

CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE DE LA FIA 2019-2020

2019-2020 FIA WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP

VERSION FRANCAISE – ENGLISH BELOW

1. DISPOSITIONS GENERALES	- 1 -
1.1 Préambule	- 1 -
1.2. Règlement	- 2 -
1.2.1 Version de référence	- 2 -
1.2.2 Clause interprétative pour les officiels chargés de l'application du présent Règlement	- 2 -
1.2.3 Entrée en vigueur	- 2 -
1.2.4 Les 24 Heures du Mans	- 2 -
1.3 Conditions générales	- 2 -
1.3.1 Responsabilité générale du Concurrent	- 2 -
1.3.2 Représentant du Concurrent	- 3 -
1.3.3 Responsabilité pour la conformité et la sécurité des voitures	- 3 -
1.3.4 Cas des manufacturiers de pneumatiques, et des constructeurs de châssis LMP2 et des fournisseurs de carburant et de lubrifiant	- 3 -
1.4 Compétitions du Championnat	- 4 -
1.4.1 Définition	- 4 -
1.4.2 Aspects calendaires	- 4 -
1.4.3 Annulation	- 5 -
2. ORGANISATION	- 5 -
2.1 Organisateur	- 5 -
2.2 Organisation des Compétitions	- 5 -
2.3 Assurances	- 5 -
2.3.1 Obligations et modalités de couverture	- 6 -
2.3.2 Formalités administratives de rigueur	- 6 -
2.4 Officiels et Délégués FIA	- 6 -
2.4.1 Officiels permanents	- 6 -
2.4.2 Officiels et délégués non-permanents	- 6 -
2.4.3 Conseiller des Commissaires Sportifs	- 7 -
2.4.4 Commissaire Technique en chef	- 7 -
2.4.5 Relations Directeur de Course et Directeur d'Epreuve	- 7 -
2.4.6 Obligations générales des officiels	- 8 -
3. ENGAGEMENTS, CATEGORISATION, EQUIPAGES	- 8 -
3.1 Dispositions générales	- 8 -
3.1.1 Engagement à la saison	- 8 -
3.1.2 Cession des engagements et forfaits	- 8 -
3.1.3 Spécificités des 24 Heures du Mans	- 9 -
3.1.4 Licences	- 9 -
3.2 Procédure d'engagement	- 10 -
3.2.1 Comité de Sélection et admission au Championnat	- 10 -
3.2.2 Cas général : bulletin d'engagement, dossier, délais	- 10 -
3.2.3 Conditions spécifiques d'engagement dans la catégorie LMP1 (voitures hybrides et non hybrides)	- 11 -
3.2.4 Conditions spécifiques d'engagement dans la catégorie LMP2	- 11 -
3.2.5 Conditions spécifiques d'engagement dans la catégorie LMGTE Pro	- 12 -
3.2.6 Engagement des Concurrents dits "supplémentaires"	- 12 -
3.3 Droits d'engagement et conditions financières	- 13 -
3.3.1 Droits de participation et droits d'engagement	- 13 -
3.3.2 Droits de participation pour les Concurrents dits « supplémentaires »	- 13 -
3.3.3 Paiement des droits de participation	- 13 -
3.3.4 Avance sur frais techniques et sur carburant	- 14 -
3.4 Catégorisation des pilotes	- 15 -
3.4.1 Dispositions générales relatives à la catégorisation des pilotes	- 15 -
3.4.2 Règlement relatif à la catégorisation des pilotes	- 15 -
3.5 Composition des équipages	- 16 -
3.5.1 Règles régissant la composition des équipages	- 16 -
3.5.2 Pour la catégorie LMP1	- 16 -
3.5.3 Pour la catégorie LMP2	- 16 -
3.5.4 Pour la catégorie LMGTE Pro	- 16 -
3.5.5 Pour la catégorie LMGTE Am	- 16 -
3.5.6 Drogations aux règles de composition des équipages: principes	- 16 -
3.5.7 Drogations aux règles de composition des équipages: formulation de la demande	- 17 -
3.5.8 Drogations aux règles de composition des équipages: processus de décision et application	- 17 -
3.6 Changement de catégorie ou de modèle en cours de saison	- 18 -
3.6.1 Principe général	- 18 -
3.6.2 Définitions	- 18 -
3.6.3 Pour les Concurrents engagés en catégorie LMP1 H	- 18 -
3.6.4 Pour les Concurrents engagés en catégorie LMP1 NH	- 19 -
3.6.5 Pour les Concurrents engagés en catégorie LMP2 et LMGTE	- 19 -
4. DISCIPLINE GENERALE ET OBLIGATIONS DES CONCURRENTS	- 19 -
4.1 Discipline générale	- 19 -
4.1.1 Comportement anti-sportif	- 19 -
4.1.2 Licences	- 19 -
4.1.3 Laissez-passer et accréditations	- 19 -
4.1.4 Equipements obligatoires des pilotes	- 20 -
4.1.5 Equipements obligatoires pour le personnel dans la voie des stands	- 20 -

4.1.6 Extincteurs	- 21 -
4.1.7 Caméra des équipes.....	- 21 -
4.1.8 Communications radio.....	- 22 -
4.1.9 Radio de la Direction de Course.....	- 22 -
4.1.10 Contrôle Médical.....	- 23 -
4.1.11 Niveau de température à l'intérieur de l'habitacle.....	- 23 -
4.2 Installation dans le Paddock et dans les stands	- 23 -
4.2.1 Présence d'animaux, limite d'âge dans la voie des stands.....	- 23 -
4.2.2 Entrée dans le Paddock.....	- 23 -
4.2.3 Taille des ensembles routiers admis.....	- 23 -
4.2.4 Installation des antennes de liaison radio*.....	- 23 -
4.2.5 Installation des relais de télémétrie*.....	- 24 -
4.2.5 Démontage des installations.....	- 24 -
4.2.6 Conformité des installations du Concurrent en matière de sécurité.....	- 24 -
4.2.8 Equipements de signalisation, instruments de mesure.....	- 24 -
4.2.9 En cas de retrait de la Compétition.....	- 24 -
4.3 Prescriptions du Promoteur pour l'aménagement des stands	- 25 -
4.3.1 Règles d'attribution des stands.....	- 25 -
4.3.2 Décoration.....	- 25 -
4.3.3 Identification des garages.....	- 25 -
4.4 Horaires d'ouverture obligatoire des stands	- 25 -
4.4.1 Prescriptions générales.....	- 26 -
4.4.2 Le jour des vérifications techniques.....	- 26 -
4.4.3 Pendant la Compétition.....	- 26 -
4.5 Obligations promotionnelles des Concurrents	- 27 -
4.5.1 Séance d'autographes.....	- 27 -
4.5.2 Parade des pilotes.....	- 27 -
4.5.3 Règles du "pit walk".....	- 28 -
4.5.4 Règles pour la "grid walk"	- 28 -
4.5.5 Présentation des pilotes.....	- 28 -
4.5.6 Pré-podium.....	- 29 -
4.5.7 Podium, trophées et coupes.....	- 29 -
4.6 Obligations médiatiques des Concurrents	- 29 -
4.6.1 Zone mixte-interview.....	- 29 -
4.6.2 Après la séance de qualifications.....	- 30 -
4.6.3 A l'arrivée.....	- 30 -
5. VERIFICATIONS ET CONTROLES	- 30 -
5.1 Vérifications administratives et techniques	- 30 -
5.1.1 Vérifications administratives.....	- 30 -
5.1.2 Vérifications techniques.....	- 31 -
5.2 Compétences des Commissaires Techniques	- 32 -
5.2.1 Clause de compétence Générale.....	- 32 -
5.2.2 Réalisation des contrôles techniques.....	- 33 -
5.3 Contrôles et vérifications techniques spécifiques	- 33 -
5.3.1 Contrôles aléatoires.....	- 33 -
5.3.2 En cas de changement de châssis.....	- 33 -
5.3.3 Systèmes électroniques obligatoires.....	- 33 -
5.3.4 Système de ravitaillement.....	- 33 -
5.3.5 Scellées sur le moteur.....	- 34 -
5.3.6 Systèmes de remorquage et de levage.....	- 34 -
5.3.7 Poids de la voiture.....	- 34 -
5.3.8 Temps de sortie de l'habitacle.....	- 34 -
6. REGLEMENT TECHNIQUE	- 35 -
6.1 Voitures admissibles	- 35 -
6.1.1 Homologations admises dans la catégorie LMP1 H.....	- 35 -
6.1.2 Homologations admises dans la catégorie LMP1 NH.....	- 35 -
6.1.3 Homologations admises dans la catégorie LMP2.....	- 36 -
6.1.4 Homologations admises dans la catégorie LMGTE.....	- 36 -
6.1.5 Niveau de bruit.....	- 36 -
6.1.6 Voitures innovantes.....	- 36 -
6.1.7 Recours.....	- 36 -
6.1.8 Voitures de réserve.....	- 36 -
6.2 Carburant	- 37 -
6.2.1 Approvisionnement.....	- 37 -
6.2.2 Installations.....	- 37 -
6.2.3 Quantité, manipulation et stockage.....	- 37 -
6.3 Systèmes d'équivalence (technologies et performance)	- 37 -
6.3.1 Principe général.....	- 37 -
6.3.2 Pour les voitures de la catégorie LMP1.....	- 38 -
6.3.3 Pour les voitures de la catégorie LMP2.....	- 38 -
6.3.4 Pour les voitures de la catégorie LMGTE.....	- 38 -
6.3.5 Pour la catégorie LMGTE Am uniquement.....	- 38 -
6.4 Systèmes et équipements imposés par les Règlements et bulletins :	- 39 -
6.4.1 Enregistrement de données.....	- 39 -
6.4.2 Enregistreur de Données d'Accident (EDA).....	- 40 -
6.4.3 Caméras TV embarquées.....	- 40 -
6.4.4 Autres systèmes et équipements obligatoires.....	- 40 -
6.4.5 Cas particulier des débitmètres de carburant LMP1.....	- 41 -
6.4.6 Affichage Marshalling de la FIA.....	- 42 -
6.5 Pneumatiques	- 42 -
6.5.1 Définitions et conditions générales.....	- 42 -
6.5.2 Pneus pour temps sec : déclaration des spécifications pour la saison.....	- 43 -

6.5.3 Pneus pour temps sec : déclaration des spécifications pour les Compétitions.....	- 43 -
6.5.4 Pneus pour temps sec : allocations.....	- 43 -
6.5.5 Pneus pour temps sec : collecte et réintroduction (LMP1 H, LMP1 NH et LMGTE Pro uniquement).....	- 44 -
6.5.6 Pneus pluie : déclaration des spécifications pour la saison.....	- 45 -
6.5.7 Pneus pluie : déclarations des spécifications pour les Compétitions.....	- 45 -
6.5.8 Pneus pluie : allocations.....	- 45 -
6.5.9 Pneus utilisés pour rejoindre la grille de départ.....	- 45 -
6.5.10 Changement de manufacturier de pneus en cours de saison.....	- 46 -
6.5.11 Sessions spécifiques.....	- 46 -
6.5.12 Sculpture Rainurage et retailage	- 46 -
6.5.13 Echange de pneus commerciaux (pour la catégorie LMP2 uniquement).....	- 46 -
6.5.14 Pénalités applicables.....	- 47 -
6.6 Lumières	- 47 -
6.6.1 Projecteurs principaux.....	- 47 -
6.6.2 Feu de pluie.....	- 47 -
6.6.3 Voyant médical.....	- 47 -
6.6.4 Leader Light.....	- 47 -
6.6.5 Témoin lumineux de l'ERS.....	- 48 -
6.6.6 En cas de dysfonctionnement.....	- 48 -
7. SIGNALÉTIQUE OBLIGATOIRE ET PUBLICITE	- 48 -
7.1 Signalétique apposée sur les voitures	- 48 -
7.1.1 Dispositions générales.....	- 48 -
7.1.2 Fonds de numéros de course.....	- 49 -
7.1.3 Numéros de course.....	- 49 -
7.1.4 Autocollants de catégorie.....	- 49 -
7.1.5 Autocollant avec le logo du Championnat.....	- 50 -
7.1.6 Autocollants avec sponsors du Championnat ou de La Compétition.....	- 50 -
7.1.7 Autocollants pour voitures hybrides.....	- 50 -
7.1.8 Autocollant des vérifications techniques.....	- 50 -
7.1.9 Autocollants "Action for Road Safety".....	- 51 -
7.2 Signalétique apposée sur les combinaisons des pilotes et les mécaniciens	- 51 -
7.2.1 Patches FIA World Endurance Championship et 24 Heures du Mans.....	- 51 -
8. ESSAIS (TESTS)	- 52 -
8.1 Essais collectifs officiels	- 52 -
8.1.1 Définition.....	- 52 -
8.1.2 Calendrier.....	- 52 -
8.2 Essais privés	- 53 -
8.2.1 Définition.....	- 53 -
8.2.2 Essais privés fermés.....	- 53 -
8.2.3 Essais privés ouverts.....	- 53 -
8.2.4 Essais pour les manufacturiers de pneumatiques (pour les catégories LMP1H, LMP1 NH et LMP2 uniquement).....	- 54 -
8.3 Essais spéciaux	- 54 -
8.3.1 Essais privés "Roll out".....	- 55 -
8.3.2 Journées de tournage.....	- 55 -
8.3.3 Journées Médias ou VIP.....	- 55 -
8.3.4 Essais hors circuit.....	- 56 -
8.4 Restrictions applicables aux essais privés	- 56 -
8.4.1 Décompte en voiture/jours.....	- 56 -
8.4.2 Report et annulation d'une journée d'essais.....	- 56 -
8.4.3 Nombre de jours autorisés (par voiture engagée sur l'ensemble du championnat).....	- 57 -
8.5 Dispositions supplémentaires	- 57 -
8.5.1 Champ d'application.....	- 57 -
8.5.2 Formulaire de déclaration.....	- 57 -
8.5.3 Informations figurant sur la déclaration.....	- 57 -
8.5.4 Contrôles.....	- 57 -
8.5.5 Interdiction de tester sur les circuits du Championnat.....	- 57 -
8.5.6 Restrictions concernant les essais en soufflerie pour la catégorie LMP2	- 57 -
8.6 Pénalités applicables	- 58 -
8.6.1 Principe général.....	- 58 -
8.6.2 Tableau des pénalités.....	- 58 -
9. PRESCRIPTIONS GENERALES CONCERNANT LES COMPETITIONS	- 59 -
9.1 Discipline et conduite à tenir en cas de problème sur la voiture	- 59 -
9.1.1 Sens de conduite.....	- 59 -
9.1.2 Route de course.....	- 59 -
9.1.3 Dégagement d'une voiture arrêtée.....	- 59 -
9.1.4 Poussée de la voiture par le pilote.....	- 60 -
9.1.5 Ravitaillement sur la piste.....	- 60 -
9.1.6 Opérations sur une voiture immobilisée.....	- 60 -
9.1.7 Présence humaine sur la piste.....	- 60 -
9.1.8 Mise en route du moteur pendant la course.....	- 60 -
9.1.9 Voiture présentant un danger potential.....	- 60 -
9.1.10 Forfait.....	- 61 -
9.1.11 Pénalité en cas de manquement à la discipline générale et la sécurité.....	- 61 -
9.2 Prescriptions générales concernant les Voitures de Sécurité	- 61 -
9.2.1 Nombre de Voitures de sécurité.....	- 61 -
9.2.2 Conditions de mise en service des Voitures de Sécurité.....	- 62 -
9.2.3 Lignes de la Voiture de Sécurité.....	- 62 -
9.2.4 Prescriptions techniques concernant la Voiture de Sécurité.....	- 62 -
9.2.5 Equipage de la Voiture de Sécurité.....	- 63 -
9.2.6 Nombre de Voitures de Sécurité simultanément en service.....	- 63 -
9.2.7 Mise en grille de la Voiture de Sécurité.....	- 63 -
9.3 Briefings et Track Walks	- 64 -

9.3.1 Briefing des pilotes	- 64 -
9.3.2 Briefing des Directeurs des Equipes	- 64 -
9.3.3 Briefing post-qualifications Réunion des 4 meilleurs pilotes partants	- 64 -
9.3.4 Track Walk	- 64 -
10 ESSAIS LIBRES ET ESSAIS QUALIFICATIFS	- 65 -
10.1 Dispositions générales	- 65 -
10.1.1 Pilotes et voitures éligibles	- 65 -
10.1.2 Obligations des pilotes	- 65 -
10.2 Essais qualificatifs	- 65 -
10.2.1 Dispositions spécifiques aux essais qualificatifs	- 65 -
10.2.2 Minimum de qualification	- 66 -
10.2.3 Cas particuliers	- 67 -
10.2.4 Fin de la séance	- 67 -
10.2.5 Départ d'une voiture n'ayant pas pris part aux qualifications	- 68 -
10.2.6 Circonstances exceptionnelles pendant les qualifications	- 68 -
11 DEPART DE LA COURSE	- 68 -
11.1 Grille de départ	- 68 -
11.1.1 Pilotes au départ	- 68 -
11.1.2 Grille de départ	- 68 -
11.1.3 Pole Position	- 69 -
11.1.4 Voitures manquantes sur la grille de départ	- 69 -
11.1.5 Mise en route du moteur sur la grille	- 70 -
11.1.6 Mise en chauffe de la boîte de vitesse sur la grille	- 70 -
11.1.7 Accès à la grille	- 70 -
11.2 Procédure de départ	- 70 -
11.2.1 Déroulement général	- 70 -
11.2.2 Tour(s) de reconnaissance	- 71 -
11.2.3 Compte-à-rebours	- 71 -
11.2.4 Départ tardif d'une voiture	- 72 -
11.2.5 Départ assisté	- 72 -
11.2.6 Voiture de Tête et Voiture d'Intervention Médicale	- 72 -
11.2.7 Pilote retardé lors du tour de formation	- 72 -
11.2.8 Tour de formation supplémentaire	- 73 -
11.2.9 Départ retardé par le Directeur d'Epreuve	- 74 -
11.3 Départ de la course derrière la Voiture de Sécurité	- 74 -
11.3.1 Déroulement général	- 74 -
11.3.2 Dépassements	- 74 -
11.3.3 Départ de la voie de stand	- 75 -
12. VOIE DES STANDS ET INTERVENTIONS SUR LA VOITURE	- 75 -
12.1 Obligations régissant les installations techniques de la voie des stands	- 75 -
12.1.1 Eclairages et installations électriques dans les stands	- 75 -
12.1.2 Equipement pour la mise en température des pneumatiques	- 75 -
12.1.3 Potences, supports de flexible, extincteurs	- 76 -
12.1.4 Bouteilles d'air	- 76 -
12.1.5 Restrictions d'usage et de stockage des outillages	- 76 -
12.1.6 Zone de panneautage	- 76 -
12.2 Sécurité et obligations générales dans la voie des stands	- 77 -
12.2.1 Nature des risques et responsabilité des Concurrents	- 77 -
12.2.2 Zones de la voie des stands	- 77 -
12.2.3 Stationnement de la voiture dans la zone de travail	- 78 -
12.2.4 Limite de vitesse dans la voie des stands	- 78 -
12.2.5 Entrée et sortie de la voiture dans le stand	- 79 -
12.2.6 Obligations du pilote avant de quitter les stands	- 79 -
12.2.8 Arrêt obligatoire du moteur	- 80 -
12.2.9 Conditions de mise en route du moteur	- 80 -
12.2.10 Aide extérieure en quittant la zone de travail	- 80 -
12.2.11 Fin d'intervention	- 80 -
12.3 Opérations et personnel autorisés	- 80 -
12.3.1 Présence humaine sur le mur des stands	- 80 -
12.3.2 Présence humaine dans la zone de travail	- 81 -
12.3.3 Opérations et personnes autorisées lors d'un arrêt au stand	- 81 -
12.3.4 Panneau utilisé par le préposé au contrôle des voitures	- 85 -
12.3.5 Cas où la voiture est à l'intérieur du stand	- 86 -
12.3.6 Changements de pilotes	- 86 -
12.3.7 Opérations autorisées pour les pilotes entrant et sortant lors des arrêts	- 86 -
12.3.8 Changements mécaniques interdits	- 87 -
12.3.9 Réparations devant être effectuées par le pilote	- 87 -
12.4 Sécurité et obligations durant le ravitaillement	- 87 -
12.4.1 Autorisations et obligations générales lors du ravitaillement	- 87 -
12.4.2 Position du chariot de ravitaillement	- 88 -
12.4.3 Cas où le ravitaillement est autorisé	- 88 -
12.4.4 Emploi d'un réservoir autonome	- 88 -
12.4.5 Remplissage du réservoir autonome	- 88 -
12.4.6 Présence d'appareils électroniques lors du ravitaillement	- 89 -
12.5 Sécurité et obligations durant les changements de pneus/roues	- 89 -
12.5.1 Cas où le changement de pneus/roues est autorisé	- 89 -
12.5.2 Obligations des mécaniciens	- 90 -
12.5.3 Restrictions concernant le matériel	- 91 -
13 TEMPS DE CONDUITE EN COURSE	- 91 -
13.1 Principes généraux	- 91 -
13.1.1 Changements de pilote	- 91 -
13.1.2 Décompte des tours	- 91 -

13.1.3 Ajustements possibles des temps de conduit	- 91 -
13.1.4 Pénalités	- 92 -
13.1.5 Temps de conduite	- 92 -
13.2 Temps de conduite par durée de course	- 92 -
13.2.1 Pour les courses de 4 heures	- 92 -
13.2.2 Pour les courses de 6 heures	- 93 -
13.2.3 Pour les courses de 8 heures	- 93 -
14 INTERRUPTION ET NEUTRALISATION D'UNE SEANCE	- 93 -
14.1 Dispositions générales concernant la procédure de drapeau rouge	- 93 -
14.1.1 Responsabilité	- 93 -
14.2 Interruption des essais (procédure de drapeau rouge)	- 93 -
14.2.1 Modalités	- 93 -
14.2.2 Prolongation d'une séance interrompue	- 94 -
14.2.3 Réclamations	- 94 -
14.2.4 Décompte des tours	- 94 -
14.3 Suspension de la course (procédure de drapeau rouge)	- 94 -
14.3.1 Dispositions générale et conduite à adopter	- 94 -
14.3.2 Interventions autorisées sur les voitures	- 95 -
14.3.3 Passage aux pneus pluie pour raisons de sécurité	- 95 -
14.3.4 Cas d'une voiture ayant besoin d'assistance pour rejoindre la grille	- 95 -
14.4 Reprise d'une course suspendue (fin de la procédure de drapeau rouge)	- 96 -
14.4.1 Dispositions générales	- 96 -
14.4.2 Procédure concernant les voitures présentes sur la grille	- 96 -
14.4.3 Procédure concernant les voitures qui sont entrées dans la voie des stands avant le signal du drapeau rouge	- 96 -
14.4.4 Procédure concernant les voitures qui sont entrées dans la voie des stands après le signal du drapeau rouge	- 97 -
14.4.5 Concernant toutes les voitures, à la reprise de la course	- 97 -
14.5 Neutralisation de la course : Full Course Yellow (FCY)	- 98 -
14.5.1 Mise de la course sous régime de FCY	- 98 -
14.5.2 Accès à la voie des stands sous régime de FCY	- 98 -
14.5.3 Fin du régime de FCY	- 99 -
14.5.4 Régime de FCY et Voiture de Sécurité	- 99 -
14.5.5 Stop & Go, pénalité dans la voie des stands sous régime de FCY	- 99 -
14.5.6 Décompte des tours sous régime de FCY	- 99 -
14.6 Neutralisation de la course : procédure Voiture de Sécurité	- 99 -
14.6.1 Dispositions générales et conduite à adopter	- 99 -
14.6.2 Dépassements autorisés sous régime de Voiture de Sécurité	- 100 -
14.6.3 Cas du signal de dépassement donné par la Voiture de Sécurité	- 101 -
14.6.4 Cas du « Pass-Around »	- 101 -
14.6.5 Accès et intervention dans les stands sous régime de Voiture de Sécurité	- 102 -
14.6.6 Sortie des stands sous régime de Voiture de Sécurité	- 102 -
14.6.7 Décompte des trois premiers tours de la Voiture de Sécurité	- 103 -
14.6.8 Décompte des tours pour les Concurrents	- 103 -
14.6.9 Cas où la Voiture de Sécurité est déployée ou piste lors du dernier tour	- 103 -
14.6.10 Cas où la Voiture de Sécurité est retirée au cours de ses trois premiers tours	- 103 -
14.6.11 Cas où la Voiture de Sécurité doit emprunter la voie des stands	- 104 -
14.6.12 Fin de la procédure de Voiture de Sécurité	- 104 -
14.7 Slow Zones	- 105 -
14.7.1 Conditions de mise en œuvre	- 105 -
14.7.2 Dispositions générales	- 105 -
14.7.3 Information aux Concurrents	- 106 -
14.7.4 Pénalités dans la voie des stands	- 106 -
15 ARRIVEE, CLASSEMENTS, TITRES	- 106 -
ET POINTS	- 106 -
15.1 Arrivée d'une Compétition	- 106 -
15.1.1 Drapeau à damier	- 107 -
15.1.2 Arrivée anticipée ou retardée	- 107 -
15.1.3 Parc Fermé d'arrivée	- 107 -
15.1.4 Conditions requises pour qu'une voiture soit classée	- 108 -
15.1.5 Premier classé	- 108 -
15.1.6 Critères généraux de classement	- 108 -
15.1.7 Résultats et classements officiels	- 108 -
15.2 Classements du Championnat	- 108 -
15.2.1 Classements du Championnat par Compétition	- 108 -
15.2.2 Typologie des titres de Champions du Monde	- 109 -
15.2.3 Définition de « Constructeur » au sens des classements	- 109 -
15.2.4 Titre de Champion du Monde d'Endurance LMP de la FIA	- 109 -
15.2.5 Titre de Champion du Monde d'Endurance LMP1 de la FIA	- 110 -
15.2.6 Titre de Champion du Monde d'Endurance des Pilotes LMGTE de la FIA	- 110 -
15.2.7 Titre de Champion du Monde des Constructeurs LMGTE de la FIA	- 110 -
15.2.8 Trophées Endurance de la FIA	- 111 -
15.3 Barèmes des points	- 111 -
15.3.1 Barèmes de points selon les durées de course	- 111 -
15.3.2 Point de la Pole Position	- 112 -
15.3.3 Concurrents admis à marquer des points	- 112 -
15.3.4 Cas où la course est suspendue mais ne peut reprendre	- 112 -
15.3.5 Présence à la cérémonie annuelle de remise des prix de la FIA	- 113 -
15.3.6 Présence à la cérémonie annuelle de remise des prix du WEC	- 113 -
15.4 Concurrents ex-aequo	- 113 -
15.4.1 Attribution des prix	- 113 -
15.4.2 Attribution de la place la plus élevée au Championnat	- 113 -
16 POUVOIRS DES COMMISSAIRES SPORTIFS ET PENALITES	- 114 -

16.1 Dispositions générales	- 114 -
16.1.1 Clause de compétence générale des Commissaires Sportifs	- 114 -
16.1.2 Pouvoir décisionnel quant à l'attribution des pénalités	- 114 -
16.1.3 Information aux équipes lors d'une enquête	- 115 -
16.1.4 Interdiction de quitter le circuit pour le(s) pilote(s) enquêté(s)	- 115 -
16.1.5 Pénalités applicables	- 115 -
16.1.6 Instructions et communications aux Concurrents	- 115 -
16.1.7 Recours et droit de révision	- 115 -
16.2 Typologie des pénalités en vigueur	- 116 -
16.2.1 Passage par la voie des stands * **	- 116 -
16.2.2 Stop & Go * **	- 116 -
16.2.3 Pénalité en temps dans la voie des stands* **	- 116 -
16.2.4 Temps ajouté dans la voie des stands**	- 117 -
16.2.5 Une pénalité en temps ou tour(s) de pénalité	- 117 -
16.2.6 Un blâme	- 117 -
16.2.7 Pénalités insusceptibles d'appel	- 117 -
16.2.8 Pénalisation sur la grille de départ de la course suivante	- 117 -
16.2.9 Disqualification	- 117 -
16.2.10 Suspension	- 117 -
16.2.11 Retrait de points	- 117 -
16.2.12 Suppression d'un ou plusieurs tours de séance	- 118 -
16.2.13 Pénalités liées au non-respect de la réglementation technique	- 118 -
16.3 Cas particuliers d'application des pénalités	- 118 -
16.3.1 Pénalités dans la voie des stands	- 118 -
16.3.2 Lors d'un Stop & Go ou d'une pénalité en temps dans la voie des stands	- 118 -
16.3.3 Cas des pénalités notifiées en fin de course	- 119 -

