Regulations:

- directly, if it is equipped with a coupler;
- by means of an empty metallic receptacle with a maximum capacity of 6 litres and fitted with a coupler for filling and self-sealing connectors for transferring the fuel into the temporary tank.

Possible exclusion of the car in case of infringement at Stewards' discretion.

10.8.2.9 Laptops or any other electronic apparatus are prohibited in the working area during refuelling and wheel changes.
Penalty: At the Stewards' discretion.

10.8.3. Safety and obligations during wheel/tyre changes:

10.8.3.1. These are authorised only:

a) On the starting grid up to the "3 minutes" board.
b) In the working area in front of the pit of the car.
c) As an exception, the tyres may be changed inside the garage if and only if the car has been pushed there for the purpose of carrying out mechanical operations on it. This dispensation of the established principle will be interpreted restrictively.
d) On the track during a suspension of race according to Article 10.11.2.

10.8.3.2. For a wheel change, mechanics must:

- Bring a maximum of two wheel guns into the working area;
- Without external assistance, take the new wheels and put the replaced ones between the garage and the 2.5 m line or inside the garage;
- Carry at all times the detached wheels when they are outside the garage. However, in order to facilitate the wheel changes, it is possible to lay them flat on the ground near the car
- Not throw the wheels or drop them;
- Disconnect the air jacks and take the equipment back behind the 2.5 m line.
- Wheel change operations are allowed during refuelling operations.

La voiture ne peut repartir du stand que lorsque les mécaniciens chargés du changement des roues et le matériel ne sont plus sur la zone de travail. La zone située entre la ligne peinte devant le rideau du stand et la ligne peinte des 2,5 m peut être utilisée pour disposer les pneumatiques et l'outillage nécessaires à ces opérations. Aucune aide ne peut être apportée par une personne se trouvant dans cette zone.
Pour toute roue qui échappe au contrôle des mécaniciens, ou pour toute autre infraction au présent article :
Pénalité à l'appréciation des Commissaires Sportifs.

The car cannot leave the pit until the mechanics in charge of wheel changes and their equipment are no longer in the working area. The area situated between the painted line in front of the pit shutter and the 2.5 m painted line may be used for tyres and the tools necessary for these operations. No assistance may be given by a person standing in that area.
For any wheel that the mechanics lose control of, or for any other infringement on the present article:
Penalty: at Stewards' discretion

10.8.3.3. Est interdit : tout matériel permettant :

a) D'accélérer le démontage des roues.
Deux clés à chocs ou deux (2) clés dynamométriques seulement sont autorisées par voiture sur la "zone de travail" à n'importe quel moment.
Un maximum de 2 clés à chocs différentes peuvent être utilisées pendant un changement de roue pour changer les pneus.
b) Le chauffage et/ou le maintien en température des pneumatiques sur la "zone de travail", dans les stands et sur la grille de départ.
Ceci signifie que les roues complètes ne peuvent pas être couvertes. Elles doivent pouvoir être vues par les officiels et se trouver à l'air libre à tout moment dans ces zones.

Pénalité en cas d'infraction : à l'appréciation des Commissaires Sportifs.

10.8.3.3. It is prohibited to have any equipment for:
a) Speeding up the removal of the wheels.
Only two wheel guns or two torque wrenches are authorised per car in the working area at any given time.

A maximum of 2 different wheel guns can be used during a wheel change to change the tyres.

b) Warming the tyres and/or keeping them at constant temperature in the working area, in the garage and on the starting grid.

This means that complete wheels cannot be covered. They must be visible to officials at all times in these areas.
Penalty in case of infringement: at the Stewards' discretion.

10.8.4. Opérations et personnes autorisées pendant un arrêt au stand

Chaque personne doit avoir une des fonctions suivantes et ne peut cumuler les fonctions de deux personnes, sauf indication contraire dans le présent règlement :

- 1 préposé au ravitaillement :
  - connecter le tuyau de ravitaillement à la voiture
  - aucune autre opération autorisée
  - autorisé dans la zone de travail uniquement après que la voiture s'est arrêtée devant son stand
- 1 préposé au contrôle des voitures :
  - supervision de l'arrêt au stand, de la sécurité, de l'arrêt et de la libération de la voiture en toute sécurité. Cette personne doit tenir une pancarte affichant le numéro de la voiture concernée et ne doit pas se trouver dans le prolongement de l'axe longitudinal de la voiture.
  - pendant l'arrêt, cette personne ne doit avoir aucune autre fonction que la surveillance.
  - obligatoire lors de toute la durée de l'arrêt au stand, aucune autre opération autorisée

10.8.4. Operations and people allowed during a pit stop

Each person must have one the following functions and cannot perform the functions of 2 persons unless permitted by the current regulations:

- 1 refueller :
  - connect the refueling hose to the car
  - No other functions allowed
  - allowed in the working area only after the car has stopped in front of his garage.
- 1 car controller :
  - Pit stop overseeing, safety, stopping and releasing the car safely. This person should display a board with the relevant car number and cannot be positioned in line with the longitudinal axis of the car.
  - During the pit stop, this person must have no other function than supervision
  - mandatory during full pit stop, no other operations allowed

- autorisé dans la zone de travail avant que la voiture arrive et s'arrête devant son stand et jusqu'à ce que la voiture quitte la zone.

A la fin de l'arrêt aux stands, le préposé au contrôle des voitures doit se tenir à proximité de la voiture du côté de la voie rapide afin d'indiquer au pilote le moment précis pour allumer le moteur et le moment auquel il peut quitter la zone de travail sans danger.

- 1 préposé à l'extincteur :
  - obligatoire lors de toute la durée de l'arrêt au stand
  - autorisé à connecter la voiture à la terre
  - aucune autre opération autorisée
  - autorisé dans la zone de travail uniquement après que la voiture s'est arrêtée devant son stand
- 1 préposé à la vanne de sécurité :
  - obligatoire durant les opérations de ravitaillement lorsque les tuyaux de ravitaillement et de dégazage sont connectés à la voiture
  - peut avoir une autre fonction (conformément au présent article)

- 1 préposé à l'habitacle
  - Toute opération autorisée à l'intérieur de l'habitacle y compris aide au pilote (outils non autorisés)
  - aucune autre opération autorisée
  - autorisé dans la zone de travail uniquement après que la voiture s'est arrêtée devant son stand

- 4 mécaniciens, portant obligatoirement un brassard vert fourni par l'organisateur :

  - autorisés dans la zone de travail uniquement après que la voiture s'est arrêtée devant son stand

  - Les opérations suivantes sont autorisées :
    - toute intervention sur la voiture (pour les changements de pneus, les dispositions de l'Article 10.8.3 doivent être strictement respectées) ;
    - pousser la voiture dans le respect des dispositions de l'article 10.8 du présent règlement.

- 2 techniciens en charge du contrôle des pneus et des freins (1 technicien pour les pneus et 1

  - allowed in the working area before the car arrives and stops in front of his garage and until the car leaves the area.

At the end of the pit stop, the car controller must be located close to the car on the fast lane side in order to instruct the driver of the precise moment in which to turn on the engine and the moment in which it is safe to leave the working area.

- 1 fire extinguisher attendant:
  - mandatory during full pit stop
  - allowed to ground the car
  - no other operation allowed
  - allowed in the working area only after the car has stopped in front of his garage

- 1 cut off valve attendant:
  - mandatory during refueling operations when refueling and vent hoses are connected to the car
  - may have another function (in accordance with this article)

- 1 cockpit operator:
  - Any operation inside the cockpit including driver help (no tools allowed)
  - No other operation allowed
  - Allowed in the working area only after the car has stopped in front of his garage

- 4 mechanics, wearing mandatory green armbands supplied by the organizer:
  - Allowed in the working area only after the car has stopped in front of his garage

  - Allowed :
    - any intervention on the car (for tyre change the provisions of Article 10.8.3 must be strictly adhered to);

    - pushing the car in accordance with the provisions of Article 10.8 of these regulations.

- 2 technicians in charge of controlling tyres and brakes (1 technician for the tyres and 1 for the

pour les freins) portant obligatoirement un brassard bleu fourni par l'organisateur :

- o autorisés dans la zone de travail uniquement après que la voiture s'est arrêtée devant son stand
- o autorisés à tout moment pendant un arrêt au stand :
  - Gestion de la température des pneus
  - gestion de la pression des pneus; ajout d'air interdit
  - aucune autre opération autorisée

Si une équipe ne dispose que d'un seul technicien, celui-ci pourra effectuer les deux contrôles.

Pénalité en cas d'infraction pendant les essais libres et la séance de qualification : la pénalité est à l'appréciation des Commissaires Sportifs.
Pénalité en cas d'infraction durant la course : la pénalité minimale est le passage par la voie des stands, à l'appréciation des Commissaires Sportifs.

10.8.5. Voiture dans le stand :

a) Aucune restriction quant au nombre de personnes et/ou badges d'identification ne s'applique lorsque la voiture est à l'intérieur du stand.
b) Dans ce cas, lorsque la voiture est prête à rejoindre la course, elle doit être poussée devant le stand et placée sur la "zone de travail" parallèlement à la ligne des 2,5 m. Le moteur doit être démarré par le pilote seul.

Pénalité en cas d'infraction : à l'appréciation des Commissaires Sportifs.

10.8.6 Pendant la course, sous peine d'exclusion de la voiture, il est interdit de changer :

- Le moteur ou l'un quelconque des éléments, c'est-à-dire la ou les culasses, le ou les couvre-culasses, le carter inférieur et le bloc moteur, éléments qui seront solidarisés les uns aux autres au moyen de scellés,
- Les carters principaux de boîte de vitesses et de différentiel,
- Le châssis ou la structure monocoque.

10.8.7. Réparations
Pendant la course, en dehors des zones situées devant ou dans les stands et sur la grille de départ, les réparations doivent être effectuées par le pilote seul avec les outils et pièces transportés à bord de sa voiture.

Pénalité : Exclusion.

10.8.8. Accès au stand :

brakes) wearing mandatory blue armbands supplied by the organizer:

- o Allowed in the working area only after the car has stopped in front of his garage
- o Allowed any time during a pit stop:
  - Tyre temperature management
  - Tyre pressure management; air may not be added.
  - No other operation allowed.

A team with only one technician may have that single technician carrying out both controls.

Penalty for an infringement during the free practice and qualifying session: the penalty is at the Stewards' discretion.
Penalty for infringement during the race: minimum penalty is drive through, at Stewards' discretion.

10.8.5. Car in the garage:

a) No restriction on the number of people and/or identification signs apply if the car is inside the garage.
b) In this case, when the car is ready to rejoin the race, it must be pushed outside the garage and placed in the working area parallel to the 2.5 line. The engine must then be started by the driver alone.

Penalty for infringement: at the Stewards' discretion.

10.8.6 During the race, on pain of exclusion of the car, it is prohibited to change:

- The engine or any of its components, i.e. the cylinder head(s), the cylinder head gasket(s), the oil pan and engine block, components that are fixed to one another by means of seals;
- The main gearbox and differential housings;
- The chassis or the monocoque structure.

10.8.7. Repairs
During the race, apart from in those areas situated outside or inside the garage and on the starting grid, repairs must be carried out by the driver alone with the tools and components transported on board his car.

Penalty: exclusion.

10.8.8. Access to the garage:

Le présent article est valable pour toutes les épreuves comptant pour le Championnat du Monde d'Endurance mais également pour les essais collectifs qui seraient organisés par le Promoteur ou l'ACO.

Le jour des vérifications techniques :
Sauf instructions contraires du promoteur ou accord des délégués techniques :
Au moins de 10h00 à 18h00 (sauf indications contraires à l'Annexe 1 de l'épreuve concernée)

a) Le rideau du stand (côté piste) doit rester complètement levé ;
b) La visibilité vers l'intérieur du stand doit rester libre sans occultation de quelque nature que ce soit (éléments de carrosserie, rideaux, piles de pneus, chariots, etc., personnes liées au concurrent comprises, à l'exception du point e) ci-dessous). Tout élément de carrosserie entreposé devant la voiture sera considéré comme une obstruction à la visibilité à l'intérieur du stand sauf s'il est entreposé à plat sur le sol et ne cache pas totalement ou partiellement la voiture de course à l'intérieur du stand.

Toute personne se trouvant devant la voiture lorsque celle-ci est à l'intérieur du stand est considérée comme une obstruction à la visibilité à l'intérieur du stand à moins qu'elle ne doive travailler sur la voiture. Une rangée de personnes devant la voiture est strictement interdite.

c) Les officiels doivent avoir libre accès à l'intérieur du stand à tout moment.

d) Les voitures à l'intérieur du stand doivent être garées avec le devant face à la voie des stands, sauf autorisation contraire des délégués techniques.

e) Il est permis de placer un écran devant la voiture (sous le rideau du garage des stands) d'une taille maximale de 140 cm (hauteur) par 220 cm (largeur).
Pénalité : à l'appréciation des Commissaires Sportifs.

Pendant l'Epreuve (après le jour des vérifications techniques jusqu'à la fin de l'Epreuve) :
Sauf instructions contraires du promoteur ou accord des délégués techniques :
De 1 heure avant la première séance FIA WEC jusqu'à 1 heure après la dernière séance de chaque jour ou au moins de 10h00 à 19h00 (sauf indications contraires à l'Annexe 1 de l'épreuve concernée) :
a) Le rideau du stand (du côté de la piste) doit rester complètement ouvert.
b) La visibilité vers l'intérieur du stand et la voiture de course doit rester libre sans obstruction de quelque nature que ce soit (éléments de carrosserie, rideaux, piles de pneus, chariots, etc., personnes liées au concurrent comprises). Tout élément de carrosserie entreposé devant la voiture sera considéré comme une obstruction à la visibilité à l'intérieur du stand sauf s'il est entreposé à plat sur le sol et ne cache pas totalement ou partiellement la voiture de course à l'intérieur du stand.

This article is valid for all events counting towards the World Endurance Championship, but also for the collective testing organised by the Promoter or the ACO.

During the Scrutineering day:
Unless otherwise instructed by the promoter or with the agreement of the technical delegates:
As a minimum from 10 a.m. until 6 p.m. (unless otherwise specified in Appendix 1 of the relevant event):

a) The pit shutter (on the track side) must remain completely open;
b) Visibility towards the inside of the garage and the race car must remain free of any obstruction of any kind whatsoever (bodywork parts, covers, piles of tyres, trolleys, etc., including persons connected to the entrant, except e) below). Any bodywork element stored in front of the car will be considered to be an obstruction to the visibility towards the inside of the garage unless it is stored flat on the ground and does not totally or partially hide the race car inside the garage.

Any person standing in front of the car when it is inside the garage is considered to be an obstruction to the visibility towards the inside of the garage unless that person has to work on the car. A line of people in front of the car is strictly prohibited.

c) Officials must have free access to the inside of the garage at all times.

d) Cars inside the garage must be parked with the front facing the pit lane unless otherwise authorised by the technical delegates.

e) It is authorised to place a screen in front of the car (under the pit garage shutter) with a maximum size of 140 cm (height) by 220 cm (width).
Penalty: at the Stewards' discretion.

During the Event (after the scrutineering day until the end of the Event):
Unless otherwise instructed by the promoter or with the agreement of the technical delegates:
From 1 hour before the first FIA WEC session until 1 hour after the last session of each day, or at a minimum from 10 a.m. until 7 p.m. (unless otherwise specified in Appendix 1 of the relevant event):
a) The pit shutter (on the track side) must remain completely open.
b) Visibility towards the inside of the garage and the race car must remain free of any obstruction of any kind whatsoever (bodywork parts, covers, piles of tyres, trolleys, etc., including persons connected to the entrant). Any bodywork element stored in front of the car will be considered as an obstruction to the visibility towards the inside of the garage unless it is stored flat on the ground and does not totally or partially hide the race car inside the garage.

Toute personne se trouvant devant la voiture lorsque celle-ci est à l'intérieur du stand est considérée comme une obstruction à la visibilité à l'intérieur du stand à moins qu'elle ne doive travailler sur la voiture. Une rangée de personnes devant la voiture est strictement interdite.

Excepté les ventilateurs de refroidissement, les chariots de ravitaillement ou les réservoirs de carburant nécessaires pour effectuer les travaux après les opérations en piste

c)Les officiels doivent avoir libre accès à l'intérieur du stand à tout moment.

d) Les voitures à l'intérieur du stand doivent être garées avec le devant face à la voie des stands, sauf autorisation contraire des délégués techniques.
Pénalité : à l'appréciation des Commissaires Sportifs.

10.9 Conditions de participation des pilotes et composition des équipages

10.9.1 Catégorisation des pilotes

a) Les pilotes qui souhaitent participer à la Série WEC doivent être classés par catégories par la FIA. Au plus tard 15 jours avant le début de la première Epreuve (c'est-à-dire à l'ouverture des vérifications administratives) à laquelle il souhaite participer, chaque pilote doit transmettre son palmarès au Comité de Catégorisation FIA des pilotes au moyen du formulaire de catégorisation FIA des pilotes, disponible sur le site de la FIA :

http://www.fia.com/fia-driver-categorisation

Les décisions concernant les catégorisations sont prises sous la responsabilité du Comité de Catégorisation des pilotes FIA.
Le Comité de Catégorisations des pilotes FIA mandate le Collège des Commissaires Sportifs de l'Epreuve concernée pour catégoriser les pilotes qui s'annoncent avec leur palmarès une fois que l'Epreuve a commencé.
La liste des pilotes catégorisés selon les définitions figurant au règlement de catégorisation FIA des pilotes sera publiée sur le site de la FIA au plus tard 48 heures avant le début de l'Epreuve concernée (à savoir avant le début des vérifications techniques).

b) Règlement relatif à la catégorisation des pilotes :
Se référer au règlement de catégorisation FIA des pilotes (http://www.fia.com/sport/competitors-area/fia-driver-categorisation).
Compte tenu des spécificités du calendrier du Championnat du Monde d'Endurance de la FIA :

•Pour tout pilote s'engageant dans une Epreuve pour la première fois de la saison avant le 31 décembre 2018 : la catégorisation des pilotes qui sera prise en compte sera la dernière en date publiée avant les vérifications administratives de la première Epreuve à laquelle il participe ; elle sera appliquée jusqu'à la fin de la saison en juin 2019.

Any person standing in front of the car when it is inside the garage is considered to be an obstruction to the visibility towards the inside of the garage unless that person has to work on the car. A line of people in front of the car is strictly prohibited.

Except cooling fans, fuel-rigs or fuel-bowsers needed to complete works after track-operations

c) Officials must have free access to the inside of the garage at all times.

d) Cars inside the garage must be parked with the front facing the pit lane unless otherwise authorised by the technical delegates.
Penalty: at the Stewards' discretion.

10.9 Conditions for the participation of drivers and composition of the crews

10.9.1 Categorisation of the drivers

a) Drivers wishing to compete in the WEC Series must be categorised by the FIA. At the latest 15 days before the start (i.e. the opening of the administrative checks) of the first Event in which he intends to take part, each driver wishing to participate in an Event must send his record of achievements to the FIA Drivers' Categorisation Committee using the form available on the following link:

http://www.fia.com/fia-driver-categorisation

All decisions concerning the categorisations are taken under the authority of the FIA Drivers' Categorisation Committee.
The FIA Drivers' Categorisation Committee mandates the Panel of Stewards of the Event concerned to categorise those drivers who announce themselves with their record of achievements after the Event has started.
The list of drivers categorised according to the definitions set in the FIA driver categorisations regulations will be published on the FIA website at the latest 48 hours before the beginning of the Event concerned (i.e. before the start of scrutineering).

b) Regulations in reference to the categorisation of the drivers:
Refer to the FIA Drivers' categorisations regulations (http://www.fia.com/sport/competitors-area/fia-driver-categorisation).
Given the special features of the FIA World Endurance Championship calendar:

•For any driver entering an Event for the first time in the season before 31 December 2018: the Drivers' Categorisation that will be taken into account will be the latest one published prior to the administrative checks of the first Event he is entering and will be applied until the end of the season in June 2019.

•Pour tout pilote s'engageant dans une Epreuve pour la première fois de la saison après le 1er janvier 2019 : la catégorisation des pilotes qui sera prise en compte sera la dernière en date publiée avant les vérifications administratives de chaque Epreuve.