ENGLISH VERSION

1. GENERAL PROVISIONS	- 1 -
1.1. Foreword	- 1 -
1.2. Regulations	- 2 -
1.2.1 Reference version.....	- 2 -
1.2.2 Interpretive clause for officials enforcing these Regulations.....	- 2 -
1.2.3 Date of application.....	- 2 -
1.2.4 The 24 Hours of Le Mans.....	- 2 -
1.3 General conditions	- 2 -
1.3.1 General responsibility of the Competitor.....	- 2 -
1.3.2 Competitor's representative.....	- 3 -
1.3.3 Responsibility for the conformity and safety of the cars.....	- 3 -
1.3.4 Case of tyre manufacturers, and LMP2 chassis manufacturers and fuel and lubricant suppliers.	- 3 -
1.4 Championship Competitions	- 4 -
1.4.1 Definition.....	- 4 -
1.4.2 Calendar aspects.....	- 4 -
1.4.3 Cancellation.....	- 5 -
2. ORGANISATION	- 5 -
2.1 Organiser	- 5 -
2.2 Organisation of Competitions	- 5 -
2.3 Insurance	- 5 -
2.3.1 Obligations and procedures regarding coverage.....	- 6 -
2.3.2 Mandatory administrative formalities.....	- 6 -
2.4 FIA Officials and Delegates	- 6 -
2.4.1 Permanent officials.....	- 6 -
2.4.2 Non-permanent officials and delegates.....	- 6 -
2.4.3 Adviser to the Stewards.....	- 7 -
2.4.4 The Chief Scrutineer.....	- 7 -
2.4.5 Relations between the Clerk of the Course and the Race Director.....	- 7 -
2.4.6 General obligations of the officials.....	- 8 -
3. ENTRIES, CATEGORISATION,	- 8 -
CREWS	- 8 -
3.1 General provisions	- 8 -
3.1.1 Entry for the season.....	- 8 -
3.1.2 Transfer of entries and withdrawal.....	- 8 -
3.1.3 Specificities of the 24 Hours of Le Mans.....	- 9 -
3.1.4 Licences	- 9 -
3.2 Entry procedure	- 10 -
3.2.1 Selection Committee and admission to the Championship.....	- 10 -
3.2.2 General case: entry form, dossier, deadline.....	- 10 -
3.2.3 Specific conditions of entry in the LMP1 category (hybrid and non-hybrid cars).....	- 11 -
3.2.4 Specific conditions of entry in the LMP2 category.....	- 11 -
3.2.5 Specific conditions of entry in the LMGTE Pro category.....	- 12 -
3.2.6 Entry of "additional" Competitors.....	- 12 -
3.3 Entry fees and financial conditions	- 13 -
3.3.1 Fees for taking part and entry fees.....	- 13 -
3.3.2 Participation fees for "additional" Competitors.....	- 13 -
3.3.3 Payment of participation fees.....	- 13 -
3.3.4 Advance on technical costs and fuel.....	- 14 -
3.4 Categorisation of drivers	- 15 -
3.4.1 General provisions relating to the categorisation of the drivers.....	- 15 -
3.4.2 Regulations in reference to the categorisation of the drivers.....	- 15 -
3.5 Composition of the crews	- 16 -
3.5.1 Rules governing the composition of the crews.....	- 16 -
3.5.2 For the LMP1 category.....	- 16 -
3.5.3 For the LMP2 category.....	- 16 -
3.5.4 For the LMGTE Pro category.....	- 16 -
3.5.5 For the LMGTE Am category.....	- 16 -
3.5.6 Dispensation to the rules on the composition of the crews: principles.....	- 16 -
3.5.7 Dispensation to the rules on the composition of the crews: making the request.....	- 17 -
3.5.8 Dispensation to the rules on the composition of the crews: decision process and application.....	- 17 -
3.6 Model and category changes during the season	- 18 -
3.6.1 General principle.....	- 18 -
3.6.2 Definitions.....	- 18 -
3.6.3 For Competitors entered in LMP1 H.....	- 18 -
3.6.4 For Competitors entered in LMP1 NH.....	- 19 -
3.6.5 For Competitors entered in LMP2 and LMGTE.....	- 19 -
4. GENERAL DISCIPLINE AND COMPETITORS' OBLIGATIONS	- 19 -
4.1 General discipline	- 19 -
4.1.1 Unsporting conduct.....	- 19 -
4.1.2 Licences.....	- 19 -
4.1.3 Passes and accreditations.....	- 19 -
4.1.4 Mandatory equipment for drivers.....	- 20 -
4.1.5 Mandatory equipment for personnel in the pit lane.....	- 20 -
4.1.6 Fire extinguishers	- 21 -
4.1.7 Team cameras.....	- 21 -
4.1.8 Radio communications.....	- 22 -

4.1.9 Race Control Radio	- 22 -
4.1.10 Medical control.....	- 23 -
4.1.11 Temperature level inside the cockpit	- 23 -
4.2 Set-up in the paddock and pits.....	- 23 -
4.2.1 Presence of animals, age limit in the pit lane.....	- 23 -
4.2.2 Entry to the Paddock	- 23 -
4.2.3 Size of truck assemblies admitted	- 23 -
4.2.4 Installation of radio and telemetry connections*	- 23 -
4.2.5 Installation of telemetry relay antennae*	- 24 -
4.2.5 Dismantling of the installations	- 24 -
4.2.6 Conformity of the Competitor's installations in terms of safety	- 24 -
4.2.8 Signalling equipment, measuring instruments	- 24 -
4.2.9 In case of withdrawal from the Competition	- 24 -
4.3 Promoter's prescriptions for the arrangement of the pits	- 25 -
4.3.1 Rules on the allocation of the pits.....	- 25 -
4.3.2 Decoration	- 25 -
4.3.3 Identification of the garages.....	- 25 -
4.4 Mandatory opening times for the garages	- 25 -
4.4.1 General prescriptions.....	- 26 -
4.4.2 During the Scrutineering day	- 26 -
4.4.3 During the Competition.....	- 26 -
4.5 Competitors' promotional obligations	- 27 -
4.5.1 Autograph session	- 27 -
4.5.2 Drivers' parade	- 27 -
4.5.3 Pit walk rules	- 28 -
4.5.4 Rules for the grid walk	- 28 -
4.5.5 Drivers' presentation	- 28 -
4.5.6 Pre-podium.....	- 29 -
4.5.7 Podium, trophies and cups	- 29 -
4.6 Competitors' media obligations	- 29 -
4.6.1 Mixed interview zone	- 29 -
4.6.2 After the qualifying session.....	- 30 -
4.6.3 At the finish.....	- 30 -
5. CHECKS AND CONTROLS.....	- 30 -
5.1 Administrative checks and scrutineering.....	- 30 -
5.1.1 Administrative checks.....	- 30 -
5.1.2 Scrutineering	- 31 -
5.2 Competences of the Scrutineers.....	- 32 -
5.2.1 General competence clause	- 32 -
5.2.2 Conducting of the technical checks	- 33 -
5.3 Specific technical checks and controls.....	- 33 -
5.3.1 Spot-Random checks.....	- 33 -
5.3.2 Change of chassis	- 33 -
5.3.3 Mandatory electronic systems	- 33 -
5.3.4 Refuelling system	- 33 -
5.3.5 Seals on the engine.....	- 34 -
5.3.6 Towing and jacking systems	- 34 -
5.3.7 Weight of the car.....	- 34 -
5.3.8 Cockpit exit time	- 34 -
6. TECHNICAL REGULATIONS.....	- 35 -
6.1 Eligible cars	- 35 -
6.1.1 Admissible homologations in the LMP1 H category.....	- 35 -
6.1.2 Admissible homologations in the LMP1 NH category	- 35 -
6.1.3 Admissible homologations in the LMP2 category	- 36 -
6.1.4 Admissible homologations in the LMGTE category	- 36 -
6.1.5 Noise level	- 36 -
6.1.6 Innovative cars.....	- 36 -
6.1.7 Appeal	- 36 -
6.1.8 Reserve cars	- 36 -
6.2 Fuel	- 37 -
6.2.1 Fuel supply	- 37 -
6.2.2 Installations.....	- 37 -
6.2.3 Quantity, handling and storage	- 37 -
6.3 Equivalence systems (technologies and performance)	- 37 -
6.3.1 General principle.....	- 37 -
6.3.2 For cars in the LMP1 category	- 38 -
6.3.3 For cars in the LMP2 category.....	- 38 -
6.3.4 For cars in the LMGTE category.....	- 38 -
6.3.5 For the LMGTE Am category only	- 38 -
6.4 Systems and equipment imposed by the Regulations and bulletins.....	- 39 -
6.4.1 Data recorder.....	- 39 -
6.4.2 Accident Data Recorder (ADR).....	- 40 -
6.4.3 On-board TV cameras	- 40 -
6.4.4 Other mandatory systems and equipment	- 40 -
6.4.5 Particular case of the LMP1 fuel flow meters.....	- 41 -
6.4.6 FIA Marshalling display.....	- 42 -
6.5 Tyres	- 42 -
6.5.1 Definitions and general conditions	- 42 -
6.5.2 Dry- weather tyres: Declaration of specifications for the season	- 43 -
6.5.3 Dry- weather tyres: Declaration of specifications for the Competitions.....	- 43 -
6.5.4 Dry- weather tyres: allocations	- 43 -
6.5.5 Dry- weather tyres: collection and reintroduction (LMP1 H, LMP1 NH and LMGTE Pro only).....	- 44 -

6.5.6 Wet-weather tyres: declaration of specifications for the season	- 45 -
6.5.7 Wet-weather tyres: declaration of specifications for the Competitions	- 45 -
6.5.8 Wet-weather tyres: allocation	- 45 -
6.5.9 Tyres used to join the starting grid	- 45 -
6.5.10 Change of tyre manufacturer during the season	- 46 -
6.5.11 Specific sessions	- 46 -
6.5.12 Cutting and recutting Grooving and regrooving	- 46 -
6.5.13 Exchange of commercial tyres (for the LMP2 category only)	- 46 -
6.5.14 Applicable Penalties	- 47 -
6.6 Lights	- 47 -
6.6.1 Main headlights	- 47 -
6.6.2 Rain light	- 47 -
6.6.3 Medical light	- 47 -
6.6.4 Leader Light	- 47 -
6.6.5 ERS indicator light	- 48 -
6.6.6 In case of malfunction	- 48 -
7. MANDATORY SIGNAGE AND ADVERTISING	- 48 -
7.1 Signage affixed to the cars	- 48 -
7.1.1 General provisions	- 48 -
7.1.2 Backgrounds of the race numbers	- 49 -
7.1.3 Race numbers	- 49 -
7.1.4 Category stickers	- 49 -
7.1.5 Sticker with Championship logo	- 50 -
7.1.6 Stickers with sponsors of the Championship or of the Competition	- 50 -
7.1.7 Stickers for hybrid cars	- 50 -
7.1.8 Scrutineering sticker	- 50 -
7.1.9 "Action for Road Safety" stickers	- 51 -
7.2 Signage affixed to the drivers and mechanics' overalls	- 51 -
7.2.1 FIA World Endurance Championship & 24 Hours of Le Mans patches	- 51 -
8. TESTING	- 52 -
8.1 Official collective testing	- 52 -
8.1.1 Definition	- 52 -
8.1.2 Calendar	- 52 -
8.2 Private testing	- 53 -
8.2.1 Definition	- 53 -
8.2.2 Closed private testing	- 53 -
8.2.3 Open private testing	- 53 -
8.2.4 Tyre manufacturer test (for the LMP1H, LMP1 NH and LMP2 categories only)	- 54 -
8.3 Special testing	- 54 -
8.3.1 "Roll out" private testing	- 55 -
8.3.2 Filming days	- 55 -
8.3.3 Journalist or VIP days	- 55 -
8.3.4 Off-circuit testing	- 56 -
8.4 Restrictions applicable to private testing	- 56 -
8.4.1 Number of car/days	- 56 -
8.4.2 Postponement and cancellation of a test day	- 56 -
8.4.3 Number of days authorised (per car entered in the Championship for the full season)	- 57 -
8.5 Other conditions	- 57 -
8.5.1 Field of application	- 57 -
8.5.2 Declaration form	- 57 -
8.5.3 Information appearing on the declaration	- 57 -
8.5.4 Checks	- 57 -
8.5.5 Ban on testing on the Championship circuits	- 57 -
8.5.6 Ban on wind tunnel testing in the LMP2 category	- 57 -
8.6 Applicable penalties	- 58 -
8.6.1 General principle	- 58 -
8.6.2 Penalty table	- 58 -
9. GENERAL PRESCRIPTIONS CONCERNING THE COMPETITIONS	- 59 -
9.1 Discipline and what to do in case of a problem with the car	- 59 -
9.1.1 Driving direction	- 59 -
9.1.2 Race track	- 59 -
9.1.3 Clearing a stopped car	- 59 -
9.1.4 Pushing of the car by the driver	- 60 -
9.1.5 Replenishment on the track	- 60 -
9.1.6 Operations on a stopped car	- 60 -
9.1.7 Human presence on the track	- 60 -
9.1.8 Restarting the engine during the race	- 60 -
9.1.9 Car presenting a potential danger	- 60 -
9.1.10 Withdrawal	- 61 -
9.1.11 Penalty for infringement to general discipline and safety rules	- 61 -
9.2 General Prescriptions concerning Safety Cars	- 61 -
9.2.1 Number of Safety Cars	- 61 -
9.2.2 Conditions for the deployment of Safety Cars	- 62 -
9.2.3 Safety Car Lines	- 62 -
9.2.4 Technical prescriptions concerning the Safety Car	- 62 -
9.2.5 Crew of the Safety Car	- 63 -
9.2.6 Number of Safety Cars simultaneously in operation	- 63 -
9.2.7 Safety Car on the grid	- 63 -
9.3 Briefings and Track Walks	- 64 -
9.3.1 Drivers' briefing	- 64 -
9.3.2 Team Managers' briefing	- 64 -
9.3.3 Post-qualifying briefing-Top 4 Starting Drivers' Meeting	- 64 -

9.3.4 Track Walk.....	- 64 -
10. FREE PRACTICE AND QUALIFYING PRACTICE.....	- 65 -
10.1 General provisions	- 65 -
10.1.1 Drivers and cars eligible	- 65 -
10.1.2 Drivers' obligations	- 65 -
10.2 Qualifying practice	- 65 -
10.2.1 Specific provisions for qualifying practice	- 65 -
10.2.2 Qualifying minimum	- 66 -
10.2.3 Special cases.....	- 67 -
10.2.4 End of the session	- 67 -
10.2.5 Start of a car that did not take part in qualifying practice	- 68 -
10.2.6 Exceptional circumstances during qualifying	- 68 -
11. START OF THE RACE	- 68 -
11.1 Starting grid	- 68 -
11.1.1 Drivers at the start	- 68 -
11.1.2 Starting grid	- 68 -
11.1.3 Pole Position.....	- 69 -
11.1.4 Cars missing from the starting grid	- 69 -
11.1.5 Starting the engine on the grid.....	- 70 -
11.1.6 Heating the gearbox on the grid.....	- 70 -
11.1.7 Access to the grid	- 70 -
11.2 Starting procedure.....	- 70 -
11.2.1 General procedure.....	- 70 -
11.2.2 Reconnaissance lap(s).....	- 71 -
11.2.3 Countdown	- 71 -
11.2.4 Late start of a car	- 72 -
11.2.5 Assisted start	- 72 -
11.2.6 Leading Car and Medical Intervention Car	- 72 -
11.2.7 Driver delayed on the formation lap	- 72 -
11.2.8 Additional formation lap	- 73 -
11.2.9 Start delayed by the Race Director.....	- 74 -
11.3 Starting the race behind the Safety Car	- 74 -
11.3.1 General procedure.....	- 74 -
11.3.2 Overtaking	- 74 -
11.3.3 Starting from the pit lane.....	- 75 -
12. PIT LANE AND INTERVENTIONS ON THE CAR	- 75 -
12.1 Requirements governing the technical installations in the pit lane.....	- 75 -
12.1.1 Lighting and electrical installations in the pits	- 75 -
12.1.2 Equipment for maintaining the temperature of the tyres	- 75 -
12.1.3 Brackets, line supports, extinguishers	- 76 -
12.1.4 Air bottles.....	- 76 -
12.1.5 Restrictions on the use and storage of tools.....	- 76 -
12.1.6 Signalling area.....	- 76 -
12.2 Safety and general requirements in the pit lane	- 77 -
12.2.1 Nature of the risks and Competitors' responsibility	- 77 -
12.2.2 Areas of the pit lane.....	- 77 -
12.2.3 Parking the car in the working area	- 78 -
12.2.4 Speed limit in the pit lane.....	- 78 -
12.2.5 Entry and exit of the car in the pit	- 79 -
12.2.6 Obligations of the driver before leaving the pits.....	- 79 -
12.2.7 Reversing-Pushing the car in the pit area	- 79 -
12.2.8 Mandatory switching off of the engine	- 80 -
12.2.9 Conditions for starting the engine	- 80 -
12.2.10 External assistance in leaving the working area	- 80 -
12.2.11 End of the intervention.....	- 80 -
12.3 Operations and people allowed.....	- 80 -
12.3.1 Human presence on the pit wall	- 80 -
12.3.2 Human presence in the working area	- 81 -
12.3.3 Operations and people allowed during a pit stop	- 81 -
12.3.4 Sign used by the car controller	- 85 -
12.3.5 When the car is inside the garage	- 86 -
12.3.6 Driver changes.....	- 86 -
12.3.7 Operations allowed for drivers entering and exiting the car during pit stops.....	- 86 -
12.3.8 Prohibited mechanical changes	- 87 -
12.3.9 Repairs that must be carried out by the driver	- 87 -
12.4 Safety and obligations during refuelling	- 87 -
12.4.1 General authorisations and obligations during refuelling	- 87 -
12.4.2 Position of the refuelling rig	- 88 -
12.4.3 Where refuelling is allowed	- 88 -
12.4.4 Use of an autonomous supply tank.....	- 88 -
12.4.5 Filling the autonomous tank.....	- 88 -
12.4.6 Presence of electronic devices during refuelling.....	- 89 -
12.5 Safety and obligations during wheel/tyre changes	- 89 -
12.5.1 Where wheel/tyre changes are authorised	- 89 -
12.5.2 Obligations of the mechanics.....	- 90 -
12.5.3 Restrictions concerning equipment.....	- 91 -
13. DRIVING TIME DURING A RACE	- 91 -
13.1 General principles	- 91 -
13.1.1 Driver changes.....	- 91 -
13.1.2 Lap count.....	- 91 -
13.1.3 Possible adjustments of driving times.....	- 91 -
13.1.4 Penalties.....	- 92 -

13.1.5 Driving times	- 92 -
13.2 Driving time in relation to the length of the race	- 92 -
13.2.1 For 4-hour races	- 92 -
13.2.2 For 6-hour races	- 93 -
13.2.3 For 8-hour races	- 93 -
14. STOPPING AND NEUTRALISATION OF A SESSION	- 93 -
14.1 General provisions concerning the red flag procedure	- 93 -
14.1.1 Responsibility	- 93 -
14.2 Stopping of practice (red flag procedure)	- 93 -
14.2.1 Procedure	- 93 -
14.2.2 Prolongation of an interrupted session	- 94 -
14.2.3 Protests	- 94 -
14.2.4 Lap count	- 94 -
14.3 Suspension of the race (red flag procedure)	- 94 -
14.3.1 General provisions and conduct to adopt	- 94 -
14.3.2 Interventions allowed on the cars	- 95 -
14.3.3 Switch to wet-weather tyres for safety reasons	- 95 -
14.3.4 If a car needs assistance to re-join the grid	- 95 -
14.4 Resuming a suspended race (end of the red flag procedure)	- 96 -
14.4.1 General provisions	- 96 -
14.4.2 Procedure concerning cars present on the grid	- 96 -
14.4.3 Procedure concerning cars that entered the pit lane before the red flag signal	- 96 -
14.4.4 Procedure concerning cars that entered the pit lane after the red flag signal	- 97 -
14.4.5 Concerning all cars, at the resumption of the race	- 97 -
14.5 Neutralisation of the race: Full Course Yellow (FCY)	- 98 -
14.5.1 Placing the race under FCY	- 98 -
14.5.2 Access to the pit lane under the FCY	- 98 -
14.5.3 End of the FCY period	- 99 -
14.5.4 FCY and Safety Car	- 99 -
14.5.5 Stop & Go, penalty in the pit lane under the FCY	- 99 -
14.5.6 Lap count under the FCY	- 99 -
14.6 Neutralising the race: Safety Car procedure	- 99 -
14.6.1 General provisions and conduct to adopt	- 99 -
14.6.2 Overtaking allowed under the Safety Car	- 100 -
14.6.3 Overtaking signal given by the Safety Car	- 101 -
14.6.4 "Pass-Around"	- 101 -
14.6.5 Access to and work in the pits under the Safety Car	- 102 -
14.6.6 Exiting the pit lane under the Safety Car	- 102 -
14.6.7 Lap count for the first three Safety Car laps	- 103 -
14.6.8 Lap count for the Competitors	- 103 -
14.6.9 If the Safety Car is deployed or on the track during the final lap	- 103 -
14.6.10 If the Safety Car is withdrawn during its first three laps	- 103 -
14.6.11 If the Safety Car has to use the pit lane	- 104 -
14.6.12 End of the Safety Car procedure	- 104 -
14.7 Slow Zones	- 105 -
14.7.1 Conditions of implementation	- 105 -
14.7.2 General provisions	- 105 -
14.7.3 Information for Competitors	- 106 -
14.7.4 Pit lane penalties	- 106 -
15. FINISH, CLASSIFICATIONS, TITLES AND POINTS	- 106 -
15.1 Finish of a Competition	- 106 -
15.1.1 Chequered flag	- 107 -
15.1.2 Early or late finish	- 107 -
15.1.3 Parc Fermé after the finish	- 107 -
15.1.4 Conditions required in order for a car to be classified	- 108 -
15.1.5 Car placed first	- 108 -
15.1.6 General criteria for classification	- 108 -
15.1.7 Official results and classifications	- 108 -
15.2 Championship classifications	- 108 -
15.2.1 Championship classifications per Competition	- 108 -
15.2.2 Typology of the World Champion titles	- 109 -
15.2.3 Definition of "Manufacturer" for the purposes of the classifications	- 109 -
15.2.4 Title of LMP FIA World Endurance Champion	- 109 -
15.2.5 Title of LMP1 FIA World Endurance Champion	- 110 -
15.2.6 Title of FIA LMGTE World Endurance Drivers' Champion	- 110 -
15.2.7 Title of FIA GTE World Endurance Manufacturers' Champion	- 110 -
15.2.8 FIA Endurance Trophies	- 111 -
15.3 Scale of points	- 111 -
15.3.1 Scales of points according to the length of the races	- 111 -
15.3.2 Point for Pole Position	- 112 -
15.3.3 Competitors eligible to score points	- 112 -
15.3.4 If the race is suspended and cannot resume	- 112 -
15.3.5 Presence at the FIA annual prize-giving ceremony	- 113 -
15.3.6 Presence at the WEC annual prize-giving ceremony	- 113 -
15.4 Tied competitors	- 113 -
15.4.1 Awarding of prizes	- 113 -
15.4.2 Allocation of the higher place in the Championship	- 113 -
16. POWERS OF THE STEWARDS AND PENALTIES	- 114 -
16.1 General provisions	- 114 -
16.1.1 General competence of the Stewards	- 114 -
16.1.2 Decision-making power as to the allocation of penalties	- 114 -

16.1.3 Information for the teams when there is an investigation	- 115 -
16.1.4 Drivers under investigation prohibited from leaving the circuit	- 115 -
16.1.5 Applicable penalties	- 115 -
16.1.6 Instructions and communications to Competitors	- 115 -
16.1.7 Recourse and right of review	- 115 -
16.2 Typology of the penalties in force.....	- 116 -
16.2.1 Drive through * **	- 116 -
16.2.2 Stop & Go * **	- 116 -
16.2.3 Pit lane time penalty * **	- 116 -
16.2.4 Added pit lane time **	- 117 -
16.2.5 A time penalty or penalty(les) lap(s)	- 117 -
16.2.6 A reprimand	- 117 -
16.2.7 Penalties not subject to appeal	- 117 -
16.2.8 Grid penalty for the next race	- 117 -
16.2.9 Disqualification	- 117 -
16.2.10 Suspension	- 117 -
16.2.11 Withdrawal of points	- 117 -
16.2.12 Deletion of one or more laps in a session	- 118 -
16.2.13 Penalties for breaching the technical regulations	- 118 -
16.3 Special cases for application of penalties	- 118 -
16.3.1 Pit lane penalties	- 118 -
16.3.2 During a Stop & Go or a time penalty in the pit lane	- 118 -
16.3.3 For penalties notified at the end of the race	- 119 -

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, **LMP1 H, LMP1 NH** et LMP2) et aux voitures « Le Mans » Grand Tourisme Endurance (désignées ci-après **LMGTE, 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 Compétitions inscrites au calendrier dudit Championnat et pour lesquelles les ASN et les organisateurs (voir l'Article 2.1) ont signé une Convention d'Organisation telle qu'énoncée à l'Article 2.2 du présent Règlement (voir l'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 Compétitions.

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.

Tout Concurrent, constructeur ou pilote souhaitant obtenir entre deux Epreuves un éclaircissement sur un point du Règlement, pourra saisir le Comité Endurance en lui adressant une requête dûment motivée précisant clairement les points sur lesquels il souhaite l'interprétation. 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.

1. GENERAL PROVISIONS

1.1. Foreword

The FIA World Endurance Championship (hereinafter "the Championship", reserved for "Le Mans" Prototype cars (hereinafter LMP1, **LMP1 H, LMP1 NH** and LMP2) and for "Le Mans" Grand Touring Endurance cars (hereinafter **LMGTE, 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 GT World Endurance Manufacturers' Champion and a title of GT World Endurance Drivers' Champion. It is made up of the Competitions registered on the calendar of the said Championship and for which the ASNs and the organisers (see Article 2.1) have signed an Organisation Agreement, as specified in Article 2.2 of the present Regulations (see 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 Competitions.

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.

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 by sending it a request, duly motivated, clearly specifying the points on which they are requesting an interpretation. Any interpretation given by the Endurance Committee cannot be opposable to the sporting authority represented by the Race Director and the Panel of Stewards.

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

1.2. Règlement

1.2.1 Version de référence

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 Clause interprétative pour les officiels chargés de l'application du présent Règlement

Ce qui n'est pas expressément autorisé par le présent Règlement est interdit.

Aucun Concurrent, pilote, participant, manufacturier de pneumatiques, fabricant de châssis LMP2 ne peut revendiquer l'application littérale du présent Règlement si son comportement est jugé contraire à l'esprit sportif et à une compétition loyale.

Les mêmes principes s'appliquent à l'interprétation du Règlement Technique en vigueur

1.2.3 Entrée en vigueur

Le présent Règlement Sportif entre en vigueur le 17 juin 2019 une fois approuvé par le Conseil Mondial du Sport Automobile et s'appliquera à toutes les séances d'essais et Compétitions de la saison 2019-2020, et remplaçant tout précédent Règlement Sportif concernant le Championnat.

1.2.4 Les 24 Heures du Mans

Compte tenu de leurs spécificités, les 24 Heures du Mans sont régies par un Règlement Particulier fourni par l'organisateur.

Ce Règlement Particulier sera mis à la disposition des Concurrents au plus tard à la fin du mois de décembre de l'année précédant chaque édition.

Afin d'éviter toute équivoque, le Règlement Particulier des 24 Heures du Mans prévaudra en tous aspects sur le présent Règlement

1.3 Conditions générales

1.3.1 Responsabilité générale du Concurrent

Il incombe au Concurrent, conformément à l'Article 9.15.1 du Code, de :

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

1.2. Regulations

1.2.1 Reference version

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 Interpretive clause for officials enforcing these Regulations

What is not expressly permitted by these Regulations is forbidden.

No Competitor, driver, participant, tyre manufacturer, or LMP2 chassis manufacturer may demand the literal application of these Regulations if its behaviour is deemed contrary to good sportsmanship and fair competition.

The same principles apply to the interpretation of the Technical Regulations in effect.

1.2.3 Date of application

These Sporting Regulations come into force on 17 June 2019 once approved by the World Motor Sport Council and will apply to any testing session and Competition of the 2019-2020 season, and replacing all previous Sporting Regulations regarding the Championship.

1.2.4 The 24 Hours of Le Mans

Given its specificity, the 24 Hours of Le Mans is governed by Specific Supplementary Regulations supplied by the organiser.

These Supplementary Regulations will be made available to the Competitors at the latest at the end of December of the year preceding each edition.

To avoid any ambiguity, the Specific Supplementary Regulations of the Le Mans 24 Hours take precedence over the present Regulations in all aspects.

1.3 General conditions

1.3.1 General responsibility of the Competitor

It is the Competitor's obligation, as per Article 9.15.1 of the Code, to:

- 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 Compétition.
- 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.
- 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 Appendix 1 of each Competition.
- 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.

1.3.2 Représentant du Concurrent

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

1.3.3 Responsabilité pour la conformité et la sécurité des voitures

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 la Compétition. **La présentation d'une voiture aux vérifications techniques sera considérée comme une déclaration implicite du Concurrent de la conformité de la voiture.**

Il appartient à chaque concurrent de s'assurer que sa voiture est en permanence électriquement sécurisée. Par conséquent, à tout moment de la Compétition, 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 Sportifs Directeur d'Epreuve** peuvent à tout moment demander au concurrent d'allumer le voyant de fonctionnement ERS (lumière verte) pour vérification.

1.3.4 Cas des fabricants de pneumatiques, et des constructeurs de châssis LMP2 et des fournisseurs de carburant et de lubrifiant

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

1.3.2 Competitor's representative

Each Competitor must nominate his representative in writing at the time of entering the Championship (see Article 2.6.4 of the Code). Throughout the duration of the Competition, a person having charge of an entered car during any part of the Competition is, at all times during the Competition, responsible jointly and severally with the Competitor for ensuring that the requirements are observed.

1.3.3 Responsibility for the conformity and safety of the cars

Competitors must ensure that their cars satisfy the conditions of eligibility, compliance with the technical regulations, and safety throughout the Competition. **The presentation of a car for scrutineering will be deemed an implicit statement by the Competitor of the conformity of the car.**

It is up to each competitor to ensure that their car is electrically safe at all times. Consequently, at all times during the Competition 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-Race Director** may ask the competitor to switch on the ERS operating light (green light) to check that it is working.

1.3.4 Case of tyre manufacturers, and LMP2 chassis manufacturers and fuel and lubricant suppliers

For the purposes of these Sporting Regulations, the tyre manufacturers, and **LMP2 chassis manufacturers and fuel and lubricant suppliers** are considered as Competition participants in accordance with Article 1.3 of the Code and, as such, must adhere to the obligations imposed on them and abide by the decisions of the sporting authority.

1.4 Compétitions du Championnat

1.4.1 Définition

Chaque Compétition a le statut de Compétition internationale réservée.

Par Compétition, on entend toute course inscrite au calendrier annuel du Championnat du Monde d'Endurance, incluant les vérifications administratives et techniques, tous les essais **officiels**, qu'ils soient qualificatifs ou non, le warm-up éventuel et la course elle-même.

Le début et la fin de chaque Compétition sont déterminés en conformité avec l'Article 2.1.7 du Code.

Sous réserve des dispositions de l'Annexe 1 de chaque Compétition (voir l'Article 2.2), leur format est le suivant :

- 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 la Compétition).
- 1 séance d'essais qualificatifs déterminant la grille de départ, 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.
- 1 course dont la durée ne pourra être inférieure à 4 heures

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

~~Dans la mesure où un warm-up est prévu à l'Annexe 1 de la Compétition, Si un warm-up est prévu, la liste des voitures et des pilotes admis à participer au warm-up sera affichée à la fin des après les essais qualificatifs. Le warm-up doit être terminé au moins deux heures avant le départ de la course.~~

1.4.2 Aspects calendaires

Conformément à l'Accord, une Compétition pourra se dérouler à la même date qu'une Compétition comptant pour un autre Championnat du Monde de la FIA.

1.4 Championship Competitions

1.4.1 Definition

Each Competition will have the status of a restricted international Competition.

"Competition" means any race registered on the annual calendar of the World Endurance Championship, including administrative checks and technical scrutineering, all **official** practice sessions, whether qualifying or not, the warm-up if there is one and the race itself. The start and end of each Competition are determined in accordance with Article 2.1.7 of the Code.

Subject to the provisions of Appendix 1 of each Competition (see Article 2.2), the format is as follows:

- 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 (see Appendix 1 of the Competition).
- 1 qualifying session determining the starting grid, organised as follows:
 - One half-session of at least 20 minutes reserved for cars of categories LMP1 and 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 by at least 5 minutes.
- 1 race, which must not last less than 4 hours.

No warm-up will be scheduled on the Competitions, unless otherwise specified in Appendix 1 of each Competition or by decision of the Panel of Stewards on proposal of the Race Director for safety reasons.

~~If a warm-up is scheduled in Appendix 1 of the Competition, In any case In the event of a warm-up, the list of cars and drivers allowed to take part in the warm-up will be posted after at the end of qualifying practice. The warm-up must finish at least two hours before the start of the race.~~

1.4.2 Calendar aspects

In accordance with the Agreement, a Competition may take place on the same date as a Competition counting towards another FIA World Championship.

Le Championnat comporte un minimum de **6** Compétitions, dont les 24 Heures du Mans.

~~La liste définitive des Compétitions est publiée par la FIA avant le 1^{er} janvier de chaque année.~~

1.4.3 Annulation

Toute Compétition annulée sans **respecter un** 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.

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

The Championship comprises a minimum of **6** Competitions, including the 24 Hours of Le Mans.

~~The definitive list of Competitions is published by the FIA before 1 January each year.~~

1.4.3 Cancellation

Any Competition which is cancelled **with less than without respecting a** 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.

A Competition may be cancelled if fewer than 20 cars are entered.

2. ORGANISATION

2.1 Organisateur

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

2.2 Organisation des Compétitions

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 la Compétition, l'ASN du pays organisateur et la FIA au moins un mois avant le déroulement de la Compétition, de même que le Questionnaire Médical conformément à l'Annexe H du Code au moins 2 mois avant la Compétition. Chaque Compétition devra être organisée dans le strict respect de ces documents.

~~L'Annexe 1 des Compétitions sera mise à la disposition des Concurrents au plus tard 3 semaines avant le début de la Compétition.~~

Un visa est délivré par la FIA pour chacune des Compétitions 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. ORGANISATION

2.1 Organiser

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

2.2 Organisation of Competitions

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 Competition, the ASN of the organising country and the FIA, at least one month before the Competition, and the Medical Questionnaire in accordance with Appendix H to the Code at least two months before the Competition. Each Competition must be organised in strict compliance with these documents.

~~Appendix 1 of the Competitions will be made available to the Competitors at the latest 3 weeks before the start of the Competition.~~

A visa is issued by the FIA for each of the Competitions, 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 Obligations et modalités de couverture

L'Organisateur d'une Compétition doit s'assurer que tous les Concurrents, leur personnel et leurs pilotes sont couverts par une assurance au tiers.

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 la Compétition.

Les pilotes participant à la Compétition ne sont pas considérés comme tiers entre eux.

2.3.2 Formalités administratives de rigueur

Trente jours avant la Compétition, l'Organisateur, via son ASN, doit envoyer à la FIA, au minimum en anglais, le détail des risques couverts par l'assurance (voir l'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.

2.4 Officiels et Délégués FIA

2.4.1 Officiels permanents

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

- Le Président et le 2^{ème} 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,
- Le Commissaire Technique en Chef,
- Le Médecin du Championnat,
- Le chronométrateur officiel.

2.4.2 Officiels et délégués non-permanents

Officiels nommés par l'ASN

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

- Un au moins des commissaires sportifs sera nommé par l'ASN qui organise ou qui délivre le Permis d'Organisation pour la Compétition.
- Le Directeur de Course.

2.3.1 Obligations and procedures regarding coverage

The organiser of a Competition must ensure that all Competitors, their personnel and drivers are covered by third party insurance.

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 Competition.

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

2.3.2 Mandatory administrative formalities

Thirty days before the Competition, the Organiser, via its ASN, must send to the FIA, at least in English, details of the risks covered by the insurance (see Appendix 1 – Part E), which must comply with the national laws in force. This insurance certificate shall be made available to the Competitors in the language of the country as well as in English.

2.4 FIA Officials and Delegates

2.4.1 Permanent officials

In accordance with the conditions of the Agreement, the FIA will appoint the permanent officials of the Championship who will officiate at each of its Competitions, 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,
- The Chief Scrutineer,
- The Medical Delegate of the Championship,
- The official timekeeper.

2.4.2 Non-permanent officials and delegates

Officials appointed by the ASN

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 a Competition:

- At least one of the Stewards shall be nominated by the ASN promoting the Competition or granting the Organising Permit
- The Clerk of the Course.

Délégués nommés par la FIA

La FIA pourra également désigner pour chaque Compétition :

- Un Représentant du Président de la FIA,
- Un Conseiller des Commissaires Sportifs dont le statut et le rôle sont définis à l'Article 2.4.3 du présent Règlement,
- Un Délégué Médical non-permanent,
- Un Délégué Sécurité,
- Un Observateur.

Le rôle des délégués de la FIA est d'assister dans leurs fonctions les officiels de la Compétition, 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 la Compétition.

2.4.3 Conseiller des Commissaires Sportifs

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 Commissaire Technique en chef

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 la Compétition.

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

- Le contrôle du déroulement des essais et de la course, du respect de l'horaire et, s'il le juge

Delegates appointed by the FIA

The FIA may also appoint for each Competition:

- 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.

The role of the FIA delegates is to help the officials of the Competition 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 Competition.

2.4.3 Adviser to the Stewards

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 Chief Scrutineer

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 Stewards must be co-signed by the Chief Scrutineer of the Competition.

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

- 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

- nécessaire, la formulation de toute proposition aux Commissaires Sportifs pour modifier les horaires conformément au Code ou au Règlement Sportif ;
- L'arrêt de toute voiture conformément au Code et au Règlement Sportif ;
 - L'interruption des essais ;
 - La procédure de départ ;
 - Le recours à la Voiture de Sécurité ;
 - Le recours au « Full Course Yellow »
 - Le recours aux « Slow Zones »
 - La suspension et la reprise de la course ;
 - L'arrêt définitif de la course.

2.4.6 Obligations générales des officiels

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 la Compétition. Les Commissaires Sportifs, quant à eux, doivent être présents sur le circuit avant la fin des vérifications techniques.

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 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.

modify the timetable in accordance with the Code or Sporting Regulations,

- The stopping of any car in accordance with the Code or Sporting Regulations,
- The stopping of practice,
- The starting procedure,
- The use of the Safety Car,
- The use of the Full Course Yellow,
- The use of the Slow Zones,
- The suspending and resuming of the race,
- The definitive stopping of the race.

2.4.6 General obligations of the officials

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 Competition, and the FIA Stewards before the end of scrutineering.

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 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 marshal posts during these times.

3. ENGAGEMENTS, CATEGORISATION, EQUIPAGES

3. ENTRIES, CATEGORISATION, CREWS

3.1 Dispositions générales

3.1 General provisions

3.1.1 Engagement à la saison

La procédure d'engagement est placée sous l'égide et la responsabilité de la FIA en coopération avec le Promoteur.

3.1.1 Entry for the season

The entry procedure is placed under the aegis and the responsibility of the FIA, in cooperation with the Promoter.

L'engagement au Championnat est un engagement à la saison, qui porte sur l'ensemble des Compétitions inscrites au calendrier dudit Championnat et qui est limité à un maximum de deux voitures par catégorie.

Entry in the Championship is for the season, which concerns all the Competitions registered on the calendar of the said Championship and is limited to a maximum of two cars per category.

La participation des Concurrents admis officiellement au Championnat est impérative sur toutes les Compétitions comptant pour le Championnat.

The participation of the Competitors officially registered in the Championship in all the Competitions counting towards the Championship is imperative.

3.1.2 Cession des engagements et forfaits

3.1.2 Transfer of entries and withdrawal

La cession d'un engagement à un tiers est formellement interdite.

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

Tout forfait au Championnat ou à la participation d'une Compétition doit être notifié par écrit par lettre

Any withdrawal from the Championship or from participating in a Competition must be notified to the FIA

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.

3.1.3 Spécificités des 24 Heures du Mans

Conformément à l'Accord et à l'Article 1.2.4 du présent Règlement, la procédure d'engagement aux 24 Heures du Mans (dont l'ensemble de modalités financières) est exclusivement régie par le Règlement Particulier de la Compétition.

Un Comité de Sélection (~~voir l'Article 3.2.1 infra~~) spécifique aux 24 Heures du Mans se réunira pour en déterminer la liste des engagés.

L'engagement à la saison (voir l'Article 3.1.1) inclut une invitation à participer aux 24 Heures du Mans. L'attribution définitive de cette invitation est conditionnée à la participation du Concurrent aux autres Compétitions du Championnat.

Un Concurrent engagé à la saison qui ne participerait pas* à deux ou à plus de deux des autres Compétitions du Championnat perdrait le bénéfice de son invitation.

Dans le cas d'une éventuelle demande d'engagement du Concurrent aux 24 Heures du Mans, celle-ci sera soumise au dépôt d'un dossier, tel que défini par le Règlement Particulier de la Compétition, dont le Comité de Sélection des 24 Heures du Mans appréciera la recevabilité.

*** La participation à une Compétition inclut, mais ne s'y limite pas, le fait que le Concurrent ait satisfait aux obligations des vérifications administratives et techniques de la Compétition en question.**

3.1.4 Licences

Licence du Concurrent

Le libellé de la licence du Concurrent 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 pour autant qu'il ait été expressément approuvé par la FIA et le Promoteur. Les Concurrents doivent demander l'approbation par écrit avant la date de clôture officielle des engagements au Championnat ou à la Compétition

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.

3.1.3 Specificities of the 24 Hours of Le Mans

In accordance with the Agreement and with Article 1.2.4 of the present Regulations, the procedure for entry in the 24 Hours of Le Mans (including all the financial procedures) is governed exclusively by the **Specific Supplementary** Regulations of the Competition.

A Selection Committee (~~see Article 3.2.1 below~~) specific to the 24 Hours of Le Mans will meet to determine the entry list.

Entry for the season (see Article 3.1.1) includes the invitation to participate in the 24 Hours of Le Mans. The definitive attribution of this invitation is subject to the participation of the Competitor in the other competitions of the Championship.

A Competitor entered for the season who does not participate* in two or more of the other competitions of the Championship would lose the benefit of his invitation.

If the Competitor requests an entry in the 24 Hours of Le Mans, he will be required to submit a entry form, as defined by the Supplementary Regulations of the Competition. The admissibility of this form will be assessed by the 24 Hours of Le Mans Selection Committee.

*** Participation in a Competition includes, but is not limited to, the fact that the Competitor has met his obligations with regard to administrative checks and scrutineering for the Competition in question.**

3.1.4 Licences

Competitor's licence

The wording of the Competitor's 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, as long as it has been expressly agreed upon by the FIA and the Promoter. Competitors must seek approval in writing before the official closing date for entries in the Championship or in the Competition concerned. After that date, no further modification will be accepted.

concerné(e). Après cette date, plus aucune modification ne sera acceptée.

La licence du Concurrent doit être renouvelée à l'identique sur deux années civiles d'une saison donnée (nom du Concurrent et de l'ASN de délivrance).

Licence du pilote

Degré B de la FIA minimum et limitée au Degré A de la FIA pour les pilotes courant à bord de voitures hybrides dans la catégorie LMP1.

3.2 Procédure d'engagement

3.2.1 Comité de Sélection et admission au Championnat

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 de Sélection 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 **10 juin 2019 de l'année concernée**. Les décisions prises par le Comité de Sélection ne sont pas susceptibles de recours.

Les Concurrents ne seront considérés comme définitivement admis au Championnat, ou à ses Compétitions, qu'à réception du paiement de l'intégralité des droits de participation par la FIA (dans les conditions définies ci-dessus).

3.2.2 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 **29 mars 2019 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 **21 mai 2019** 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**

The Competitor's licence must be renewed identically across two calendar years of a given season (name of the Competitor and issuing ASN).

Driver's licence

Minimum FIA Grade B and restricted to FIA Grade A for drivers competing in hybrid cars in the LMP1 category.

3.2 Entry procedure

3.2.1 Selection Committee and admission to the Championship

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 Selection Committee is available on the FIA website. The Selection Committee, called upon to rule on applications, will meet at the latest **on 10 June 2019**. The decisions taken by the Selection Committee are not subject to appeal.

Competitors will not be considered as definitively admitted to the Championship, or to its Competitions, until payment of the entirety of the participation fees have been received by the FIA (in the conditions defined above).

3.2.2 General case: entry form, dossier, deadline

The entry form referred to in Appendix 2 to the present Regulations is available on the FIA website (www.fia.com) as from **29 March 2019**, 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 **21 May 2019** midday at the latest:

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

Chaque dossier de candidature devra être accompagné de :

- 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.
- 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 la Compétition concernée). Après cette date, plus aucune modification ne sera acceptée.~~

- D'explications détaillées susceptibles d'éclairer le choix du Comité de Sélection ;
- Des noms, prénoms et palmarès de chacun des pilotes (3 maximum par voiture) ;
- La copie du passeport de chaque pilote ;
- L'engagement écrit du candidat à participer à toutes les Compétitions avec le nombre de voitures engagées.

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.

Conformément à l'Accord, la liste des Concurrents du Championnat est validée par le Comité de Sélection (voir l'Article 3.2.1 du présent Règlement).

3.2.3 Conditions spécifiques d'engagement dans la catégorie LMP1 (voitures hybrides et non hybrides)

L'homologation des voitures LMP1 non hybrides n'est accessible qu'aux Privés tels que définis dans le Règlement Technique en vigueur (Article 1.1.1).

Outre le respect des dispositions de l'Article 3.3.1 un Concurrent souhaitant s'engager dans la catégorie LMP1 a l'obligation de participer au Championnat du Monde d'Endurance LMP1 de la FIA pour cela il doit :

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

3.2.4 Conditions spécifiques d'engagement dans la catégorie LMP2

Each application dossier must be accompanied by:

- 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.
- 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 Competition concerned); after that date, no further modification will be accepted.~~

- Detailed explanations likely to enlighten the choice of the Selection Committee;
- Full name and record of achievements of each of the drivers (maximum 3 per car);
- A copy of the passport of each driver;
- The written undertaking of the candidate to take part in all the Competitions with the number of cars entered.

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.

In accordance with the Agreement, the list of Competitors in the Championship is validated by the Selection Committee (see Article 3.2.1 of the present Regulations).

3.2.3 Specific conditions of entry in the LMP1 category (hybrid and non-hybrid cars)

Homologation of non-hybrid LMP1 cars is accessible only to privateers as specified in the Technical Regulations in effect (Article 1.1.1).

Besides respecting the provisions of Article 3.3.1, a Competitor wishing to enter in the LMP1 category must take part in the LMP1 FIA World Endurance Championship; For this purpose, a Competitor must:

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

3.2.4 Specific conditions of entry in the LMP2 category

- La catégorie LMP2 est réservée exclusivement à des équipes privées indépendantes des constructeurs et/ou des fournisseurs de moteurs (voir la définition prévue par le Règlement Technique applicable).
- Si nécessaire, le Comité Endurance se réservera le droit de saisir une autorité compétente et indépendante pour auditer les comptes des Concurrents. 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.
- The LMP2 category is reserved exclusively for private teams that are independent of manufacturers and/or engine suppliers (see definition given in the applicable 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. 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.

3.2.5 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 LMGTE Pro. Outre le respect des dispositions de l'Article 3.3.1, un Concurrent souhaitant s'engager dans la catégorie LMGTE Pro a l'obligation de participer 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.

3.2.6 Engagement des Concurrents dits "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 Compétitions, une ou plusieurs voitures supplémentaires, sous réserve de leur conformité aux réglementations techniques et d'homologation applicables.

Les voitures supplémentaires figureront au classement de la Compétition 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 3.2.2.

Toutefois, ces Concurrents doivent transmettre leur dossier complet au plus tard huit semaines avant le début de la Compétition concernée.

3.2.5 Specific conditions of entry in the LMGTE Pro category

A Competitor can enter a maximum of 2 cars in the LMGTE Pro category.

A manufacturer may have no more than 2 cars of the same make entered on a full season basis in LMGTE Pro. Besides respecting the provisions of Article 3.3.1, a Competitor wishing to enter in the LMGTE Pro category must take part 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.

3.2.6 Entry of "additional" Competitors

Exceptionally, and depending on the interest that they might represent for the Championship, the Selection Committee may admit, for one or more Competitions, 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 Competition, 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 3.2.2.

However, these Competitors must send their full dossier at the latest eight weeks before the beginning of the Competition concerned.

Les Concurrents devront également fournir l'attestation du paiement de l'avance sur fournitures et autres frais techniques.

The Competitors must also provide certification of payment of the advance on supplies and other technical costs.

3.3 Droits d'engagement et conditions financières

3.3 Entry fees and financial conditions

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

All the amounts are "excluding VAT". VAT may be added according to applicable tax rules in force.

3.3.1 Droits de participation et droits d'engagement

3.3.1 Fees for taking part and entry fees

Les droits de participation au Championnat s'élèvent à 17 000 € par voiture et par Compétition, à multiplier par le nombre de Compétitions 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.

The fees for taking part in the Championship are €17,000 per car and per Competition, to be multiplied by the number of Competitions 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.

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 :

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

- Pour les LMP1 : 310 000 € par Concurrent engagé
- Pour les LMGTE : 310 000 € par Constructeur

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

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.

Only for Competitors entering the LMP1 World Championship, the €310,000 entry fee mentioned here above includes the entry fee for one car on a full season basis.

3.3.2 Droits de participation pour les Concurrents dits « supplémentaires »

3.3.2 Participation fees for "additional" Competitors

Les droits de participation des Concurrents dits "supplémentaires", à une Epreuve du Championnat, sont les suivants :

The participation fees for "additional" Competitors in a Championship Competition are as follows:

- 30 000 € par voiture et par Epreuve,
- Au titre de l'avance sur fournitures et autres frais techniques (incluant le service Météo France) :
 - 7000 € pour toutes les Compétitions comprenant une course d'une durée de 4 heures.
 - 8000 € pour toutes les Compétitions comprenant une course d'une durée de 6 heures.
 - 10 000 € pour toutes les Compétitions comprenant une course d'une durée de 8 heures (ou 1000 miles).

- €30,000 per car and per Competition,
- As an advance on supplies and other technical costs (including weather service from Météo France):
 - €7000 for any Competition with a 4-hour race.
 - €8000 for any Competition with a 6-hour race.
 - €10,000 for any Competition with an 8-hour (or 1000-mile) race.

3.3.3 Paiement des droits de participation

3.3.3 Payment of participation fees

Les droits de participation d'une voiture au moins par Concurrent et par catégorie doivent être payés au

The participation fees for at least one car per Competitor and per category must be paid at the time of submitting

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**

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 **15 juillet 2019** le versement de 50% de chaque engagement devant être effectué avant la date limite des inscriptions fixée au **21 mai 2019**. Dans ce cas, le montant complémentaire devra être versé sur le compte de la FIA sous peine de **disqualification refus de l'inscription** du Concurrent **aux** des Compétitions 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 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 des sommes suivantes :

- 28 000 € : le **15 juillet 2019**
- 28 000 € : le **15 janvier 2020**

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**

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**

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 **15 July 2019** 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 for 21 May 2019**. In this case, the balance must be paid into the FIA's bank account, on pain of the Competitor's being **disqualified-refused entry to from** the Championship Competitions 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 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, the following sums to the Promoter:

- €28,000 on **15 July 2019**
- €28,000: on **15 January 2020**

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

Les sommes non utilisées au titre de l'avance sur frais techniques et sur carburant seront restituées à l'issue de la dernière Compétition de chaque saison.

3.4 Catégorisation des pilotes

3.4.1 Dispositions générales relatives à la catégorisation des pilotes

Les pilotes qui souhaitent participer au Championnat doivent être classés par catégories par la FIA. Au plus tard 15 jours avant le début de la première Epreuve 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 la Compétition concernée pour catégoriser les pilotes qui s'annoncent avec leur palmarès une fois que la Compétition 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 la Compétition concernée (à savoir avant le début des vérifications techniques).

3.4.2 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 2019** : la catégorisation des pilotes qui sera prise en compte sera la dernière en date publiée avant les vérifications administratives de la première Compétition à laquelle il participe ; elle sera appliquée jusqu'à la fin de la saison en **juin 2020**.

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

The amounts not used as advance on technical costs and fuel will be returned after the last Competition in the season.

3.4 Categorisation of drivers

3.4.1 General provisions relating to the categorisation of the drivers

Drivers wishing to compete in the Championship must be categorised by the FIA. At the latest 15 days before the start of the first Competition in which he intends to take part, each driver must send his record of achievements to the FIA Drivers' Categorisation Committee using the FIA drivers categorisation form available from the FIA website 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 Competition concerned to categorise those drivers who announce themselves with their record of achievements after the Competition 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 start of the Competition concerned (i.e. before the start of scrutineering).

3.4.2 Regulations in reference to the categorisation of the drivers

Refer to the FIA drivers' categorisation 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 a Competition for the first time in the season before **31 December 2019**: the drivers categorisation that will be taken into account will be the latest one published prior to the administrative checks of the first Competition he is entering and will be applied until the end of the season in **June 2020**.

- Pour tout pilote s'engageant dans une Epreuve pour la première fois de la saison après le **1^{er} janvier 2020** : la catégorisation des pilotes qui sera prise en compte sera la dernière en date publiée avant les vérifications administratives de chaque Compétition.
- For any driver entering a Competition for the first time in the season after **1 January 2020**: the drivers categorisation that will be taken into account will be the latest one published prior to the administrative checks of each Competition.

3.5 Composition des équipages

3.5.1 Règles régissant la composition des équipages

La composition des équipages définitifs (3 pilotes maximum) devra être adressée au Promoteur, au plus tard 15 jours avant le début de chaque Compétition, 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 la Compétition sera publiée par le Collège des Commissaires Sportifs.

3.5.2 Pour la catégorie LMP1

La composition des équipages est libre, à la condition qu'elle n'inclue pas de pilote Bronze.

3.5.3 Pour la catégorie LMP2

Un équipage de 2 ou 3 pilotes doit être composé au minimum d'un pilote Argent ou Bronze.

3.5.4 Pour la catégorie LMGTE Pro

Pour la catégorie LMGTE Pro, la composition des équipages est libre.

3.5.5 Pour la catégorie LMGTE Am

Un équipage de 2 ou 3 pilotes doit être composé d'au moins un pilote Bronze et d'un pilote Bronze ou Argent.

3.5.6 Dérogations aux règles de composition des équipages: principes

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 peut accorder une dérogation temporaire à la règle de composition des équipages, sur demande du Concurrent.

3.5 Composition of the crews

3.5.1 Rules governing the composition of the crews

The composition of the definitive crew (3 drivers maximum) must be sent to the Promoter at least 15 days before the start of each Competition, 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 Stewards.

The definitive list of Competitors and drivers admitted to take part in the Competition will be published by the Stewards.

3.5.2 For the LMP1 category

The composition of the crews is free, provided that it does not include any Bronze drivers.