10.9.2 Composition des équipages

a) La composition des équipages définitifs (3 pilotes maximum) devra être adressée au Promoteur, au plus tard 15 jours avant le début de chaque Epreuve, (ouverture des vérifications administratives) sous peine d'une amende de 1000 € par pilote non désigné ou non présent sauf cas de force majeure, payable à la FIA. Toute modification d'un équipage est interdite lorsque les vérifications administratives sont terminées, sauf cas de force majeure à l'appréciation du Collège des Commissaires Sportifs.
La liste définitive des concurrents et pilotes admis à participer à l'Epreuve sera publiée par le Collège des Commissaires Sportifs.

b) Pour la catégorie LMP2 uniquement : règle de composition des équipages découlant des catégorisations des pilotes : un équipage de 2 ou 3 pilotes doit être composé au minimum d'un pilote Argent ou Bronze.

c) Pour la catégorie LMGTE Am uniquement, règle de composition des équipages découlant des catégorisations des pilotes : un équipage de 2 ou 3 pilotes doit être composé d'au moins 1 pilote Bronze et d'un pilote Bronze ou Argent**.**

d) Pour la catégorie LMP1 uniquement, les pilotes Bronze ne sont pas admis.

e) Pour la catégorie LMGTE Pro, la composition des équipages est libre.

f) Nonobstant ce qui précède, un comité dédié (les coordonnées de contact seront précisées dans une note spécifique), composé d'un représentant de la FIA, d'un représentant de l'ACO et d'un représentant du promoteur LMEM, peut accorder une dérogation temporaire à la règle de composition des équipages, sur demande du Concurrent, sous réserve que cette dérogation :
- ne compromette pas la sécurité en piste ;
- ne constitue pas un avantage sportif par rapport aux autres équipages engagés dans la même catégorie.

Toute requête, adressée au comité dédié par le Concurrent, devra, à peine d'irrecevabilité :
• contenir une lettre exposant les motifs de la demande ;
• contenir une liste exhaustive des résultats de tous les pilotes de l'équipage avec une analyse des performances établie sur les 20 meilleurs tours réalisés par chaque pilote, sur toutes les Epreuves significatives réalisées au cours des 3 dernières années (un minimum de 10 épreuves par pilote devra être fourni pour que la demande soit recevable) ; l'analyse des performances doit contenir une comparaison directe avec les

•For any driver entering an Event for the first time in the season after 1 January 2019: the Drivers' Categorisation that will be taken into account will be the latest one published prior to the administrative checks of each Event.

10.9.2 Composition of the crews

a) The composition of the definitive crew (3 drivers maximum) must be sent to the Promoter at least 15 days before the start (opening of the administrative checks) of each Event, on pain of paying a fine of €1000 to the FIA for each driver not designated or not attending except in a case of force majeure. Any modification to a crew is prohibited after the end of the administrative checks, except in cases of force majeure acknowledged as such by the Panel of Stewards.

The definitive list of competitors and drivers admitted to take part in the Event will be published by the Panel of Stewards.

b) For the LMP2 category only: the rule governing the composition of the crews derives from the categorisations of the drivers: a crew of 2 or 3 drivers must include at least one Silver or Bronze driver.

c) For the LMGTE Am category only, the rule governing the composition of the crews derives from the categorisations of the drivers: a crew of 2 or 3 drivers must include at least 1 Bronze and 1 Bronze or Silver driver.

d) For the LMP1 category only, Bronze drivers are not admitted.

e) For the LMGTE Pro category, the composition of the crews is free

f) Notwithstanding the above, a dedicated committee (the contact details of which will be provided in a specific note), composed of an FIA representative, an ACO representative and a representative of the promoter LMEM, may grant a temporary dispensation from the rule on the composition of crews on the request of the Competitor provided that this dispensation:
- does not compromise track safety;
- does not generate a sporting advantage in relation to the other crews entered in the same category.

All requests submitted to the dedicated committee by the Competitor shall, under penalty of inadmissibility:
• contain a letter setting out the reasons for the request;
• comprise an exhaustive list of the results of all the crew drivers with a performance analysis established for the 20 best laps set by each driver at all significant Events that were held over the preceding three years (ten Events per driver as a minimum have to be provided for the application to be admissible); the performance analysis should contain a direct comparison with the best 10 drivers of the class of each driver on each Event.

10 meilleurs pilotes de la classe de chaque pilote pour chaque Epreuve.

- préciser toutes informations sur l'équipage, la voiture, le palmarès de l'équipe ;
- être adressée au plus tard 30 jours avant la première Epreuve concernée.

Le Concurrent devra satisfaire à toute demande complémentaire d'information du comité dédié.

Après réception d'une demande de dérogation, le comité dédié déterminera, sur la base de l'analyse des performances des 20 meilleurs tours de course des trois dernières saisons, si les performances et le comportement de l'équipage sont compatibles avec les conditions de sécurité et de performance. S'il le juge opportun, le comité dédié accordera une dérogation à la règle sur la composition de l'équipage avec une limitation de temps exclusivement pour le Championnat du Monde d'Endurance de la FIA et précisera les temps de conduite spécifiques pour l'équipage si nécessaire.

Toute dérogation sera immédiatement caduque en cas de modification de l'équipage et/ou de la voiture mentionné(e) dans la demande initiale. La caducité sera constatée par le comité dédié.

Toute dérogation pourra être rapportée par le comité dédié dès lors que l'une des circonstances suivantes est constatée :

- si un avantage concurrentiel apparaît par rapport aux autres équipages de la même catégorie. Le comité dédié évaluera la performance de l'équipage et celle de chaque pilote sur la base des 20 meilleurs tours de chaque course et établira une comparaison avec les autres concurrents du championnat. Le comité peut prendre à tout moment toute décision qu'il juge appropriée concernant le maintien de la dérogation, mais un premier cas donne normalement lieu à un rapport d'avertissement adressé au concurrent et un second cas est susceptible d'entraîner l'annulation immédiate de la dérogation.
- pour des raisons de sécurité.

Les décisions du comité dédié en matière de dérogation sont d'application immédiate et ne sont pas susceptibles de recours de quelque nature que ce soit.

10.10 Changements de pilote et temps de conduite

10.10.1 Changements :
Les changements de pilote d'un équipage désigné sont autorisés :

a) Lorsque la voiture se trouve à son stand ;
b) Sous la surveillance du commissaire de stand, qui doit être prévenu ;
c) Avec l'aide éventuelle d'une personne de l'équipe (Art. 10.8.4).ou du pilote sortant.

10.10.2 Temps minimum et maximum de conduite pour les Epreuves de 6 heures :
Le temps de conduite sera mesuré sans tenir compte des temps d'arrêt aux stands, à savoir :

- provide full details concerning the crew, the car, the team's record of achievements;
- be submitted at the latest 30 days before the first Event concerned.

The Competitor shall provide any additional information requested by the dedicated committee.

After receiving a derogation request, the dedicated committee will determine, on the basis of the performance analysis of the 20 best laps of races over the last three seasons, if the performance and behaviour of the crew is compatible with the conditions of safety and performance.

If considered appropriate, the dedicated committee will grant a derogation to the rule on the composition of the crew with a time limitation exclusively for the FIA World Endurance Championship, and will specify specific driving times for the crew if required.
Derogations will be immediately void in case of modification of the crew and/or of the car referred to in the initial request. Their invalidity will be noted by the dedicated committee.

All dispensations may be deferred by the dedicated committee in any of the following circumstances:

- if a competitive advantage arises in relation to the other teams in the same category. The dedicated committee will evaluate the performance of the crew and the performance of each driver on the basis of the 20 best laps of each race and will establish a comparison with the other competitors of the championship. The committee may take any decision it considers appropriate concerning the continuation of the derogation at any time, but a first case will normally result in a warning report to the competitor and a second case is likely to result in the immediate cancellation of the derogation.
- for safety reasons.

The decisions of the dedicated committee are immediately applicable and are not subject to an appeal of any nature

10.10 Driver changes and driving time

10.10.1 Changes:
Driver changes within a designated crew are allowed:

a) When the car is in its pit;
b) Under the supervision of the pit marshal, who must be alerted;
c) With the possible help of one person from the team (Art. 10.8.4).) or of the driver leaving the car.

10.10.2 Minimum and maximum driving time for 6-hour Events:
Driving time will be measured without taking pit stops into account:

Premier relais : Feu vert départ – Boucle d'entrée des stands
Relais suivants : Boucle de sortie des stands – boucle d'entrée des stands
Dernier relais : Boucle de sortie des stands – ligne d'arrivée

Les temps minimum et maximum de conduite pour chaque membre d'équipage pourront être aménagés par le comité dédié en cas de dérogation à la règle de composition des équipages (cf. Art. 10.9.2.f)).

a) Pour la catégorie LMP1 :
Temps minimum de conduite : 40 minutes
Un pilote ne peut pas conduire plus de 4 heures 30 au total.

- Temps de conduite non respecté : la pénalité est à l'appréciation des Commissaires Sportifs et peut aller jusqu'à l'exclusion du pilote ou de la voiture.
Pour toute voiture dont un pilote aura conduit plus de 4 heures 30 au total : pénalité : exclusion possible, à l'appréciation des Commissaires Sportifs.

b) Pour la catégorie LMGTE Pro :
Pour pouvoir marquer des points, un pilote doit impérativement conduire 40 minutes minimum durant la course.
Un pilote ne peut pas conduire plus de 4 heures 30 au total.

Pour toute voiture dont un pilote aura conduit plus de 4 heures 30 au total : pénalité : exclusion possible, à l'appréciation des Commissaires Sportifs.

c) Pour la catégorie LMP2 :
Un pilote doit impérativement conduire 1 heure 15 minimum durant la course.
Un pilote ne peut pas conduire plus de 3 heures 30 au total.

d) Pour la catégorie LMGTE Am :
Tous les pilotes Bronze et Argent doivent impérativement conduire 1 heure 45 minimum durant la course.
Tous les pilotes Or et Platine doivent impérativement conduire 45 minutes minimum durant la course.

Quel que soit la catégorisation, un pilote ne peut pas conduire plus de 3 heures 30 au total.

Pénalités (LMP2, LMGTE Am) :

- Pilote n'effectuant pas le temps de conduite minimum requis, pénalité à l'appréciation des Commissaires Sportifs.

- Absence totale de temps de conduite effectué par le pilote, sauf cas de force majeure qualifié comme tel par le Collège des Commissaires Sportifs : exclusion de la voiture.

Pour toute Epreuve supérieure à 6 heures, les temps de conduite seront précisés dans l'Annexe 1.
Si les circonstances l'exigent, les Commissaires Sportifs pourront prendre des dispositions dérogatoires à cette règle.

10.10.3 Temps minimum et maximum de conduite pour l'Epreuve de Sebring :

First stint: Green start light – Loop to pit lane entry
Following stints: Loop from pit lane exit – loop to the pit lane entry
Last stint: Loop from pit lane exit – finish line

The minimum and maximum driving time for each crew member may be altered by the dedicated committee in case of derogation from the rule regarding the composition of the crews (cf. Article 10.9.2.f)).

a) For the LMP1 category:
Minimum driving time: 40 minutes
A driver may not drive for more than 4 hours and 30 minutes in total.
- Driving time not respected: the penalty is at the Stewards' discretion and may go as far as exclusion of the driver or of the car.
For any car of which the driver has driven for more than 4 hours and 30 minutes in total: penalty: possible exclusion, at the Stewards' discretion.

b) For the LMGTE Pro category:
To be able to score points, a driver must imperatively drive for a minimum of 40 minutes during the race.
A driver may not drive for more than 4 hours and 30 minutes in total.
For any car of which the driver has driven for more than 4 hours and 30 minutes in total: penalty: possible exclusion, at the Stewards' discretion.

c) For the LMP2 category:
A driver must imperatively have driven for a minimum of 1 hour and 15 minutes during the race.
A driver may not drive for more than 3 hours and 30 minutes in total.
d) For the LMGTE Am category:
All Bronze and Silver drivers must imperatively have driven for a minimum of 1 hour and 45 minutes during the race.

All Gold and Platinum drivers must imperatively have driven for a minimum of 45 minutes during the race.
Irrespective of the categorisation, a driver may not drive for more than 3 hours and 30 minutes in total.

Penalties (LMP2, LMGTE Am):

- Driver not achieving the required minimum driving time, penalty at the Stewards' discretion.

- Total absence of driving time by the driver, except in a case of force majeure recognised as such by the Panel of Stewards: exclusion of the car.

For any Event lasting more than 6 hours, the driving times will be specified in the Appendix 1.
If the circumstances so require, the Stewards may take measures derogating from this rule.

10.10.3 Minimum and maximum driving time for the Sebring Event:

Le temps de conduite sera mesuré sans tenir compte des temps d'arrêt aux stands, à savoir :
Premier relais : Feu vert départ – Boucle d'entrée des stands
Relais suivants : Boucle de sortie des stands – boucle d'entrée des stands
Dernier relais : Boucle de sortie des stands – ligne d'arrivée

a) Pour la catégorie LMP1 :
Temps minimum de conduite : 1 heure 30
Un pilote ne peut pas conduire plus de 8 heures au total.
- Temps de conduite non respecté : la pénalité est à l'appréciation des Commissaires Sportifs et peut aller jusqu'à l'exclusion du pilote ou de la voiture.
- Aucun pilote ne peut conduire plus de 4 heures par période de 6 heures.

Pour toute voiture dont un pilote aura conduit plus de 4 heures consécutives ou plus de 8 heures au total : pénalité : exclusion possible, à l'appréciation des Commissaires Sportifs.

b) Pour la catégorie LMGTE Pro :
Pour pouvoir marquer des points, un pilote doit impérativement conduire 1 heure 30 minimum durant la course.
Un pilote ne peut pas conduire plus de 8 heures au total.
- Temps de conduite non respecté : la pénalité est à l'appréciation des Commissaires Sportifs et peut aller jusqu'à l'exclusion du pilote ou de la voiture.
- Aucun pilote ne peut conduire plus de 4 heures par période de 6 heures.
Pour toute voiture dont un pilote aura conduit plus de 4 heures consécutives ou plus de 8 heures au total : pénalité : exclusion possible, à l'appréciation des Commissaires Sportifs.

c) Pour la catégorie LMP2 :
Un pilote doit impérativement conduire 3 heures minimum durant la course.
Aucun pilote ne peut conduire plus de 4 heures par période de 6 heures.
Pour toute voiture dont un pilote aura conduit plus de 4 heures consécutives ou plus de 8 heures au total : pénalité : exclusion possible, à l'appréciation des Commissaires Sportifs.

d) Pour la catégorie LMGTE Am :

Tous les pilotes Bronze et Argent doivent impérativement conduire 3 heures 30 minimum durant la course.
Tous les pilotes Or et Platine doivent impérativement conduire 1 heure 30 minimum durant la course.
Quelle que soit la catégorisation, un pilote ne peut pas conduire plus de 6 heures au total
Aucun pilote ne peut conduire plus de 4 heures par période de 6 heures.

Pour toute voiture dont un pilote aura conduit plus de 4 heures consécutives ou plus de 8 heures au total : pénalité : exclusion possible, à l'appréciation des Commissaires Sportifs.

Pénalités (LMP2, LMGTE Am) :

Driving time will be measured without taking pit stops into account:
First stint: Green start light – loop to pit lane entry
Following stints: Loop from pit lane exit – loop to the pit lane entry
Last stint: Loop from pit lane exit – finish line

a) For the LMP1 category:
Minimum driving time: 1 hour 30 minutes
A driver may not drive for more than 8 hours in total.

- Driving time not respected: the penalty is at the Stewards' discretion and may go as far as exclusion of the driver or of the car.
- No driver may drive for more than 4 hours in any 6-hour period.
For any car of which the driver has driven for more than 4 hours consecutively or more than 8 hours in total: penalty: possible exclusion, at the Stewards' discretion.

b) For the LMGTE Pro category:
To be able to score points, a driver must imperatively drive for a minimum of 1 hour and 30 minutes during the race.
A driver may not drive for more than 8 hours in total.
- Driving time not respected: the penalty is at the Stewards' discretion and may go as far as exclusion of the driver or of the car.
- No driver may drive for more than 4 hours in any 6-hour period.
For any car of which the driver has driven for more than 4 hours consecutively or more than 8 hours in total: penalty: possible exclusion, at the Stewards' discretion.

c) For the LMP2 category:
A driver must imperatively have driven for a minimum of 3 hours during the race.
- No driver may drive for more than 4 hours in any 6-hour period.
For any car of which the driver has driven for more than 4 hours consecutively or more than 8 hours in total: penalty: possible exclusion, at the Stewards' discretion.

d) For the LMGTE Am category:

All Bronze and Silver drivers must imperatively have driven for a minimum of 3 hours and 30 minutes during the race.

All Gold and Platinum drivers must imperatively have driven for a minimum of 1 hour and 30 minutes during the race.
Irrespective of the categorisation, a driver may not drive for more than 6 hours in total.
No driver may drive for more than 4 hours in any 6-hour period.

For any car of which the driver has driven for more than 4 hours consecutively or more than 8 hours in total: penalty: possible exclusion, at the Stewards' discretion.

Penalties (LMP2, LMGTE Am):

- Pilote n'effectuant pas le temps de conduite minimum requis, pénalité à l'appréciation des Commissaires Sportifs.
- Absence totale de temps de conduite effectué par le pilote, sauf cas de force majeure qualifié comme tel par le Collège des Commissaires Sportifs : exclusion de la voiture.

10.11 Arrêt des essais ou suspension de la course

10.11.1 Responsabilité :
La décision d'arrêter les essais ou la course incombe au Directeur d'Epreuve.
10.11.2 Modalités :
10.11.2.1 Si cela s'avère nécessaire, la Direction de Course arrêtera les essais ou la course.
Le Directeur de Course :

- **a)** Fera présenter un drapeau rouge simultanément sur la ligne de départ et à tous les postes de commissaires ;
- **b)** Fera allumer les feux rouges (s'il y en a) autour du circuit.
- **c)** Tous les pilotes doivent réduire la vitesse de leur voiture à 80 km/h maximum chaque fois qu'un drapeau rouge est déployé lors d'une séance (essais libres, qualifications ou warm-up).
- **d)** Il est rappelé aux pilotes qu'une fois qu'un drapeau rouge est déployé, ils doivent se rendre aux stands (ou tout autre endroit indiqué par le Directeur d'Epreuve) avec une extrême prudence.

10.11.2.2 Suspension de la course : S'il s'avère nécessaire de suspendre la course à cause de l'encombrement du circuit à la suite d'un accident ou parce qu'à ce moment les conditions atmosphériques ou d'autres raisons en rendent la poursuite dangereuse, le directeur de course ordonnera que les drapeaux rouges soient déployés à tous les postes de commissaires de piste et que les feux rouges soient allumés sur la ligne de départ. Lorsque le signal de suspension de la course est donné, les dépassements sont interdits, l'entrée et la sortie des stands sont fermées et tous les pilotes doivent diriger lentement les voitures jusqu'à la ligne du drapeau rouge (dont l'emplacement sera confirmé par le Directeur d'Epreuve lors du Briefing des Pilotes), où elles seront alignées en une seule file.
La voiture de sécurité sera placée devant les voitures alignées derrière la ligne du drapeau rouge.
Pendant que la course est suspendue :
- Ni la course ni le chronométrage ne sont arrêtés.
Le temps de conduite durant une période de drapeau rouge ne sera pas compté et les Commissaires Sportifs confirmeront les nouveaux temps de conduite avant la reprise de la course.
Si les circonstances l'exigent, les Commissaires Sportifs pourront prendre la décision d'arrêter et/ou modifier le temps de course effectué. Cela ne pourra pas excéder le temps de l'Epreuve prévu à l'Annexe 1 de l'Epreuve.
- Seuls les officiels sont autorisés sur la grille,
- Les pilotes sont autorisés à quitter leur voiture (mais ne doivent pas s'éloigner), ôter leur casque et leurs gants,

- Driver not achieving the required minimum driving time, penalty at the Stewards' discretion.

- Total absence of driving time by the driver, except in a case of force majeure recognised as such by the Panel of Stewards: exclusion of the car.

10.11 Stopping of practice or suspension of the race

10.11.1 Responsibility:
The decision to stop practice or the race lies with the Race Director.
10.11.2 Procedure:
10.11.2.1 If necessary, the Race Control will stop the practice session or the race.
The Clerk of the Course:

- **a)** will order the red flag to be shown simultaneously at the start line and at all marshal posts;
- **b)** will order the red lights (if there are any) switched on around the circuit.
- **c)** all drivers must reduce the speed of their car to a maximum of 80 kph whenever a red flag is deployed during a session (free practice, qualifying or warm-up session).
- **d)** drivers are reminded that once a red flag is deployed they must proceed with extreme caution to the pits (or any other place indicated by the Race Director).

10.11.2.2 Suspension of the race: Should it become necessary to suspend the race because the circuit is blocked by an accident or because weather or other conditions make it dangerous to continue, the clerk of the course will order red flags to be shown at all marshal posts and the abort lights to be shown at the start line. When the signal to suspend the race is given, overtaking is prohibited, the pit entry and exit will be closed, and all drivers must drive their cars slowly to the red flag line (the location of which will be confirmed by Race Director in the Drivers' Briefing), where they will be lined up in single file.