3.5.3 For the LMP2 category

A crew of 2 or 3 drivers must include at least one Silver or Bronze driver.

3.5.4 For the LMGTE Pro category

For the LMGTE Pro category, the composition of the crews is free.

3.5.5 For the LMGTE Am category

A crew of 2 or 3 drivers must include at least one Bronze driver and one Bronze or Silver driver.

3.5.6 Dispensation to the rules on the composition of the crews: principles

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, may grant a temporary dispensation from the rule on the composition of crews at the request of the Competitor.

Seuls les pilotes Bronze sont éligibles aux dérogations telles qu'elles sont prévues par les présents Articles 3.5.6, 3.5.7 et 3.5.8.

Cette dérogation ne sera accordée que sous réserve qu'elle ne compromette pas la sécurité en piste et qu'elle constitue clairement un désavantage sportif pour l'équipage du pilote Bronze.

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.

3.5.7 Dérogations aux règles de composition des équipages: formulation de la demande

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 Compétitions significatives réalisées au cours des 3 dernières années (un minimum de 10 Compétitions par pilote devra être fourni pour que la demande soit recevable) ; l'analyse des performances doit contenir une comparaison directe avec les 10 meilleurs pilotes de la classe de chaque pilote pour chaque Compétition.
- préciser toutes informations sur l'équipage, la voiture, le palmarès de l'équipe ;
- être adressée au plus tard 30 jours avant la première Compétition concernée.

Le Concurrent devra satisfaire à toute demande complémentaire d'information du comité dédié.

3.5.8 Dérogations aux règles de composition des équipages: processus de décision et application

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.

Only Bronze drivers are eligible for dispensations as provided for in the present Articles 3.5.6, 3.5.7 and 3.5.8.

Such dispensation shall be granted only on condition that it does not compromise track safety and that it clearly generates a sporting disadvantage for the crew of the Bronze driver.

The decisions of the dedicated committee regarding dispensation are applicable immediately and are not subject to an appeal of any nature.

3.5.7 Dispensation to the rules on the composition of the crews: making the request

All requests submitted to the dedicated committee by the Competitor must, under penalty of inadmissibility:

- contain a letter setting out the reasons for the request;
- contain 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 Competitions that were held over the preceding three years (a minimum of ten Competitions per driver must be provided for the application to be admissible); the performance analysis must contain a direct comparison with the best 10 drivers of the class of each driver on each Competition;
- provide full details concerning the crew, the car, the team's record of achievements;
- be submitted at the latest 30 days before the first Competition concerned.

The Competitor must provide any additional information requested by the dedicated committee.

3.5.8 Dispensation to the rules on the composition of the crews: decision process and application

After receiving a dispensation request, the dedicated committee will determine, on the basis of the performance analysis of the 20 best racing laps over the last three seasons, if the performance and behaviour of the crew are compatible with the conditions of safety and performance.

If considered appropriate, the dedicated committee will grant dispensation 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.

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.

3.6 Changement de catégorie ou de modèle en cours de saison

3.6.1 Principe général

Si le règlement ci-dessous 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 la Compétition concernée. Le Comité Endurance appréciera la recevabilité et le bien-fondé de cette demande et statuera en dernier ressort.

3.6.2 Définitions

- Catégories : soit les catégories dans lesquelles les Concurrents sont engagés : LMP1 (H et NH), LMP2, LMGTE Pro et LMGTE Am
- Châssis : conformément à la fiche d'homologation
- Unité de puissance : conformément à la fiche d'homologation
- Modèle : un modèle est composé d'un châssis et d'une unité de puissance

3.6.3 Pour les Concurrents engagés en catégorie LMP1 H

- Aucun changement de type de châssis ou d'unité de puissance n'est autorisé pendant la saison.
- Le changement de catégorie est interdit.

Dispensations 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 in the Championship. The committee may take any decision it considers appropriate concerning the continuation of the dispensation 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 dispensation;
- for safety reasons.

3.6 Model and category changes during the season

3.6.1 General principle

If permitted by the regulations below, 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 Competition concerned. The Endurance Committee will assess the admissibility of and justification for that request and will rule in the last resort.

3.6.2 Definitions

- Categories: categories in which the Competitors are entered: LMP1 (H and NH), LMP2, LMGTE Pro and LMGTE Am.
- Chassis: conforming to the homologation form.
- Power unit: conforming to the homologation form.
- Model: a model is composed of a chassis and a power unit.

3.6.3 For Competitors entered in LMP1 H

- No change of chassis type and/or power unit type is permitted during the season.
- No change of category is permitted.

3.6.4 Pour les Concurrents engagés en catégorie LMP1 NH

- Un seul changement de type de châssis est possible pendant la saison, sous réserve d'autorisation.
- Un seul changement d'unité de puissance est possible pendant la saison, sous réserve d'autorisation. Le recours à une unité de puissance comportant un système hybride est interdit.
- Le changement de catégorie est interdit

3.6.5 Pour les Concurrents engagés en catégorie LMP2 et LMGTE

- Un seul changement de modèle est possible par saison, sous réserve d'autorisation.
- Le changement de catégorie est interdit

3.6.4 For Competitors entered in LMP1 NH

- A single change of chassis type is possible during the season, subject to approval.
- A single change of power unit is possible during the season, subject to approval. Recourse to a power unit that includes a hybrid system is prohibited.
- No change of category is permitted.

3.6.5 For Competitors entered in LMP2 and LMGTE

- One change of model is possible per season, subject to approval.
- No change of category is permitted.

4. DISCIPLINE GENERALE ET OBLIGATIONS DES CONCURRENTS

4.1 Discipline générale

4.1.1 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.

4.1.2 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 du Code et, si nécessaire, des autorisations en cours de validité délivrées par leur ASN (voir l'Article 3.9.4 du Code).

4.1.3 Laissez-passer et accréditations

Comme défini à l'Article 3.21 du Code, tout participant tel que défini à l'Article 20 du Code, se trouvant pour n'importe quelle raison dans les espaces réservés (voir l'Article 20 du Code), 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 la Compétition des 24 Heures du Mans.

4. GENERAL DISCIPLINE AND COMPETITORS' OBLIGATIONS

4.1 General discipline

4.1.1 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 manufacturer, Competitor or driver that is deemed contrary to the spirit of sport and fair play, even if the person concerned demands the literal application of the present regulations.

4.1.2 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 Chapter I – Article 2 of Appendix L to the Code and, where applicable, valid authorisations issued by their ASN (see Article 3.9.4 of the Code).

4.1.3 Passes and accreditations

As defined in Article 3.21 of the Code, any participant as defined in Article 20 of the Code, present in any capacity whatsoever in the reserved areas (see Article 20 of the Code), 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 24 Hours of Le Mans.

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

4.1.4 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 Compétitions internationales sur circuits, ainsi qu'un dispositif de retenue **frontale** de la tête homologué par la FIA, dans les conditions définies par l'Annexe L du Code.

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 (30x30 mm) doit être disponible tel qu'illustré ci-dessous.



4.1.5 Equipements obligatoires pour le personnel dans la voie des stands

Voir l'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 :

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)

Tout autre opérateur :

- combinaison ignifugée homologuée FIA

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

4.1.4 Mandatory equipment 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 Competitions on circuits, as well as a **frontal** head restraint device homologated by the FIA, in the conditions defined by Appendix L to the Code.

The wearing of helmets homologated 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 (30 mm x 30 mm) must be available as shown in the diagram below.



4.1.5 Mandatory equipment for personnel in the pit lane

See 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 the race:

The refueller, vent, extinguisher, and cut off valve attendants 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 full face helmets of a uniform colour without decoration, with closed full visors (the visor may be opened before the car enters the pit lane)

Any other operator:

- FIA homologated fireproof overalls

- 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~~
- 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.~~

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

4.1.6 Extincteurs

Chaque concurrent doit être en possession, par voiture engagée, d'au moins trois extincteurs (dont au moins deux dans le garage). La capacité minimale acceptée est de 5 kg / 6 litres. Les extincteurs à base de poudre et de CO₂ sont acceptés, les extincteurs à base d'eau sont recommandés.

4.1.7 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.

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

4.1.6 Fire extinguishers

Each competitor must be in possession, per car entered, of a minimum of three fire extinguishers (at least two of them in the garage). The minimum accepted capacity is 5 kg / 6 litres. Powder-based and CO₂ extinguishers are accepted, water-based extinguishers are recommended.

4.1.7 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 infringement, 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.

4.1.8 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 la Compétition.

Pour des raisons de sécurité, les officiels de l'ACO et de la FIA sont autorisés à écouter, à tout moment, les conversations.

En cas d'infraction : pénalité à l'appréciation des Commissaires Sportifs

4.1.9 Radio de la Direction de Course

La radio de la direction de course est également dénommée dans le présent Règlement Sportif « Radio du mur des stands ».

L'écoute de la chaîne de radio de la Direction de Course est obligatoire pour tous les Concurrents engagés dans chaque compétition du Championnat.

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.

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.

Les Concurrents doivent s'assurer que les consignes de sécurité sont transmises immédiatement aux pilotes.

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 Code.

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.

4.1.8 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 Competition.

For safety reasons, the ACO and FIA officials are allowed to listen to the conversations at any time.

In case of infringement: penalty at the Stewards' discretion.

4.1.9 Race Control Radio

Race Control Radio is also referred to in these Sporting Regulations as "Pit-wall radio".

Listening to the Race Control Radio channel is mandatory for all Competitors entered in each Competition of the Championship.

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.

Each Competitor must ensure that for every car entered, someone is listening to the Race Control Radio during the periods detailed above.

Competitors must ensure that safety information is passed on to the drivers immediately.

Solely at the Stewards' discretion (whose decision cannot be appealed), failure to adhere to instructions given via Race Control Radio may be considered an infringement of Article 12.1.1.i of the Code.

Teams must immediately inform Race Control of any problems with the reception of this radio channel by any means available to them.

4.1.10 Contrôle Médical

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 la Compétition.

4.1.11 Niveau de température à l'intérieur de l'habitacle

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 la Compétition. 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.

4.2 Installation dans le Paddock et dans les stands

4.2.1 Présence d'animaux, limite d'âge dans la voie des stands

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.

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 » (voir l'Article 4.5.3)

4.2.2 Entrée dans le Paddock

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 la Compétition (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.

4.2.3 Taille des ensembles routiers admis

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.

4.2.4 Installation des antennes de liaison radio*

4.1.10 Medical control

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 Competition.

4.1.11 Temperature level inside the cockpit

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 has been solved.

A driver who shows important signs of fatigue at the end of a stint may be examined by the Chief Medical Officer of the Competition. If it is found to be due to heat stress, the driver will not be allowed to take any further part in the race.

4.2 Set-up in the paddock and pits

4.2.1 Presence of animals, age limit in the pit lane

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.

Children under the age of 16 are not allowed in the pit lane, except during the period reserved for the pit walk (see Article 4.5.3).

4.2.2 Entry to the Paddock

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 Competition (Tuesday when the race 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.

4.2.3 Size of truck assemblies admitted

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

4.2.4 Installation of radio and telemetry connections*

Les liaisons radio et de télémétrie entre les stands et les voitures sont autorisées à condition que 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.

4.2.5 Installation des relais de télémétrie*

Les relais de télémétrie installés par les Concurrents après validation de l'organisateur seront autorisés pour les constructeurs LMP1 uniquement sur les épreuves suivantes : Spa, Le Mans, Sebring.

Les matériels utilisés devront être conformes aux prescriptions de l'Administration locale des Télécommunications (fréquences, puissance d'émission, etc.) et ne seront installées qu'une fois les autorisations obtenues auprès de cette administration. Une copie de ces autorisations est exigée par l'organisateur avant l'installation des antennes.

**Toute infraction aux Articles 4.2.4 et 4.2.5 entraînera le démontage des installations aux frais du Concurrent et l'interdiction temporaire de toute liaison radio, à l'exception de la radio de la Direction de Course.*

4.2.5 Démontage des installations

Le démontage des installations et l'évacuation du matériel doivent être terminés à 12h le jour qui suit le dernier jour de la Compétition, 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.

4.2.6 Conformité des installations du Concurrent en matière de sécurité

Toute installation dans le Paddock et dans les stands doit répondre aux normes de sécurité et faire l'objet d'un rapport du bureau de contrôle.

4.2.8 Equipements de signalisation, instruments de mesure

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.

Par ailleurs il est interdit de fixer caméras, systèmes vidéo, dispositifs de chronométrage et autres instruments de mesure sur les installations du promoteur ou aux abords de la piste, y compris dans la voie de service.

4.2.9 En cas de retrait de la Compétition

Radio and telemetry connections between the pits and the cars are authorised, provided that 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.

4.2.5 Installation of telemetry relay antennae*

Telemetry relay antennae installed by Competitors after approval by the organiser are allowed for the LMP1 manufacturers only on the following events: Spa, Le Mans, Sebring.

The materials used must be in conformity with the prescriptions of the local Telecommunications Administration (frequencies, broadcasting power, etc.) and will be installed only after the necessary authorisations have been obtained from that Administration. A copy of these authorisations is required by the organiser before the installation of the antennae.

**Any infringement of Articles 4.2.4 and 4.2.5 will result in the dismantling of the installations at the Competitor's expense and the temporary banning of any radio connection, with the exception of the Race Control radio.*

4.2.5 Dismantling of the installations

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 Competition, unless otherwise stated in Appendix 1 of the Competition concerned. Failing that, the sum of €5000 for each day exceeding that deadline will be withheld on the deposit.

4.2.6 Conformity of the Competitor's installations in terms of safety

All installations in the Paddock and in the pits must satisfy the safety standards and form the subject of a report by the control bureau.

4.2.8 Signalling equipment, measuring instruments

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 Organiser.

Also, it is prohibited to affix cameras, video systems, timing equipment and other measuring instruments to the Promoter's installations or at the trackside, including on service roads.

4.2.9 In case of withdrawal from the Competition

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 la Compétition.

4.3 Prescriptions du Promoteur pour l'aménagement des stands

4.3.1 Règles d'attribution des stands

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 Compétitions du Championnat sera déterminé en fonction du classement du Championnat du Monde d'Endurance de la FIA **de la saison précédente**. Seul le Concurrent ayant terminé premier pourra choisir ses garages.

4.3.2 Décoration

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.

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.

4.3.3 Identification des garages

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. 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 Horaires d'ouverture obligatoire des stands

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 Competition occurred.

4.3 Promoter's prescriptions for the arrangement of the pits

4.3.1 Rules on the allocation of the pits

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 Competitions in the Championship will be determined according to the classification of the **previous** FIA World Endurance Championship **season**. Only the Competitor who finished in first place will be able to choose his garages.

4.3.2 Decoration

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.

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.

4.3.3 Identification of the garages

A board, supplied by the Promoter at the start of the season, shall be installed, at each race, above the entrance to each Competitor's garage on the pit lane side unless otherwise instructed by the Promoter. 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 Mandatory opening times for the garages

4.4.1 Prescriptions générales

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.

4.4.2 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 la Compétition concernée)

Le rideau du stand (côté piste) doit rester complètement levé ;

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.

Les officiels doivent avoir libre accès à l'intérieur du stand à tout moment.

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.

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.

4.4.3 Pendant la Compétition

Article valable du jour après les vérifications techniques jusqu'à la fin de la Compétition.

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) :

4.4.1 General prescriptions

This article is valid for all Competitions counting towards the World Endurance Championship, but also for the collective testing organised by the Promoter or the ACO.

4.4.2 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 Competition):

The pit shutter (on the track side) must remain completely open.

Visibility towards the inside of the garage must remain free of any obstruction of any kind whatsoever (bodywork parts, covers, piles of tyres, trolleys, etc., including persons connected to the Competitor, 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.

Officials must have free access to the inside of the garage at all times.

Cars inside the garage must be parked with the front facing the pit lane unless otherwise authorised by the technical delegates.

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.

4.4.3 During the Competition

Article valid from the day after Scrutineering until the end of the Competition.

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 as a minimum from 10 a.m. until 7 p.m. (unless otherwise specified in Appendix 1 of the relevant Competition):

Le rideau du stand (du côté de la piste) doit rester complètement ouvert.

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.

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

Les officiels doivent avoir libre accès à l'intérieur du stand à tout moment.

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.

4.5 Obligations promotionnelles des Concurrents

4.5.1 Séance d'autographes

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.

4.5.2 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.

The pit shutter (on the track side) must remain completely open.

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 Competitor). 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.

Exceptions are cooling fans, fuel rigs or fuel bowsers needed to complete works after on-track operations.

Officials must have free access to the inside of the garage at all times.

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.

4.5 Competitors' promotional obligations

4.5.1 Autograph session

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.

4.5.2 Drivers' parade

At the Promoter's request, the drivers of the cars that are eligible to take the start of a Competition 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.

4.5.3 Règles du "pit walk"

Durant le "pit walk" (horaire indiqué dans le programme de la Compétition), 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.). Toute présence matérielle ou humaine devant la voiture sera considérée comme une obstruction à la visibilité, à l'exception d'un mécanicien travaillant sur la voiture.

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".

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".

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.

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.

Durant le "pit walk", les équipes ne sont autorisées en aucune circonstance à manipuler du carburant.

4.5.4 Règles pour la "grid walk"

Lors de chaque Compétition, le Promoteur aura la possibilité, à sa seule appréciation, d'organiser une "grid walk" au cours de laquelle toute personne âgée de plus de 16 ans munie d'une accréditation valable aura le droit de circuler sur la grille de départ.

Pendant la "grid walk", toute la carrosserie de la (des) voiture(s) doit rester découverte.

En cas de températures très élevées, la pose d'une couverture sur le pare-brise est autorisée à condition que la taille de la couverture ne dépasse pas celle des fenêtres et du toit.

4.5.5 Présentation des pilotes

4.5.3 Pit walk rules

During the pit walk (time indicated in the Competition 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.). With the exception of a mechanic working on the car, the presence of any equipment or person in front of the car will be considered to be an obstruction to visibility.

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.

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.

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.

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.

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

4.5.4 Rules for the grid walk

During each Competition, the Promoter will have the possibility, at its sole discretion, of organising a "grid walk" during which any person of more than 16 years of age with the valid accreditation will have the right to circulate on the starting grid.

During the "grid walk", the entire bodywork of the car(s) must remain uncovered.

In case of very high temperatures, the placing of a windscreen blanket will be allowed as long as the blanket size does not exceed that of the windows and roof.

4.5.5 Drivers' presentation

Les équipages en pole position au complet dans chaque catégorie doivent être présents à l'avant de la grille pour la présentation des pilotes en pole position conformément à la procédure de départ établie minute par minute pour chaque Compétition. Les Directeurs d'Equipe ont la responsabilité de s'assurer que leurs pilotes respectent ces obligations :

Pénalité : amende jusqu'à 1000 € par pilote absent, à l'appréciation des Commissaires Sportifs.

4.5.6 Pré-podium

La cérémonie de pré-podium est obligatoire pour les voitures gagnantes et les équipages gagnants dans chaque catégorie. Les concurrents et les pilotes s'engagent à respecter les consignes qui leur seront données concernant la cérémonie de pré-podium. Toute infraction entraînera des pénalités à l'appréciation des Commissaires Sportifs.

Lieu : Sous le podium ou près du podium dans la voie des stands, immédiatement après l'arrivée, Présence obligatoire des équipages (au complet) classés 1^{er} de chaque **groupe catégorie** ;

Pénalité : à l'appréciation des Commissaires Sportifs

4.5.7 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 des équipages (au complet) classés 1^{er}, 2^e et 3^e du classement général de la Compétition ainsi que des équipages au complet des trois premiers de chaque groupe.

Pénalité : à l'appréciation des Commissaires Sportifs.

4.6 Obligations médiatiques des Concurrents

4.6.1 Zone mixte-interview

Une zone mixte destinée à faciliter la rencontre des pilotes et des médias sera installée sur chaque Compétition, dans la salle de presse.

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

The full pole position crews in each category must be present at the front of the grid for the pole position drivers' presentation in accordance with the minute by minute of the starting procedure for each Competition. The Team Managers are responsible for ensuring that their drivers comply with these obligations.

Penalty: a fine of up to €1,000 per absent driver, at the Stewards' discretion.

4.5.6 Pre-podium

The pre-podium ceremony is mandatory for the winning cars and the winning crews in each category. The Competitors and drivers undertake to comply with the instructions that they will be given concerning the pre-podium ceremony. Any infringement will result in penalties at the Stewards' discretion.

Place: underneath or close to the podium along the pit lane, immediately after the finish. Mandatory presence of the full crews classified 1st in each **group category**.

Penalty: at the Stewards' discretion.

4.5.7 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 the full crews classified 1st, 2nd and 3rd in the general classification of the Competition, as well as the full crews of the top three in each group.

Penalty: at the Stewards' discretion.

4.6 Competitors' media obligations

4.6.1 Mixed interview zone

A mixed zone to facilitate the meeting of drivers and media will be set up in the press room at each Competition.

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 Competition. The drivers who took

de chaque Compétition. Les pilotes ayant participé à la conférence de presse d'après essais qualificatifs (voir l'Article 4.6.2 infra) sont dispensés de cette présence. Pénalité financière par pilote absent, à l'appréciation des Commissaires Sportifs.

4.6.2 Après la séance de qualifications

Aussitôt après la fin de la séance de qualification réservée aux LMP1 et LMP2, les pilotes qui font la pole de chaque catégorie (**LMP1, LMP2, LMGTE**) 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

4.6.3 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 1^{ère} du classement général de la Compétition et des voitures classées 1^{ère} de chaque Catégorie doivent participer :

- o Aux interviews ;
- o 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.

part in the post-qualifying press conference (see Article 4.6.2 below) are excused from attending.

Fine per absent driver: at the Stewards' discretion.

4.6.2 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 (**LMP1, LMP2, LMGTE**) 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.

4.6.3 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 Competition and the cars classified 1st in each Category must take part:

- o In the interviews;
- o In the winners' Press Conference.

Place: Press Room.

The Team Managers are responsible for **ensuring seeing to it** that their drivers fulfil these obligations.

Penalty: at the Stewards' discretion.

5. VERIFICATIONS ET CONTROLES

5. CHECKS AND CONTROLS

5.1 Vérifications administratives et techniques

5.1 Administrative checks and scrutineering

5.1.1 Vérifications administratives

5.1.1 Administrative checks

Chaque Concurrent et chaque pilote devront présenter **des licences de Concurrent et de pilote en cours de validité, telles que définies à l'Article 3.1.4. les documents obligatoires suivants, en cours de validité :**

Each Competitor and each driver must present **valid Competitor and driver's licences, as defined in Article 3.1.4. the following mandatory documents, currently valid:**

- o Licence Concurrent,
- o Licence Pilote : minimum Degré B FIA (excepté pour les pilotes courant sur des voitures hybrides dans la catégorie LMP1)
- o Licence Pilote : minimum Degré A FIA (uniquement pour les pilotes courant sur des voitures hybrides dans la catégorie LMP1)

- o Competitor's licence,
- o Driver's licence: minimum FIA Grade B (except for drivers competing in hybrid cars in the LMP1 category)
- o Driver's licence: minimum FIA Grade A (only for drivers competing in hybrid cars in the LMP1 category).

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 la Compétition, 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 1.3.2 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 :

- Un pilote ne peut être désigné que sur une seule voiture ;
- Les conducteurs suppléants ne sont pas admis.
- Modification d'un équipage : (voir l'Article 3.5 du présent Règlement)

Un Concurrent pourra être pénalisé par le Collège des Commissaires Sportifs s'il ne se présente 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 la Compétition précédente du Championnat dont les dommages, constatés par le Délégué Technique du Championnat, ne peuvent être réparés dans les délais impartis ;

5.1.2 Vérifications techniques

Six personnes maximum d'une équipe sont autorisées par voiture pendant les vérifications techniques. **Les vérifications techniques d'avant course comprennent un certain nombre de contrôles, décidés à l'appréciation des commissaires techniques, et axés principalement sur la sécurité.**

Les vérifications techniques pré-course permettent uniquement à une voiture de participer à la Compétition. Cette autorisation est matérialisée par un autocollant dédié (voir Article 7.1.8).

Le fait qu'une voiture, une pièce ou un Concurrent ait satisfait à ses obligations en matière de vérifications techniques d'avant course ne présume en rien de sa conformité au Règlement Technique applicable, laquelle relève de la responsabilité exclusive du Concurrent (voir Article 1.3.3).

Les vérifications techniques **d'avant course** concernent **a minima** :

For drivers and Competitors whose licences do not grant permanent authorisation to take part in the international Competitions registered on the FIA calendar: authorisation to race in the country of the Competition, issued by the National Sporting Authority (ASN).

During the administrative checks, the Competitors must confirm in writing their official representative(s) specified in Article 1.3.2 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 driver cannot be assigned to more than one car;
- Substitute drivers are not accepted.
- Modification of a crew: (see Article 3.5 of these Regulations).

A Competitor may be penalised by the Stewards if he does not report on time for the administrative checks for a Competition for any reason other than:

- A case of force majeure (poor weather conditions, social unrest, etc.);
- An accident during the previous Competition 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.

5.1.2 Scrutineering

A maximum of six people of a team are authorised per car during scrutineering. **Pre-race scrutineering involves a number of checks, decided at the discretion of the Scrutineers, and focusing primarily on safety.**

Pre-race scrutineering only allows a car to take part in the Competition. This allowance is certified by a dedicated sticker (see Article 7.1.8).

The fact that a car, part or Competitor has satisfied its obligations concerning pre-race scrutineering presumes nothing of its conformity to the applicable Technical Regulations, which is of the exclusive responsibility of the Competitor (see Article 1.3.3).

Pre-race ssscrutineering concerns **a minima**:

- ~~La conformité technique des voitures.~~
- ~~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), 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.~~
- ~~La Fiche d'Homologation des voitures, le passeport technique du système de ravitaillement et la fiche déclarative d'équipements.~~
- ~~La fiche déclarative d'équipements qui devra être continuellement actualisée au cours de la Compétition en fonction des éventuels remplacements effectués.~~
- ~~Documents, tels que (non exhaustif) : le formulaire de déclaration d'équipement (qui doit être continuellement mis à jour pendant la Compétition), la Fiche d'Homologation des voitures.~~
- ~~Dispositifs et équipements de sécurité des voitures.~~
- ~~Dispositifs et équipements de sécurité des pilotes, tels que (non exhaustifs) : l'homologation des combinaisons, casques et dispositifs de retenue frontale de la tête (dans les conditions définies à l'Annexe L du Code). Aucune modification du casque et du dispositif de retenue frontale de la tête n'est autorisée en dehors de celles homologuées. Pour faciliter l'identification des équipages et aux fins de leur unité, les pilotes d'une même voiture sont tenus de porter une combinaison identique.~~
- ~~The technical conformity of the cars.~~
- ~~Checks on the homologation of the drivers' helmets and clothing, including the head restraint device homologated by the FIA (in the conditions defined by Appendix L to the 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.~~
- ~~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 Competition according to the possible replacements made.~~
- ~~Documents, such as (non-exhaustive): the equipment declaration form (which must be continually updated during the Competition), the Homologation Form of the cars.~~
- ~~Safety features and devices of the cars.~~
- ~~Safety features and devices of the drivers, such as (non-exhaustive): the homologation of the overalls, helmets and frontal head restraint devices (in the conditions defined in Appendix L to the Code). No modification to the helmet and frontal head restraint device is authorised apart from those homologated. For easier identification and for the unity of the crews, the drivers of one and the same car are obliged to wear identical overalls.~~

5.2 Compétences des Commissaires Techniques

5.2.1 Clause de compétence Générale

À tout moment, les Commissaires Techniques peuvent :

- Vérifier la conformité d'une voiture, d'une pièce ou d'un Concurrent avec les Règlements applicables;
- Lors des vérifications techniques, exiger qu'une voiture soit démontée par le Concurrent ~~pour en vérifier les conditions d'admissibilité ;~~

5.2 Competences of the Scrutineers

5.2.1 General competence clause

At any time, the Scrutineers may:

- Check the conformity of a car, **document part** or Competitor with the applicable Regulations;
- During scrutineering, require a car to be dismantled by the Competitor ~~to verify the conditions of eligibility;~~

- Demander à un Concurrent de payer les frais résultants de l'exercice des droits ci-dessus ou de fournir échantillon jugés nécessaires à leur exercice.
- Require a Competitor to pay the expenses resulting from the exercise of the above powers, or to provide any samples deemed necessary to their exercise.
- Etablir un rapport d'infraction, que les Délégués Techniques transmettront aux Commissaires Sportifs.
- Draw up an infringement report, which the Technical Delegates will forward to the Stewards.

5.2.2 Réalisation des contrôles techniques

Les Des 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.

5.2.2 Conducting of the technical checks

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.

5.3 Contrôles et vérifications techniques spécifiques

5.3 Specific technical checks and controls

5.3.1 Contrôles aléatoires

À tout moment de la Compétition, les Commissaires Techniques pourront sélectionner aléatoirement une voiture et effectuer des contrôles.

5.3.1 Spot-Random checks

At any time during the Competition, the Scrutineers may select a car at random and carry out checks.

5.3.2 En cas de changement de châssis

Tout changement de châssis sur une voiture, au cours de la Compétition, entraînera une nouvelle inspection de la part des Commissaires Techniques.

5.3.2 Change of chassis

Any change of chassis on a car, during the Competition, will entail a new inspection by the Scrutineers.

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.

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

5.3.3 Systèmes électroniques obligatoires

Les transpondeurs, le datalogger, la télémétrie, le système leader light peuvent être contrôlés à tout moment.

5.3.3 Mandatory electronic systems

The transponders, datalogger, telemetry and leader light system may be checked at any time.

5.3.4 Système de ravitaillement

Le système de ravitaillement en carburant et les tenues des ravitailleurs seront contrôlés.

5.3.4 Refuelling system

The fuel system and the clothing of the refuellers will be checked.

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

The autonomous fuel tanks must be presented on the ground, without fuel, with the upper cover removed and without an insulating cover.

5.3.5 Scellées sur le moteur

Si la quantité de moteurs est réglementairement limitée, des scellés homologués ~~devront être~~ **seront** 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 Compétition. Toute rupture d'un ou plusieurs scellés doit être préalablement autorisée par les Commissaires Techniques sous peine de sanction pouvant aller jusqu'à la disqualification. La rupture de tout scellé sera considérée comme un changement de moteur.

5.3.6 Systèmes de remorquage et de levage

Les voitures doivent être équipées d'anneaux de prise en remorque et du système de levage. Ceux-ci devront être contrôlables et fonctionnels à tout moment de la Compétition.

En cas de défaillance du système de **levage remorquage**, 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;

En cas de dommages éventuels subis par la voiture, les réclamations ne seront pas admises.

5.3.7 Poids de la voiture

Le poids des voitures peut être contrôlé à tout moment de la Compétition (voir le Règlement Technique applicable). ~~Une fois que la pesée de la voiture a été notifiée au Concurrent~~ **Dès que le Concurrent est averti que sa voiture doit être pesée**, aucune matière ou substance solide, liquide ou gazeuse ne peut être ajoutée ou retirée.

Les voitures se trouvant dans le Parc Fermé et désignées pour être vérifiées seront pesées sans pilote et sans carburant à bord.

Seuls les officiels sont autorisés dans la zone de pesage : aucune intervention n'y est permise sauf sous leur contrôle.

En cas de poids non conforme après une séance d'essais, les temps de la voiture seront annulés. Si le poids est contrôlé non conforme après la course, elle sera disqualifiée.

5.3.8 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

5.3.5 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 a Competition. 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 disqualification. The breaking of any seal will be considered as a change of engine.

5.3.6 Towing and jacking systems

The cars must be equipped with towing eyes and the jacking system. These must be checkable and operational at any time during the Competition.

In the event of failure of the **jacking towing** system, 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.

In case of possible damage suffered by the car, protests will not be accepted.

5.3.7 Weight of the car

The cars may be weighed at any time during the Competition (see the applicable Technical Regulations). Once the Competitor has been notified that the car ~~has been~~ **must be** weighed, no solid, liquid or gaseous substance or material may be added or removed.

Cars inside the Parc Fermé and selected for checking will be weighed without the driver and without fuel on board.

Only the officials are authorised inside the weighing area: no intervention is allowed there except under their supervision.

If the weight is not in conformity at the end of a practice session, the car's times will be cancelled. If the weight is found to be not in conformity after the race, the car will be disqualified.

5.3.8 Cockpit exit time

The scrutineers may check the cockpit exit time of each driver at any time.

Any driver entered in a Competition, wearing his complete usual driving equipment, from his normal

assise normale, avec 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 Compétition.

seating position, with all seat belts fastened, must be able to get out of the car:

- 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 Competition.

6. REGLEMENT TECHNIQUE

6. TECHNICAL REGULATIONS

6.1 Voitures admissibles

Les Compétitions sont exclusivement réservées aux voitures « Le Mans Prototype » (désignées ci-après LMP1H, LMP1NH 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 l'ACO conformément aux Règlements Techniques applicables.

Toute nouvelle voiture, ou toute évolution d'une voiture déjà homologuée, devra faire l'objet d'une homologation sous la responsabilité de la FIA, et de l'ACO.

6.1.1 Homologations admises dans la catégorie LMP1 H

Les voitures homologuées de catégorie LMP1H et disposant d'une fiche d'homologation délivrée par la FIA/ACO à compter du **1^{er} janvier 2019** sont admissibles de plein droit dès lors qu'elles sont conformes au Règlement technique LMP1 **2019-2020** hybrides.

La cellule de survie homologuée avant 2017 par chaque constructeur doit être conservée jusqu'à la fin du Championnat 2019-2020. 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.

6.1.2 Homologations admises dans la catégorie LMP1 NH

Les voitures homologuées de catégorie LMP1 NH et disposant d'une fiche d'homologation délivrée par la FIA/ACO à compter du **1^{er} janvier 2014** sont admissibles de plein droit dès lors qu'elles sont

6.1 Eligible cars

The Competitions are reserved exclusively for "Le Mans Prototype" cars (hereinafter LMP1 H, LMP1 NH 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 applicable Technical Regulations.

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

6.1.1 Admissible homologations in the LMP1 H category

Homologated cars in the LMP1 H category which have a homologation form issued by the FIA/ACO dating after **1 January 2019** are admissible with full rights once they are in conformity with the **2019-2020** LMP1 hybrid Technical Regulations.

Survival cells homologated by each manufacturer before 2017 must be maintained until the end of the 2019-2020 Championship. The internal and external surfaces provided by CAD (computer-aided design), must remain strictly unchanged.

If any modifications are tolerated, they will exclusively concern the positioning and sizes of holes. The information will be transferred to the other manufacturers and any possible agreement will be the sole decision of the FIA/ACO.

6.1.2 Admissible homologations in the LMP1 NH category

Homologated cars in the LMP1 NH category 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 **2019-2020** LMP1 non-hybrid Technical Regulations.

conformes au Règlement technique LMP1 **2019-2020** non-hybrides.

6.1.3 Homologations admises dans la catégorie LMP2

Les voitures homologuées de catégorie LMP2 et disposant d'une fiche d'homologation délivrée par la FIA/ACO à compter du 1^{er} janvier 2017 sont admissibles de plein droit dès lors qu'elles sont conformes au Règlement technique LMP2 **2019-2020** – voitures homologuées en 2017.

6.1.4 Homologations admises dans la catégorie LMGTE

Les voitures homologuées de catégorie LMGTE et disposant d'une fiche d'homologation délivrée par la FIA/ACO à compter du 1^{er} janvier 2016 sont admissibles de plein droit dès lors qu'elles sont conformes au Règlement Technique LMGTE **2019-2020** – voitures homologuées à compter de 2016.

6.1.5 Niveau de bruit

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

6.1.6 Voitures innovantes

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.

6.1.7 Recours

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.

6.1.8 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 la Compétition 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'Article 20 du Code) qui résulte de l'assemblage d'éléments de diverses natures (mécaniques, électriques, électroniques, etc.), en vue de constituer un objet identifié en lui-même,

6.1.3 Admissible homologations in the LMP2 category

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 **2019-2020** LMP2 Technical Regulations – cars homologated in 2017.

6.1.4 Admissible homologations in the LMGTE category

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 **2019-2020** LMGTE Technical Regulations – cars homologated from 2016.

6.1.5 Noise level

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

6.1.6 Innovative cars

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.

6.1.7 Appeal

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.

6.1.8 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 Competition but to substitute for the one registered by the Competitor as the principal race car.

"Car" means an automobile (in the sense of Article 20 of the Code) 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.

susceptible de répondre à la destination pour laquelle il a été conçu et construit.

6.2 Carburant

6.2.1 Approvisionnement

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

6.2.2 Installations

Concernant les installations : se référer au Règlement Technique applicable.

6.2.3 Quantité, manipulation et stockage

La quantité maximum de carburant stockée dans des bidons autorisés 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 les Règlements Techniques applicables.

Aucune manipulation d'essence n'est permise dans le stand sauf avec ce réservoir temporaire. La seule exception 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.

6.3 Systèmes d'équivalence (technologies et performance)

6.3.1 Principe général

Le Comité Endurance est le seul compétent pour concevoir et apporter des changements aux systèmes d'équivalence. Il appartient dès lors au Comité de prendre la décision finale quant à la façon dont ces systèmes devraient être mis en œuvre.

Le Comité est habilité à demander aux concurrents et aux constructeurs toute information qu'il jugerait utile pour élaborer des systèmes d'équivalence. Les

6.2 Fuel

6.2.1 Fuel supply

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

6.2.2 Installations

Concerning the installations: refer to the applicable Technical Regulations.

6.2.3 Quantity, handling and storage

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 carried out with the temporary tank described in the applicable 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 approval by the Technical Delegate, is for checking the car's tank capacity using 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.

6.3 Equivalence systems (technologies and performance)

6.3.1 General principle

The Endurance Committee is the only body competent to design and make changes to equivalence systems. As such, the Committee will have the final decision as to how these systems should be implemented.

The Committee is entitled to ask competitors and manufacturers for any information that it would deem useful for devising equivalence systems. Competitors

concurrents et les constructeurs doivent fournir des données précises et honnêtes.

Toute infraction aux principes ci-dessus sera sanctionnée par les Commissaires Sportifs, à tout moment pendant toute Epreuve, y compris après la course.

6.3.2 Pour les voitures de la catégorie LMP1

Les voitures de la catégorie LMP1 (H et NH incluses) sont soumises à un système d'équivalence dénommé « Equilibre des Technologies » (~~EdT~~ ou EoT). L'~~EdT~~ **EoT** a pour objectif de donner à chaque technologie un potentiel de performance identique.

6.3.3 Pour les voitures de la catégorie 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.

Pour atteindre ces objectifs, le Comité Endurance pourra procéder à des ajustements de performance.

6.3.4 Pour les voitures de la catégorie LMGTE

Les voitures de la catégorie LMGTE sont soumises à un système d'équivalence dénommé « Balance des Performances » (~~BdP~~ ou BoP). La ~~BdP~~ **BoP** a pour objectif de permettre à des voitures de Grand Tourisme de conceptions techniques différentes de concourir au sein d'une même catégorie.

Le Comité Endurance procèdera aux ajustements de la ~~BdP~~ **BoP** tels qu'ils sont prévus dans les Règlements Techniques en vigueur pour les voitures de la catégorie LMGTE.

6.3.5 Pour la catégorie LMGTE Am uniquement

Un success ballast sera imposé pour les voitures LMGTE Am engagées dans le Championnat (voir l'Article 3.1.1). Il sera en vigueur lors de toutes les Compétitions, sauf pour les 24 Heures du Mans.

Le système de calcul du lest utilise les résultats des courses précédentes (s'il y en a déjà eu) et les positions au championnat, à condition que toutes les voitures commencent une saison donnée avec un lest de 0 kilogramme.

Il est calculé comme suit : $A+B+C$ = success ballast par voiture (en kilogrammes), avec :

- A étant déterminé par le résultat de la Compétition précédente (course -1) :
 - o 1^{er} : +15 kg

and manufacturers must provide accurate and honest data.

Any infringement to the above principles will be penalised by the Stewards, at any time during any Competition, post-race included.

6.3.2 For cars in the LMP1 category

An equivalence system named "Equivalence of Technologies" (EoT) applies to cars (both H and NH) entered in the LMP1 category. The aim of EoT is to guarantee that each type of technology has an identical performance potential.

6.3.3 For cars in the LMP2 category

The FIA and the ACO do not wish to encourage LMP2 manufacturers to pursue performance developments. The main goals for LMP2 cars must be reliability, safety and low maintenance costs.

To ensure that these goals are reached, the Endurance Committee may impose performance adjustments.

6.3.4 For cars in the LMGTE category

An equivalence system named "Balance of Performance" (BoP) applies to cars entered in the LMGTE category. The aim of BoP is to allow Grand Touring cars of different engineering designs to compete in the same category.

The Endurance Committee will make adjustments to the BoP as provided for in the Technical Regulations in force for cars in the LMGTE category.

6.3.5 For the LMGTE Am category only

Success ballast will be imposed for LMGTE Am cars entered in the Championship (see Article 3.1.1). It will be in effect at all Competitions, except for the 24 Hours of Le Mans.

The ballast calculation system uses the results of previous races (if any have been held) and championship positions, provided that all cars start any given season with a ballast of 0 kilogrammes.

It is computed as follows: $A+B+C$ = success ballast per car (in kilogrammes), with:

- A being determined by the result of the previous Competition (Race -1):
 - o 1st: +15 kg

- 2^{ème} : +10 kg
 - 3^{ème} : +5 kg
 - Non engagé : +15 kg
- *B* étant déterminé par les résultats de la Compétition antérieure à la Compétition précédente (course -2)
 - 1^{er} : +15 kg
 - 2^{ème} : +10 kg
 - 3^{ème} : +5 kg
 - Non engagé : +15 kg
 - *C* étant déterminé par le classement en cours du championnat
 - 1^{er} : +15 kg
 - 2^{ème} : +10 kg
 - 3^{ème} : +5 kg
- 2nd: +10 kg
 - 3rd: +5 kg
 - Not entered: +15 kg
- *B* being determined by results of the Competition preceding the previous Competition (Race -2)
 - 1st: +15 kg
 - 2nd: +10 kg
 - 3rd: +5 kg
 - Not entered: +15 kg
 - *C* being determined by the current championship standings
 - 1st: +15 kg
 - 2nd: +10 kg
 - 3rd: +5 kg

6.4 Systèmes et équipements imposés par les Règlements et bulletins :

6.4 Systems and equipment imposed by the Regulations and bulletins:

6.4.1 Enregistrement de données

6.4.1 Data recorder

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.

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.

Chaque Concurrent devra s'assurer :

Each Competitor must make sure:

- Que son système fonctionne correctement pendant toute la durée de la Compétition : 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 la Compétition. 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.
- That his system works correctly throughout the Competition: 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 Competition. The 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.

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.

- À 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.

6.4.2 Enregistreur de Données d'Accident (EDA)

Ce boîtier doit être utilisé par tout Concurrent participant à une Compétition. Ce boîtier doit être installé dans le strict respect des instructions y afférentes et doit fonctionner à tout moment pendant la Compétition.

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.

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

6.4.3 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.

6.4.4 Autres systèmes et équipements obligatoires

Les 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.

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.

6.4.2 Accident Data Recorder (ADR)

This unit must be used by each Competitor taking part in a Competition. This unit must be installed in strict compliance with the relevant instructions and must work at all times during the Competition.

All Competitors are themselves responsible for obtaining this system from the Championship Promoter, and for the correct installation and functioning thereof.

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

6.4.3 On-board TV cameras

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

6.4.4 Other mandatory systems and equipment

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, in all the Competitions featuring on the calendar of the said Championship.

- Ces systèmes et équipements doivent être installés dans le strict respect des instructions y afférentes et doivent fonctionner à tout moment pendant la Compétition.
- 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.

6.4.5 Cas particulier des débitmètres de carburant LMP1

- 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 8.9.16.1 du Code, est irrecevable, quelle que soit l'autorité ou la juridiction devant laquelle elle sera portée.
- 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

- These systems and equipment must be installed in strict compliance with the relevant instructions and must work at all times during the Competition.
- 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.

6.4.5 Particular case of the LMP1 fuel flow meters

- 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 8.9.16.1 of the Code, is inadmissible regardless of the authority or court before which it may be brought.
- 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 races:

- Teams must declare to the Technical Delegate, before or at the latest on the scrutineering day, the list of sensors they intend to use during the Competition. This list must contain the sensor manufacturer reference and part number, as well as the FIA sticker reference.
- Sensors must, at all times during the Competition, 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 his absolute discretion and may not be appealed.
- From the beginning of the qualifying session until the end of the Competition, no change of sensor may be made without prior approval from the

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 la Compétition.

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, conformément aux dispositions de l'Article 12.3.

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.

6.4.6 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

6.5 Pneumatiques

6.5.1 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 au Délégué Technique au moins 48 heures avant le début de la Compétition. 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 inclut la détection automatique et manuelle. Lorsque les pneumatiques sont montés sur la voiture, les RFID doivent être sur le côté extérieur du pneumatique.

Technical Delegate. Any sensor removed will be kept by the Technical Delegate.

- The Technical Delegate reserves the right to take sensors for checks by an approved calibration company at any time during the Competition.

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, in accordance with the provisions of Article 12.3.

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 Stewards' discretion.

6.4.6 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.

6.5 Tyres

6.5.1 Definitions and general conditions

Each tyre must be identified by RFID and barcode. All references must be declared to the Technical Delegate at least 48 hours before the start of the Competition. This list of designated tyres will be notified to the Stewards at the beginning of the event.

All tyres must be identifiable at any time (including when tyres are fitted on the car) via direct measurement by the RFID detection system put in place by the FIA. This includes automatic and manual detection. When tyres are fitted on the car, RFID must be on the outer side of the tyre.

Seulement en cas de dysfonctionnement du système RFID, une mesure manuelle sera faite par identification des codes à barres.

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

L'utilisation de pneumatiques non déclarés est interdite sur l'ensemble des Compétitions du championnat.

The use of undeclared tyres is prohibited in all Competitions of the Championship.

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 la Compétition.

To allow automatic detection, each car must be equipped with RFID stickers according to Appendix 6. These stickers must be in place at all times during the Competition.

6.5.2 Pneus pour temps sec : déclaration des spécifications pour la saison

6.5.2 Dry-weather tyres: Declaration of specifications for the season

Les fabricants de pneumatiques pourront déclarer à la FIA/ACO au maximum 3 spécifications de pneumatiques par saison, qui seront gelées pendant toute la saison. 2 d'entre elles doivent être déclarées au minimum 48 heures avant la première Compétition de la saison.

Tyre manufacturers may declare to the FIA/ACO a maximum of 3 tyre specifications per season, which will be frozen for the duration of the season. 2 of them must be declared at least 48 hours before the first Competition of the season.

Les spécifications se subdivisent comme suit :

Specifications break down as follows:

- LMP1 H, LMGTE Pro, LMGTE Am : 3 spécifications par modèle de voiture
- LMP1 NH, LMP2 : 3 spécifications pour tous les modèles de voitures engagées dans la catégorie

- LMP1 H, LMGTE Pro, LMGTE Am: 3 specifications per car model
- LMP1 NH, LMP2: 3 specifications for all models of cars entered in the category.

6.5.3 Pneus pour temps sec : déclaration des spécifications pour les Compétitions

6.5.3 Dry-weather tyres: Declaration of specifications for the Competitions

Au plus tard 48 heures avant le début de toute Compétition, les fabricants de pneumatiques devront déclarer au Délégué Technique 2 (ou 3 s'il y a lieu) des spécifications de pneumatiques décrites à l'Article 6.5.2 qui seront utilisées par les concurrents durant la Compétition, à l'exclusion de toute autre.

At the latest 48 hours before the beginning of any given Competition, tyre manufacturers must declare to the Technical Delegate 2 (or 3 if applicable) of the tyre specifications described in Article 6.5.2) to be used by Competitors during the Competition, to the exclusion of any other.

Les spécifications de pneumatiques sont limitées à 2 pour les Compétitions comprenant une course de 12 heures ou moins et à 3 pour les Compétitions comprenant une course de plus de 12 heures.

Tyre specifications are limited to 2 for Competitions comprising a race of 12 hours or less and to 3 for Competitions comprising a race of more than 12 hours.

6.5.4 Pneus pour temps sec : allocations

6.5.4 Dry-weather tyres: allocations

	Course de 4h		Course de 6h		Course de 8h		Course de 10h		Course de 12h		Course de 24h	
	Essais libres	Qual + Course	Qual + Course	Qual + Course	Qual + Course	Qual + Course	Qual + Course	Qual + Course	Essais libres+QUAL+WU	Course	Essais libres+QUAL+WU	Course
LMP1-HY	12	14	18	26	30	34	28 24	48				
LMP1-nH	12	14	18	26	30	34	28 24	48				
LMP2	12	14	18	26	30	34	28 24	56				
LMGTE Pro	12	14	18	26	30	34	32 28	60				
LMGTE Am	16	22	26	34	38	42	32 28	60				

	Free practices	4h race		6h race		8h race		10h race		12h race		24h race	
		Qual + Race	Qual + Race	Qual + Race	Qual + Race	Qual + Race	Qual + Race	FP+QUAL+WU	Race				
LMP1-HY	12	14	18	26	30	34	28 24	48					
LMP1-nH	12	14	18	26	30	34	28 24	48					
LMP2	12	14	18	26	30	34	28 24	56					
LMGTE Pro	12	14	18	26	30	34	32 28	60					
LMGTE Am	16	22	26	34	38	42	32 28	60					

6.5.5 Pneus pour temps sec : collecte et réintroduction (LMP1 H, LMP1 NH et LMGTE Pro uniquement)

Collecte :

Au plus tard la veille du début de la première Compétition, le Délégué Technique isolera des pneumatiques par spécification et par modèle de voiture qui devront être utilisés sur l'ensemble des Compétitions suivantes du championnat.

L'isolement se déroulera comme suit :

Pour les 2 premières spécifications déclarées avant la première Compétition de la saison :

- Isolement de 1 train* de pneumatiques par spécification, par modèle de voiture et par Compétition de 6 heures (ou moins).
- Isolement de 2 trains* de pneumatiques par spécification, par modèle de voiture et par Compétition d'une durée supérieure à de 6 heures **ou plus mais** inférieure à 24 heures.
- Isolement de 3 trains* de pneumatiques par spécification, par modèle de voiture et par Compétition de 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.

Si la troisième spécification est déclarée après la première Compétition, le même processus d'isolement sera appliqué en tenant compte du nombre restant de Compétitions 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 par les manufacturiers de pneus aux Délégués Techniques avant chaque Compétition.

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 communiquée aux Commissaires Sportifs.

6.5.5 Dry-weather tyres: collection and reintroduction (LMP1 H, LMP1 NH and LMGTE Pro only)

Collection:

At the latest the day before the beginning of the first Competition, the Technical Delegate will segregate tyres per specification and per car model which will have to be reintroduced in all the following Competitions of the Championship.

Segregation will proceed as follows:

For the first 2 specifications declared before the first Competition of the season:

- Segregation of 1 set* of tyres per specification per car model and per Competition comprising a race of 6 hours (or less)
- Segregation of 2 sets* of tyres per specification per car model and per Competition comprising a race of **between** 6 hours **and or greater but less than** 24 hours.
- Segregation of 3 sets* of tyres per specification per car model and per Competition comprising a race of 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 at the same time as the first two, 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 tyres for the full season.

If the third specification is declared after the first Competition, the same segregation process will be applied taking into account the number of Competitions remaining in the season.

After segregation, the Technical Delegate will communicate to the tyre manufacturer an update of the list of segregated tyres.

Tyres to be reintroduced must not be part of the references declared by tyre manufacturers to the Technical Delegates before each Competition.

Reintroduction:

From the second race event, at the latest 24 hours before the start of the race, the Technical Delegate will transmit to the Competitors and tyre manufacturers the list of tyres for re-allocation, mentioning the number of the car on which each tyre is to be used. This list will be notified to the Stewards.

Chaque concurrent est responsable de la réintroduction des pneumatiques et doit le faire en se conformant à la présente réglementation.

Chaque pneu devra être réintroduit en course lors de la première utilisation de pneus neufs de la spécification concernée.

6.5.6 Pneus pluie : déclaration des spécifications pour la saison

Les fabricants de pneus doivent déclarer les spécifications des pneus pluie comme indiqué ci-dessous. Toute spécification sera gelée pour la saison et devra être déclarée au Délégué Technique au plus tard 48 heures avant la première Compétition de la saison. Un dessin des spécifications déclarées doit être envoyé avec la déclaration (format numérique et sur papier calque à l'échelle 1:1).

- LMP1 H : 1 spécification intermédiaire et 2 spécifications pluie par modèle de voiture
- LMP1 NH : 1 spécification intermédiaire et 2 spécifications pluie pour tous les modèles de voitures engagées dans la catégorie
- LMP2 : 1 spécification intermédiaire et 1 spécification pluie pour tous les modèles de voitures engagées dans la catégorie
- - LMGTE Pro / LMGTE Am : 1 spécification intermédiaire et 1 spécification pluie par modèle de voiture

6.5.7 Pneus pluie : déclarations des spécifications pour les Compétitions

Le nombre de spécifications de pneus pluie utilisables durant une Compétition n'est pas limité, sous réserve des dispositions de l'Article 6.5.6

6.5.8 Pneus pluie : allocations

Sauf autorisation spécifique dans le présent Règlement, les pneus pluie ne peuvent être utilisés qu'après que la piste a été déclarée humide par le Directeur de Course / le Directeur d'Epreuve.

Le nombre de pneus pluie utilisables pendant une Compétition n'est pas limité.

6.5.9 Pneus utilisés pour rejoindre la grille de départ

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.

Each Competitor is responsible for the reintroduction of tyres, and must do so in compliance with these regulations.

Each tyre must be reintroduced on the first use of new tyres of the specification concerned during the race.

6.5.6 Wet-weather tyres: declaration of specifications for the season

Tyre manufactures must declare wet-weather tyre specifications as listed below. Any specification will be frozen for the season and must be declared to the Technical Delegate at the latest 48 hours before the first Competition of the season. A drawing of the declared specifications must be sent with the declaration (digital format and on 1:1 scale tracing paper).

- LMP1 H: 1 intermediate and 2 wet specifications per car model
- LMP1 NH: 1 intermediate and 2 wet specifications for all models of cars entered in the category
- LMP2: 1 intermediate and 1 wet specification for all models of cars entered in the category
- LMGTE Pro / LMGTE Am: 1 intermediate and 1 wet specification per car model

6.5.7 Wet-weather tyres: declaration of specifications for the Competitions

The number of wet-weather tyre specifications usable during a Competition is not limited, subject to the provisions of Article 6.5.6

6.5.8 Wet-weather tyres: allocation

Unless specifically authorised in the present Regulations, wet-weather tyres may be used only after the track has been declared wet by the Clerk of the Course / Race Director.

The number of wet-weather tyres usable during a Competition is not limited.

6.5.9 Tyres used to join the starting grid

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

~~Les pneus pris en considération pour l'attribution des pneus pour la course seront comptabilisés depuis le départ de la course.~~

6.5.10 Changement de fabricant de pneus en cours de saison

Le changement de fabricant de pneus n'est pas autorisé pendant la saison pour les catégories LMGTE Pro et LMGTE Am. Il n'est autorisé qu'une seule fois pour les catégories LMP1 H, LMP1 NH et LMP2

6.5.11 Sessions spécifiques

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

6.5.12 Sculpture Rainurage et retailage

Le rainurage des pneus est strictement interdit.

Le retailage des pneus n'est pas autorisé en LMP2 et LMGTE Am.

Le retailage des pneus est autorisé en LMP1 H, LMP1 NH et LMGTE Pro.

6.5.13 Echange de pneus commerciaux (pour la catégorie LMP2 uniquement)

Chaque fabricant de pneus pourra se voir confier des pneumatiques usagés, utilisés lors d'une Compétition, des autres fabricants de sa catégorie. Ceci s'applique aussi bien aux pneus pour temps sec qu'aux pneus pluie.

L'échange des pneus doit se faire avec l'appui et la confirmation du Délégué Technique.