The safety car will be placed in front of the cars lined up behind the red flag line.
While the race is suspended:
- Neither the race nor the timekeeping will be halted.
Driving time during a red flag period will not be counted and the stewards will confirm the updated driving times before the restart of the race.
If the circumstances so require, the Stewards may take the decision to stop and/or modify the race time set. This may not exceed the time of the Event provided for in Appendix 1 of the Event.
- Only officials are allowed on the grid,
- The drivers are allowed to leave their cars (but must not move away from them) and remove their helmets and gloves;

- Tout changement de pilote est interdit,
- A tous moments, les pilotes doivent respecter les consignes des commissaires,
- Le régime de Parc Fermé étant appliqué à toutes les voitures, aucune réparation n'est autorisée dans les stands.

a) Toute intervention sur les voitures est interdite sur la grille et dans la voie des stands, sauf autorisation par la direction de course et supervision par un Commissaire Technique uniquement pour :

- installer un dispositif externe fixe supplémentaire sur la voiture pour refroidir les systèmes de récupération d'énergie (Hybrides – ERS)
- connecter une batterie externe
- démarrer le moteur pour contrôler la température
- couvrir la voiture, en cas de pluie.

Ces interventions ne peuvent être effectuées pour chaque voiture que par un membre d'équipe portant le brassard rouge approprié.

b) Le Directeur d'Epreuve, pour des raisons de sécurité, peut décider d'autoriser un changement de pneus en passant des pneus slicks aux pneus pluie.

Si c'est le cas, le changement de pneus doit être effectué entre l'indication 10 et 5 minutes avant la reprise de la course.
A l'indication 3 minutes avant la reprise de la course, toutes les voitures doivent reposer sur leurs roues.

c) Toute voiture qui, après le signal du drapeau rouge, a besoin d'assistance pour se rendre sur la grille doit entrer dans la voie des stands et rester dans sa zone de travail à l'extérieur de son garage en régime de Parc Fermé et doit se conformer à l'Art. 10.11.2.3 c) Voitures qui sont entrées dans la voie des stands après le signal du drapeau rouge.

10.11.2.3 Reprise de la course : Le délai pour la reprise de la course sera le plus court possible et, aussitôt l'heure de reprise de la course connue, les équipes seront informées via les écrans de chronométrage dans les stands. Dans tous les cas, il y aura un signal sonore dix minutes avant la reprise.

Avant la reprise de la course, les panneaux suivants seront présentés : "10 minutes", "5 minutes", "3 minutes", "1 minute" et "30 secondes".

a) Pour les voitures sur la grille :
A partir du panneau "10 minutes", 4 membres du personnel d'équipe maximum par voiture, portant les brassards appropriés, seront autorisés à pénétrer sur la grille, pour y effectuer EXCLUSIVEMENT les tâches suivantes :

- L'aide au pilote,
- L'aide au démarrage par batterie extérieure,
- Le contrôle des pneus et freins,
- Le changement de pneus si autorisé par le Directeur d'Epreuve (avant le panneau "5 minutes"),

- Driver changes are prohibited;
- The drivers must obey the marshals' instructions at all times;

- As Parc Fermé rules apply to all the cars, no repairs are authorised in the pits.

a) All interventions on the cars are prohibited on the grid and in the pit lane, except with authorisation from race control and under the supervision of a Scrutineer solely for:

- Installation of an additional external stationary device fitted on the car for cooling the energy recovery systems (Hybrids – ERS)
- Connection of an external battery
- Engine start for temperature control
- If it is raining, covering the car.

These interventions may be carried out by only 1 team member per car, wearing the appropriate red armband.

b) The Race Director, for safety reasons, may decide to authorise a tyre change from slicks to wet-weather tyres.

If this is the case, the tyre change must be carried out between the 10- and 5-minute indications before the race resumes.
At the 3-minute indication to resume the race, all cars must be resting on their wheels.

c) Any car which, after the red flag signal, requires assistance to make it to the grid must then enter the pit lane and stay in its working area outside its garage under Parc Fermé conditions and must comply with Art. 10.11.2.3 c) Cars which entered the pit lane after the red flag signal.

10.11.2.3 Resuming the race: The delay for resuming the race will be as short as possible and, as soon as a resumption time is known the teams will be informed via the timing monitors in the pits. In any case, ten minutes' audible warning will be given prior to resumption.

Before the race resumes, the following boards will be shown: "10 minutes", "5 minutes", "3 minutes", "1 minute" and "30 seconds".

a) For cars on the grid:
As from the "10 minutes" board, a maximum of 4 team personnel per car, wearing the appropriate armbands, will be allowed to access the grid to carry out EXCLUSIVELY the following tasks:

- Assisting the driver,
- Helping to start the car with an external battery,
- Checking the tyres and brakes,
- Changing the tyres if allowed by the Race Director (before the "5 minutes" board),

- L'enlèvement de la couverture sur la voiture (avant le panneau "5 minutes"),
- L'enlèvement du dispositif de refroidissement pour les voitures hybrides (avant le panneau "5 minutes"),
- Le désembuage du pare-brise.

Au panneau "3 minutes", les voitures doivent reposer sur leurs roues.

4 minutes avant la reprise de la course, toutes les voitures se trouvant sur la grille entre la meilleure voiture du classement général sur la piste et la ligne du drapeau rouge recevront l'instruction d'accomplir un tour sans se dépasser et de rejoindre l'arrière de la file de voitures derrière la voiture de sécurité.
Au panneau "1 minute", les moteurs doivent être mis en route et les techniciens de l'équipe, des pneus et des freins devront se retirer de la grille. Si un pilote a besoin d'assistance après la présentation du panneau "30 secondes", il sera signalé par les commissaires avec les drapeaux jaunes.

b) Pour les voitures qui sont entrées dans la voie des stands avant le signal du drapeau rouge :
4 minutes avant la reprise de la course, le travail sur les voitures peut reprendre conformément aux Articles 10.8 et 10.10.1.
Au panneau "3 minutes", la sortie des stands sera ouverte pendant une minute pour les voitures qui sont entrées dans la voie des stands avant le signal du drapeau rouge. Toutes les voitures entendant reprendre la course depuis la sortie des stands pourront le faire dans l'ordre dans lequel elles y sont arrivées par leurs propres moyens, à moins qu'une autre voiture ne soit excessivement retardée. Ces voitures recevront l'instruction d'accomplir un tour sans se dépasser et de rejoindre l'arrière de la file de voitures en piste. Toute voiture n'ayant pas quitté la sortie des stands au plus tard 2 minutes avant la reprise de la course doit rester à la sortie des stands jusqu'à sa réouverture à la fin du premier tour après la reprise de la course, après que la dernière voiture sur la piste a franchi la Ligne 2 de la voiture de sécurité.

2 minutes avant la reprise de la course, la sortie des stands sera fermée.

c) Pour les voitures qui sont entrées dans la voie des stands après le signal du drapeau rouge :
Une fois que les voitures sont entrées dans la voie des stands, elles doivent rester dans leur zone de travail à l'extérieur de leur garage en régime de Parc Fermé.
4 minutes avant la reprise de la course, le travail sur les voitures dans la voie des stands peut reprendre conformément aux Articles 10.8 et 10.10.1.
Les voitures qui sont entrées dans la voie des stands après le signal du drapeau rouge ne peuvent se rendre à la sortie des stands qu'à la reprise de la course. La sortie des stands sera ouverte à la fin du premier tour après la reprise de la course, après que la dernière voiture sur la piste a franchi la Ligne 2 de la voiture de sécurité.

- Removing the cover from the car (before the "5 minutes" board),
- Removing the cooling device for Hybrid cars (before the "5 minutes" board),
- Demisting the windscreen.

At the "3 minutes" board, cars must be resting on their wheels.

At 4 minutes before the race resumes, all cars located on the grid between the best overall classified car on track and the red flag line will be waved off to complete one lap without overtaking and join the rear of the line of cars behind the safety car.
At the "1 minute" board, engines must be started and the team, tyre and brake technicians must withdraw from the grid. If a driver needs assistance after the "30 seconds" board is shown this shall be signalled by the marshals with the yellow flags.

b) For cars which entered the pit lane before the red flag signal:
4 minutes before the race resumes, work on the cars may resume as per Articles 10.8 and 10.10.1.
At the "3 minutes" board, the pit exit will open for one minute for cars which entered the pit lane before the red flag signal. Any car intending to resume the race from the pit exit may do so in the order in which they got there under their own power, unless another car was unduly delayed. Those cars will be waved off to complete one lap without overtaking and join the back of the line of cars on track. Any car which has not left the pit exit by 2 minutes before the race resumes must stay at the pit exit until it opens again at the end of the first lap after the race has been resumed, after the last car on track has crossed Safety Car Line 2.

At 2 minutes before the race resumes, the pit exit will close.

c) For cars which entered the Pit Lane after the red flag signal:

Once the cars have entered the pit lane, they must stay in their working area outside their garage under Parc Fermé conditions.
At 4 minutes before the race resumes, work on the cars in the pit lane may resume as per Articles 10.8 and 10.10.1.

Only at the resumption of the race may those cars which entered the pit lane after the red flag signal move to the pit exit. The pit exit will open at the end of the first lap after the race has been resumed, after the last car on track has crossed Safety Car Line 2.

d) Pour toutes les voitures sur la piste à la reprise de la course :
Lorsque les feux verts s'allumeront, la voiture de sécurité quittera la grille suivie de toutes les voitures dans l'ordre dans lequel elles se sont arrêtées derrière la ligne du drapeau rouge.

Une fois que la voiture de sécurité a complété un tour, après que la dernière voiture en piste a franchi la Ligne 2 de la voiture de sécurité, la sortie des stands sera ouverte.
Durant le deuxième tour de la voiture de sécurité, lorsque toutes les voitures à la sortie des stands ont rejoint la piste, toutes les voitures se trouvant entre la voiture de sécurité et la voiture de tête de leur catégorie seront libérées pour un autre tour, en restant dans le même ordre et sans se dépasser entre elles. La voiture de sécurité restera sur la piste jusqu'à ce que cette procédure soit terminée.

La voiture de sécurité entrera dans les stands, sauf s'il reste à procéder à des réparations (rails, pneus, etc.). Le Directeur de Course pourra alors décider de maintenir la voiture de sécurité en piste jusqu'à la fin des travaux ou pour des raisons météorologiques.

Durant ces tours, l'Article 2.9, Chapitre II de l'Annexe H du Code Sportif International s'appliquera.
Si la course ne peut être reprise, les résultats seront ceux obtenus à l'issue de l'avant-dernier tour précédant le tour au cours duquel le signal de suspension de la course a été donné.

10.12 NEUTRALISATION DE LA COURSE : VOITURE DE SECURITE

10.12.1 FULL COURSE YELLOW "FCY"

a) Le Directeur d'Epreuve peut déclarer une période Full Course Yellow s'il le juge nécessaire pour des raisons de sécurité.
Une fois sous FCY, les voitures ralentissent à 80 km/h, en une seule ligne, et conservent la distance qui les sépare de la voiture de devant et de celle de derrière. Il est strictement interdit de dépasser sous FCY.
Une fois que le message est affiché sur les moniteurs, toutes les voitures doivent immédiatement ralentir.
Tous les postes de commissaires présenteront un drapeau jaune agité et un panneau indiquant FCY.
Toute voiture conduite de manière inutilement lente, erratique ou jugée potentiellement dangereuse pour les autres pilotes à tout moment lorsque le FCY est utilisé, sera signalée aux Commissaires Sportifs. Ceci s'appliquera que la voiture soit conduite sur la piste, dans l'entrée des stands ou dans la voie de sortie des stands.

b) L'entrée et la sortie de la voie des stands restent ouvertes et les voitures peuvent rentrer aux stands.
Les voitures entrant dans la voie des stands peuvent dépasser les voitures qui se trouvent sur la piste une fois qu'elles ont franchi la Ligne 1 de la Voiture de Sécurité.
Les voitures sortant de la voie des stands peuvent dépasser les autres voitures jusqu'à ce qu'elles atteignent la Ligne 2 de la Voiture de Sécurité.

d) For all cars on track at the resumption of the race:

When the green lights are switched on, the safety car will leave the grid, followed by all the cars in the order in which they stopped behind the red flag line.

After the Safety Car has completed one lap, after the last car on track has crossed Safety Car Line 2, the pit exit will open.
During the second Safety Car lap, when all cars from the pit exit have joined the track, all cars that are between the Safety Car and the leader of their class will be released for a further lap, remaining in the same order and without overtaking among themselves. The Safety Car will remain on track until this procedure has been completed.

The safety car will then enter the pits, unless repairs still need to be made (guardrails, tyre barriers, etc.). The Clerk of the Course may decide to keep the safety car out until the work has been completed or because of weather conditions.

During these laps, Article 2.9, Chapter II of Appendix H to the International Sporting Code will apply.
If the race cannot be resumed, the results will be taken as they stood at the end of the penultimate lap before the lap during which the signal to suspend the race was given.

10.12 NEUTRALISATION OF THE RACE: SAFETY CAR

10.12.1 FULL COURSE YELLOW "FCY"

a) The Race Director may declare a Full Course Yellow period if he decides that this is necessary for safety reasons.

Once under FCY, cars will slow down to 80 kph, in single file, and maintain their distance to the car in front and the car behind. Overtaking is strictly prohibited under the FCY.

Once the message is displayed on the monitors, all cars must immediately slow down.
All marshal posts will display a waved yellow flag and a board with the indication FCY.
Any car being driven unnecessarily slowly, erratically or in a manner deemed potentially dangerous to other drivers at any time whilst the FCY is in use, will be reported to the stewards. This will apply whether any such car is being driven on the track, the pit entry or the pit lane exit road.

b) The pit lane entry and exit remain open and cars are free to pit.
Cars going into the pit lane may overtake cars that are on the track once they cross Safety Car Line 1.

Cars exiting the pit lane may overtake other cars until they reach Safety Car Line 2.

Dans les voies d'entrée et de sortie des stands, la vitesse maximale est aussi limitée à 80 km/h.

c) Une fois le(s) problème(s) résolu(s), le Directeur d'Epreuve autorise à nouveau la reprise de la course en affichant un message sur les moniteurs.
A ce stade, tous les postes de commissaires remplacent les drapeaux jaunes et les panneaux FCY par des drapeaux verts agités.
La course et les dépassements peuvent reprendre normalement sans restriction, indépendamment des positions des voitures les unes par rapport aux autres et par rapport à la ligne.

d) Une période FCY peut être suivie d'une intervention de la Voiture de Sécurité si le problème n'est pas résolu et la sécurité compromise.

e) Toutefois, sauf si le pilote se trouvait déjà à l'entrée des stands pour effectuer sa pénalité de passage par la voie des stands et/ou sa pénalité de "Stop & Go" lorsque la procédure FCY a été déployée, il ne pourra pas l'effectuer après que la procédure FCY a été déployée. Le nombre de fois que le pilote franchit la Ligne durant la procédure FCY sera ajouté au nombre de fois maximum qu'il peut franchir la Ligne sur la piste.

10.12.2 VOITURE DE SECURITE

Pour les Epreuves du Championnat, il y aura 1 voiture de sécurité, sauf Règlement spécifique de chaque Epreuve en cas de circonstances locales particulières, et, pour les 24 Heures du Mans, il y aura 3 voitures de sécurité.

a) Sur décision du Directeur de Course, la voiture de sécurité pourra être mise en service pour :
- neutraliser la course si des concurrents ou des officiels courent un danger physique immédiat, dans des circonstances ne justifiant néanmoins pas l'arrêt de la course ;
- donner le départ de la course dans des circonstances exceptionnelles (par ex. mauvais temps) ;
- guider un départ lancé ;
- reprendre une course suspendue.

b) Pour les circuits sur lesquels les procédures de la voiture de sécurité doivent être appliquées, deux « Lignes de la Voiture de Sécurité » continues, de 20 cm de large devraient être tracées à l'aide d'une peinture antidérapante, d'un côté à l'autre de la piste et des voies d'accès et de sortie des stands, perpendiculairement à l'axe longitudinal de la piste, aux endroits suivants :
- Ligne 1 de la Voiture de Sécurité : au point où il est jugé raisonnable d'autoriser une voiture entrant dans les stands à dépasser la voiture de sécurité ou toute autre voiture de course restée en piste. Il s'agit également du point où les voitures en compétition peuvent dépasser la voiture de sécurité alors qu'elle regagne les stands à la fin d'une intervention.
- Ligne 2 de la Voiture de Sécurité : au point où les voitures quittant les stands sont susceptibles de rouler à une vitesse similaire à celle des voitures en course sur la piste.

In the pit lane entry and pit lane exit, the maximum speed is also limited to 80 kph.

c) Once the problem(s) is/are solved, the Race Director will return the track to green; this is done by posting a message on the monitors.
At this stage, all marshal posts will replace the yellow flags and FCY boards with waved green flags.

Racing and overtaking will normally resume without restrictions, regardless of the positions of the cars relative to one another and to the line.

d) An FCY period may be followed by a Safety Car intervention if the problem remains unsolved and safety may be at risk.

e) Unless the driver was already in the pit entry for the purpose of serving his drive through and/or Stop & Go penalty when the FCY procedure was deployed, he may not serve the penalty after the FCY procedure has been deployed. The number of times the driver crosses the Line during the FCY procedure will be added to the maximum number of times he may cross the Line on the track.

10.12.2 SAFETY CAR

For the Events in the Championship, there will be 1 safety car unless the specific regulations of each Event provide otherwise in case of particular local circumstances, and for the Le Mans 24 Hours there will be 3 safety cars.

a) On the decision of the Clerk of the Course, the safety car may be brought into operation to:
- neutralise a race if competitors or officials are in immediate physical danger but the circumstances are not such as to necessitate stopping the race;

- start a race in exceptional conditions (e.g. poor weather);

- pace a rolling start;
- resume a suspended race

b) At circuits where safety car procedures are to be used, two continuous, 20 cm wide "Safety Car Lines" should be marked with non-skid paint, crossing the track and the pit entry and exit roads from side to side, at right angles to the track centre line, at the following places:

- Safety Car Line 1: at the point at which it is deemed reasonable to allow a car entering the pits to overtake the safety car or another competing car remaining on the track. It is also the point at which competing cars can pass the safety car as it enters the pits at the end of the intervention.

- Safety Car Line 2: at the point at which cars leaving the pits are likely to be travelling at a similar speed to competing cars on the track.

Une voiture qui se trouve sur la piste peut donc dépasser une voiture quittant les stands avant d'atteindre cette ligne mais aucun dépassement n'est autorisé après.
- et s'il y a plus qu'une voiture de sécurité, une ligne intermédiaire de la voiture de sécurité : point où les voitures en compétition peuvent dépasser la voiture de sécurité alors qu'elle regagne son emplacement intermédiaire à la fin d'une intervention.

A car on the track may therefore overtake another leaving the pits before reaching this line but no overtaking may take place after it.
- and in case of more than one safety car, an Intermediate safety car line: the point at which competing cars can pass a safety car as it returns to its intermediate position at the end of the intervention.

c) La voiture de sécurité sera conçue ou adaptée pour une conduite de haute performance sur circuit et dotée d'une puissance permettant de maintenir les vitesses auxquelles les catégories de voitures participant à l'épreuve peuvent être conduites sans compromettre leur fonctionnement en course.
Pour certaines épreuves, le véhicule pourra être choisi en fonction de la catégorie en course.
Elle sera équipée d'au moins deux sièges et de deux ou quatre portes ; la visibilité arrière doit être bonne. Une armature de sécurité installée conformément aux spécifications de l'Annexe J est recommandée, tout comme le sont des harnais approuvés par la FIA.
La voiture de sécurité portera les mots « SAFETY CAR » en caractères d'une dimension appropriée, similaire à celle des numéros de course, sur l'arrière et sur les côtés. Elle sera équipée d'au moins un feu jaune ou orange clairement visible sur le toit et d'un feu vert dirigé vers l'arrière, chacun alimenté par un circuit électrique différent. Les feux montés à l'extérieur doivent être fixés de manière à résister à la vitesse maximale atteignable par le véhicule.
Elle sera conduite par un pilote de circuit expérimenté. Elle aura à son bord un observateur, capable de reconnaître toutes les voitures en course, et qui sera en contact radio permanent avec la Direction de Course. Il est recommandé que les occupants portent des casques approuvés par la FIA et des vêtements FIA résistant au feu. Ceux-ci sont obligatoires pour les épreuves des Championnats du Monde FIA.

c) The safety car will be designed or adapted for high performance circuit driving and with power adequate to maintain speeds at which the types of cars competing in the event can be driven without compromising their race-worthiness.
At certain events, the vehicle may be chosen to suit a particular category.
There will be at least two seats and two or four doors; rear visibility must be good. A roll cage installed to Appendix J specifications is recommended, as are FIA-approved seat harnesses.