Echange de pneus neufs (applicable pour les pneus pour temps sec et les pneus pluie) :

~~L'échange des pneus doit se faire avec l'appui et la confirmation du Délégué Technique.~~

Toute spécification de pneumatique déclarée pour le Championnat doit être échangée lors de la première Compétition durant laquelle elle est introduite.

Ce processus peut être répété, une seule fois par saison, à l'occasion des 24 Heures du Mans.

Echange de pneus usagés (applicable pour les pneus pour temps sec et les pneus pluie) :

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

6.5.10 Change of tyre manufacturer during the season

A change of tyre manufacturer is not allowed during the season for the **LMGTE Am and LMGTE Pro LMGTE Pro and LMGTE Am** categories. It is allowed only once for the **LMP2, LMP1 H and LMP1 NH LMP1 H, LMP1 NH and LMP2** categories.

6.5.11 Specific sessions

During a Competition, if a specific test session (e.g. Safari circuit) is organised by the Promoter of the Competition, conditions regarding tyre limitation and declaration will not be applied.

6.5.12 ~~Cutting and recutting~~ Grooving and regrooving

~~Cutting~~ Grooving tyres is strictly prohibited.

The ~~recutting-regrooving~~ of the tyres is not allowed in LMP2 and LMGTE Am.

The regrooving of tyres is allowed in LMP1 H, LMP1 NH and LMGTE Pro.

6.5.13 Exchange of commercial tyres (for the LMP2 category only)

Each tyre manufacturer may be given used tyres, used during a Competition, of the other manufacturers in their category. This applies to both dry-**weather** and wet-**weather** tyre specifications.

Tyre exchange is to be done with the support and confirmation of the Technical Delegate.

Exchange of new tyres (applicable for **slick dry-weather and **wet-weather** tyres):**

~~Tyre exchange is to be done with the support and confirmation of the Technical Delegate.~~

Any tyre specification declared for the Championship must be exchanged at the first Competition during which it is introduced.

This process may be repeated only once per season, at the 24 Hours of Le Mans.

Exchange of used tyres (applicable for **slicks dry-weather and **wet-weather** tyres):**

~~L'échange des pneus doit se faire avec l'appui et la confirmation du Délégué Technique.~~

Un train complet de pneus, utilisé pendant la course, peut être échangé entre les fabricants de pneus. Ce processus peut être répété lors de chaque course du Championnat (à la demande d'un fabricant de pneus pendant la Compétition). L'échange doit être notifié dans l'heure qui suit la fin de la course.

6.5.14 Pénalités applicables

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

6.6 Lumières

6.6.1 Projecteurs principaux

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 **des** projecteurs **s** 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.

6.6.2 Feu de pluie

Le feu de pluie arrière doit être allumé en permanence lorsque la piste a été déclarée humide, sauf instruction contraire du Directeur d'Epreuve.

6.6.3 Voyant médical

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 la Compétition 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 la Compétition devront donner leur consentement au préalable.

6.6.4 Leader Light

~~The tyre exchange is to be done with the support and confirmation of the Technical Delegate.~~

A full set of tyres, used during the race, may be exchanged between tyre manufacturers. This process may be repeated at every race in the Championship (upon request from a tyre manufacturer during the Competition). The exchange is to be notified within 1 hour after the end of the race.

6.5.14 Applicable Penalties

Penalty for breaching the tyre rule: 3-minute Stop & Go per infringement.

6.6 Lights

6.6.1 Main headlights

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 None of the 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 activated by the driver without any assistance. A sequence cannot last more than 2 seconds and cannot have more than 4 flashes.

6.6.2 Rain light

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.

6.6.3 Medical light

If, after an incident/accident, the Medical Warning Light signals that threshold forces have been exceeded, the driver must be examined by the Competition 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 Competition Chief Medical Officer must give their consent in advance.

6.6.4 Leader Light

Le système Leader Light doit être fonctionnel à tout moment de la Compétition. En cas de dysfonctionnement, pénalité à l'appréciation des Commissaires Sportifs.

6.6.5 Témoin lumineux de l'ERS

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.

6.6.6 En cas de dysfonctionnement

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.

The Leader Light system must be operational at all times during the Competition. In case of malfunction, a penalty is applied at the Stewards' discretion.

6.6.5 ERS indicator light

For LMP1 hybrid cars, a "red or no light" ERS light will indicate that a car requires immediate assistance from the team (at the end of the lap during which this occurs). The car will be allowed to re-join the track only if a green light is displayed.

6.6.6 In case of malfunction

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.

7. SIGNALÉTIQUE OBLIGATOIRE ET PUBLICITE

7. MANDATORY SIGNAGE AND ADVERTISING

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 la Compétition des emplacements qui lui sont exclusivement réservés (voir schéma en Annexe 3 du présent règlement).

7.1 Signalétique apposée sur les voitures

7.1.1 Dispositions générales

Les voitures doivent être présentées :

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.

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.

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.

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 Competition some areas which are exclusively reserved for him (see diagram in Appendix 3 to the present Regulations).

7.1 Signage affixed to the cars

7.1.1 General provisions

The cars must be presented:

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.

The numbers and the category stickers as requested by the Promoter must be in place in their entirety (unless with written authorisation) before scrutineering.

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.

7.1.2 Fonds de numéros de course

Les fonds des numéros de course doivent être produits et posés par les Concurrents avant les vérifications techniques. Ils doivent rester visibles en toute circonstance.

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.

Les 2 fonds de numéros de course latéraux doivent être apposés autant que possible sur une surface plane et verticale et doivent être situés entre les roues avant et arrière.

Le fond de numéro de course situé sur la partie avant de la voiture doit être situé dans une zone où il est facilement visible par la Direction de Course et les caméras de télévision.

7.1.3 Numéros de course

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 :

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

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.

7.1.4 Autocollants de catégorie

Ils sont attribués et fournis par le Promoteur :

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

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.

7.1.2 Backgrounds of the race numbers

The backgrounds of the race numbers must be produced and affixed by the Competitors before scrutineering. They must remain visible in all circumstances.

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.

The 2 backgrounds of the lateral race numbers must be affixed as far as possible on a flat and vertical surface. They must be situated between the front and rear wheels.

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

7.1.3 Race numbers

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:

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

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.

7.1.4 Category stickers

These are allocated and supplied by the Promoter:

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

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.

Pour les LMGTE, 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).

7.1.5 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 LMGTE 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.

7.1.6 Autocollants avec sponsors du Championnat ou de La Compétition

Si requis par le Promoteur du Championnat, les autocollants avec le sponsor du Championnat ou de la Compétition 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 LMGTE doivent prévoir trois emplacements libres mesurant 10 cm (hauteur) x 35 cm (largeur) pour installer les autocollants avec le sponsor du Championnat ou de la Compétition. Ils devront, obligatoirement, être situés directement au-dessus des fonds des numéros.

7.1.7 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).

7.1.8 Autocollant des vérifications techniques

Il sera apposé ~~à la fin des~~ **après les** vérifications techniques **pré-course** ~~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.~~

Une voiture ne peut participer à la Compétition sans cet autocollant ~~de conformité~~. Il ne doit **jamais pas** être

For LMGTE 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).

7.1.5 Sticker with Championship logo

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

Prototypes and LMGTE 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.

7.1.6 Stickers with sponsors of the Championship or of the Competition

If required by the Championship Promoter, the stickers with the sponsor of the Championship or of the Competition 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 LMGTE 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 Competition. They must be situated directly above the backgrounds of the numbers.

7.1.7 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).

7.1.8 Scrutineering sticker

This will be affixed ~~at the end of~~ **after pre-race 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.~~

A car cannot take part in the Competition without this sticker ~~of conformity~~. It must **never not** be removed

enlevé **pendant la Compétition** (Pénalité : ~~disqualification~~) et doit rester visible **à tout moment en permanence**.

7.1.9 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.

7.2 Signalétique apposée sur les **combinaisons des pilotes et les mécaniciens**

7.2.1 Patches FIA World Endurance Championship et 24 Heures du Mans

Les patches FIA World Endurance Championship et 24 Heures du Mans 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 la disqualification 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 et des mécaniciens : 2 patches.

during the Competition (Penalty: ~~disqualification~~) and must remain **permanently visible at all times**.

7.1.9 "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.

7.2 Signage affixed to the **drivers' and mechanics' overalls**

7.2.1 FIA World Endurance Championship & 24 Hours of Le Mans patches

The FIA World Endurance Championship and 24 Hours of Le Mans patches must be stitched/embroidered on the drivers' and mechanics' overalls in the respect of the FIA safety rules.

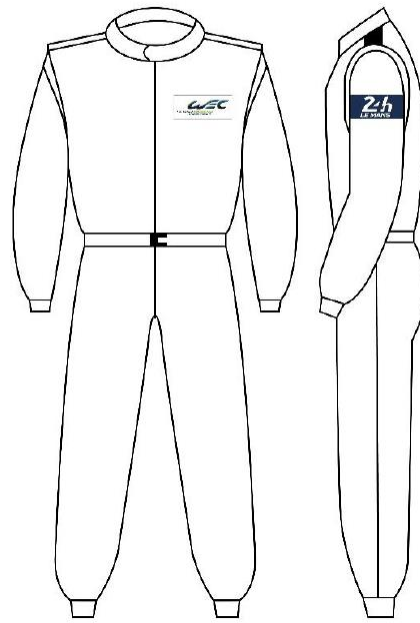
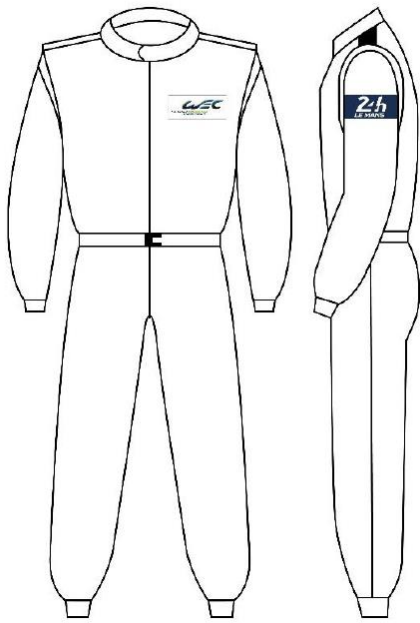
Any breach of this article may lead to sanctions imposed by the Stewards up to the disqualification of the car.

The position of the patches on the drivers' and mechanics' overalls must respect the positioning diagram below.

All the specifications are available from the Promoter upon request.

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

Drivers' and mechanics' patch position: 2 patches.



8. ESSAIS (TESTS)

8.1 Essais collectifs officiels

8.1.1 Définition

Par essais collectifs officiels on entend tous essais officiels organisés par le Promoteur. **Le calendrier des séances d'essais collectifs officiels est défini à l'Article 8.1.2.**

Le Promoteur ne peut organiser des séances d'essais collectifs supplémentaires qu'avec l'accord du Comité Endurance qui peut préciser les conditions de la (des) séance(s) par une décision spécifique. Aucune séance supplémentaire de ce type ne peut être rendue obligatoire pour les Concurrents.

8.1.2 Calendrier

Les essais collectifs officiels pour la saison sont :

- **Le Prologue** (les essais collectifs officiels de pré-saison) est **une séance d'essais collectifs obligatoire** organisée 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.

8. TESTING

8.1 Official collective testing

8.1.1 Definition

Official collective testing means any official testing organised by the Promoter. **The calendar of official collective testing sessions is defined in Article 8.1.2.**

The Promoter may organise additional collective testing sessions, only with the agreement of the Endurance Committee which may specify the conditions of the session(s) through a dedicated decision. No such additional sessions may be rendered mandatory for Competitors.

8.1.2 Calendar

The official collective testing for the season comprises:

- **The Prologue** (the official pre-season collective testing), is a **mandatory collective testing session** 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 (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 Mans Test Day et Bugatti Test : sont régis par le Règlement Particulier des 24 Heures du Mans.**
- **Le Rookie test (journée d'essais de fin de saison).**

Evenement	Prologue	Le Mans Test	Bugatti Test	Rockie Test
Date	23-24 juillet 2019	TBC	TBC	15 décembre 2019
Lieu	Barcelone - Espagne	Le Mans	Le Mans	Bahreïn

8.2 Essais privés

8.2.1 Définition

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 Compétitions d'autres championnats ou séries n'est pas considérée comme des essais privés.

8.2.2 Essais privés fermés

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.

8.2.3 Essais privés ouverts

Par essais privés ouverts, on entend des essais dont au moins un concurrent ou un fabricant de pneumatiques a pris l'initiative, mais auxquels tous les

- ~~Le Mans test (official collective testing prior to the 24 Hours of Le Mans). Organised by the Promoter, it is mandatory for all participants in the 24 Hours of Le Mans.~~
- ~~Le Mans Bugatti test. Organised by the Promoter, this test session is not mandatory.~~
- **Le Mans Test Day and Bugatti Test: they are governed by the Supplementary Regulations of the 24 Hours of Le Mans.**
- **Rookie test (end-of-season testing day).**

Event	Prologue	Le Mans Test	Bugatti Test	Rockie Test
Date	23-24 July 2019	TBC	TBC	15 December 2019
Place	Barcelona - Spain	Le Mans	Le Mans	Bahrain

8.2 Private testing

8.2.1 Definition

"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 Championship entries and the end of the last Competition of the Championship. Participation in Competitions counting towards other championships or series is not considered as private testing.

8.2.2 Closed private testing

"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.

8.2.3 Open private testing

"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.

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.

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).

8.2.4 Essais pour les manufacturiers de pneumatiques (pour les catégories LMP1H, LMP1 NH et LMP2 uniquement)

Les journées d'essais organisées par les manufacturiers de pneumatiques ne seront pas déduites des journées d'essais LMP1 H, LMP1 NH et 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.

8.3 Essais spéciaux

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 reduction, a Competitor declaring an open test is invited to announce it as soon as possible in order to offer 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.

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 grant a specific dispensation (according to the spirit of this rule).

8.2.4 Tyre manufacturer test (for the LMP1H, LMP1 NH and LMP2 categories only)

Test days organised by the tyre manufacturers will not be deducted from LMP1 H, LMP1 NH and 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.

8.3 Special testing

8.3.1 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 Compétition.
- 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.

8.3.2 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.
- Les journées de tournage doivent être déclarées 7 jours avant la date prévue.

8.3.3 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.

8.3.1 "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 Competition.
- The Roll out private testing must be declared at the latest the day before the scheduled date.
- The maximum number of Roll out private tests is 5 per car entered in the Championship for the full season.

8.3.2 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
- The filming days must be declared 7 days before the scheduled date.

8.3.3 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.

- Les journées Médias ou VIP doivent être déclarées 7 jours avant la date prévue.
- The Journalist or VIP days must be declared 7 days before the scheduled date.

8.3.4 Essais hors circuit

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 H et LMP1 NH : 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 une Compétition de course.
- Les tests effectués hors circuit doivent être déclarés au plus tard le jour avant la date prévue.

8.4 Restrictions applicables aux essais privés

8.4.1 Décompte en 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.

8.4.2 Report et annulation d'une journée d'essais

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.

8.3.4 Off-circuit testing

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 H and LMP1 NH 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 Competition.
- The Tests carried out off-circuit must be declared at the latest the day before the scheduled date.

8.4 Restrictions applicable to private testing

8.4.1 Number of car/days

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.

8.4.2 Postponement and cancellation of a test day

Any open private testing declared beforehand respecting the pre-announcement period may be postponed or cancelled only in a 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.

8.4.3 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

8.5 Dispositions supplémentaires

8.5.1 Champ d'application

Les dispositions du présent Article 8.5 s'appliquent à tous les essais privés, qu'ils soient ouverts ou fermés.

8.5.2 Formulaire de déclaration

Un formulaire de déclaration des essais est disponible sur demande auprès de l'inspecteur de la réglementation des coûts g.bouttier@lemans.org, pour tous les concurrents régulièrement engagés dans le Championnat au sens de l'Article 3.1.1.

8.5.3 Informations figurant sur la déclaration

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.

8.5.4 Contrôles

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.

8.5.5 Interdiction de tester sur les circuits du Championnat

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

8.5.6 Restrictions concernant les essais en soufflerie pour la catégorie LMP2

8.4.3 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

8.5 Other conditions

8.5.1 Field of application

The conditions set out in this Article 8.5 apply to all private testing, whether open or closed.

8.5.2 Declaration form

A form for declaring tests is available from the cost regulation inspector on request, g.bouttier@lemans.org, for all Competitors who are properly registered in the Championship in accordance with Article 3.1.1.

8.5.3 Information appearing on the declaration

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.

8.5.4 Checks

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.

8.5.5 Ban on testing on the Championship circuits

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

8.5.6 Ban on wind tunnel testing in the LMP2 category

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

Competitors entering an LMP2 car are not allowed to proceed to any kind of wind tunnel testing.

Pénalité : soumission au Tribunal International.

Penalty: submission to the International Tribunal.

8.6 Pénalités applicables

8.6 Applicable penalties

8.6.1 Principe général

8.6.1 General principle

Toute violation de l'Article 8 peut entraîner des pénalités imposées par le Collège des Commissaires Sportifs.

Any breach of Article 8 may lead to penalties imposed by the Stewards.

Les Commissaires Sportifs peuvent infliger les pénalités mentionnées à l'Article 8.6.2 en plus ou à la place de toute autre pénalité dont ils peuvent se prévaloir en vertu du Code :

The Stewards may inflict the penalties specifically set out in Article 8.6.2 in addition to or instead of any other penalties available to them under the Code:

- Déduction du/des jour(s) d'essais ouverts et/ou fermés [privés] pendant la saison en cours ;
- Déduction du/des jour(s) d'essais ouverts et/ou fermés [privés] pendant la saison suivante.

- Deduction of open and/or closed [private] testing day(s) during the season in progress;
- Deduction of open and/or closed [private] testing day(s) during the following season.

8.6.2 Tableau des pénalités

8.6.2 Penalty table

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

	Infringement	Penalty
a)	Failure to take part in the Prologue	Deduct 2 CLOSED testing days
b)	Test declared after deadline	Deduct 1 CLOSED testing day
c)	Number of cars not in conformity according to the declaration	Deduct 3 CLOSED testing days for each additional car
d)	Number of drivers not in conformity according to the declaration type of test	Deduct 1 OPEN testing day
e)	Driving time not in conformity according to the declaration type of test	Deduct OPEN testing = 5 times the amount of excess time noted – minimum of 2 days
f)	Tyres not in conformity according to the type of test	Deduct 2 OPEN testing days
g)	Maximum speed not in conformity according to the type of test	Deduct 2 OPEN testing days
h)	Test takes place during the 30 days prior to a Competition	Deduct 3 OPEN testing days

Toute autre infraction qui ne figure pas dans le tableau des pénalités ci-dessus sera laissée à l'appréciation du Collège des Commissaires Sportifs.

Récidive en cours de saison : pénalité à l'appréciation du Collège des Commissaires Sportifs.

Any other breach not listed in the above penalty table will be left to the discretion of the Stewards.

In the event of a repeated offence within the season: penalty at the Stewards' discretion.

9. PRESCRIPTIONS GENERALES CONCERNANT LES COMPETITIONS

9. GENERAL PRESCRIPTIONS CONCERNING THE COMPETITIONS

9.1 Discipline et conduite à tenir en cas de problème sur la voiture

9.1 Discipline and what to do in case of a problem with the car

9.1.1 Sens de conduite

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

9.1.1 Driving direction

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

9.1.2 Route de course

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 Code.

9.1.2 Race track

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 Code.

Pénalités en cas d'infraction :

- Au cours des essais : à l'appréciation du Collège des Commissaires Sportifs : pénalité pouvant aller jusqu'à la disqualification du pilote.
- Pendant la course : à l'appréciation du Collège des Commissaires Sportifs : pénalité pouvant aller jusqu'à la disqualification du pilote.

Penalties in case of infringement:

- During practice: at the Stewards' discretion: penalty that may go as far as disqualification of the driver.
- During the race: at the Stewards' discretion: penalty that may go as far as disqualification of the driver.

9.1.3 Dégagement d'une voiture arrêtée

Pendant toutes les séances, une voiture arrêtée sera dégagée de la piste par les commissaires afin de ne pas constituer un danger ou entraver le déroulement de la séance en question :

9.1.3 Clearing a stopped car

During all sessions, 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 session in question:

- Si le pilote ne peut pas dégager sa voiture d'une position dangereuse par ses propres moyens, les commissaires lui prêteront assistance ;
- Le pilote ne doit pas profiter de cette aide pour relancer le moteur : Pénalité : à l'appréciation du Collège des Commissaires Sportifs : disqualification possible du Concurrent ;
- Si le pilote s'éloigne de sa voiture d'une distance supérieure à 10 mètres, la voiture pourra être considérée retirée de la séance (à l'appréciation du Collège des Commissaires Sportifs) ;

- If the driver is unable to move his car from a dangerous position by himself, the marshals will assist him;
- The driver must not benefit from that assistance to restart the engine: Penalty: at the Stewards' discretion: disqualification of the Competitor is possible;
- If the driver strays more than 10 metres from his car, the car may be considered as having retired from the session (at the Stewards' discretion);

- Personne excepté les commissaires ne peut approcher à moins de 10 mètres de la voiture et/ou du pilote ;
- Lorsque'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 : disqualification possible du Concurrent.
- Nobody except the marshals may come within 10 metres of the car and/or driver;
- 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 the steering wheel in place. This provision also applies to the Parc Fermé. Penalty: at the Stewards' discretion: disqualification of the Competitor is possible.

9.1.4 Poussée de la voiture par le pilote

En aucun cas, le pilote ne peut pousser sa voiture, y compris dans la zone des stands.

Pénalité : disqualification du Concurrent.

9.1.5 Ravitaillement sur la piste

Tout ravitaillement en énergie ou liquide quelconque sur la piste est interdit.

Pénalité : disqualification du Concurrent.

9.1.6 Opérations sur une voiture immobilisée

Sauf cas prévus par le Code ou le présent Règlement Sportif, seul le pilote est autorisé à toucher une voiture immobilisée à moins qu'elle ne se trouve devant son stand, ou sur la grille de départ.

Pénalité : disqualification du Concurrent.

9.1.7 Présence humaine sur la piste

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.

9.1.8 Mise en route du moteur pendant la course

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'Article 12.2.9.

9.1.9 Voiture présentant un danger potentiel

Toute voiture présentant un danger potentiel (détérioration excessive ou détérioration d'un élément de sécurité) devra être arrêtée pour réparation.

9.1.4 Pushing of the car by the driver

Under no circumstances may the driver push his car, including in the pit lane.

Penalty: disqualification of the Competitor.

9.1.5 Replenishment on the track

Any replenishment of any energy or liquid on the track is prohibited.

Penalty: disqualification of the Competitor.

9.1.6 Operations on a stopped car

Save as specifically authorised by the Code or the present Regulations, only the driver may touch a stopped car unless it is in front of its garage or on the starting grid.

Penalty: disqualification of the Competitor.

9.1.7 Human presence on the track

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.

9.1.8 Restarting the engine during the race

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 Article 12.2.9.

9.1.9 Car presenting a potential danger

Any car presenting a potential danger (excessive deterioration or deterioration of a safety component) must be stopped for repairs.

La voiture ne pourra reprendre la course que sur accord des commissaires techniques.

9.1.10 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

9.1.11 Pénalité en cas de manquement à la discipline générale et la sécurité

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,

- 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.
 - 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.

9.2 Prescriptions générales concernant les Voitures de Sécurité

9.2.1 Nombre de Voitures de sécurité

Pour les Compétitions du Championnat, il y aura 1 Voiture de Sécurité, sauf si d'autres dispositions sont prévues par le Règlement Particulier de la Compétition.

The car may not re-join the race without the consent of the Scrutineers.

9.1.10 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 to 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.

9.1.11 Penalty for infringement to general discipline and safety rules

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,

- 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.
- 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

9.2 General Prescriptions concerning Safety Cars

9.2.1 Number of Safety Cars

For the Competitions in the Championship, there will be 1 Safety Car, unless other provisions are stipulated in the Specific Regulations of the Competition.

9.2.2 Conditions de mise en service des Voitures de Sécurité

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.

9.2.3 Lignes de la Voiture de Sécurité

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. 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.

9.2.4 Prescriptions techniques concernant la Voiture de Sécurité

- 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 la Compétition peuvent être conduites sans compromettre leur fonctionnement en course. Pour certaines Compétitions, le véhicule

9.2.2 Conditions for the deployment of Safety Cars

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.

9.2.3 Safety Car Lines

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. 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.

9.2.4 Technical prescriptions concerning the Safety Car

- The Safety Car will be designed or adapted for high performance circuit driving and with power adequate to maintain speeds at which the categories of cars competing in the Competition can be driven without compromising their race-worthiness. At certain Competitions, the vehicle may be chosen to suit a particular category.

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.
- 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.

9.2.5 Equipage de la Voiture de Sécurité

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 Compétitions des Championnats du Monde FIA.

9.2.6 Nombre de Voitures de Sécurité simultanément en service

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.

9.2.7 Mise en grille de la Voiture de Sécurité

- a) 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 la Compétition concerné(e), la Voiture de Sécurité prendra position à l'avant

9.2.5 Crew of the Safety Car

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 Competitions.

9.2.6 Number of Safety Cars simultaneously in operation

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.

9.2.7 Safety Car on the grid

- a) 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 Competition 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.

de la grille dès que la séance de 15 minutes d'essais libres sera terminée.

- b) Lorsque le signal cinq minutes est donné (excepté en application de l'Article 11.2.9) la Voiture de Sécurité rejoindra son emplacement.
- c) Si plusieurs voitures de sécurité sont déployées, l'une interviendra comme indiqué en a) et b); l'autre/les autres regagnera/ont son/leur emplacement intermédiaire au plus tard 15 minutes avant l'heure de départ de la course.

9.3 Briefings et Track Walks

9.3.1 Briefing des pilotes

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 Compétition et le Directeur d'Equipe ou le représentant officiel de l'Equipe devront être présents pendant toute la durée du Briefing.

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.

9.3.2 Briefing des Directeurs des Equipes

Un Briefing pour les Directeurs des Equipes organisé par le Directeur d'Epreuve se déroulera directement après le Briefing des Pilotes. Tous les Directeurs d'Equipes devront être présents pendant toute la durée du Briefing.

9.3.3 Briefing post-qualifications Réunion des 4 meilleurs pilotes partants

Une réunion des pilotes partants dirigée par le Directeur d'Epreuve aura lieu après la séance de qualification et avant le départ de la course. Les 4 meilleurs pilotes partants des catégories LMP1, LMP2 et LMGTE ainsi que les Directeurs d'Equipe ou représentants d'équipe concernés doivent être présents tout au long de la réunion.

Pénalité : à l'appréciation des Commissaires Sportifs

9.3.4 Track Walk

A chaque Compétition, 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 Compétition et nommé "track walk" dans les horaires officiels.

- b) When the five-minute signal is given (except under Article 11.2.9), the Safety Car will take up its position.

- c) If more than one Safety Car is used, one will proceed as in a) and b); any others will take up their intermediate positions no less than 15 minutes before the race start time.

9.3 Briefings and Track Walks

9.3.1 Drivers' briefing

A Drivers' Briefing held by the Race Director will take place preferably before the first free practice. All drivers entered in the Competition, and their Team Manager or the official representative of the team, must be present throughout the Briefing.

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. The drivers and the Team Manager or the official representative of the Team will be informed accordingly.

9.3.2 Team Managers' briefing

A Team Managers' briefing held by the Race Director will take place immediately after the Drivers' Briefing. All Team Managers must be present throughout the Briefing.

9.3.3 Post-qualifying briefing Top 4 Starting Drivers' Meeting

A starting drivers meeting led by the Race Director will take place after the qualifying session and before the start of the race. The top 4 starting drivers of the LMP1, LMP2 and LMGTE categories, as well as the respective Team Managers or team representatives must be present throughout the meeting.

Penalty: at the Stewards' discretion.

9.3.4 Track Walk

At each Competition, 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 Competition and detailed as "track walk" on the official timetables.

La piste fait partie des zones réservées comme défini à l'Article 21 du Code.

Uniquement dans le laps de temps indiqué ci-dessus, les pilotes et les membres des équipes seront autorisés sur la piste à la condition exclusive d'utiliser un moyen de locomotion non motorisé.

Tout autre moyen de transport, sauf autorisation expresse, est interdit.

The track is part of the reserved areas defined in Article 21 of the Code.

Only during the above-mentioned time window will drivers and team members be authorised on the track, provided that they are using a non-motorised means of locomotion.

Any other means of transport are prohibited unless expressly authorised.

10 ESSAIS LIBRES ET ESSAIS QUALIFICATIFS

10. FREE PRACTICE AND QUALIFYING PRACTICE

10.1 Dispositions générales

10.1 General provisions

10.1.1 Pilotes et voitures éligibles

10.1.1 Drivers and cars eligible

Seuls les pilotes et les voitures ayant satisfait aux vérifications administratives et techniques sont autorisés à participer aux essais libres et qualificatifs.

Only drivers and cars that have passed the administrative checks and scrutineering are authorised to take part in free practice and qualifying practice.

10.1.2 Obligations des pilotes

10.1.2 Drivers' obligations

Les pilotes visés à l'Article 3.5.1 (dernier paragraphe) doivent :

Drivers coming under Article 3.5.1 (last paragraph) must:

- Participer aux essais libres et qualificatifs sous peine de disqualification ;
- Réaliser le temps minimum de qualification tel que défini à l'Article 10.2.1 ;
- 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.
- 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.
- 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.
- Take part in free practice and qualifying practice, on pain of disqualification;
- Set the minimum qualifying time as defined in Article 10.2.1;
- Cover at least five laps of practice by night and cross the start/finish line at least once when the race takes place partly at night.
- During practice, pit and track discipline and all safety measures will be the same as during the race.
- 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 drivers in a crew have been granted dispensation to allow them to set the qualifying time, their car will be placed at the back of the grid.

10.2 Essais qualificatifs

10.2 Qualifying practice

10.2.1 Dispositions spécifiques aux essais qualificatifs

10.2.1 Specific provisions for qualifying practice

- 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 : LMGTE pendant la séance prototypes, prototypes pendant la séance LMGTE) 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.
- Pour les Concurrents LMGTE : il est strictement interdit de lever leur voiture pour la rentrer dans leur box ou se rendre aux vérifications techniques.
- A la fin de la séance d'essais qualificatifs, 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 les clés 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.
- 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. LMGTE during the prototypes session, prototypes during the LMGTE 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.
- For LMGTE competitors: it is strictly forbidden to lift their car to go inside their garage or to go into the scrutineering area.
- 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 tyre pressure, tyre temperature and remove the data loggers, USB sticks, 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 allowed to take the cars out of the garages and place them on the pit lane only once authorised by the Race Director.

10.2.2 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, 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.

10.2.2 Qualifying minimum

For the LMP1, LMP2 and LMGTE Pro categories:
During one of the official practice sessions, drivers must set a time at least equal to:

- a) 120% of the average of the best 3 times set by 3 cars of different makes,
- b) 110% of the best time set by the fastest car in their category,

For the LMGTE Am category, 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 their category.

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 :

- Si le nombre de voitures ayant satisfait aux minima ci-dessus est supérieur au nombre de voitures autorisées à prendre le départ :
 - a) Priorité absolue sera donnée aux voitures inscrites à la saison.
 - b) 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.
- Sur proposition du Directeur d'Epreuve, les Commissaires Sportifs, pour des raisons de sécurité, pourront interdire de prendre part à la Compétition 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.
- La qualification d'un pilote n'est pas admise pendant le warm-up.

10.2.3 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/ 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.

10.2.4 Fin de la séance

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.

The qualifying minimum defined above for all categories will be calculated within the session in which the relevant driver took part.

For all categories:

- If the number of cars satisfying the minima above is higher than the number of cars authorised to take the start:
 - a) Absolute priority will be given to the cars entered for the season.
 - b) The remaining places will then be allocated in equal numbers in each category and in the following order: LMP1, LMP2, LMGTE Pro and LMGTE Am.
- Upon the proposal of the Race Director, the Stewards may, for safety reasons, prohibit from taking part in the Competition 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.
- Drivers are not allowed to qualify during the warm-up.

10.2.3 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/ 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.

10.2.4 End of the session

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.

10.2.5 Départ d'une voiture n'ayant pas pris part aux qualifications

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

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.

10.2.6 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.

10.2.5 Start of a car that did not take part in qualifying practice

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.

They will start from the pit lane, after all the Competitors have covered one racing lap and under the supervision of Race Control.

10.2.6 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.

11 DEPART DE LA COURSE

11. START OF THE RACE

11.1 Grille de départ

11.1 Starting grid

11.1.1 Pilotes au départ

11.1.1 Drivers at the start

Pour les Concurrents de toutes les catégories : le nom du pilote qui prendra le départ doit être déclaré à l'occasion des vérifications administratives, en remplissant le formulaire approprié.

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.

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.

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.

Pénalité : à l'appréciation des Commissaires Sportifs.

Penalty: at the Stewards' discretion.

11.1.2 Grille de départ

11.1.2 Starting grid

La grille de départ est établie après la fin des essais qualificatifs.

The starting grid is established after the end of qualifying.

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.

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 pilotes de chaque équipage doivent chacun établir au moins 1 tour chronométré pendant les essais qualificatifs. La moyenne des 2 meilleurs temps au tour

2 drivers from each crew must set at least 1 timed lap during qualifying. The average of the 2 best lap time

(le meilleur de chaque pilote) constituera le temps de référence pour établir la grille de départ.

Si deux ou plusieurs équipages ont réalisé un même temps moyen, priorité est donnée à celui qui l'a réalisé le premier.

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

11.1.3 Pole Position

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 ;

11.1.4 Voitures manquantes sur la grille de départ

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 de disqualification à l'appréciation des Commissaires Sportifs, en informer par écrit le Collège des Commissaires Sportifs.

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.

~~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.~~

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.

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.

times (the best of each driver) will serve as the reference time for establishing the grid.

If two or more crews set identical average times, priority is given to the one who set it first.

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, 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.

11.1.3 Pole Position

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.

11.1.4 Cars missing from the starting grid

Cars which, for whatever reason, cannot take the start from the place reserved for them on the starting grid must, on pain of disqualification at the Stewards' discretion, inform the Stewards of this in writing.

If one or more cars are missing from the grid, the gaps will be closed up, if the Stewards have considered that a new starting grid can be established.

~~Any car that is not in its place on the grid may no longer go there and must take the start from the pits.~~

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.

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.

11.1.5 Mise en route du moteur sur la grille

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.

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.

11.1.6 Mise en chauffe de la boîte de vitesse sur la grille

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.

11.1.7 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*.

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.

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.

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 Compétition.*

11.2 Procédure de départ

11.2.1 Déroulement général

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, à la suite d'un ou plusieurs tours de formation.

11.1.5 Starting the engine on the grid

It is strictly prohibited to start the engine of a car during the national anthems, on pain of a fine of €1000 per infringement.

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.

11.1.6 Heating the gearbox on the grid

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.

11.1.7 Access to the grid

Access to the grid closes 15 minutes before the scheduled time for the start of the formation lap*.

Any car that is not in its place on the grid may no longer go there and must take the start from the pits.

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.

After the "5 minutes" board is shown, any unoccupied places on the grid shall remain vacant

** The details shall be specified in Appendix 1 of each Competition.*

11.2 Starting procedure

11.2.1 General procedure

From the moment indicated during the briefing, drivers must assume their 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, following one or more formation laps.

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.

Le départ est donné lancé au moyen de feux.

Le départ doit être pris à partir de la grille de départ.

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 1^{er} tour effectué par la dernière voiture du plateau.

11.2.2 Tour(s) de reconnaissance

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 Compétition

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 ;

A 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.

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 sous peine d'un Stop-And-Go d'une minute

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.

11.2.3 Compte-à-rebours

À l'approche du départ, la présentation des panneaux "5 minutes", "3 minutes", "1 minute" et "30 sec." sera accompagnée d'un signal sonore.

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.

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.

There will be a rolling start, given by means of lights.

The cars must start the race from the starting grid.

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 completed its first lap.

11.2.2 Reconnaissance lap(s)

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 Appendix 1 of each Competition.

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.

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.

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 on pain of a one-minute Stop & Go penalty.

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.

11.2.3 Countdown

The approach of the start will be announced by boards reading "5 minutes", "3 minutes", "1 minute" and "30 seconds", accompanied by an audible warning.

These boards mean:

- "5 minutes" board: start of the countdown: drivers on board, no further work allowed on the cars except for tyre changes.

- 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.
- 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 Compétition
- "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.
- "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 Competition.

11.2.4 Départ tardif d'une voiture

Si une voiture se présente à la sortie de la voie des stands plus d'une heure après le départ :

Pénalité : Disqualification par les Commissaires Sportifs.

11.2.5 Départ assisté

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.

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'aient fait. Tout pilote étant poussé depuis la grille ne peut pas essayer de faire démarrer sa voiture et doit suivre les instructions des commissaires.

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 après que l'ensemble des autres Concurrents aient bouclé leur premier tour de course.

11.2.6 Voiture de Tête et Voiture d'Intervention Médicale

Pendant le tour de formation, les voitures sont précédées d'une Voiture de Tête et suivies d'une Voiture d'Intervention Médicale.

11.2.7 Pilote retardé lors du tour de formation

11.2.4 Late start of a car

If a car presents itself at the pit lane exit more than one hour after the start:

Penalty: disqualification by the Stewards.

11.2.5 Assisted start

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.

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.

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 after all the other Competitors have completed their first racing lap.

11.2.6 Leading Car and Medical Intervention Car

During the formation lap, the cars will be preceded by a Leading Car and followed by a Medical Intervention Car.

11.2.7 Driver delayed on the formation lap

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 **Médicale** 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 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 après que les autres Concurrents aient bouclé leur premier tour de course.

11.2.8 Tour de formation supplémentaire

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.

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 :

Le Directeur d'Epreuve suspendra la course et toutes les voitures s'arrêteront derrière la voiture de tête. Une fois toutes les voitures arrêtées derrière la voiture de tête, les moteurs seront éteints.

Une fois que les problèmes à l'origine de la suspension de la course auront été résolus et que cela pourra être

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 **Medical** Intervention Car and/or drivers ahead of him in order to regain his correct starting position, on condition that this occurs before his car has crossed the Intermediate Line 2.

If the driver is unable to regain his position before his car has crossed the Intermediate Line 2, 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.

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 Line 2 before the end of the formation lap, must enter the pit lane and start from the end of the pit lane after all the other Competitors have completed their first racing lap.

11.2.8 Additional formation lap

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.

Procedure restarted: If, for an unforeseeable reason, it is impossible to cover one or more additional formation laps, the procedure will be as follows:

The Race Director will suspend the race and all cars will stop behind the Leading Car. Once stopped behind the Leading Car, all cars will turn off their engines.

Once the problems that caused the race suspension are solved and it is safe to do so, the Race Director will order

fait en toute sécurité, le Directeur d'Epreuve ordonnera la reprise de la course conformément aux principes énoncés à l'Article 14.4.

11.2.9 Départ retardé par le Directeur d'Epreuve

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.

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 11.2.3 s'appliquera.

11.3 Départ de la course derrière la Voiture de Sécurité

11.3.1 Déroulement général

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.

Une Voiture de Sécurité peut être utilisée comme « voiture officielle » pour un départ lancé conformément à l'Article 8.4 8.3 du Code et l'Article 2.9.19 de l'Annexe H : 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.

11.3.2 Dépassements

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.

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

that the race be resumed following the principles in Article 14.4.

11.2.9 Start delayed by the Race Director

If for an unforeseen reason or because the amount of water on the track 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.

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 11.2.3 will apply.

11.3 Starting the race behind the Safety Car

11.3.1 General procedure

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.

A Safety Car may be used as the official car for a rolling start in conformity with Article 8.4 8.3 of the Code and Article 2.9.19 from Appendix H: 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.

11.3.2 Overtaking

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.

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

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.

11.3.3 Départ de la voie de stand

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.

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.

11.3.3 Starting from the pit lane

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.

12. VOIE DES STANDS ET INTERVENTIONS SUR LA VOITURE

12. PIT LANE AND INTERVENTIONS ON THE CAR

12.1 *Obligations régissant les installations techniques de la voie des stands*

12.1 *Requirements governing the technical installations in the pit lane*

12.1.1 **Eclairages et installations électriques dans les stands**

12.1.1 **Lighting and electrical installations in the pits**

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.

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.

Toute installation électrique située à moins de 3 mètres du réservoir de carburant autonome et des canalisations de carburant doit être antidéflagrante. Seules les lampes à basse température et antidéflagrantes sont autorisées. Les lampes halogènes sont interdites.

Any electrical installation situated less than 3 metres from the autonomous fuel tank and the fuel lines must be spark-proof. Only low temperature and spark-proof lamps are allowed. Halogen lamps are prohibited.

12.1.2 **Équipement pour la mise en température des pneumatiques**

12.1.2 **Equipment for maintaining the temperature of the tyres**

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.

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.

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.

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.

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.

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

12.1.3 Potences, supports de flexible, extincteurs

Les potences repliables, support(s) de flexible(s) d'air, de carburant ou d'éclairage ne doivent pas :

- Dépasser la limite extérieure de la "zone de travail" (Article 12.2.2) ;
- Se trouver à un minimum de 2 mètres au-dessus du sol.

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.

12.1.4 Bouteilles d'air

Les bouteilles d'air doivent être solidement attachées ou ancrées une fois leur chapeau protecteur enlevé. Une 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.

Par ailleurs, le remplissage ou le transvasement des bouteilles d'air est strictement interdit quand les voitures sont autorisées en piste.

Pénalité : à l'appréciation des Commissaires Sportifs.

12.1.5 Restrictions d'usage et de stockage des outillages

Tout matériel et outillage doivent se trouver exclusivement dans le stand lorsque la voiture n'est pas dans les stands.

Aucun matériel autonome ne peut fonctionner sans son mécanicien : ceci ne s'applique que durant la course.

L'utilisation d'outillages pouvant provoquer des étincelles est interdite devant et à l'intérieur du stand. Pénalité : à l'appréciation des Commissaires Sportifs.

12.1.6 Zone de panneautage

- a) La "zone de panneautage" est clairement délimitée, pour chaque Concurrent, sur le mur des stands.
- b) Les dimensions maximales des installations sont les suivantes :
 - Hauteur : 2,20 m au-dessus du niveau de la piste ;

12.1.3 Brackets, line supports, extinguishers

Folding brackets, supports for air or fuel lines or lighting must not:

- Extend beyond the outer limit of the working area (Article 12.2.2);
- Be situated less than 2 metres above the ground.

During a pit stop, from the line painted in front of the pit shutter, an assistant with an extinguisher must be beside the car at all times.

Penalty: at the Stewards' discretion.

12.1.4 Air bottles

Air bottles must be firmly attached or anchored once their protective lid is removed. Protection around the valves 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.

Also, the filling or decanting of the air bottles is strictly prohibited whenever the cars are allowed on the track.

Penalty: at the Stewards' discretion.

12.1.5 Restrictions on the use and storage of tools

Any tools and equipment must be kept exclusively in the garage when the car is not in the pit.

No autonomous equipment may operate without its mechanic: this applies during the race only.

The use of tools that may cause sparks is prohibited in front of and inside the garage. Penalty: at the Stewards' discretion.

12.1.6 Signalling area

- a) The "signalling area" is clearly delimited, for each Competitor, on the pit wall.
- b) The maximum dimensions of the installations are as follows:
 - Height: 2.20 m above the level of the track;

- 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.
- Width: 2.50 m along the signalling wall;
 - Depth: 1.00 m from the pit wall on the pit side.
- c) Les installations, et leurs fixations ne doivent pas dépasser l'aplomb du mur (côté piste). c) The installations and their means of attachment must remain flush with the wall (on the track side).
- 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. 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) Les panneaux utilisés pour renseigner les pilotes : e) The boards used for informing the drivers:
- doivent être coulissants ou pivotant
 - le fond ne peut pas être coloré (doit être noir, gris ou blanc).
 - la couleur du lettrage à l'intérieur du panneau est libre mais il ne peut pas clignoter.
 - Les panneaux doivent être sortis et présentés au pilote concerné uniquement lorsque la voiture passe sur la piste à proximité de la zone de panneautage.
- must be sliding or pivoting.
 - The background cannot be coloured (must be black, grey or white).
 - The colour of the lettering inside the board is at the teams' choice but it cannot flash.
 - The boards must be taken out and shown to the driver concerned only when the car is in the vicinity of the signalling area while driving past on the track.
- f) Les ombrelles, parasols ou parapluies sont interdits. f) Sunshades, parasols and umbrellas are prohibited.

12.2 Sécurité et obligations générales dans la voie des stands

12.2 Safety and general requirements in the pit lane

12.2.1 Nature des risques et responsabilité des Concurrents

12.2.1 Nature of the risks and Competitors' responsibility

La voie des stands est une zone à risques, non seulement en raison des voitures de course qui l'empruntent mais également à cause des accidents pouvant survenir par le fait de voitures se trouvant sur la piste adjacente.

The pit lane is a high-risk area, not only because of the racing cars that use it but also because of accidents that may be caused by cars on the adjacent track.

Pendant toute séance, l'accès à la voie des stands est exclusivement réservé aux personnes devant y effectuer une tâche précise.

During any session, access to the pit lane is reserved exclusively for people who have a specific task to do there.

Chaque Concurrent est responsable des personnes sortant de son stand, faisant ou non partie de son équipe.

Each Competitor is responsible for the people in his pit, even if they are not part of his team.

12.2.2 Zones de la voie des stands

12.2.2 Areas of the pit lane

Lorsque le circuit le permet, la voie des stands est divisée en trois zones :

When the circuit permits, the pit lane is divided into three areas:

- "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.
- 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.

12.2.3 Stationnement de la voiture dans la zone de travail

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). **Chaque concurrent doit baliser cette zone au sol avant le départ de la première séance d'essais si les conditions météorologiques le permettent (et enlever ce balisage au maximum 24 heures après la fin de la course).**

La voiture doit être parkée parallèle à la ligne / au mur ci-dessus.

12.2.4 Limite de vitesse dans la voie des stands

La vitesse est limitée à 60 kilomètres par heure dans la voie des stands.

La vitesse relevée est exprimée en kilomètre par heure (km/h). Toute fraction de km/h constatée sur une vitesse relevée entraînera l'arrondissement de celle-ci au km/h supérieur.

Toute infraction sera pénalisée comme indiqué dans le tableau ci-dessous.

Vitesse (V)	Essais et Warm-Up	Course (1ère infraction)	Course (2ème infraction)	Course (3ème infraction)
60 km/h < V < 70 km/h	Amende de 100 € par km/h de dépassement et annulation des temps réalisés par le pilote fautif pendant la séance d'essais jusqu'à l'heure de l'infraction.	Pénalité de passage par la voie des stands	Pénalité de passage par la voie des stands	Pénalité à l'appréciation des Commissaires Sportifs, disqualification possible (Article 16.2.9)
V ≥ 70 km/h		Stop & Go de 5 secondes par km/h au-dessus de 70 km/h (Article 16.2.2)	Stop & Go de 10 secondes par km/h au-dessus de 70 km/h (Article 16.2.2)	

12.2.3 Parking the car in the working area

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 2.5 m line). **Each Competitor must mark out this area on the ground before the start of the first practice session if weather conditions allow (and unmark it a maximum of 24 hours after the end of the race).**

The car must be parked parallel to the above-mentioned line/wall.

12.2.4 Speed limit in the pit lane

Speed is limited to 60 kph in the pit lane.

The speed observed is established in kilometres per hour (kph). Any fraction of a kilometre per hour observed above a given speed will be rounded up to the next kilometre per hour.

Any infringement will be penalised as indicated in the table below.

Speed (S)	Practice and Warm-Up	Race (1st infringement)	Race (2nd infringement)	Race (3rd infringement)
60 kph < V < 70 kph	Fine of €100 for each kph over the limit and cancellation of the times set by the driver in question during the practice session up to the time of the infringement.	Drive through penalty	Drive through penalty	Penalty at the Stewards' discretion, disqualification possible (Article 16.2.9)
V ≥ 70 kph		Stop & Go of 5 seconds per kph in excess of 70 kph (Article 16.2.2)	Stop & Go of 10 seconds per kph in excess of 70 kph (Article 16.2.2)	

12.2.5 Entrée et sortie de la voiture dans le stand

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 ligne. Ensuite, le moteur doit être lancé par le pilote seul.

Pénalité : à l'appréciation des Commissaires Sportifs. Il est strictement interdit de faire patiner les roues lorsqu'une voiture quitte son stand.

Pénalité : Stop and Go

12.2.6 Obligations du pilote avant de quitter les stands

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 LMGTE
- Allumer ses feux.

Pénalité : à l'appréciation des Commissaires Sportifs.

12.2.7 Manœuvres vers l'arrière Poussée de la voiture dans la zone des stands

Le début et la fin de la zone des stands seront définis précisément sur chaque circuit.

Dans la zone des stands, 4 personnes au 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.

Pénalité : à l'appréciation des Commissaires Sportifs.

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 : disqualification.

Il en est de même lorsque la voiture est en panne en quittant son stand, et avant la limite de fin de la zone

12.2.5 Entry and exit of the car in the pit

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 line. The driver must then start the engine on his own.

Penalty: at the Stewards' discretion.

It is strictly prohibited to spin the wheels when a car leaves its pit.

Penalty: Stop & Go.

12.2.6 Obligations of the driver before leaving the pits

Before leaving his pit, the driver must:

- Fasten his safety harness,
- Put in place his safety net or racing net for LMGTE,
- Switch on his lights.

Penalty: at the Stewards' discretion.

12.2.7 Reversing Pushing the car in the pit area

The beginning and end of the pit area will be defined precisely on each circuit.

In the pit area, a maximum of four 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.

Penalty: at the Stewards' discretion.

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: disqualification.

The same applies if the car breaks down as it leaves its pit, and before the limit of the end of the pit area. In this

des stands. Dans ce cas, la voiture doit être reculée jusqu'à son stand, poussée par 4 mécaniciens portant maximum avant toute intervention.

Pénalité : disqualification.

12.2.8 Arrêt obligatoire du moteur

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.

12.2.9 Conditions de mise en route du moteur

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.

12.2.10 Aide extérieure en quittant la zone de travail

Toute aide extérieure ("poussette", etc.) est interdite lorsqu'une voiture quitte sa zone de travail pour rejoindre la piste, à l'exception des manœuvres décrites à l'Article 12.2.7.

Pénalité : stop and go, arrêt du moteur et redémarrage par le pilote

12.2.11 Fin d'intervention

A la fin de l'intervention dans la zone de travail :

- 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.

12.3 Opérations et personnel autorisés

12.3.1 Présence humaine sur le mur des stands

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 au maximum sont admises par voiture. La présence de

case, the car must be pushed back to its pit by a maximum of 4 mechanics before any intervention.

Penalty: disqualification.

12.2.8 Mandatory switching off of the engine

During any pit stop, whatever the reason, the engine must be switched off.

Penalty: Stop & Go, stopping and restarting of the engine by the driver.

12.2.9 Conditions for starting the engine

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 re-join 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 & Go, stopping and restarting of the engine by the driver.

12.2.10 External assistance in leaving the working area

Any external assistance (push, etc.) is prohibited when a car leaves its working area to re-join the race, with the exception of the manoeuvres described in Article 12.2.7.

Penalty: Stop & Go, stopping and restarting of the engine by the driver.

12.2.11 End of the intervention

At the end of the intervention in the working area:

- 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 leave the working area.

12.3 Operations and people allowed

12.3.1 Human presence on the pit wall

NOBODY is allowed on the signalling platform at the pit wall except for officials or essential racing team staff. A maximum of 3 people per car are allowed. It is formally prohibited to be in this area during the start of the race,

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~~ **portant l'équipement ignifugé approprié (voir l'Article 4.1.5)** sont admis dans la zone du mur des stands attribuée à leurs voitures.

12.3.2 Présence humaine dans la zone de travail

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'Article 12.3.3.

En dehors des interventions, le personnel doit toujours rester à l'intérieur du stand.

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.

12.3.3 Opérations et personnes autorisées lors d'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 :

- ~~○ La fonction première est d'assurer la sécurité de l'arrêt au stand et du personnel dans la zone de travail~~
- ~~○ 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~~

except for a race start under the Safety Car. Only team members ~~wearing fireproof overalls~~ **wearing appropriate fireproof equipment (see Article 4.1.5)** are allowed in the pit wall area that is allocated to their car.

12.3.2 Human presence in the working area

Team personnel are 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 12.3.3.

Except when work is being carried out on the car, the personnel must always remain inside the pit garage.

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.

12.3.3 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 present regulations:~~

1 refueller:

- ~~○ to connect the refuelling hose to the car~~
- ~~○ no other functions allowed~~
- ~~○ allowed in the working area only after the car has stopped in front of its garage.~~

1 car controller:

- ~~○ the primary function is to ensure the safety of the pit stop and of the personnel in the working area~~
- ~~○ pit stop supervision, safety, stopping and releasing the car safely. This person must display a board with the relevant car number and must not be positioned in line with the longitudinal axis of the car~~

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
- 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. 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.

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 :

- during the pit stop, this person must have no other function than supervision
- mandatory during full pit stop, no other operations allowed
- allowed in the working area before the car arrives and stops in front of its 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 at which to turn on the engine and the moment at which it is safe to leave the working area. 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.

1 fire extinguisher attendant:

- mandatory during full pit stop
- allowed to ground the car
- no other operations allowed
- allowed in the working area only after the car has stopped in front of its garage.

1 cut off valve attendant:

- mandatory during refuelling operations when refuelling and vent hoses are connected to the car
- may have another function (in accordance with this article)

1 cockpit attendant:

- 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 its garage.

4 mechanics, wearing mandatory green armbands supplied by the Organiser:

- allowed in the working area only after the car has stopped in front of its garage
- the mechanics are allowed to carry out the following operations:

- toute intervention sur la voiture (pour les changements de pneus, les dispositions de l'Article 12.5 doivent être strictement respectées);
- pousser la voiture dans le respect des dispositions de l'Article 12 du présent règlement.

- any intervention on the car (for tyre changes, the provisions of Article 12.5 must be strictly adhered to)
- pushing the car in accordance with the provisions of Article 12 of these regulations.

2 techniciens en charge du contrôle des pneus et des freins (1 technicien pour les pneus et 1 pour les freins) portant obligatoirement un brassard bleu fourni par l'organisateur :

2 technicians in charge of controlling tyres and brakes (1 technician for the tyres and 1 for the brakes) wearing mandatory blue armbands supplied by the Organiser:

- autorisés dans la zone de travail uniquement après que la voiture s'est arrêtée devant son stand
- 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

- allowed in the working area only after the car has stopped in front of its garage
- allowed at any time during a pit stop:
 - tyre temperature management
 - tyre pressure management; air may not be added
 - no other operation allowed.

Si une équipe ne dispose que d'un seul technicien, celui-ci pourra effectuer les deux contrôles.

A team with only one technician may have that single technician carrying out both controls.

Pénalité en cas d'infraction pendant les essais libres et la séance de qualification : la pénalité est à l'appréciation des Commissaires Sportifs.

Penalty for an infringement during the free practice and qualifying sessions: at the Stewards' discretion.

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.

Penalty for infringement during the race: the minimum penalty is a drive through, at the Stewards' discretion.

Chaque personne doit avoir une des fonctions suivantes et ne peut cumuler les fonctions de deux personnes, sauf indication contraire dans le présent règlement.

Each person must have one of the following functions and cannot perform the functions of 2 persons unless permitted by these regulations.

a) A tout moment lors d'un arrêt au stand, le personnel suivant doit être présent :

a) At all times during a pit stop, the following personnel must be present:

Personnel autorisé	Fonction	Exigences supplémentaires
1 préposé au contrôle des voitures	<ul style="list-style-type: none"> Assure la sécurité de l'arrêt au stand ; Tient une pancarte affichant le numéro de la voiture concernée ; Supervise la sécurité de l'arrêt et de la libération de la voiture ; Aucune autre fonction autorisée. 	<ul style="list-style-type: none"> Ne doit pas se trouver dans le prolongement de l'axe longitudinal de la voiture ; 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.
1 préposé à l'extincteur	<ul style="list-style-type: none"> Tient un extincteur ; Autorisé à connecter la voiture à la terre ; Aucune autre fonction autorisée. 	<ul style="list-style-type: none"> Autorisé dans la zone de travail uniquement après que la voiture s'est arrêtée devant son stand.