The safety car must be marked "SAFETY CAR" in letters of appropriate dimensions similar to those of the race numbers, on the rear and sides. It must have at least one clearly visible yellow or orange light on the roof and a green light showing to the rear, each powered by a different electrical circuit. Lights fitted to the outside must be fixed to withstand the maximum speed attainable in the vehicle.

It will be driven by an experienced circuit driver. It will carry an observer capable of recognising all the competing cars, and who is in permanent radio contact with race control. It is recommended that the occupants wear FIA-approved helmets and FIA flame-resistant clothing. These are obligatory in FIA World Championship events.

d) Il n'y aura qu'une voiture de sécurité en service à la fois, sauf sur les circuits d'une longueur supérieure à 7 km, pour lesquels la FIA pourra autoriser d'autres voitures de sécurité, stationnées à des points intermédiaires autour du circuit. Lorsque plusieurs voitures de sécurité seront autorisées, les conditions suivantes s'appliqueront :
- le point de départ et de retrait de chaque voiture de sécurité doit être annoncé à tous les pilotes ;
- un feu vert doit être situé après le point de retrait pour permettre de définir le point de fin de neutralisation de la course et de le signaler aux pilotes.

d) There will be only one safety car in operation at a time, except for circuits of over 7 km in length, where other safety cars, positioned at intermediate points around the circuit, may be authorised by the FIA. If more than one safety car is authorised, the following requirements will apply:
- the starting and withdrawal position of each safety car must be announced to all the drivers;
- a green light must be situated past the withdrawal position to enable the race neutralisation end point to be defined and signalled to the drivers.

e) Au maximum 30 minutes avant l'heure du départ de la course, la voiture de sécurité prendra position à l'avant de la grille et restera là jusqu'à ce que le signal des cinq minutes soit donné. Si une séance d'essais libres de 15 minutes est autorisée en application du règlement du Championnat ou de l'épreuve concerné(e), la voiture de sécurité prendra position à l'avant de la grille dès que la séance de 15 minutes d'essais libres sera terminée.

e) No more than 30 minutes before the race start time, the safety car will take up position at the front of the grid and remain there until the five-minute signal is given. If the appropriate Championship or event regulations authorise a free practice session of 15 minutes, the safety car will take up its position at the front of the grid as soon as the 15-minute practice session has finished.

f) Lorsque le signal cinq minutes est donné (excepté en application de l'Article 10.7.13.1), la voiture de sécurité rejoindra son emplacement.

g) Si plusieurs voitures de sécurité sont déployées, l'une interviendra comme indiqué aux Articles 10.12.2 e) et f); l'autre/les autres regagnera/ont son/leur emplacement intermédiaire au plus tard 15 minutes avant l'heure de départ de la course.

NEUTRALISATION DE LA COURSE

h) Quand l'ordre sera donné d'utiliser la voiture de sécurité, tous les postes de commissaires présenteront des drapeaux jaunes agités des panneaux « SC » et les feux orange sur la Ligne seront allumés, pendant la durée de l'intervention.

i) La voiture de sécurité, feux orange allumés, partira de la voie des stands et gagnera la piste, où que se trouve la voiture en tête de la course.
j) Toutes les voitures en course doivent se mettre en file derrière la voiture de sécurité à une distance inférieure à cinq longueurs de voiture et il est absolument interdit, avec les exceptions suivantes, de dépasser tant que les voitures n'ont pas franchi la Ligne (ou le point de fin de neutralisation de la course suivant) après le retour aux stands de la voiture de sécurité.
Les dépassements seront autorisés aux conditions suivantes :

- si une voiture y est invitée par la voiture de sécurité ;
- selon l'Article 10.7.13.1;
- toute voiture entrant dans les stands pourra dépasser une autre voiture ou la voiture de sécurité après avoir franchi la 1ère ligne de la voiture de sécurité, comme défini à l'Article 10.12.2 b);
- toute voiture quittant les stands pourra être dépassée par une autre voiture sur la piste avant qu'elle ne franchisse la 2ème ligne de la voiture de sécurité, comme défini à l'Article 10.12.2 b);

- lors de son retour aux stands ou à son emplacement intermédiaire, la voiture de sécurité pourra être dépassée par des voitures sur la piste une fois qu'elle aura franchi la ligne de la voiture de sécurité ;
- toute voiture s'arrêtant dans le garage qui lui a été attribué alors que la voiture de sécurité emprunte la voie des stands (voir l'Article 10.12.2.n)2)) pourra être dépassée ;
- si une voiture ralentit en raison d'un problème grave.

k) Toute voiture conduite de manière inutilement lente, erratique ou jugée potentiellement dangereuse pour les autres pilotes à tout moment lorsque la voiture de sécurité est déployée sera signalée aux Commissaires Sportifs. Ceci s'appliquera que la voiture soit conduite sur la piste, dans l'entrée des stands ou dans la voie des stands.

l) Quand le Directeur de Course le lui ordonnera, l'observateur à bord de la voiture de sécurité utilisera un feu vert pour faire signe de dépasser à toutes les voitures se trouvant entre cette voiture et la voiture de tête. Ces voitures continueront de rouler à vitesse réduite et sans se dépasser, jusqu'à ce qu'elles

f) When the five-minute signal is given (except under Article 10.7.13.1), the safety car will take up its position.

g) If more than one safety car is used, one will proceed as in Articles 10.12.2 e) et f); the other(s) will take up the intermediate position(s) no less than 15 minutes before the race start time.

NEUTRALISING THE RACE

h) When the order is given to deploy the safety car, all marshal posts will display waved yellow flags and "SC" boards and the orange lights at the Line will be illuminated, for the duration of the intervention.

i) The safety car will start from the pit lane with its orange lights illuminated and will join the track regardless of where the race leader is.
j) All the competing cars must then form up in line behind the safety car no more than five car lengths apart, and overtaking, with the following exceptions, is forbidden until the cars reach the Line (or the next race neutralisation end point) after the safety car has returned to the pits.

Overtaking will be permitted under the following circumstances:
- if a car is signalled to do so from the safety car;
- under Article 10.7.13.1;
- any car entering the pits may pass another car or the safety car after it has crossed the first safety car line, as defined under Article 10.12.2 b);
- any car leaving the pits may be overtaken by another car on the track before it crosses the second safety car line, as defined under Article 10.12.2 b);

- when the safety car is returning to the pits or its intermediate position, it may be overtaken by cars on the track once it has crossed the safety car line;

- any car stopping in its designated garage area whilst the safety car is using the pit lane (see Article 10.12.2.n)2)) may be overtaken;
- if any car slows with an obvious problem.

k) Any car being driven unnecessarily slowly, erratically or in a manner deemed potentially dangerous to other drivers at any time whilst the safety car is deployed will be reported to the stewards. This will apply whether any such car is being driven on the track, the pit entry or the pit lane.

l) When ordered to do so by the Clerk of the Course, the observer in the safety car will use a green light to signal to any cars between it and the race leader that they should pass. These cars will continue at reduced speed and without

atteignent la file de voitures se trouvant derrière la voiture de sécurité.

S'il le juge approprié, le Directeur d'Epreuve autorisera le "Pass-Around" pour toute voiture dont le leader de sa catégorie se trouve derrière dans l'ordre des voitures circulant derrière la voiture de sécurité.
Il incombe au concurrent de déterminer si sa voiture est admissible pour le "Pass-Around".
Pénalité pour "Pass-Around" en cas de non admissibilité : Stop and Hold pendant un temps équivalant à deux (2) tours de course.

Toutes les voitures participant au "Pass-Around" doivent, tout au long de la procédure, rester en ligne les unes par rapport aux autres, dans l'ordre initialement établi derrière la voiture de sécurité.

Les voitures participant au "Pass-Around" doivent, uniquement quand elles en reçoivent l'ordre, dépasser la voiture de sécurité en toute sécurité dans le bon ordre et rattraper le plateau aussi rapidement que possible sans nuire à la sécurité et prendre position derrière la/les voiture(s) se trouvant derrière la voiture de sécurité.

Les voitures qui bénéficient du "Pass Around" doivent respecter le feu "Entrée des stands fermée", indépendamment du nombre de tours effectués derrière la voiture de sécurité.

La voiture de sécurité pourra également être équipée d'un panneau arrière à commande électrique sur lequel s'affichera le numéro du pilote de tête. Une fois allumé, les voitures dans la file jusqu'au, mais à l'exclusion du, pilote dont le numéro est affiché doivent dépasser la voiture de sécurité.

m) La voiture de sécurité sera utilisée au moins jusqu'à ce que la voiture de tête soit derrière la voiture de sécurité (sauf dans le cas 10.12.2 n) 1 et que les autres voitures soient alignées derrière la voiture de tête (ou, s'il y a plusieurs voitures de sécurité, toutes les voitures dans le secteur de cette voiture de sécurité).
Une fois derrière la voiture de sécurité, la voiture de tête (ou la voiture de tête de ce secteur) doit rester à une distance inférieure à 5 longueurs de voiture (excepté en application de l'Article 10.12.2 o) de la voiture de sécurité et toutes les autres voitures doivent rester en formation aussi serrée que possible.

n) 1) Pendant les 3 premiers tours de la voiture de sécurité, l'entrée des stands sera fermée. Toute voiture entrant dans les stands pendant ces 3 premiers tours ne sera autorisée à faire le plein que pendant 5 secondes et/ou à remplacer un (les) pneu(s) endommagé(s), à condition qu'après le 3eme tour, ou dès que l'entrée des stands est ouverte, la voiture rentre à nouveau pour un ravitaillement et/ou un changement de pneus. Dans ce cas, la voiture ne peut franchir la ligne sur la piste qu'une fois avant d'entrer pour un ravitaillement et/ou un changement de pneus.

overtaking until they reach the line of cars behind the safety car.

If deemed appropriate, the Race Director will authorise the "Pass-Around" for any car that has their class leader behind them in the order circulating behind the safety car.

It is the competitor's responsibility to determine if their car is eligible for the "Pass-Around".
Penalty for "Pass-Around" when ineligible: Stop and Hold for time equal to two (2) race laps.

All cars participating in the "Pass-Around" must, throughout the procedure, remain in line relative to each other, in the order initially established behind the safety car.

Cars participating in the "Pass-Around" must, only when directed to do so, overtake the safety car safely in the proper order and catch up with the field as quickly as possible without affecting safety and take up position at the rear of the car(s) remaining behind the safety car.

Cars that benefit from the Pass-Around must respect the Pit Entry Closed light regardless of the number of laps they have completed behind the safety car

The safety car may also have an electrically controlled rear panel which will show the race leader's number. When it is illuminated, cars up to but excluding the race leader, whose number is displayed, will pass the safety car.

m) The safety car shall be used at least until the car in the lead is behind it (except under 10.12.2 n) 1) and all remaining cars are lined up behind the leader (or, when there is more than one safety car, all the cars in that safety car's sector).

Once behind the safety car, the race leader (or leader of that sector) must keep within 5 car lengths of it (except as under Article 10.12.2 o) and all remaining cars must keep the formation as tight as possible.

n) 1) During the first three laps of the safety car, the pit entry will be closed. Any car entering the pits during these first three laps shall be allowed to refuel for only 5 seconds and/or replace a (the) damaged tyre(s), on the condition that after the third lap, or as soon as the pit entry opens, the car comes back in again for a refuelling and/or tyre change. In this case the car may only cross the line on the track once before entering for a refuelling and/or tyre change.

Une voiture jugée dans un état dangereux peut rentrer aux stands pour des réparations pendant les 3 premiers tours, aux conditions suivantes :

- qu'elle soit jugée dans un état dangereux pour poursuivre sur la piste par le Directeur d'Epreuve et/ou les Délégués Techniques.
- que, suite à l'arrêt aux stands, la voiture concernée perde au moins un tour.
- que l'omission de se conformer à a) ou b) ci-dessus entraîne une pénalité de Stop & Go de 3 minutes.

Le Directeur d'Equipe doit informer le Directeur d'Epreuve que sa voiture entre dans la voie des stands.
Si la voiture de tête rentre au stand pendant les 3 premiers tours, la voiture suivante dans le classement sera placée derrière la voiture de sécurité et ainsi de suite au fur et mesure que les voitures décident de rentrer aux stands lors des 3 premiers tours.

Une fois que le message "Safety Car" est affiché sur les moniteurs, toutes les voitures ralentiront et le signal "Pit Entry Closed" sera activé.

La première fois que la voiture de sécurité franchit la Ligne de Contrôle sur la piste, elle sera considérée comme ayant achevé le premier tour de la voiture de sécurité. Ceci s'appliquera également à toutes les voitures derrière elle lorsqu'elles franchissent la Ligne de Contrôle sur la piste.
La deuxième fois que la voiture de sécurité franchit la Ligne de Contrôle sur la piste, elle sera considérée comme ayant achevé le deuxième tour de la voiture de sécurité. Ceci s'appliquera également à toutes les voitures derrière elle lorsqu'elles franchissent la Ligne de Contrôle sur la piste.

La troisième fois que la voiture de sécurité franchit la Ligne de Contrôle sur la piste, elle sera considérée comme ayant achevé le troisième tour de la voiture de sécurité. Ceci s'appliquera également à toutes les voitures derrière elle lorsqu'elles franchissent la Ligne de Contrôle sur la piste.

Si la voiture de sécurité doit faire passer toutes les voitures par la voie des stands durant ses trois premiers tours, le décompte des tours sera effectué au moment où la voiture de sécurité et toutes les autres voitures franchissent la boucle de sortie de la voie des stands.

Une voiture ne peut entrer dans les stands que pour des opérations de réparation ou de ravitaillement, sans restrictions, après avoir accompli trois tours complets derrière la voiture de sécurité.

Si la voiture de sécurité est retirée de la piste au cours des trois premiers tours, et aux fins de l'Article 10.12.2 n), la voiture de sécurité entrera dans la voie des stands, tous les drapeaux jaunes seront remplacés par des drapeaux verts et toutes les voitures franchiront la Ligne de Contrôle sur la piste, le drapeau vert étant déployé et les feux verts allumés. Ce n'est qu'après qu'elles pourront entrer dans la voie des stands sans pénalité. Durant cette période, et jusqu'à ce que la dernière voiture

A car considered to be in a dangerous condition may come into the pits for repairs during the first three laps, on the flowing conditions:

- it is considered to be in a dangerous condition to continue on track by the Race Director and/or the Technical Delegates;
- as a result of the pit stop the relevant car loses a minimum of one lap;
- failure to comply with a) or b) above will entail a three-minute Stop and Go penalty.

The team manager must inform the Race Director that his car is entering the pit lane.
If the leader pits during the first three laps, the next car in the results will be placed behind the safety car and so on as the cars decide to pit in the first three laps.

Once the "Safety Car" message is displayed on the monitors, all cars will slow down, and the "Pit Entry Closed" signal will be activated.

The first time the safety car passes the Control Line on track, it will be considered to have completed the first safety car lap. This will also apply to all cars behind it as they cross the Control Line on track.

The second time the safety car crosses the Control Line on track, it will be considered to have completed its second safety car lap. This will also apply to all cars behind it as they cross the Control Line on track.

The third time the safety car crosses the Control Line on track, it will be considered to have completed its third safety car lap. This will also apply to all cars behind it as they cross the Control Line on track.

If the safety car has to bring all cars through the pit lane during its first 3 laps, the counting of laps will be done when the safety car and all other cars cross the pit lane exit loop.

A car may enter the pits only for repairs or refuelling, without restrictions, after it has completed 3 complete laps behind the safety car.

If the safety car is withdrawn from the track during the first three laps, and for the purpose of Article 10.12.2 n), the safety car will enter the pit lane, all yellow flags will be replaced by green flags, and all cars will cross the Control Line on track with the green flag being shown and green lights on. Only afterwards may they enter the pit lane without penalty. During this period, and until the last car crosses the Control Line, the "Pit Entry Closed" signal will remain activated.

franchisse la Ligne de Contrôle, le signal "Pit Entry Closed" demeurera activé.

2) Après les 3 premiers tours de la voiture de sécurité, Pendant que la voiture de sécurité sera en service, les voitures concurrentes pourront entrer dans la voie des stands, mais elles ne pourront regagner la piste que lorsque le feu vert à la sortie de la voie des stands aura été allumé.

2) After the first three laps of the safety car While the safety car is in operation, competing cars may enter the pit lane, but may only rejoin the track when the green light at the end of the pit lane is on.

Il sera allumé en permanence, sauf lorsque la voiture de sécurité franchit la Ligne 1 de la voiture de sécurité jusqu'à ce que la dernière voiture de la file de voitures qui la suit franchisse la Ligne 2 de la voiture de sécurité.

It will be on at all times except when the safety car crosses Safety Car Line 1 until the last car of the line of cars following it crosses Safety Car Line 2

Une voiture regagnant la piste avancera à une vitesse appropriée jusqu'à ce qu'elle atteigne l'extrémité de la file de voitures se trouvant derrière la voiture de sécurité.
Dans certaines conditions, le Directeur de Course pourra demander à la voiture de sécurité d'emprunter la voie des stands. Dans ce cas et à condition que les feux orange de la voiture de sécurité restent allumés, toutes les voitures devront la suivre sur la voie des stands sans se dépasser.
Toute voiture entrant dans la voie des stands dans ces conditions pourra s'arrêter dans le garage attribué à son équipe, sauf pendant les 3 premiers tours de la voiture de sécurité.

A car rejoining the track must proceed at an appropriate speed until it reaches the end of the line of cars behind the safety car. Under certain circumstances, the Clerk of the Course may ask the safety car to use the pit lane. In this case, and provided its orange lights remain illuminated, all cars must follow it into the pit lane without overtaking.

Any car entering the pit lane under these circumstances may stop at its designated garage area, except during the first three safety car laps.

Si la voiture de sécurité emprunte la voie des stands, toute voiture se trouvant dans sa zone de travail ne pourra la quitter qu'une fois que le feux de la sortie des stands aura passé au rouge.
Dans ce cas, une voiture ne peut quitter sa zone de travail qu'une fois que la dernière voiture en file derrière la voiture de sécurité est passée devant son garage.

If the safety car is using the pit lane, any car that is in its working area cannot leave its position once the pit exit light turns red.

In this case, a car may only leave its working area once the last car in line behind the safety car has passed in front of its garage.

o) Lorsque le Directeur de Course rappellera la voiture de sécurité, ses feux orange seront éteints, ce sera le signal qu'elle rentrera dans la voie des stands à la fin de ce tour. A ce moment-là, la première voiture de la file derrière la voiture de sécurité pourra imposer l'allure et, si nécessaire, se situer à plus de cinq longueurs de voiture derrière elle.
Afin d'éviter le risque d'accidents avant que la voiture de sécurité ne rentre aux stands, à partir du point où les feux sur la voiture sont éteints, les pilotes doivent continuer à une allure n'impliquant ni accélération intempestive, ni freinage, ni toute autre manœuvre susceptible de mettre en danger d'autres pilotes ou de gêner le nouveau départ.
Lorsque la voiture de sécurité approchera de l'entrée des stands, les drapeaux jaunes et les panneaux SC aux postes de commissaires seront retirés et remplacés par des drapeaux verts agités, les feux verts étant allumés sur la Ligne et au(x) point(s) de fin de neutralisation de la course intermédiaire(s). Ces drapeaux seront déployés jusqu'à ce que la dernière voiture ait franchi la Ligne.

o) When the Clerk of the Course calls in the safety car, its orange lights will be extinguished; this will be the signal that it will be entering the pit lane at the end of that lap. At this point, the first car in line behind the safety car may dictate the pace and, if necessary, fall more than five car lengths behind it.
In order to avoid the likelihood of accidents before the safety car returns to the pits, from the point at which the lights on the car are extinguished, drivers must proceed at a pace which involves no erratic acceleration, braking, or any other manoeuvre which is likely to endanger other drivers or impede the restart.

As the safety car is approaching the pit entry, the yellow flags and SC boards at the marshal posts will be withdrawn
and replaced by waved green flags with green lights at the Line and at the Intermediate race neutralisation end point(s).

These will be displayed until the last car crosses the Line.

La sortie de la voie des stands sera fermée lorsque la voiture de sécurité franchit la Ligne 1 de la voiture de sécurité jusqu'à ce que la dernière voiture de la file de voitures franchisse la Ligne 2 de la voiture de sécurité

The pit lane exit will be closed when the safety car crosses Safety Car Line 1 until the last car of the line of cars crosses Safety Car Line 2.

S'il y a plusieurs voitures de sécurité, leur retrait devra être synchronisé de manière précise.

p) Chaque tour accompli pendant que la voiture de sécurité est utilisée sera compté comme un tour de course.

q) Si la voiture de sécurité est encore en piste au début du dernier tour, ou est déployée lors du dernier tour, elle regagnera la voie des stands à la fin du tour et les voitures se verront présenter le drapeau à damier selon la procédure normale sans être autorisées à doubler.

10.12.3 "SLOW ZONES"

Dans certaines interventions devant la première ligne de protection, le Directeur de Course / le Directeur d'Epreuve peuvent décider de mettre en place une procédure SLOW telle que prévue à l'Article 2.4.5.1b) de l'Annexe H au Code Sportif International de la FIA.

1. "SLOW ZONE" :
Les circuits seront divisés en "Slow Zones".
Le ou les poste(s) de commissaires (selon la configuration du circuit) qui précède(nt) la "Slow Zone" présentera(ont) un seul drapeau jaune agité.
Le(s) secteur(s) soumis à la procédure SLOW comprendra(ont), dans leurs enceintes, des postes de commissaires présentant des panneaux SLOW accompagnés de deux drapeaux jaunes agités.
Le poste de commissaires à la fin de la "Slow Zone" présentera un drapeau vert agité.
Les dépassements sont interdits depuis le drapeau jaune agité avant la "Slow Zone" jusqu'à ce que la voiture a passé le drapeau vert agité.

2. MISE EN PLACE D'UNE "SLOW ZONE" :

Les équipes seront informées par radio depuis le mur des stands et par un message affiché sur les moniteurs de chronométrage.

Sur la « timing map display », la carte indiquera le poste de commissaires (précédant une slow zone) comme une "Next Slow", ce qui permet aux équipes d'informer leurs pilotes qu'ils approchent d'une "Slow Zone".

Sur la « timing map display », la carte indiquera la zone concernée comme une "Slow Zone", pour permettre aux équipes d'informer leurs pilotes qu'ils sont dans une "Slow Zone".
L'affichage embarqué avertira les pilotes lorsqu'ils entrent dans le poste de commissaires (précédent une slow zone) du fait que la zone suivante sera une "Slow Zone".

Dans la zone qui précède, le dernier poste de commissaires affichera un panneau comportant l'indication "Next Slow" ainsi qu'un drapeau jaune agité.

In the case of more than one safety car, their withdrawal must be precisely synchronised.

p) Each lap completed while the safety car is deployed will be counted as a race lap.

q) If the safety car is still deployed at the beginning of the last lap, or is deployed during the last lap, it will enter the pit lane at the end of the lap and the cars will take the chequered flag as normal without overtaking.

10.12.3 SLOW ZONES

In certain interventions in front of the first line of protection, the Race Director / Clerk of the Course may decide to implement a SLOW procedure as set out in Article 2.4.5.1b) of Appendix H to the FIA International Sporting Code.

1. "SLOW ZONE":
The circuits will be divided into Slow Zones.
The marshals' post or posts (depending on circuit configuration) preceding the Slow Zone will have a single waved yellow flag.
The sector/s under the SLOW procedure will have marshals' posts, within its/their boundaries displaying boards indicating SLOW accompanied by double waved yellow flags.

The marshals' post at the end of the Slow Zone will have a waved green flag.
Overtaking is forbidden from the waved yellow flag before the Slow Zone until the car has passed the waved green flag.

2. SETTING UP A SLOW ZONE:

Teams will be informed via pit-wall radio and by a message on the timing monitors.

On the timing map display, the map will present the marshal post preceding zone as a "Next Slow", which allows teams to inform their drivers that they are approaching a Slow Zone

On the timing map display the map will present the affected zone as a Slow Zone, to allow teams to inform their drivers that they are in a Slow Zone.

The onboard display will alert the drivers as they enter the preceding marshal post of the fact that the next zone will be a Slow Zone."

In the preceding zone, the last marshals post will display a Next Slow board and a single waved yellow flag.

3. COMPORTEMENT DES PILOTES :
Lorsqu'un pilote s'approche d'une "Slow Zone" et qu'il passe le premier drapeau jaune agité, il devrait ralentir progressivement afin d'atteindre 80 km/h au moment d'entrer dans la "Slow Zone".

La vitesse maximale de 80 km/h est à respecter pendant toute(s) la(les) zone(s) qui est(sont) en régime SLOW.

Les dépassements sont interdits depuis le premier drapeau jaune qui précède le SLOW jusqu'à ce que la voiture ait passé le drapeau vert agité à la fin de la "Slow Zone".

Si la zone concernée est adjacente à la voie d'entrée des stands, avant les 60 km/h ou la voie de sortie des stands après les 60 km/h, les voitures sont tenues de respecter la limite de vitesse maximale de 80 km/h dans les voies d'entrée et de sortie des stands.
Les voitures entrant dans la voie des stands peuvent dépasser les voitures qui sont sur la piste, une fois qu'elles franchissent la ligne de la Voiture de Sécurité 1 dans la limite de vitesse de 80 km/h.

Les voitures quittant la voie des stands peuvent dépasser les autres voitures qui sont sur la piste jusqu'à ce qu'elles atteignent la ligne de la Voiture de Sécurité 2 dans la limite de vitesse de 80 km/h.

4. SIGNALISATION :
Un circuit sera divisé en "Slow Zones" en fonction de sa configuration.
Des marqueurs horizontaux de bord de piste seront mis en place pour aider les pilotes à identifier le début et la fin des "Slow Zones".
Le(s) poste(s) de commissaires précédant les "Slow Zone" présentera(ont) un seul drapeau jaune agité.
Les postes de commissaires dans la "Slow Zone" concernée par les procédures seront dotés de panneaux portant l'indication SLOW.
Les panneaux SLOW seront présentés avec deux drapeaux jaunes agités.
La fin de la zone concernée sera indiquée par drapeau vert agité.
Les voitures aux performances élevées devraient rouler avec prudence car des voitures plus lentes peuvent se trouver devant.

5. DIVERS :
Une "Slow Zone" peut être précédée d'une procédure de FCY ou de VS.
Une "Slow Zone" peut être suivie d'une procédure de FCY ou de VS.
Plusieurs "Slow Zones", consécutives ou non, peuvent être utilisées en même temps.

6. PENALITES DE VOIE DES STANDS DANS UNE "SLOW ZONE" ADJACENTE AUX STANDS :
Si le Directeur d'Epreuve décide de neutraliser la(les) zone(s) de la piste à l'aide de "Slow Zones" conformément à l'Article 2.5.1b) de l'Annexe H, sauf si le pilote se trouve déjà à l'entrée

3. DRIVER BEHAVIOUR:
As a driver approaches a Slow Zone, and as he passes the first waved yellow flag, he is expected to slow down gradually in order to be at 80 kph as he enters the Slow Zone.

The maximum speed of 80 kph is to be respected throughout the entire zone/s that is/are under SLOW regulation.

Overtaking is forbidden from the first yellow flag preceding the SLOW until the car is clear of the waved green flag at the end of the Slow Zone.

If the affected zone is adjacent to the pit entry road, before the 60 kph or the pit exit road after the 60 kph, cars are obliged to respect the 80 kph maximum speed limit in both the pit entry and pit exit roads.

Cars entering the pit lane may overtake cars that are on the track once they cross Safety Car Line 1 within the speed limit of 80 kph.

Cars exiting the pit lane may overtake other cars that are on the track until they reach Safety Car Line 2, within the speed limit of 80 kph.

4. SIGNALLING:
Circuits shall be divided into Slow Zones according to their configuration.
Track side horizontal markings will be in place to help drivers identify the beginning and the end of Slow Zones.

Marshals' post(s) preceding Slow Zones will have a single waved yellow flag
Marshals' posts in the Slow Zone affected by the procedures will have boards bearing the instruction SLOW.

SLOW boards will be presented with double waved yellow flags.
The end of the affected area will be indicated by a waved green flag.

Cars that are of higher performance should proceed with caution as slower cars may be ahead.

5. MISCELLANEOUS:
A Slow Zone may be preceded by an FCY or an SC procedure.

A Slow Zone may be followed by an FCY or an SC procedure.

There may be several Slow Zones, consecutive or not, in use at the same time.

6. PIT LANE PENALTIES IN A SLOW ZONE ADJACENT TO THE PITS:
Should the Race Director decide to neutralise zone(s) of the track by using the Slow Zone(s) as per Article 2.5.1b) of Appendix H, unless a driver is already in the pit entry for the

des stands pour effectuer sa pénalité de passage par la voie des stands et/ou sa pénalité de "Stop & Go" au moment où la procédure de "Slow Zone" est déployée, il ne pourra pas l'effectuer après qu'une procédure de "Slow Zone" a été déployée sur la piste adjacente à la voie d'entrée des stands, la voie des stands ou la voie de sortie des stands. Le nombre de fois que le pilote franchit la Ligne durant la procédure de "Slow Zone" dans les zones ci-dessus sera ajouté au nombre de fois maximum qu'il peut franchir la Ligne sur la piste.

purpose of serving his drive through and/or Stop & Go penalty at the time the Slow Zone procedure is deployed, he may not serve the penalty after a Slow Zone procedure has been deployed on the track adjacent to the pit entry road, pit lane or pit exit road. The number of times the driver crosses the Line during the Slow Zone procedure in the zones above will be added to the maximum number of times he may cross the Line on the track.

10.13 Arrivée

10.13.1 Drapeau à damier : à l'échéance du temps de course ou de la distance à couvrir, le drapeau à damier sera présenté à la voiture classée première du classement général lorsqu'elle franchit la ligne d'arrivée sur la piste de course.

Lorsque le drapeau à damier sera présenté, la sortie de la voie des stands sera fermée.

Après avoir reçu le drapeau à damier, toutes les voitures doivent se rendre directement au Parc Fermé sans arrêt ni assistance (sauf de la part des commissaires de piste en cas de nécessité). Les membres des équipes doivent se tenir à proximité du Parc Fermé afin d'aider les commissaires techniques.
Pénalité : Exclusion possible de toute voiture qui ne rejoindrait pas le Parc Fermé dans le plus bref délai.

A la fin de la course, une voiture ne pourra pas franchir à nouveau la ligne d'arrivée après avoir reçu le drapeau à damier sous peine de sanction à l'appréciation du Collège des Commissaires Sportifs.

10.13.2 Arrivée anticipée ou retardée :
10.13.2.1. Si, quelle qu'en soit la raison, le drapeau à damier est présenté avant que la durée prévue pour la course soit écoulée (sauf arrêt de la course prévu l'Art. 11.3.2, la course sera considérée comme terminée lorsque la voiture de tête aura franchi la ligne d'arrivée pour la dernière fois avant que le drapeau à damier ne soit présenté ;
10.13.2.2 Si, quelle qu'en soit la raison, le drapeau à damier est présenté en retard, la course sera considérée comme s'étant terminée à l'heure prévue.

10.13 Finish

10.13.1 Chequered flag: when the scheduled time for the race has elapsed or the full race distance has been covered, the chequered flag will be shown to the car that is leading the general classification when it crosses the finish line on the race track.
When the chequered flag is shown, the pit exit will be closed.

After receiving the end-of-race signal, all cars must proceed on the circuit directly to the Parc Fermé without stopping and without any assistance (except that of the marshals, if necessary). Team members must be available in the vicinity of the Parc Fermé in order to help the Scrutineers.

Penalty: Possible exclusion of any car that does not proceed to the Parc Fermé as soon as possible.

At the end of the race, a car may not cross the finish line again after having been shown the chequered flag, under pain of a sanction at the Stewards' discretion.

10.13.2 Early or late finish:
10.13.2.1 If for any reason the chequered flag is shown before the scheduled time for the race has elapsed (unless the race was suspended under Art. 11.3.2 the race will be deemed to have finished when the leading car crossed the finish line for the last time before the chequered flag was shown;

10.13.2.2 If for any reason the chequered flag is shown late, the race will be deemed to have finished at the scheduled time.

10.14 Parc Fermé
10.14.1 Après l'arrivée, les voitures gagneront le Parc Fermé sous le contrôle des officiels. Une voiture qui ne rejoindrait pas immédiatement et directement le Parc Fermé pourra être exclue des classements par le Collège des Commissaires Sportifs.
Un mécanicien de chaque équipe peut entrer dans le Parc Fermé pour connecter ou déconnecter une source d'alimentation supplémentaire pour des unités de refroidissement internes ou placer des dispositifs de refroidissement externes autour de la voiture afin de prévenir tout dégât car un refroidissement approprié doit être effectué. Il sera également autorisé de procéder à toute intervention inhérente à une procédure de sécurité sur les voitures hybrides.

10.14 Parc Fermé
10.14.1 After the finish, the cars will go to the Parc Fermé under the supervision of the officials. A car that does not go immediately and directly to the Parc Fermé may be excluded from the classifications by the Panel of Stewards.

One mechanic of each team may enter the Parc Fermé in order to connect or disconnect an additional power supply to run internal cooling units or to place external cooling devices around the car in order to prevent damage, as a proper cool-down must be carried out. It will also be authorised to proceed with any work that is inherent to a safety procedure on hybrid cars. In no case are further works or installations of any kind permitted.

En aucun cas, d'autres interventions ou installations de quelque type que ce soit ne sont autorisées.

10.14.2 Un responsable de chaque équipe devra être présent à l'entrée du Parc Fermé pour être informé des mesures éventuelles à prendre en cas de vérifications techniques.

10.15 Conditions de classement

10.15.1 Est classée première la voiture qui a couvert la plus grande distance jusqu'à la présentation du drapeau à damier (la position des voitures sur la grille de départ n'est pas prise en compte).
10.15.2 Pour être classée, une voiture doit :

- Franchir la ligne d'arrivée sur la piste de course lorsque le drapeau à damier est présenté, sauf cas de force majeure à l'appréciation des Commissaires Sportifs. Il est interdit de s'arrêter sur la piste de course en attendant la présentation du drapeau à damier ;
- Avoir couvert une distance au moins égale à 70% de la distance couverte par la voiture classée 1ère au classement général.
- Le nombre de tours officiel sera arrondi au nombre entier inférieur.

10.15.3 Les voitures sont classées en fonction du nombre de tours complets couverts pendant la durée de la course. Pour les concurrents ayant accompli un même nombre de tours, l'heure de passage sur la ligne d'arrivée déterminera l'ordre du classement.
10.15.4 Résultats / Classements officiels :
Sont seuls considérés comme officiels les résultats et les classements publiés et affichés par l'organisateur sur le tableau d'affichage officiel.

11. CLASSEMENTS, TITRES ET POINTS

11.1 Classements

Chacun des titres de Coupe et Trophées fera l'objet d'un classement distinct.

Les classements suivants seront établis à l'issue de chaque Epreuve :

1. Classement général de l'Epreuve,
2. Classement du Championnat du Monde d'Endurance des Pilotes LMP,
3. Classement du Championnat du Monde d'Endurance LMP1,
4. Classement du Championnat du Monde d'Endurance des Pilotes GT,

5. Classement du Championnat du Monde d'Endurance des Constructeurs GT,
6. Classement Trophée Endurance FIA des Pilotes LMP2,

7. Classement Trophée Endurance FIA des Equipes LMP2,

8. Classement Trophée Endurance FIA des Pilotes GTE Am,

10.14.2 A person from each team must be present at the entrance to the Parc Fermé to be informed of any measures to be taken in case of scrutineering.

10.15 Conditions for classification

10.15.1 The car placed first is the one that covered the greatest distance up to the showing of the chequered flag (the position of the cars on the starting grid is not taken into account).
10.15.2 To be classified, a car must:

- Cross the finish line on the race track when the chequered flag is shown, except in a case of force majeure at the Stewards' discretion. It is prohibited to stop on the race track pending the showing of the chequered flag;
- Have covered at least 70% of the distance covered by the car classified in first place in the overall classification.
- The official number of laps will be rounded down to the nearest whole number.

10.15.3 The cars are classified according to the number of complete laps covered during the time of the race. For competitors having covered the same number of laps, the time at which they crossed the finish line will determine the order of the classification.
10.15.4 Official results / classifications:
The only official results and classifications are those published and posted by the organiser on the official notice board.

11. CLASSIFICATIONS, TITLES AND POINTS

11.1 Classifications

A separate classification will be drawn up for each of the Cup and Trophy titles.

The following classifications will be drawn up after each Event:

1. General classification of the Event,
2. Classification of the LMP World Endurance Drivers' Championship,
3. Classification of the LMP1 World Endurance Championship,
4. Classification of the World Endurance Drivers' Championship for GTE Drivers,

5. Classification of the GTE World Endurance Manufacturers' Championship
6. Classification of the FIA Endurance Trophy for LMP2 Drivers,
7. Classification of the FIA Endurance Trophy for LMP2 Teams,
8. Classification of the FIA Endurance Trophy for GTE Am Drivers,

9. Classement Trophée Endurance FIA des Equipes LMGTE Am.

11.2 Titres, coupes et trophées

A l'issue du Championnat, les titres de Champions du Monde, Vainqueurs de Coupe et Trophées suivants seront décernés :

11.2.1 Le Championnat comprend principalement les quatre titres de Champions du Monde suivants :

- Le titre de Champion du Monde d'Endurance des Pilotes LMP de la FIA.
- Le titre de Champion du Monde d'Endurance LMP1 de la FIA.
- Le titre de Champion du Monde d'Endurance des Pilotes GT de la FIA.
- Le titre de Champion du Monde d'Endurance des Constructeurs GT de la FIA.

Par « Constructeur », il convient d'entendre l'association constituée par le constructeur du châssis et celui du moteur, c'est-à-dire par la ou les personnes physiques ou morales détenant, ou habilitées à utiliser, les droits de propriété intellectuelle sur le châssis et sur le moteur, dont les noms figurent sur la fiche d'homologation délivrée par l'ACO jusqu'au 31 décembre 2011 et par la FIA conjointement avec l'ACO au-delà de cette date.
S'il s'agit de deux constructeurs différents, le nom du constructeur du châssis doit toujours précéder celui du constructeur du moteur.

11.2.2 Les titres seront attribués comme suit :
a) Le titre de Champion du Monde d'Endurance des Pilotes LMP de la FIA est réservé aux pilotes LMP1 et LMP2 (classement combiné des catégories LMP) et sera attribué au(x) pilote(s) ayant totalisé le plus grand nombre de points au classement général de chaque Epreuve.
Les pilotes qui, à deux ou à trois, ont constitué tout au long de la saison du Championnat un équipage permanent, marqueront tous le même nombre de points et pourront, le cas échéant, se voir tous attribuer le titre réservé aux Pilotes.
En revanche, deux ou plusieurs pilotes d'un équipage différent seront départagés en cas d'ex aequo, selon les dispositions de l'Article 11.4 ci-après.

b) Le titre de Champion du Monde d'Endurance LMP1 de la FIA, sera attribué dans les conditions suivantes :

- dès lors que deux concurrents au moins sont engagés
- au concurrent engagé au Championnat du Monde LMP1 ayant totalisé le plus grand nombre de points, une fois pris en considération les résultats obtenus par la voiture la mieux classée* du même concurrent, sur chaque épreuve.

* au classement général des Epreuves, toutes catégories confondues.

c) Le titre de Champion du Monde d'Endurance des Pilotes GTE de la FIA est réservé aux Pilotes GTE (Pro et Am confondus) et sera attribuée au(x) pilote(s) ayant totalisé le plus

9. Classification of the FIA Endurance Trophy for LMGTE Am Teams.

11.2 Titles, cups and trophies

At the end of the Championship, the following titles of World Champions and Cup and Trophy Winners will be conferred:

11.2.1 The Championship comprises primarily the following four World Champion titles:

- The title of LMP FIA World Endurance Drivers' Champion,
- The title of LMP1 FIA World Endurance Champion.
- The title of GT FIA World Endurance Drivers' Champion
- The title of GT FIA World Endurance Manufacturers' Champion.

« Manufacturer » means the association constituted by the manufacturer of the chassis and the manufacturer of the engine, i.e. by the physical persons or legal entities holding, or entitled to use, the intellectual property rights pertaining to the chassis and to the engine, the names of which feature on the homologation form issued by the ACO until 31 December 2011 and by the FIA jointly with the ACO after that date.
If there are two different manufacturers, the name of the chassis manufacturer must always precede that of the engine manufacturer.

11.2.2 The titles will be conferred as follows:
a) The title of FIA World Endurance LMP Drivers' Champion is reserved for LMP1 and LMP2 drivers (combined classification of LMP categories) and will be conferred on the driver(s) having scored the greatest number of points in the general classification for each Event.
Drivers who, as two or three, have formed a permanent crew throughout the Championship season, will all score the same number of points and, if applicable, may all be awarded the Drivers' title.
However, two or more drivers of different crews will be separated according to the provisions of Article 11.4 below.

b) The title of LMP1 FIA World Endurance Champion will be conferred in the following conditions:
- When at least two competitors are entered;
- Upon the competitor entered in the LMP1 Championship who has scored the greatest number of points after consideration of all the results obtained by the best placed car* of that competitor, at each Event.

* In the general classification of the Events, all categories included.

c) The FIA World Endurance Championship for GTE drivers is reserved for GTE drivers (Pro and Am combined) and will be conferred on the driver(s) having scored the greatest number

grand nombre de points au classement général de chaque Epreuve (classement combiné des catégories LMGTE).
Les pilotes qui, à deux ou à trois, ont constitué tout au long de la saison du Championnat un équipage permanent, marqueront tous le même nombre de points et pourront, le cas échéant, se voir tous attribuer le titre réservé aux Pilotes.
En revanche, deux ou plusieurs pilotes d'un équipage différent seront départagés en cas d'ex æquo, selon les dispositions de l'Article 11.4 ci-après.

d) Le titre de Champion du Monde d'Endurance des Constructeurs GTE de la FIA, sera attribué dans les conditions suivantes :
- au constructeur, engagé spécifiquement dans le Championnat du Monde d'Endurance des Constructeurs GTE, ayant totalisé le plus grand nombre de points, au classement des catégories LMGTE Pro et LMGTE Am confondues, une fois pris en considération tous les résultats obtenus sur chaque épreuve par les deux meilleures voitures de ce même constructeur engagées sur la saison (marque/modèle de voiture/ cf. fiche d'homologation de la voiture).
Le titre sera décerné en prenant en considération les résultats obtenus lors de toutes les Epreuves comptant pour le Championnat, y compris le Mans.
L'attribution des points au Championnat se fera en fonction du barème défini à l'Article 11.3.1. a) et b) ci-après.

Le titre ne pourra être décerné que si au moins deux constructeurs y sont engagés.

11.2.3 En outre, seront décernés les Trophées suivants :

11.2.3.1 Les Trophées équipes :
- Un Trophée Endurance FIA remis à la meilleure équipe LMP2,
- Un Trophée Endurance FIA remis à la meilleure équipe LMGTE AM,

Ces Trophées seront attribués à l'équipe ayant totalisé le plus grand nombre de points une fois pris en considération tous les résultats obtenus, dans sa catégorie, à l'issue de chaque Epreuve par chaque voiture engagée. Chaque voiture engagée (cf. numéro de course) figurera individuellement au classement équipes.

11.2.3.2 Les Trophées "pilotes" :
- Un Trophée Endurance FIA remis au(x) meilleur(s) pilote(s) LMP2,
- Un Trophée Endurance FIA remis au(x) meilleur(s) pilote(s) GTE Am.

Ces Trophées seront attribués au(x) pilote(s) ayant totalisé le plus grand nombre de points, une fois pris en considération tous les résultats obtenus, dans sa/leur catégorie, par le(s) pilote(s) sur la voiture sur laquelle il(s) est(sont) engagé(s) à l'issue de chaque Epreuve à laquelle il(s) participe(nt).
Les pilotes qui, à deux ou à trois, ont constitué tout au long de la saison du Championnat un équipage permanent sur la même voiture marqueront tous le même nombre de points et pourront, le cas échéant, se voir tous attribuer le titre réservé aux Pilotes.

of points in the general classification for each Event (combined classification of LMGTE categories).

Drivers who, as two or three, have formed a permanent crew throughout the Championship season, will all score the same number of points and, if applicable, may all be awarded the Drivers' title.
However, two or more drivers of different crews will be separated according to the provisions of Article 11.4 below.

d) The FIA World Endurance Championship for GTE Manufacturers will be conferred in the following conditions:

- upon the manufacturer, entered specifically in this World Endurance Championship for GTE Manufacturers, that has scored the greatest number of points, in the classification of the categories LMGTE Pro and LMGTE Am combined, after consideration of all the results obtained on each event by the two best classified cars of this same manufacturer entered for the full season (make/model mentioned on the car's homologation form.
The title will be awarded taking into consideration the results obtained in all the Events counting towards the Championship, including Le Mans.
Points for the Cup will be awarded according to the scale defined in Article 11.3.1 a) and b) below.

The title may be conferred only if at least two Manufacturers are entered.

11.2.3. In addition, the following Trophies will be awarded:

11.2.3.1 The team Trophies:
- An FIA Endurance Trophy awarded to the best LMP2 team,
- An FIA Endurance Trophy awarded to the best LMGTE AM team,

These Trophies will be awarded to the team that has scored the greatest number of points after consideration of all the results obtained, in its category, at the end of each Event by each car entered. Each car entered (cf. race number) will appear individually in the teams' classification.

11.2.3.2 The "drivers" Trophies:
- An FIA Endurance Trophy awarded to the best LMP2 driver(s),
- An FIA Endurance Trophy awarded to the best GTE Am driver(s).

These Trophies will be awarded to the driver(s) who have scored the greatest number of points after consideration of all the results obtained, in their category, by the driver(s) in the car in which they are entered, at the end of each Event in which they take part.
Drivers who, as two or three, have formed a permanent crew in the same car throughout the Championship season, will all score the same number of points and, if applicable, may all be awarded the Drivers' title.

11.3 Barème des points
11.3.1
a) Barème des points, pour toutes les Epreuves à l'exception de Sebring et des 24 Heures du Mans
Les points pour les titres de Champion du Monde pour Pilotes et de Champion du Monde pour Constructeurs ainsi que ceux pour la Coupe et pour les Trophées, sont attribués à chaque course selon les barèmes suivants :

1er :	25 points
2ème :	18 points
3ème :	15 points
4ème :	12 points
5ème :	10 points
6ème :	8 points
7ème :	6 points
8ème :	4 points
9ème :	2 points
10ème :	1 point
Et au-delà :	0,5 point*

**Un demi-point sera attribué à toute voiture classée au-delà de la 10ème place au classement général d'une Epreuve.*
b) Pour les 1500 Miles de Sebring uniquement, les points sont attribués selon le barème suivant :

1er :	32 points
2ème :	23 points
3ème :	19 points
4ème :	15 points
5ème :	13 points
6ème :	10 points
7ème :	8 points
8ème :	5 points
9ème :	3 points
10ème :	2 points
Et au-delà :	1 point*

** Un point sera attribué à toute voiture classée au-delà de la 10ème place au classement général de cette Epreuve.*

c) Barème des points pour l'Epreuve des 24 Heures du Mans uniquement, les points seront attribués selon le barème suivant :

1er :	38 points
2ème :	27 points
3ème :	23 points
4ème :	18 points
5ème :	15 points
6ème :	12 points
7ème :	9 points
8ème :	6 points
9ème :	3 points
10ème :	2 points
Et au-delà :	1 point*

**Un point sera attribué à toute voiture classée au-delà de la 10ème place au classement général de cette Epreuve.*

11.3 Scale of points
11.3.1
a) Scale of points, for all Events other than Sebring and the Le Mans 24 Hours:
Points for the titles of Drivers' World Champion and Manufacturers' World Champion, as well as those for the Cup and Trophies, are awarded at each race according to the following scale:

1st:	25 points
2nd:	18 points
3rd:	15 points
4th:	12 points
5th:	10 points
6th:	8 points
7th:	6 points
8th:	4 points
9th:	2 points
10th:	1 point
And beyond:	0.5 point*

**Half a point will be awarded to any car classified lower than 10th in the general classification of an event.*
b) For the 1500 Miles of Sebring only, points will be awarded according to the following scale:

1st:	32 points
2nd:	23 points
3rd:	19 points
4th:	15 points
5th:	13 points
6th:	10 points
7th:	8 points
8th:	5 points
9th:	3 points
10th:	2 points
And lower:	1 point*

**One point will be awarded to any car classified lower than 10th in the general classification of this Event.*

c) For the Le Mans 24 Hours only, points will be awarded according to the following scale:

1st:	38 points
2nd:	27 points
3rd:	23 points
4th:	18 points
5th:	15 points
6th:	12 points
7th:	9 points
8th:	6 points
9th:	3 points
10th:	2 points
And lower:	1 point*

**One point will be awarded to any car classified lower than 10th in the general classification of this Event*

c) Pour tous les classements ci-dessus énoncés, un point supplémentaire sera attribué, lors de chaque Epreuve, à la "pole position" de chaque catégorie (meilleur temps réalisé par la voiture de chaque catégorie lors des essais qualificatifs à l'exception des voitures supplémentaires et complémentaires) à chaque équipe ainsi qu'à tous les pilotes composant l'équipage de la voiture concernée.

c) For all the above classifications, an additional point will be awarded, at each Event, to the "pole position" team, as well as to all the drivers making up the crew of the cars concerned, in each category (best time achieved by the car in each category during qualifying with the exception of additional and complementary cars).

d) Seuls les concurrents inscrits sur la liste officielle des engagés au Championnat sont habilités à marquer des points pour les titres du Championnat.

d) Only those competitors appearing on the official list of entries in the Championship are entitled to score points for the Championship titles.

e) Les "voitures supplémentaires" et les "voitures complémentaires", telles que définies aux Articles 3.5 et 3.6 du présent Règlement, ne seront pas habilitées à marquer des points pour les titres du Championnat, mais conserveront leur place au classement à l'issue de chaque Epreuve du Championnat, tout en étant "transparentes" pour les différents classements.

e) "Additional cars" and "complementary cars", as defined by Articles 3.5 et 3.6 of these regulations, will not be allowed to score points for the Championship titles, but will retain their place in the classification at the end of each Championship Event, while being "invisible" for the various classifications.

f) D'une façon générale, toute voiture participant à une Epreuve du Championnat, qui n'y est pas officiellement engagée, conservera son classement à l'issue de chaque Epreuve à laquelle elle participera, mais ne marquera pas de point pour les divers titres du Championnat et sera "transparente" dans ces différents classements.

f) In general, any car which is taking part in a Championship Event but is not officially registered for it will keep its classification at the end of each Event in which it takes part but will not score points for the various titles in the Championship and will be "invisible" in these various classifications.

11.3.2 Si une course est suspendue par le Directeur d'Epreuve et qu'elle ne peut reprendre, aucun point ne sera attribué pour quelque classement que ce soit, si la voiture de tête a effectué moins de deux tours sans être sous régime de Full Course Yellow (art. 10.12.1) ou de voiture de sécurité (Art. 10.12.2) ou de Slow Zone (Art. 10.12.3).

11.3.2 If a race is suspended by the Race Director and cannot be resumed, no points will be awarded to the crews if the leader has completed less than two laps without being under a Full Course Yellow (Article 10.12.1), safety car (Article 10.12.2) or Slow Zone (Article 10.12.3) procedure.

La moitié des points sera attribuée si la voiture de tête a effectué plus de deux tours (sans être sous régime de Full Course Yellow (Art. 10.12.1) ou de voiture de sécurité (Art. 10.12.2) ou de Slow Zone (Art. 10.12.3)) mais moins de 75% de la durée réglementaire de l'Epreuve. Un minimum de deux tours doit avoir été couvert par la voiture de tête en dehors d'une procédure de Safety Car.
La totalité des points sera attribuée si la voiture de tête a effectué plus de 75% de la durée réglementaire de l'Epreuve.

Half points will be awarded to the crews if the leader has completed more than two laps (without being under a Full Course Yellow (Article 10.12.1), safety car (Article 10.12.2) or Slow Zone (Article 10.12.3) procedure) but less than 75% of the original race time. A minimum of two laps must have been completed by the leader outside of a Safety Car procedure.

Full points will be awarded if the leader has completed more than 75% of the original race time.

11.3.3 Si la FIA le requiert, les pilotes classés premiers au Championnat du Monde des Pilotes LMP de la FIA et du Championnat du Monde d'Endurance des Pilotes GTE de la FIA, le représentant du Constructeur Champion du Monde d'Endurance, et le représentant du Constructeur Champion du Monde d'Endurance GTE, ainsi qu'éventuellement tout vainqueur d'un trophée qui serait désigné expressément par la FIA, doivent être présents lors de la cérémonie annuelle de remise des prix de la FIA. Les concurrents devront faire tout leur possible pour faire en sorte que leurs pilotes respectent cette obligation. Tout pilote ou concurrent absent, excepté en cas de force majeure, se verra infliger une amende de dix mille Euros.
Si l'organisateur le requiert, les pilotes classés premiers dans tous les classements pilotes, le représentant du Constructeur Champion du Monde, et le représentant du Constructeur

11.3.3 If the FIA so requires, the drivers classified first in the FIA LMP Drivers' World Championship and the FIA World Endurance Championship for GTE Drivers, the representative of the World Champion Manufacturer and the representative of the GTE World Champion manufacturer, and possibly any winner of a Trophy who is expressly designated by the FIA, must be present at the annual FIA Prize-Giving ceremony. All competitors shall use their best endeavours to ensure that their drivers attend as aforesaid. Any such driver or competitor who is absent will be liable to a fine of ten thousand Euros, except in a case of force majeure.

If the organiser so requires, the drivers classified first in all driver classifications, the representative of the World Champion Manufacturer, the representative of the GTE World

Champion du Monde d'Endurance GTE, ainsi qu'un représentant des trois premiers aux classements des différents trophées tel que précisé dans l'article 11.2.3.2, doivent être présents lors de la cérémonie annuelle de remise des prix du WEC. Les concurrents devront faire tout leur possible pour faire en sorte que leurs pilotes respectent cette obligation. Tout pilote ou concurrent absent, excepté en cas de force majeure, se verra infliger une amende de dix mille Euros.

11.4 Ex aequo

11.4.1 Les prix attribués conformément au classement aux concurrents arrivés ex æquo seront additionnés et partagés de façon égale.

11.4.2 Si deux pilotes, constructeurs et/ou équipes, au moins terminent la saison avec le même nombre de points, la place la plus élevée au Championnat sera attribuée :

a) Au titulaire du plus grand nombre de premières places.

b) Si le nombre de premières places est identique, au titulaire du plus grand nombre de deuxièmes places.

c) Si le nombre de deuxièmes places est identique, au titulaire du plus grand nombre de troisièmes places et ainsi de suite jusqu'à ce qu'un vainqueur se dégage.

d) En cas de nouvel ex æquo, les pilotes et/ou constructeurs sont départagés en fonction du meilleur temps réalisé par chaque voiture dans chaque course de chaque Epreuve du Championnat à laquelle ils ont participé.

e) En cas de nouvel ex æquo, les pilotes et/ou constructeurs sont départagés en fonction du meilleur temps réalisé par chaque voiture dans chaque séance d'essais qualificatifs de chaque Epreuve du Championnat à laquelle ils ont participé.

f) Si cette procédure ne permet pas de dégager un résultat, les pilotes et/ou constructeurs étant classés par exemple premiers ex æquo occuperont 2 rangs au classement du Championnat. Le pilote ou le constructeur suivant(e) est alors classé(e) 3ème au classement concerné.
La FIA pourra néanmoins désigner un vainqueur lorsque les circonstances l'exigent et dans l'intérêt du sport en fonction des critères qu'elle jugera convenables.

g) Si cette procédure ne permet pas de dégager un résultat, le pilote ayant réalisé le meilleur résultat le plus tôt dans la saison aura la place la plus élevée au Championnat.

12 PÉNALITÉS

a) Il appartiendra aux Commissaires Sportifs de décider, sur rapport ou demande du Directeur de l'Epreuve, si un ou des pilote(s) mêlé(s) à un incident doi(ven)t être pénalisé(s).
b) Si les Commissaires Sportifs enquêtent sur un incident, un message informant toutes les équipes de la ou des voiture(s) impliquée(s) sera affiché sur le système de messagerie officiel.

Champion manufacturer, as well as a representative of the first three in the classifications of the different trophies as specified in Article 11.2.3.2, must be present at the annual WEC Prize-Giving Ceremony. All competitors shall use their best endeavours to ensure that their drivers attend as aforesaid. Any such driver or competitor who is absent will be liable to a fine of ten thousand euros, except in a case of force majeure.

11.4 Dead heat

11.4.1. Prizes awarded in accordance with the classification to competitors who tie will be added together and shared equally.

11.4.2 If two or more drivers, constructors and/or teams finish the season with the same number of points, the higher place in the Championship shall be awarded to:

a) The holder of the greatest number of first places.

b) If the number of first places is the same, the holder of the greatest number of second places.

c) If the number of second places is the same, the holder of the greatest number of third places, and so on until a winner emerges.

d) In case of a further tie, the criterion for breaking the tie is the best time set by each car in each race of each Championship Event in which they have taken part.

e) In case of a further tie, the criterion for breaking the tie is the best time set by each car in each qualifying practice session of each Event in the Championship in which they have taken part.

f) If this procedure fails to produce a result, the drivers or teams which, for example, are classified equal first, will occupy 2 rows in the Championship classification. The next driver or team is then classified third in the classification concerned.
The FIA may nevertheless nominate a winner, when circumstances so require and in the interest of the sport, according to such criteria as it thinks fit.

g) If this procedure fails to produce a result, the driver having achieved the best result earliest in the season will have the highest place in the Championship.

12 PENALTIES

a) It shall be at the discretion of the Stewards to decide, upon a report or a request by the Race Director, whether a driver or drivers involved in an incident should be penalised.
b) If an incident is under investigation by the Stewards, a message informing all teams whose car or cars are involved shall be displayed on the official messaging system.

c) A condition que ce message soit affiché dans les cinq minutes suivant la fin de la course, le(s) pilote(s) concerné(s) ne pourra(ont) pas quitter le circuit sans l'accord des Commissaires Sportifs.

12.1 - Les Commissaires Sportifs peuvent infliger les pénalités prévues dans le présent règlement, en plus ou au lieu de toute autre pénalité à leur disposition en vertu du Code.

a) Passage par la voie des stands*

Le pilote devra entrer dans la voie des stands puis reprendre la course sans s'arrêter.

b) Stop & Go*

Le pilote doit entrer dans la voie des stands, s'arrêter dans la zone de travail qui lui est attribuée et la quitter pour rejoindre la piste. Le moteur peut continuer de tourner sauf indication contraire dans la décision des Commissaires Sportifs. Durant cette période, personne n'est autorisé à toucher la voiture de quelque manière que ce soit et le pilote doit rester à l'intérieur de la voiture.

c) Pénalité en temps dans la voie des stands*

Le pilote doit entrer dans la voie des stands, s'arrêter pendant une période déterminée dans la zone de travail qui lui est attribuée et la quitter pour rejoindre la piste. Le moteur peut continuer de tourner sauf indication contraire dans la décision des Commissaires Sportifs. Durant cette période, personne n'est autorisé à toucher la voiture de quelque manière que ce soit et le pilote doit rester à l'intérieur de la voiture.

*Une fois que la pénalité visée en 12.1 a), 12.1 b) ou 12.1 c) a été notifiée sur les moniteurs de chronométrage, la voiture concernée ne peut pas franchir la "ligne" sur la piste plus de 4 fois.

d) Temps ajouté dans la voie des stands

Lorsque la voiture entre à nouveau dans la voie des stands, une période de temps déterminée est ajoutée à son arrêt au stand. Ce temps est ajouté au début de l'arrêt aux stands et est décompté à partir du moment où la voiture est immobilisée dans la zone de travail qui lui est attribuée. Durant cette période, personne n'est autorisé à toucher la voiture de quelque manière que ce soit et le pilote doit rester à l'intérieur de la voiture.

e) Une pénalité en temps.

f) Un blâme.

Aucune des six pénalités ci-dessus, si imposée, ne pourra faire l'objet d'un appel conformément à l'Art. 12.2.4 du CSI.

g) Un recul d'un certain nombre de places sur la grille de départ de la prochaine Course disputée par la voiture ou le pilote.

h) L'exclusion des résultats.

i) La suspension lors de la prochaine Epreuve disputée par le pilote.

j) Pénalité accessoire : retrait de points

Chaque pilote dispose d'un capital de 12 points.

Accessoirement à toute pénalité prononcée à l'encontre d'un concurrent, sanctionnant le comportement d'un pilote lors des activités décrites à l'article 10.2 du présent règlement, les

c) Provided that such a message is displayed no later than five minutes after the race has finished, the driver or drivers concerned may not leave the circuit without the consent of the Stewards.

12.1 - The Stewards may impose the penalties set out in the present regulations in addition to or instead of any other penalties available to them under the Code.

a) Drive through*

The driver must enter the pit lane and re-join the track without stopping.

b) Stop & Go*

The driver must enter the pit lane, stop in his allocated working area and leave to rejoin the track. The engine may keep running unless stated otherwise in the Stewards' decision. During this period nobody is allowed to touch the car in any way and the driver must remain inside the car.

c) Pit lane time penalty*

The driver must enter the pit lane, stop for a defined time in his allocated working area and leave to re-join the track. The engine may keep running unless stated otherwise in the Stewards' decision. During this period nobody is allowed to touch the car in any way and the driver must remain inside the car.

* Once the penalty referred to in 12.1a), 12.1b), or 12.1c) has been notified on the timing monitors, the car concerned may not cross the "line" on track more than 4 times.

d) Added pit lane time

The next time the car enters the pit lane, a defined time will be added to its pit stop. This time will be added to the start of the pit stop and will be counted from the moment the car is immobilised in its allocated working area. During this period nobody is allowed to touch the car in any way and the driver must remain inside the car.

e) A time penalty.

f) A reprimand.

If any of the six penalties above are imposed they shall not be subject to appeal as per Art. 12.2.4 of the ISC.

g) A drop of any number of grid positions at the driver's or car's next Race.

h) Exclusion from the results.

i) Suspension from the driver's next Event.

j) Secondary penalty: withdrawal of points

Each driver will have a reserve of 12 points.

In addition to any penalty imposed on a competitor sanctioning the behavior of a driver during the activities described in article 10.2 of the present regulations, the Stewards may order the withdrawal of points, up to a maximum of 6 points by Event.

commissaires sportifs peuvent ordonner un retrait de points, dans la limite de 6 points par épreuve.
Dès que son capital de 12 points est épuisé, le pilote concerné sera suspendu de plein droit pour l'Epreuve suivante du Championnat, et retrouvera son capital de points à l'issue de la période de suspension.
Les décisions de retrait de points demeurent en vigueur jusqu'à la fin de la saison du Championnat au cours de laquelle elles ont été prononcées.
Lorsqu'elles sont l'accessoire d'une pénalité qui n'est pas susceptible d'appel, les décisions de retrait de points ne le sont pas d'avantage.

k) Au moment d'exécuter les pénalités visées aux Articles 12.1 b) et 12.1 c), les règles suivantes doivent être respectées :

1) Avant l'arrêt d'une voiture au stand, une personne seulement est autorisée à franchir la ligne continue peinte sur le sol ou le mur qui délimite la "zone de travail" pour donner des instructions.
Cette personne doit tenir une pancarte affichant le numéro de la voiture concernée et ne doit pas se trouver dans le prolongement de l'axe longitudinal de la voiture.
2) Personne n'est autorisé à s'approcher pour vérifier quoi que ce soit sur la voiture ou pour interférer avec elle.

En cas d'infraction : pénalité doublée.

l)
Les Commissaires Sportifs, sur rapport d'un juge de fait (Article 11.16.3 du CSI) et/ou du Directeur d'Epreuve, peuvent décider de supprimer tout tour de toute séance (Article 12.3.1. du CSI), effectué sans respecter l'Annexe L (Article 12.1.1. j du CSI) et en violation de l'Article 2 c) du Chapitre IV de l'Annexe L au CSI.
Les tours supprimés seront indiqués dans les plus brefs délais à l'équipe concernée via les moniteurs de chronométrage. Il n'y a pas de droit d'appel de cette décision des Commissaires Sportifs.

12.2 – Une pénalité dans la voie des stands ; les pénalités allant de 12.1 a) à 12.1 d) ci-dessus ne peuvent pas être effectuées :
1. si la pénalité n'a pas encore été notifiée sur les moniteurs de chronométrage.
2. si la VS est en piste.
3. si la piste est en régime de FCY.
4. si la(les) zone(s) adjacente(s) à l'entrée des stands, et/ou à la voie des stands, et/ou à la sortie des stands fait(font) l'objet de procédures de "Slow Zone".

Sauf si la voiture se trouvait déjà dans la voie d'entrée des stands lorsque la neutralisation a été déclarée, dans les cas b), c) et d) ci-dessus, le nombre de tours couverts par la neutralisation sera ajouté au nombre de fois que la voiture peut franchir la "ligne" sur la piste, après que le pilote a été notifié sur les moniteurs de chronométrage.

12.3 - Si une des pénalités visées en 12.1 a), 12.1 b), 12.1 c) ou 12.1 d) est notifiée sur les écrans de chronométrage pendant les 5 derniers tours et que la voiture n'effectue pas la pénalité, ce qui suit s'appliquera :

As soon as the reserve of 12 points has been expended, the driver concerned will be automatically suspended for the next event of the Championship, and will regain the reserve of points at the end of the suspension period.
Decisions regarding withdrawal of points remain in effect until the end of the Championship season in which they were declared.
When the withdrawal of points is in addition to a penalty which is not subject to appeal, the decision to withdraw points is equally not subject to appeal.

k) When fulfilling the penalties referred to in Articles 12.1 b) and 12.1c), the following must be respected:

1) Before a car stops at its pit, only one person is authorized to cross the continuous line painted on the ground or the wall which delimits the "working area", to give instructions.
This person should be holding a long handle with a board on the end displaying the relevant car number and cannot be positioned in line with the longitudinal axis of the car.

2) Nobody is authorized to approach the car to check anything or interfere with it.

In case of infringement: double penalty.

l)
The Stewards, following a report from a judge of fact (Article 11.16.3 of the ISC) and/or the Race Director, may decide to delete any lap(s) from any session (Article 12.3.1.d of the ISC) that is/are not achieved in compliance with Appendix L (Article 12.1.1.j of the ISC) and in violation of Article 2 c) of Chapter IV of Appendix L to the ISC.
The relevant team will be notified of the deleted lap(s) within the shortest timeframe possible, via the timing monitors. There is no right of appeal against this decision of the Stewards.

12.2 - A pit lane penalty; penalties 12.1a) to 12.1d) above may not be served:
1. If the penalty has not yet been notified on the timing monitors.
2. If the SC is on track.
3. If the track is under FCY.
4. If the area(s) adjacent to pit entry, and/or pit lane, and/or pit exit; are under Slow Zone procedures.

Unless the car was already in the pit entry road when the neutralisation was declared, in cases b), c) and d) above, the number of laps covered by the neutralisation will be added to the number of times the car may cross the "line" on track, after the driver has been notified on the timing monitors.

12.3 - If any of the penalties referred to in 12.1a), 12.1b), 12.1c) or 12.1d) is notified on the timing screens during the last 5 laps, and the car does not fulfil the penalty, the following shall apply:

S'il s'avère impossible d'exécuter la pénalité ci-dessus, un temps sera ajouté au temps final de la voiture concernée.
Si, de l'avis des Commissaires Sportifs, ce temps ajouté fera rétrograder la voiture concernée du nombre de tours effectués, les Commissaires Sportifs pourront supprimer un ou plusieurs tours en fondant leur calcul sur le temps établi par le concurrent concerné lors du dernier tour précédant l'infraction.

Si une des pénalités visées en 12.1d) est notifiée après le dernier arrêt aux stands des voitures lors de la course, le temps sera ajouté au temps final de la voiture concernée. De plus, les Commissaires Sportifs auront le droit de supprimer un tour en tant que pénalité à l'équipe.

L'article 12.3 ci-dessus ne peut en aucun cas faire l'objet d'un appel.

If it proves impossible to serve the above penalty, a time will be added to the final time of the relevant car.
If, in the opinion of the stewards, this added time will demote the relevant car from the achieved number of laps, the stewards may eliminate lap(s) basing their calculation on the time set by the relevant competitor on the last lap before the infraction was committed.

If any of the penalties referred to in 12.1d) are notified after the cars' final pit stop of the race, the time will be added to the final time of the relevant car. In addition, stewards will have the right to eliminate a lap as a team penalty.

From the above 12.3 there is no right of appeal

EVENT :

ANNEXE 1

PARTIE A (cf. Article 2.2)

1. Nom et adresse de l'Autorité Sportive Nationale (ASN).

2. Nom et adresse de l'organisateur.

3. Date et lieu de l'Epreuve.

4. Début des vérifications sportives et techniques le …….. (date) à …… (heure).

5. Heure de départ de la course.

6. Adresse, numéro de téléphone, fax et e-mail auxquels la correspondance peut être adressée.

7. Détails sur le circuit, comprenant obligatoirement :
- localisation et moyens d'accès,
- longueur d'un tour,
- durée de la course,
- direction (dans le sens des aiguilles d'une montre ou dans le sens opposé),
- localisation de la sortie des stands par rapport à la Ligne.

8. Localisation précise sur le circuit du :
- Bureau des Commissaires Sportifs,
- Bureau du Directeur d'Epreuve,
- Bureau de la FIA,
- Local des vérifications sportives,
- Local des vérifications techniques, aire plane et pesées,
- Parc Fermé,
- Briefing des pilotes et concurrents,
Briefing pilotes : Heure et jour.
Briefing des team managers : Heure et jour.
- Panneau d'affichage officiel,
Tous les classements seront affichés 20 minutes après la fin des séances d'essais ou de la course
- Conférence de presse du vainqueur,
- Centre presse,
- Centre d'accréditation des médias.

9. Liste des trophées supplémentaires et récompenses spéciales (en plus de ceux prévus par le Règlement Sportif du Championnat).

10. Nom des officiels de l'Epreuve suivants, désignés par l'ASN :

APPENDIX 1

PART A (cf. Article 2.2)

1. Name and address of the National Sporting Authority (ASN).

2. Name and address of the organiser.

3. Date and place of the Event.

4. Start of the sporting checks and scrutineering on…… (date) at….. (time).

5. Start time of the race.

6. Address and telephone, fax number and E-mail to which enquiries can be addressed.

7. Details of the circuit, which must include:

- location and how to get there,
- length of one lap,
- race duration,
- direction (clockwise or anti-clockwise),

- location of pit exit in relation to Line.

8. Precise location at the circuit of:
- Stewards' office,
- Race Director's office,
- FIA office,
- Sporting checks,
- Scrutineering, flat area and weighing,

- Parc Fermé,
- Drivers' and competitors' briefing,
Drivers Briefing: date and time.
Team managers briefing: date and time.
- Official notice board,
All classifications will be posted 20 minutes after the end of the sessions or the race.
- Winner's press conference,
- Press centre,
- Media accreditation centre.

9. List of any supplementary trophies and special awards (in addition to those specified in the Sporting Regulations of the Championship).

10. The names of the following officials of the Event appointed by the ASN:

- Commissaire Sportif,
- Directeur de Course,
- Secrétaire du meeting,
- Commissaire Technique National en Chef,
- Responsable Médical National.

11. Autre point spécifique

Cf. Art 10.2
3 séances d'essais chronométrés seront organisées comme suit :

- 1 séance de 60 minutes
- 2 séances de 90 minutes

1 séance d'essais qualificatifs déterminant la grille de départ aura lieu le date 2018 et sera organisée comme suit :

- Une demi-séance d'au moins 20 minutes réservée aux voitures des catégories LMP1 & LMP2 – hh :mm – hh :mm.
- Une demi-séance d'au moins 20 minutes réservée aux voitures des catégories LMGTE Pro & LMGTE Am – hh :mm – hh :mm.

Aucun warm-up ne sera organisé.

Cf. Art 4.8.2
Parade des pilotes
Aucune Parade des pilotes ne sera organisée

Cf. Art 4.8.3
Etant donné la configuration du circuit (nom du circuit), la zone mixte-interview pour cette épreuve sera située au niveau de la salle de presse : (lieu à préciser). Tous les pilotes ayant participé à la séance de qualification (hormis les pilotes ayant réalisé la pole position dans leur catégorie) devront s'y rendre entre hh:mm et hh:mm le date pour les catégories GTE Pro et GTE Am et entre hh:mm et hh:mm le date pour les catégories LMP1 et LMP2.

Cf. Art 10.6.3.1
« La Pole Position » se situe sur le côté (droite/gauche : à préciser) de la première ligne en accord avec l'homologation FIA du circuit.

Cf. Art 10.7.3.
La voie des stands ouvrira à hh :mm et fermera à hh :mm pour un ou plusieurs tours de reconnaissance.
Le tour de formation débutera à hh :mm

- Steward of the meeting,
- Clerk of the Course,
- Secretary of the meeting,
- Chief National Scrutineer,
- Chief National Medical Officer.

11. Any other specific item

Cf. Art 10.2
3 timed practice sessions will be organized as follows:

- 1 practice of 60 minutes
- 2 practices of 90 minutes

1 qualifying session determining the starting grid will be on date 2018 and will be organized as follows:

- One half-session of at least 20 minutes reserved for cars of categories LMP1 & LMP2 – from hh:mm p.m. to hh:mm p.m.
- One half-session of at least 20 minutes reserved for cars of categories LMGTE Pro & LMGTE Am – from hh:mm p.m. to hh:mm p.m.

No warm up will be organized.

Cf. Art 4.8.2
Driver's Parade
No driver's parade will be organized

Cf. Art 4.8.3
Due to the (name of the circuit) International circuit configuration, the mixed interview zone will be organized in the media centre (venue to be confirmed) for this event. All the drivers who took part in the qualifying session (except the ones having made the pole position in their categories) will be obliged to enter this mixed zone between hh:mm p.m. and hh:mm p.m. on date for the GTE Pro and GTE Am categories and between hh:mm p.m. and hh:mm p.m. on date for the LMP1 and LMP2 categories.

Cf. Art 10.6.3.1
The "Pole Position" is on the (right/left: to be confirmed) of the front row according to circuit homologation by the FIA.

Cf. Art 10.7.3.
Pit lane will open at hh:mm and will close at hh:mm for one or more reconnaissance laps.

Formation lap will start at hh:mm

PARTIE B (Réservée à la FIA) - cf. Article 2.4.1
1. Commissaires Sportifs FIA,
2. Directeur d'Epreuve,
3. Délégué Technique,
4. Délégué presse,
5. Délégué médical,
6. Chronométreur en chef,
et, le cas échéant,
Observateur(s), Assistant(s), Pilote Conseiller

PART B (Reserved for the FIA) - cf. Article 2.4.1
1. FIA Stewards of the meeting,
2. Race Director,
3. Technical Delegate,
4. Press delegate,
5. Medical delegate.
6. Chief timekeeper
and, if appropriate,
Observer(s), Assistant(s), Driver Adviser to the Stewards.

PARTIE C - Programme détaillé de l'Epreuve
A envoyer à la FIA avec l'Annexe 1 dûment complétée.

PART C - Detailed timetable of the Event
To be sent to the FIA together with the duly completed Appendix 1.

PARTIE D - Convention d'organisation et Questionnaire médical

Cf. Article 2.2 (Disponible auprès du Secrétariat de la FIA)

Convention d'organisation : A envoyer à la FIA dûment complétée au plus tard un mois avant le début de l'Epreuve.

Questionnaire médical : A envoyer à la FIA (Département Médical) dûment complétée au plus tard deux mois avant le début de l'Epreuve conformément à l'Annexe H du Code Sportif International.

PART D - Organisation Agreement and Medical Questionnaire

Cf. Article 2.2 (Available from the FIA Secretariat)

Organisation Agreement: To be sent to the FIA at the latest one month prior to the Event.

Medical Questionnaire: To be sent to the FIA (Medical Department) at the latest two month prior to the Event in accordance with the Appendix H of the International Sporting Code.

PARTIE E - Assurance (Cf. Article 2.3.2)
A envoyer à la FIA avec l'Annexe 1 dûment complétée.

PART E - Insurance (cf. Article 2.3.2)
To be sent to the FIA together with the duly completed Appendix 1.

ANNEXE 2
APPENDIX 2

BULLETIN D'ENGAGEMENT AU CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE DE LA FIA 2017 /
ENTRY FORM FOR THE 2017 FIA WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP

Disponible sur le lien suivant :
Available under the following link:

http://registrations.fia.com/registrationwec

***FIA Contacts**:*

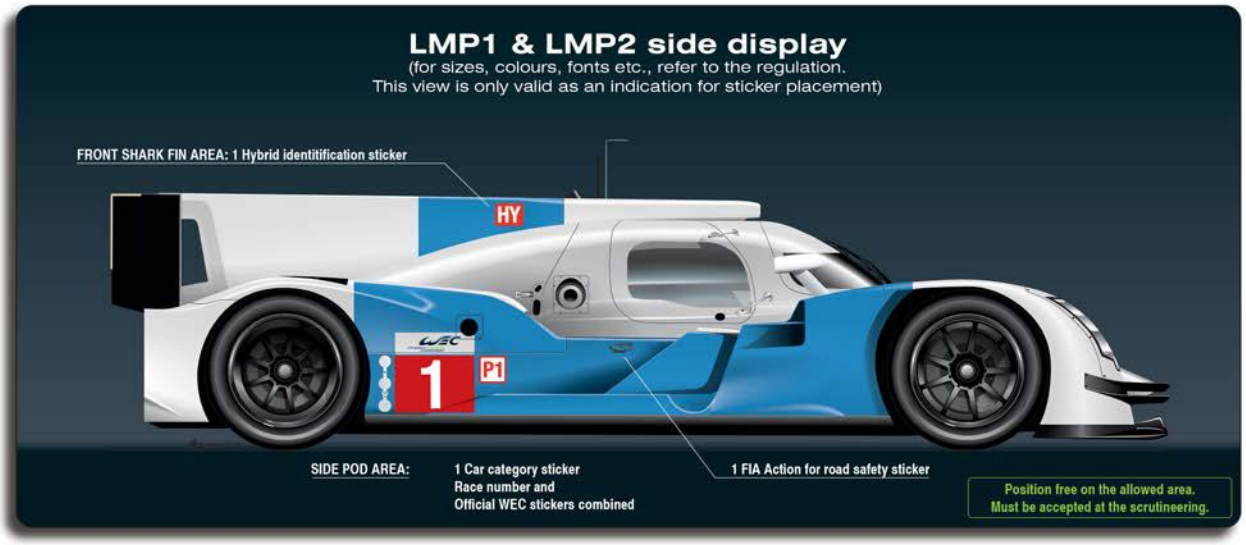
FIA Geneva – WEC Department
Chemin de Blandonnet 2 – CH 1215 Genève 15
Fax : + 41 22 544 44 74

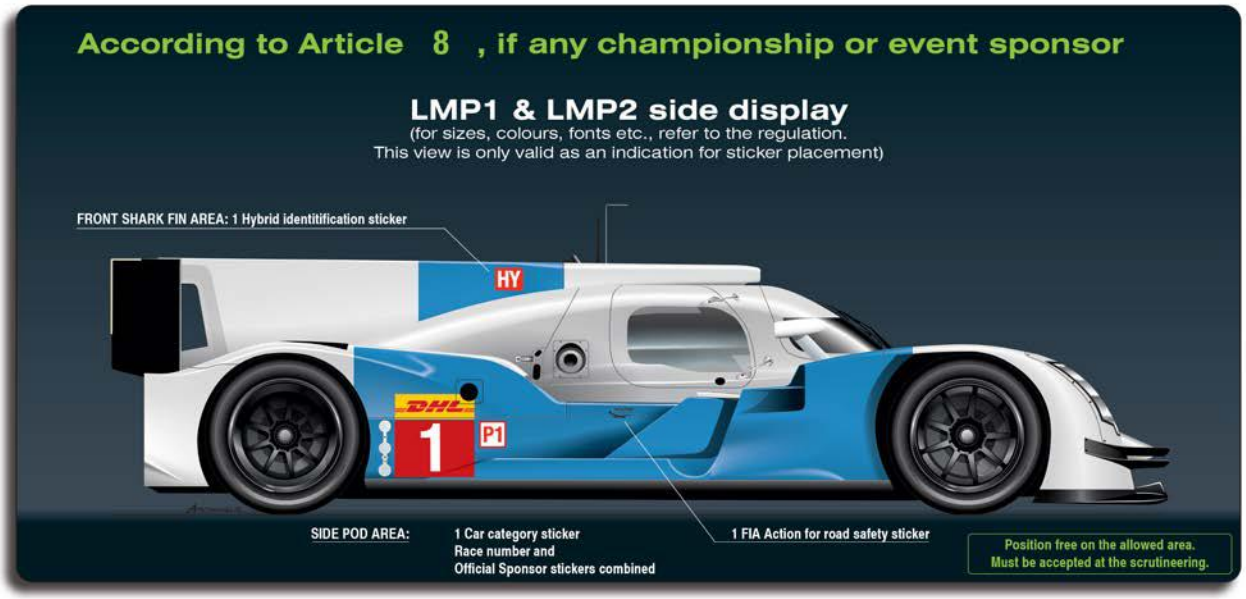
Manager: Mr Marek NAWARECKI (mnawarecki@fia.com)

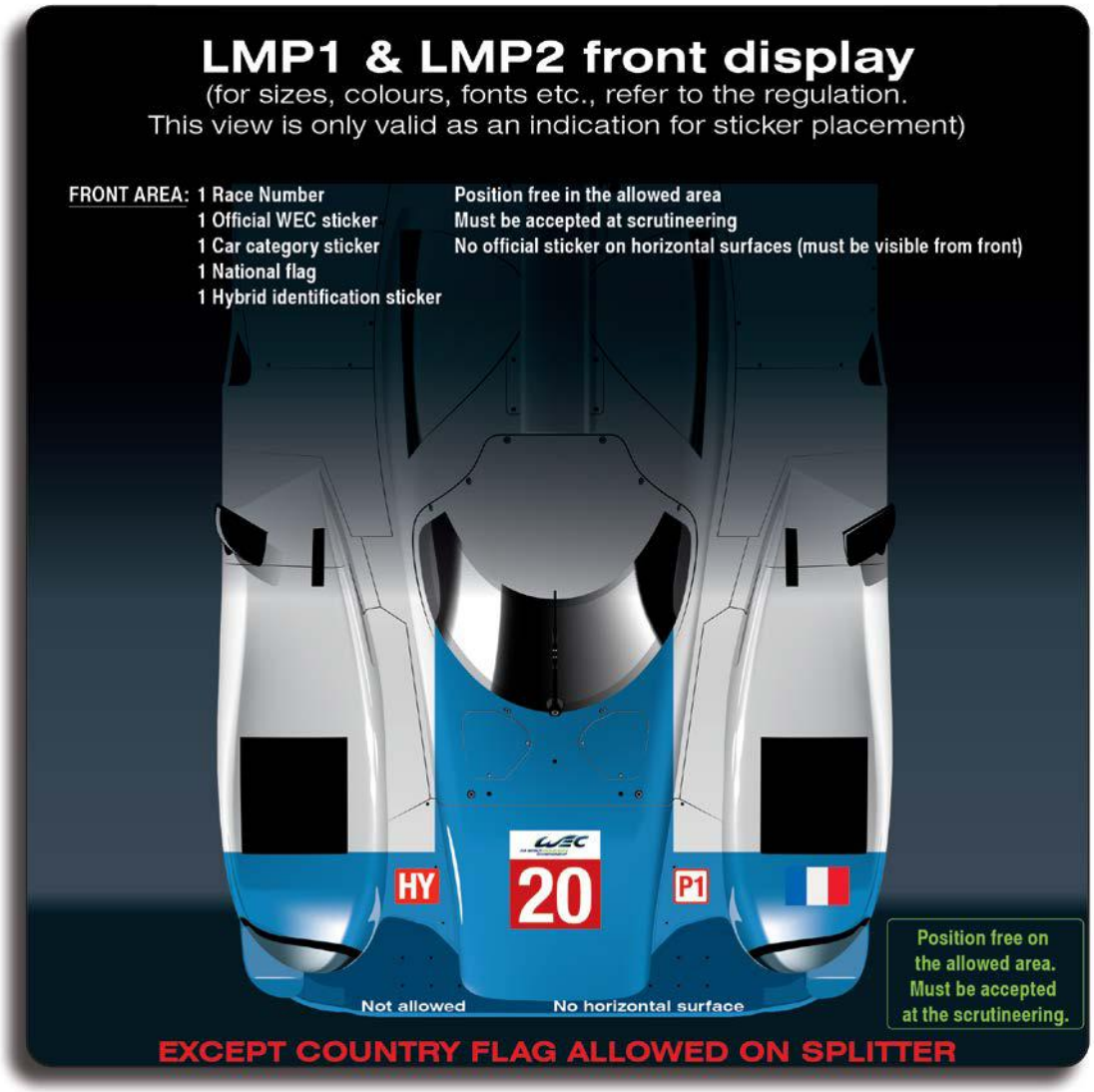
Coordinator: Mr Sina AMIRDIVANI (samirdivani@fia.com)

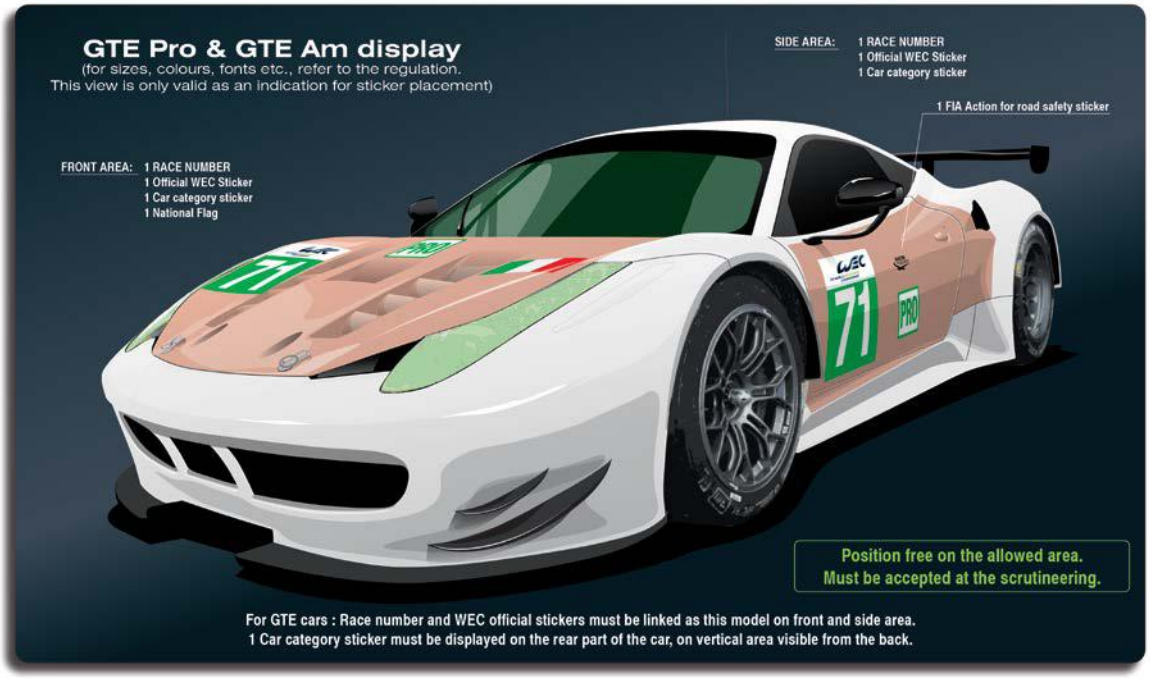
ANNEXE 3
APPENDIX 3

EMPLACEMENT DE LA PUBLICITE SUR LES VOITURES
LOCATION OF THE ADVERTISING ON THE CARS






LMP1 & LMP2 front display
(for sizes, colours, fonts etc., refer to the regulation.
This view is only valid as an indication for sticker placement)
FRONT AREA: 1 Race Number
1 Official WEC sticker
1 Car category sticker
1 National flag
1 Hybrid identification sticker
Position free in the allowed area
Must be accepted at scrutineering
No official sticker on horizontal surfaces (must be visible from front)
HY
20
P1
Not allowed
No horizontal surface
Position free on the allowed area. Must be accepted at the scrutineering.
EXCEPT COUNTRY FLAG ALLOWED ON SPLITTER


GTE Pro & GTE Am display
(for sizes, colours, fonts etc., refer to the regulation.
This view is only valid as an indication for sticker placement)
SIDE AREA: 1 RACE NUMBER
1 Official WEC Sticker
1 Car category sticker
1 FIA Action for road safety sticker
FRONT AREA: 1 RACE NUMBER
1 Official WEC Sticker
1 Car category sticker
1 National Flag
Position free on the allowed area.
Must be accepted at the scrutineering.
For GTE cars : Race number and WEC official stickers must be linked as this model on front and side area.
1 Car category sticker must be displayed on the rear part of the car, on vertical area visible from the back.

According to Article 8 , if any championship or event sponsor
GTE Pro & GTE Am display
(for sizes, colours, fonts etc., refer to the regulation.
This view is only valid as an indication for sticker placement)
SIDE AREA: 1 RACE NUMBER
1 Official Sponsor Sticker
1 Car category sticker
FRONT AREA: 1 RACE NUMBER
1 Official WEC Sticker
1 Car category sticker
1 National Flag
1 FIA Action for road safety sticker
Position free on the allowed area.
Must be accepted at the scrutineering.
For GTE cars : Race number and WEC official stickers must be linked as this model on front and side area.
1 Car category sticker must be displayed on the rear part of the car, on vertical area visible from the back.

ANNEXE 4: PENALITES LIEES AU NON-RESPECT DE LA REGLEMENTATION TECHNIQUE / APPENDIX 4: PENALTIES FOR FAILURE TO RESPECT THE TECHNICAL REGULATIONS

	FREE PRACT	QUALY	RACE			
			Nombre de fois/amount of time	Penalty 6 hours race	Penalty Le Mans 24H	Délai d'application/ Time for application
LMP1						
ERS realeased energy > limit Annexe B	**No penalty**	**Current and**	**2nd time:**	**Drive Through**	**Stop Go 10 sec**	**Within 4 laps after penalty was notified to the team**
		next lap times	**3rd time :**	**Stop Go 20 sec**	**Stop Go 40 sec**	
		cancelled	**4th time and more:**	**Stop Go 30 sec**	**Stop Go 60 sec**	
Maximum realeased ERS power > limit Annexe B	**No penalty**	**Current and**	**2nd time:**	**Drive Through**	**Stop Go 10 sec**	**Within 4 laps after penalty was notified to the team**
		next lap times	**3rd time :**	**Stop Go 20 sec**	**Stop Go 40 sec**	
		cancelled	**4th time and more:**	**Stop Go 30 sec**	**Stop Go 60 sec**	
Fuel/lap qty > limit Annexe B	**No penalty**	**Current and**	**Average with 2 following laps 2nd time**	**Drive Through**	**Stop Go 10 sec**	**Within 4 laps after penalty was notified to the team**
		next lap times	**Average with 2 following laps 3rd time**	**Stop Go 20 sec**	**Stop Go 40 sec**	
		cancelled	**Average with 2 following laps 4th time and more**	**Stop Go 30 sec**	**Stop Go 60 sec**	
Fuel/lap qty > limit X 1.02 Annexe B	**No penalty**	**Current and**	**2nd time:**	**Stop Go 5 sec**	**Stop Go 10 sec**	**Within 4 laps after penalty was notified to the team**
		next lap times	**3rd time :**	**Stop Go 30 sec**	**Stop Go 60 sec**	
		cancelled	**4th time and more:**	**Stop Go 60 sec**	**Stop Go 120 sec**	
Fuel / stint qty > limit Annexe B	**No penalty**	**No penalty**	**1st time :**	**Stop Go 5 sec**	**Stop Go 10 sec**	**Within 4 laps after penalty was notified to the team**
			2nd time:	**Stop Go 30 sec**	**Stop Go 60 sec**	
			3rd time and more:	**Stop Go 60 sec**	**Stop Go 120 sec**	

Inst fuel flow > limit Annexe B	**No penalty**	**Current and**	**2nd time:**	**Stop Go 5 sec**	**Stop Go 10 sec**	**Within 4 laps after penalty was notified to the team**
		next lap times	**3rd time :**	**Stop Go 30 sec**	**Stop Go 60 sec**	
		cancelled	**4th time and more:**	**Stop Go 60 sec**	**Stop Go 120 sec**	
P Boost > limit Technical regulations	**No penalty**	**Current and**	**2nd time:**	**Reprimand**	**Reprimand**	**Within 4 laps after penalty was notified to the team**
		next lap times	**3rd time :**	**Drive Through**	**Stop Go 5 sec**	
		cancelled	**4th time and more:**	**Stop Go 5 sec**	**Stop Go 10 sec**	
Team action to put the FFM in error (power supply shutdown, fuel outages, …)	**Stop and repair**	**Current and**	**2nd time:**	**Stop Go 5 sec**	**Stop Go 10 sec**	**Within 4 laps after penalty was notified to the team**
		next lap times	**3rd time :**	**Stop Go 30 sec**	**Stop Go 60 sec**	
		cancelled	**4th time and more:**	**Stop Go 60 sec**	**Stop Go 120 sec**	
LMGTE						
Lambda < limit BOP table	**No penalty**	**Current and**	**1st time :**	**Reprimand**	**Reprimand**	**Within 4 laps after penalty was notified to the team**
		next lap times	**2nd time:**	**Stop Go 5 sec**	**Stop Go 10 sec**	
		cancelled	**3rd time (and more) :**	**Stop Go 30 sec**	**Stop Go 60 sec**	
P Boost > limit BOP table	**No penalty**	**Current and**	**1st time :**	**Reprimand**	**Reprimand**	**Within 4 laps after penalty was notified to the team**
		next lap times	**2nd time:**	**Stop Go 5 sec**	**Stop Go 10 sec**	
		cancelled	**3rd time and more :**	**Stop Go 30 sec**	**Stop Go 60 sec**	
ALL CATEGORIES						
Cockpit Température	**No penalty**	**No penalty**	**1st time :**	**Stop and repair**	**Stop and repair**	**Within 4 laps after penalty was notified to the team**
			2nd time:	**Stop and repair**	**Stop and repair**	
			3rd time and more:	**Stop and repair**	**Stop and repair**	

Team CAN Channels not correct	**Stop and repair**	**lap time cancelled**	**1st time :**	**Stop and repair**	**Stop and repair**	**Within 4 laps after penalty was notified to the team**
			2nd time:	**Stop and repair**	**Stop and repair**	
			3rd time and more:	**Stop and repair**	**Stop and repair**	
Team action to put any FIA/ACO sensor signals in error	**Stop and repair**	**lap time cancelled**	**2nd time:**	**Stop Go 5 sec**	**Stop Go 10 sec**	**Within 4 laps after penalty was notified to the team**
			3rd time :	**Stop Go 30 sec**	**Stop Go 60 sec**	
			4th time and more:	**Stop Go 60 sec**	**Stop Go 120 sec**	
Any failure(s) to respect the technical regulations happening in the last 3 laps of the race will be considered as 2nd time of failure.						

ANNEXE 5 – APPENDIX 5

	EQUIPEMENTS DE SECURITE STAND *PIT SAFETY EQUIPMENT*	CAR N°	
FIA / WEC FIA WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP	**Concurrent** / ***Entrant*** :…….. **Ou** / *or* **Technicien équipementier** / *Parts manufacturer technician* : ……		

Toute modification ou remplacement d'un de ces éléments fera l'objet d'une déclaration du Concurrent au Délégué Technique.
Any modification or replacement of one of these parts should be announced by the Competitor to the Technical Delegate

1. COMBINAISON & SOUS VETEMENTS / *OVERALL & UNDERWEAR*

Norme / *Standard* **FIA 8856-2000**

Standard 8856-2000 RS.000.00 Manufacturer name Year of manufacture: 0000

In compliance with FIA standard 8856-2000 Manufacturer name

	N°1
Numéro d'Homologation FIA ***FIA Homologation Number***	RS._____._____
Sous-vêtements : Haut, Bas ***Underwear : Top, Bottom***	**YES / NO**
Cagoule ***Balaclava***	**YES / NO**
Chaussures et Chaussettes ***Shoes & Socks***	**YES / NO**
Gants ***Gloves***	**YES / NO**
Patche FIA WEC (L13,5 x H 5,6) **Patch FIA WEC (L13,5 x H 5,6)**	**YES / NO**

Picture
COMBINAISON / ***OVERALL***

Picture
CHAUSSURES / ***SHOES***

2. *CASQUE RAVITAILLEUR ET PREPOSE A LA VANNE / HELMET REFUELLER AND CUT OFF VALVE ATTENDANT*
(choisir une des normes ci-dessous / choose one of the standards below)

FIA 8860-2004, FIA 8860-2010

FIA Standard 8860-2004 Manufacturer: Helmet Inc Model: ysomus Size: 56

SAMPLE

Snell SA 2015 **Snell SAH 2010** **Snell SA 2010** **Snell SA 2005**

HELMET MUST BE FULL–FACE

Marque / Make	
Modèle / ***Model***	

Picture
CASQUE / ***HELMET***

3. CASQUE / *HELMET*
AUTRES INTERVENANTS
OTHER PARTICIPANTS

Normes / *Standards*

Marque / Make	
Modèle / ***Model***	
Lunettes de protection ***Safety goggles***	**YES / NO**
Modèle / ***Model***	

Picture
CASQUE / ***HELMET***

Copyright © 2017 V2 by FIA – All rights reserved *1/2*

MODIFICATION OU REMPLACEMENT / *MODIFICATION OR REPLACEMENT*			
Element ***Item***	**Date** ***Date***	**Heure** ***Time***	***Visa des Vérifications*** ***Scrutineering Stamp***

"Par sa signature, le soussigné reconnaît sur l'honneur que l'ensemble des déclarations et mentions faites par lui dans le présent formulaire sont exactes et certaines. Il déclare que TOUS LES EQUIPEMENTS DE SECURITE indiqués dans ce formulaire SONT EN TOTALE CONFORMITE avec les dispositions DU CODE SPORTIF INTERNATIONAL ET SES ANNEXES, et de l'ensemble de la réglementation applicable au Championnat du Monde d'Endurance de la FIA. Il s'engage à communiquer, tout changement dans son matériel qui serait susceptible de rendre inexactes les informations contenues dans ce formulaire dès que les dits changements interviennent. Les déclarations contenues dans ce formulaire ne peuvent engager que la seule responsabilité du soussigné tant sur le plan civil, pénal que sportif. Toute fausse déclaration et/ou une utilisation non-conforme aux prescriptions réglementaires de la part du soussigné ainsi que tout manquement à l'obligation de notifier tout changement relatif au contenu de ces déclarations seront considérés comme constituant une faute grave, et à ce titre passible de sanctions sportives proportionnées prises par les commissaires sportifs, allant jusqu'à l'exclusion du soussigné de l'épreuve ou du Championnat. Ni la FIA, ni aucun de ses préposés ne sauraient être tenus directement ou indirectement responsables des informations déclarées dans le présent formulaire, et prétendre à être exonérés partiellement ou totalement de leur responsabilité.

"By his signature, the undersigned gives his word that all of the declarations and statements made by him in the present form are true and complete. He declares that ALL THE SAFETY EQUIPMENT mentioned in this form IS IN COMPLETE CONFORMITY WITH the provisions of THE INTERNATIONAL SPORTING CODE AND ITS APPENDICES, and with the whole of the regulations applicable to the FIA World Endurance Championship. He undertakes to communicate any changes in his equipment which are liable to render the information contained in this form inexact as soon as these changes are made. The declarations contained in this form involve the sole responsibility of the undersigned, whether in civil, penal or sporting circumstances. Any false declaration and/or use not in conformity with the regulation provisions, together with any failure to notify any changes in respect to the contents of these declarations, will be considered as a serious infringement, and in these circumstances will be liable to sporting penalties in proportion imposed by the Stewards, up to the exclusion of the undersigned from the event or from the Championship. Neither the FIA nor its agents can be held directly or indirectly responsible for the information included in this form, and are deemed to be totally or partially freed from their responsibility.

Nom du Concurrent / *Competitor's Name :* ……
Or
Equipementier / *Parts manufacturer :*

Signature avec "Lu et Approuvé"
Signature with "Read and Approved"

Nom du représentant :
Representative Name : ……

Date / *Date :* …… **Heure / *Time :*** ……

Copyright © 2017 V2 by FIA – All rights reserved *2/2*

Annexe 6

Autocollants RFID pour voitures
Chaque voiture doit être équipée d'autocollant RFID contenant une identité spécifique.
Assurez-vous que vos voitures sont équipées de leurs propres autocollants chaque fois qu'elles vont sur la piste.

Informations et recommandations
- Dimensions des autocollants : 94mm x 24mm.
- Les autocollants doivent être positionnés de chaque côté de la voiture en respectant les indications "L" et "R".
- Les autocollants doivent être visibles sur le côté.
- Les autocollants doivent être positionnés verticalement (petit côté horizontal).

Positionnement :
- Option 1 : en avant de la roue arrière à une hauteur proche de l'axe de roue (zone rouge sur le schéma ci-dessous).
- Option 2 : si l'option 1 n'est possible, (ex : proximité avec la sortie d'échappement), derrière la roue arrière à une hauteur proche de l'axe de roue (zone verte sur le schéma ci-dessous).
- Option 3 : le Délégué Technique pourra décider d'une position différente selon la forme de la voiture.

- Ne pas équiper les pièces de rechange à l'avance dans le cas où ces pièces peuvent être installées sur des voitures différentes.
- Afin de préserver la livrée de la carrosserie, il est autorisé de couvrir l'autocollant RFID avec un film adhésif fin sans composant métallique.

Appendix 6

RFID car stickers
All cars will need to be equipped with specific identity RFID stickers.
Ensure that your cars are equipped with their own stickers every time it goes on the track.

Information and recommendation:
- Sticker dimensions: 94mm x 24mm.
- Stickers need to be located on each side of the car respecting "L" and "R" mentions.
- Stickers need to be visible from the side.
- Stickers have to be positioned vertically (small side horizontal).

Positioning:
- Option 1: in front of the rear wheel at a height close to the wheel axis (red area on the diagram below)
- Option 2: in case option 1 is not possible (e.g. proximity with exhaust pipe), behind the rear wheel at a height close to the wheel axis (green area on the diagram below)
- Option 3: the Technical Delegate may decide a different position depending on the shape of the car.
- Do not equip spare parts in advance in case those parts can be used on different cars
- In order to preserve the livery of the bodywork, it is allowed to cover the RFID sticker with thin adhesive films without metallic component.