Allowed personnel	Function	Further requirements
1 car controller	<ul style="list-style-type: none"> Ensures the safety of the pit stop; Displays a board with the relevant car number; Oversees the safe stopping and release* of the car; No other functions allowed. 	<ul style="list-style-type: none"> Cannot be positioned in line with the longitudinal axis of the car; Allowed in the working area before the car arrives and stops in front of its garage and until the car leaves the area.
1 fire extinguisher attendant	<ul style="list-style-type: none"> Holds a fire extinguisher; Allowed to ground the car; No other functions allowed. 	<ul style="list-style-type: none"> Allowed in the working area only after the car has stopped in front of its garage.

*** 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**

*** 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**

le moment auquel il peut quitter la zone de travail sans danger.

b) Durant les opérations de ravitaillement, seul le personnel suivant est autorisé dans la zone de travail :

Personnel autorisée	Fonction	Exigences supplémentaires
1 préposé au contrôle des voitures	- Identique à 10.8.4 a)	- Identique à 10.8.4 a), même personne
1 préposé à l'extincteur	- Identique à 10.8.4 a)	- Identique à 10.8.4 a), même personne
1 préposé au ravitaillement	- Connecte le tuyau de ravitaillement à la voiture ; - Aucune autre fonction autorisée.	- Autorisée dans la zone de travail uniquement après que la voiture s'est arrêtée devant son stand.
1 préposé à la vanne de sécurité	- Fait fonctionner la vanne de sécurité ; - Obligatoire lorsque le tuyau de ravitaillement est connecté à la voiture.	- N'est pas présent physiquement dans la zone de travail lorsqu'il fait fonctionner la vanne ; - Doit assurer l'une des fonctions répertoriées en 10.8.4 c), doit par conséquent porter 1 des 4 brassards verts ou 1 des 2 brassards bleus fournis pour la saison, par voiture engagée, par le Promoteur au Concurrent.
1 préposé au pilote/a l'habitacle	- Outils non autorisés ; - Aide les pilotes à sortir et à entrer dans l'habitacle ; - Toute autre opération autorisée dans l'habitacle ; - Aucune autre opération autorisée.	- Le pilote sortant de la voiture peut être le préposé au pilote conformément au 10.8.12 a) ; - Une personne seulement peut assurer la fonction de préposé au pilote pendant toute la durée d'un arrêt au stand ; - Autorisée dans la zone de travail uniquement après que la voiture s'est arrêtée devant son stand.
3 mécaniciens	- Outils non autorisés, peuvent utiliser uniquement un chiffon et un récipient rempli d'un liquide de nettoyage approprié. Sprays autorisés ; - Autorisées uniquement : opérations de nettoyage (y compris para-batae retrait des pellicules jetables) ; - Modification ou démontage de la carrosserie de la voiture interdites ; - Change les cartes de données ; - Change les bouteilles de boisson.	- Doivent porter 1 des 4 brassards verts fournis pour la saison, par voiture engagée, par le Promoteur au Concurrent ; - Autorisée dans la zone de travail uniquement après que la voiture s'est arrêtée devant son stand.
2 techniciens	- 1 Pour les freins ; - 1 Pour les pneus ; - Gestion de la température et 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 ; - Chaque technicien doit porter 1 des 2 brassards bleus fournis pour la saison, par voiture engagée, par le Promoteur au Concurrent ; - Autorisées dans la zone de travail uniquement après que la voiture s'est arrêtée devant son stand.

c) Une fois les opérations de ravitaillement terminées, et avant la libération de la voiture, seul le personnel suivant est autorisé dans la zone de travail :

to turn on the engine and the moment in which it is safe to leave the working area.

b) During refuelling, only the following personnel are allowed in the working area:

Allowed personnel	Function	Further requirements
1 car controller	- Identical to 10.8.4 a)	- Identical to 10.8.4 a), is the same person
1 fire extinguisher attendant	- Identical to 10.8.4 a)	- Identical to 10.8.4 a), is the same person
1 refueler	- Connect the refuelling hose to the car ; - No other functions allowed.	- Allowed in the working area only after the car has stopped in front of its garage.
1 cut-off valve attendant	- Operates the cut-off valve ; - Mandatory when the refuelling hose is connected to the car.	- Is not physically in the working area as he operates the valve ; - Must assume one of the roles listed in 10.8.4 c), therefore must wear either 1 of the 4 green armbands or 1 of the 2 blue armbands supplied for the season, per car entered by the Promoter to the Competitor.
1 driver attendant	- No tools allowed ; - Helps the exiting and entering drivers ; - Any other authorised in-cockpit operation ; - No other operations allowed.	- The exiting driver may be the driver attendant as per 10.8.12 a) ; - Only one person can assume the role of driver attendant during the entirety of any given pit stop ; - Allowed in the working area only after the car has stopped in front of its garage.
3 mechanics	- No tools allowed, can only use a cloth and a container filled with an appropriate cleaning liquid. Sprays allowed ; - Only allowed: cleaning operations (including windshield/tear-off removal) ; - Not allowed to alter the car's bodywork or to unfasten it ; - Changes the data card(s) ; - Changes the drink bottles.	- Must wear 1 of the 4 green armbands supplied for the season, per car entered, by the Promoter to the Competitor ; - Allowed in the working area only after the car has stopped in front of its garage.
2 technicians	- 1 For the brakes ; - 1 For the tyres ; - Tyre temperature and tyre pressure management (air may not be added) ; - No other operations allowed.	- A team with only one technician may have that single technician carrying out both controls ; - Each technician must wear 1 of the 2 blue armbands supplied for the season, per car entered, by the Promoter to the Competitor ; - Allowed in the working area only after the car has stopped in front of its garage.

c) After the end of refuelling, are only allowed in the working area, and before the car is released:

Personnel autorisé	Fonction	Exigences supplémentaires
1 préposé au contrôle des voitures	- Identique à 10.8.4 a)	- Identique à 10.8.4 a), même personne.
1 préposé à l'extincteur	- Identique à 10.8.4 a)	- Identique à 10.8.4 a), même personne.
1 préposé au pilote/à l'habitacle	- Identique à 10.8.4 b)	- Identique à 10.8.4 b), même personne.
4 mécaniciens	- Toute intervention sur la voiture.	- Chaque mécanicien doit porter 1 des 4 brassards verts fournis pour la saison, par voiture engagée, par le Promoteur au Concurrent; - Autorisés dans la zone de travail uniquement après que la voiture s'est arrêtée devant son stand.
2 techniciens	- 4 Pour les freins ; - 4 Pour les pneus ; - Gestion de la température et 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 ; - Chaque technicien doit porter 1 des 2 brassards bleus fournis pour la saison, par voiture engagée, par le Promoteur au Concurrent; - Autorisés dans la zone de travail uniquement après que la voiture s'est arrêtée devant son stand.

Allowed personnel	Function	Further requirements
1 car controller	- Identical to 10.8.4 a)	- Identical to 10.8.4 a), is the same person.
1 fire extinguisher attendant	- Identical to 10.8.4 a)	- Identical to 10.8.4 a), is the same person.
1 driver attendant	- Identical to 10.8.4 b)	- Identical to 10.8.4 b), is the same person.
4 mechanics	- Any intervention on the car.	- Each mechanic must wear 1 of the 4 green armbands supplied for the season, per car entered, by the Promoter to the Competitor; - Allowed in the working area only after the car has stopped in front of its garage.
2 technicians	- 4 for the brakes; - 4 for the tyres; - Tyre temperature and 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; - Each technician must wear 1 of the 2 blue armbands supplied for the season, per car entered, by the Promoter to the Competitor; - Allowed in the working area only after the car has stopped in front of its garage.

d) Pénalités

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.

12.3.4 Panneau utilisé par le préposé au contrôle des voitures

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.

- o La forme du panneau est libre.
- o Ce panneau doit s'inscrire dans la surface d'une page de papier A4.
- o S'il est fait en plastique, il ne doit pas comporter de bords tranchants en cas de rupture.
- o Il peut être réfléchissant mais peut ne pas contenir de source de lumière.
- o Il ne doit en aucun cas gêner la visibilité du pilote.
- o Il ne doit pas gêner les personnes travaillant sur le mur des stands.
- o 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
- o Sa fixation ne devra pas nécessiter le perçage d'une infrastructure du circuit.

d) Penalties

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 a drive through, at the Stewards' discretion

12.3.4 Sign used by the car controller

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.

- o The shape of the sign is free.
- o This sign must fit on the surface of an A4 page of paper.
- o If it is made of plastic, in case of breakage it must not have any sharp edges.
- o It may be reflective, but may not have any source of light within it.
- o It must not affect drivers' visibility in any way.
- o It must not be a hindrance to people working on the pit wall.
- o 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.
- o The fixation will not involve drilling on any of the circuit infrastructure.

- Les inscriptions sur le panneau se limitent au numéro de la voiture et à l'identification visuelle de l'équipe.
- 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.

12.3.5 Cas où la voiture est à l'intérieur du stand

Aucune restriction quant au nombre de personnes et/ou badges d'identification ne s'applique lorsque la voiture est à l'intérieur du stand.

12.3.6 Changements de pilotes

Les changements de pilote d'un équipage désigné sont autorisés :

- Lorsque la voiture se trouve à son stand ;
- Avec l'aide éventuelle d'une personne de l'équipe (Article 12.3.3) ou du pilote sortant.

12.3.7 Opérations autorisées pour les pilotes entrant et sortant lors des arrêts

Lors d'un arrêt au stand, ce n'est que lorsque la voiture est arrêtée devant son stand que le pilote sortant de la voiture peut :

- Oter son harnais de sécurité,
- Oter son filet de sécurité et/ou filet de course pour le LMGTE,
- Éteindre ses lumières,
- Couper son moteur (sauf si la voiture avance dans la voie des stands en mode électrique),
- Ouvrir sa porte,
- Oter l'insert de son siège.
- Toute opération supplémentaire conférerait au pilote sortant de la voiture la fonction de préposé à l'habitacle.

Pénalité : à l'appréciation des Commissaires Sportifs

Lors d'un arrêt au stand, ce n'est que lorsque la voiture est arrêtée devant son stand que le pilote entrant dans la voiture peut :

- The inscriptions on the sign are limited to the number of the car and the visual identification of the team.
- Any sign judged to be offensive, provocative or damaging to the image of any person 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 hindrance, the relevant team must call an official to deal with it.

12.3.5 When the car is inside the garage

No restrictions on the number of people and/or identification signs apply when the car is inside the garage.

12.3.6 Driver changes

Driver changes within a designated crew are allowed:

- When the car is in its pit;
- With the possible help of one person from the team (Article 12.3.3) or of the driver exiting the car.

12.3.7 Operations allowed for drivers entering and exiting the car during pit stops

At a pit stop, only when the car is stopped outside its garage may the driver exiting the car:

- Remove his safety harness,
- Remove his safety/racing net for LMGTE,
- Switch off his lights,
- Turn off his engine (unless the car is moving in the pit lane in electric mode),
- Open his door,
- Remove his seat insert.
- Any further operation would confer on the exiting driver the role of cockpit attendant.

Penalty: at the Stewards' discretion.

At a pit stop, only when the car is stopped outside its garage may the driver entering the car:

- effectuer toute opération à l'intérieur de l'habitacle sans outils.

12.3.8 Changements mécaniques interdits

Pendant la course, sous peine de disqualification 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 solidarités les uns aux autres au moyen de scellés,
- Les carters principaux de boîte de vitesses et de différentiel,
- Le châssis ou la structure monocoque.

12.3.9 Réparations devant être effectuées par le pilote

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 : disqualification

12.4 Sécurité et obligations durant le ravitaillement

12.4.1 Autorisations et obligations générales lors du ravitaillement

Pendant le ravitaillement, depuis la ligne peinte devant le rideau du stand :

- Le pilote peut rester à bord de la voiture
- ~~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 et pendant la connexion des raccords de remplissage et d'évent.
- 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.

- **La voiture doit reposer sur ses pneus.**

Pénalité : à l'appréciation des Commissaires Sportifs.

- Carry out any operation inside the cockpit without the use of tools.

12.3.8 Prohibited mechanical changes

During the race, on pain of disqualification 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.

12.3.9 Repairs that must be carried out by the driver

During the race, apart from in those areas situated in front of 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: disqualification.

12.4 Safety and obligations during refuelling

12.4.1 General authorisations and obligations during refuelling

During refuelling, from the painted line in front of the pit shutter:

- The driver may remain on board the car.
- ~~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 and during the connection of the filling and venting couplings.
- 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.

- **The car must rest on its tyres.**

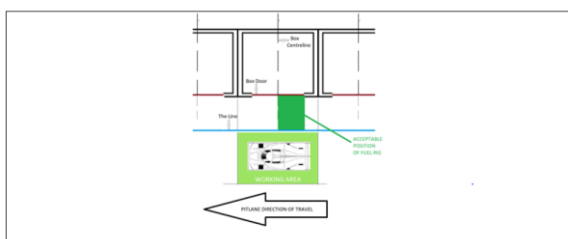
Penalty: at the Stewards' discretion.

12.4.2 Position du chariot de ravitaillement

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 du stand.

L'organisateur se réserve le droit de déroger à cette règle pour des raisons de sécurité.

Voir dessin



12.4.3 Cas où le ravitaillement est autorisé

Pendant toutes les séances, 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.

12.4.4 Emploi d'un réservoir autonome

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.

Le réservoir autonome doit rester à la pression atmosphérique et à la température ambiante.

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.

12.4.5 Remplissage du réservoir autonome

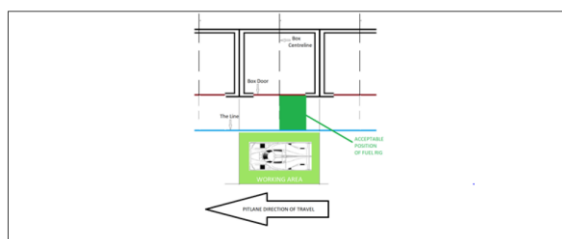
Pour raisons de sécurité, pendant le ravitaillement :

12.4.2 Position of the refuelling rig

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 located on the upstream area (direction of the track) of the garage door.

The Organiser reserves the right to dispense with this rule for safety reasons

See drawing



12.4.3 Where refuelling is allowed

During all the sessions, refuelling is authorised at the beginning of a pit stop and exclusively in the working area, unless 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.

12.4.4 Use of an autonomous supply tank

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.

The autonomous tank must remain at atmospheric pressure and at the ambient temperature.

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.

12.4.5 Filling the autonomous tank

For safety reasons, during refuelling:

- Il est interdit de remplir le réservoir autonome pendant tout le temps où la voiture se trouve dans la zone de travail.
- Le réservoir autonome de carburant ne peut pas être rempli durant une opération de ravitaillement.
- ~~La voiture doit reposer sur ses pneus ou sur les vérins pneumatiques de la voiture.~~
- ~~La carrosserie à proximité du coupleur de carburant de la voiture ne doit pas être enlevée.~~
- It is prohibited to fill the autonomous supply tank while the car is still in the working area.
- No fuel may be put in the autonomous fuel tank during a refuelling operation.
- ~~The car must rest on its tyres or on the car's air jacks.~~
- ~~The bodywork in close proximity to the car fuel coupling must not be removed.~~

Pénalité : à l'appréciation des Commissaires Sportifs.

Penalty: at the Stewards' discretion.

Il n'est pas permis de monter sur la tour de ravitaillement pendant les essais et la course sauf en cas de problème technique.

Climbing on the refuelling tower is not allowed during practice sessions and the race except in the event of a technical problem.

Le remplissage du réservoir autonome doit être effectué en respectant le présent Article 12.4.5

The filling of the autonomous tank must be carried out in accordance with this Article 12.4.5

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 :

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:

- 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.
- either directly, if it is equipped with a coupler;
- or by means of an empty metallic receptacle with a maximum capacity of 6 litres and fitted with a coupler for filling and with self-sealing connectors for transferring the fuel into the temporary tank.

Disqualification possible de la voiture en cas d'infraction, à l'appréciation des Commissaires Sportifs.

Possible disqualification of the car in case of infringement, at the Stewards' discretion.

12.4.6 Présence d'appareils électroniques lors du ravitaillement

12.4.6 Presence of electronic devices during refuelling

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.

Laptops or any other electronic apparatus are prohibited in the working area during refuelling and wheel changes.

Pénalité : à l'appréciation des Commissaires Sportifs

Penalty: at the Stewards' discretion.

12.5 Sécurité et obligations durant les changements de pneus/roues

12.5 Safety and obligations during wheel/tyre changes

12.5.1 Cas où le changement de pneus/roues est autorisé

12.5.1 Where wheel/tyre changes are authorised

Les changements de pneus/roues ne sont autorisés que :

Wheel/tyre changes are authorised only:

- Sur la grille de départ jusqu'au panneau "3 minutes"
- Dans la zone de travail devant le stand de la voiture, aux conditions définies par l'Article 12.3
- 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.
- Sur la piste lors d'une suspension de la course selon les dispositions de l'Article 14.3.
- On the starting grid up to the "3 minutes" board
- In the working area in front of the car's pit, on the conditions defined by Article 12.3
- 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
- On the track during the suspension of a race according to Article 14.3.

12.5.2 Obligations des mécaniciens

Pour un changement de roue, les mécaniciens doivent:

- amener un maximum de deux clés à chocs pneumatiques sur la zone de travail,
- prendre sans aide extérieure les nouvelles roues, les monter sur la voiture 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 juste le temps du changement de la roue concernée.
- 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.~~

A aucun moment au-delà de la ligne de 2.5 m, roue(s), pistolet(s) de roue, carrosserie(s) ou autre(s) équipement(s) ne doivent être laissés sans surveillance par l'un des quatre mécaniciens.

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.

12.5.2 Obligations of the mechanics

For a wheel change, mechanics must:

- bring a maximum of two pneumatic wheel guns into the working area,
- without external assistance, take the new wheels, fit them on the car 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 just during the change of the wheel concerned,
- 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.~~

At no moment beyond the 2.5 m line may wheel(s), wheel gun(s), bodywork or any other equipment be left unattended by one of the four mechanics.

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 of the present article: penalty at the Stewards' discretion.

12.5.3 Restrictions concernant le matériel

Est interdit tout matériel :

- Permettant d'accélérer le démontage des roues. Deux clés à chocs **pneumatiques** 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 **pneumatiques** différentes peuvent être utilisées pendant un changement de roue pour changer les pneus.
- Permettant le chauffage et/ou le maintien en température des pneumatiques sur la "zone de travail", dans les stands et sur la grille de départ. (voir l'Article 12.1.2) Pénalité en cas d'infraction : à l'appréciation des Commissaires Sportifs.
- Utilisant une source d'énergie externe à l'outil (électrique, pneumatique, etc.), à l'exception des deux clés à chocs et du connecteur des vérins pneumatiques

12.5.3 Restrictions concerning equipment

It is prohibited to have any equipment:

- For speeding up the removal of the wheels. Only two wheel guns or two **pneumatic** torque wrenches are authorised per car in the working area at any given time. A maximum of 2 different **pneumatic** wheel guns can be used during a wheel change to change the tyres.
- For warming the tyres and/or keeping them at constant temperature in the working area, in the garage and on the starting grid. (see Article 12.1.2) Penalty in case of infringement: at the Stewards' discretion.
- Which is operated using an external power source (electrical, pneumatic, etc.), with the exception of the two wheel guns and the air-jack coupling.

13 TEMPS DE CONDUITE EN COURSE

13. DRIVING TIME DURING A RACE

13.1 Principes généraux

13.1 General principles

13.1.1 Changements de pilote

13.1.1 Driver changes

Les changements de pilote d'un équipage désigné sont autorisés :

Driver changes within a designated crew are allowed:

- 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. 12.3.3) ou du pilote sortant.

- 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. 12.3.3 or of the driver leaving the car).

13.1.2 Décompte des tours

13.1.2 Lap count

Le temps de conduite sera mesuré sans tenir compte des temps d'arrêt aux stands, à savoir :

Driving time will be measured without taking pit stops into account:

Premier relais : Feu vert départ – boucle d'entrée des stands

First stint: Green start light – loop to pit lane entry

Relais suivants : Boucle de sortie des stands – boucle d'entrée des stands

Following stints: Loop from pit lane exit – loop to the pit lane entry

Dernier relais : Boucle de sortie des stands – ligne d'arrivée

Last stint: Loop from pit lane exit – finish line

Si la Voiture de Sécurité doit faire passer toutes les voitures par la voie des stands durant ses trois premiers tours (voir Article 14.6.11), le temps passé sur la voie des stands sera comptabilisé dans le temps de conduite, sauf pour les voitures effectuant un arrêt au stand.

If the Safety Car has to bring all cars through the pit lane during its first three laps (see Article 14.6.11), the time spent driving through the pit lane will be counted towards the driving time, except for the cars performing a pit stop.

13.1.3 Ajustements possibles des temps de conduit

13.1.3 Possible adjustments of driving times

Si les circonstances l'exigent, les Commissaires Sportifs peuvent ajuster les temps de conduite minimum et maximum à leur appréciation à tout moment pendant une Compétition.

Les temps de conduite des 24 Heures du Mans seront précisés dans leur Règlement Sportif Particulier.

13.1.4 Pénalités

Si un pilote ne conduit pas du tout pendant une course, la voiture sera disqualifiée, sauf cas de force majeure à l'appréciation du Collège des Commissaires Sportifs.

Si un pilote n'atteint pas son temps de conduite minimum, la possibilité d'imposer une pénalité sera laissée à l'appréciation des Commissaires Sportifs. **une pénalité pouvant aller jusqu'à la disqualification sera imposée par les Commissaires Sportifs.**

Si un pilote dépasse son temps de conduite maximum, une pénalité pouvant aller jusqu'à la disqualification sera imposée par les Commissaires Sportifs.

13.1.5 Temps de conduite

Les temps de conduite indiqués dans les tableaux ci-dessous peuvent être modifiés conformément aux dispositions ci-dessus et aux Articles 3.5.6, 3.5.7 et 3.5.8 du présent Règlement.

13.2 Temps de conduite par durée de course

** Pour les catégories LMP1 et LMGTE Pro, tout pilote ayant réalisé un temps total inférieur au temps de conduite minimum obligatoire ne marquera pas de points au Championnat.*

*** Sans objet, voir les Articles 3.5.2 et 3.5.6, 3.5.7, 3.5.8.*

13.2.1 Pour les courses de 4 heures

	Course de 4 heures - 4 hours race			
	LMP1	LMP2	LMGTE Pro	LMGTE Am
Minimum driving time	*		*	
Min Bronze	**	00h45	00h40	01h30
Min Silver	00h30	00h45	00h40	00h45
Min Gold	00h30	00h45	00h40	00h45
Min Platinum	00h30	00h45	00h40	00h45
Maximum driving time				
Max Bronze	**	02h45	02h45	02h45
Max Silver	02h45	02h45	02h45	02h45
Max Gold	02h45	02h45	02h45	02h45
Max Platinum	02h45	02h45	02h45	02h45

If the circumstances so require, the Stewards may adjust minimum and maximum driving times at their discretion at any time during any Competition.

Driving times for the 24 Hours of Le Mans will be specified in its **Specific Supplementary** Sporting Regulations.

13.1.4 Penalties

If a driver does not drive at all during a race, the car will be disqualified, except in cases of force majeure acknowledged as such by the Stewards.

If a driver does not achieve his/her minimum driving time, the possibility of imposing a penalty will be left to the Stewards' discretion. **a penalty will be imposed by the Stewards, up to disqualification.**

If a driver exceeds his/her maximum driving time, a penalty will be imposed by the Stewards, up to disqualification.

13.1.5 Driving times

Driving times specified in the tables below may be amended as per the above provisions and in accordance with Articles 3.5.6, 3.5.7 and 3.5.8 of these Regulations.

13.2 Driving time in relation to the length of the race

** For the LMP1 and LMGTE Pro categories, any driver having driven a total time lower than the mandatory minimum driving time will not score points in the Championship.*

*** Not applicable, see Articles 3.5.2 and 3.5.6, 3.5.7, 3.5.8.*

13.2.1 For 4-hour races

	Course de 4 heures - 4 hours race			
	LMP1	LMP2	LMGTE Pro	LMGTE Am
Minimum driving time	*		*	
Min Bronze	**	00h45	00h40	01h30
Min Silver	00h30	00h45	00h40	00h45
Min Gold	00h30	00h45	00h40	00h45
Min Platinum	00h30	00h45	00h40	00h45
Maximum driving time				
Max Bronze	**	02h45	02h45	02h45
Max Silver	02h45	02h45	02h45	02h45
Max Gold	02h45	02h45	02h45	02h45
Max Platinum	02h45	02h45	02h45	02h45

13.2.2 Pour les courses de 6 heures

	Course de 6 heures - 6 hours race			
	LMP1	LMP2	LMGTE Pro	LMGTE Am
Minimum driving time	*			
Min Bronze	**	01h15	00h40	01h45
Min Silver	00h40	01h15	00h40	01h45
Min Gold	00h40	01h15	00h40	00h45
Min Platinum	00h40	01h15	00h40	00h45
Maximum driving time				
Max Bronze	**	03h30	04h30	03h30
Max Silver	04h30	03h30	04h30	03h30
Max Gold	04h30	03h30	04h30	03h30
Max Platinum	04h30	03h30	04h30	03h30

13.2.3 Pour les courses de 8 heures

	Course de 8 heures / Course des 1000 miles de Sebring - 8 hours race / 1000 miles of Sebring race			
	LMP1	LMP2	LMGTE Pro	LMGTE Am
Minimum driving time	*			
Min Bronze	**	02h00	01h30	02h20
Min Silver	01h30	02h00	01h30	02h20
Min Gold	01h30	02h00	01h30	01h30
Min Platinum	01h30	02h00	01h30	01h30
Maximum driving time	limited to 04h00 for any period of 06h00			
Max Bronze	**	05h00	05h00	05h00
Max Silver	05h00	05h00	05h00	05h00
Max Gold	05h00	05h00	05h00	05h00
Max Platinum	05h00	05h00	05h00	05h00

13.2.2 For 6-hour races

	Course de 6 heures - 6 hours race			
	LMP1	LMP2	LMGTE Pro	LMGTE Am
Minimum driving time	*			
Min Bronze	**	01h15	00h40	01h45
Min Silver	00h40	01h15	00h40	01h45
Min Gold	00h40	01h15	00h40	00h45
Min Platinum	00h40	01h15	00h40	00h45
Maximum driving time				
Max Bronze	**	03h30	04h30	03h30
Max Silver	04h30	03h30	04h30	03h30
Max Gold	04h30	03h30	04h30	03h30
Max Platinum	04h30	03h30	04h30	03h30

13.2.3 For 8-hour races

	Course de 8 heures / Course des 1000 miles de Sebring - 8 hours race / 1000 miles of Sebring race			
	LMP1	LMP2	LMGTE Pro	LMGTE Am
Minimum driving time	*			
Min Bronze	**	02h00	01h30	02h20
Min Silver	01h30	02h00	01h30	02h20
Min Gold	01h30	02h00	01h30	01h30
Min Platinum	01h30	02h00	01h30	01h30
Maximum driving time	limited to 04h00 for any period of 06h00			
Max Bronze	**	05h00	05h00	05h00
Max Silver	05h00	05h00	05h00	05h00
Max Gold	05h00	05h00	05h00	05h00
Max Platinum	05h00	05h00	05h00	05h00

14 INTERRUPTION ET NEUTRALISATION D'UNE SEANCE

14. STOPPING AND NEUTRALISATION OF A SESSION

14.1 Dispositions générales concernant la procédure de drapeau rouge

14.1 General provisions concerning the red flag procedure

14.1.1 Responsabilité

La décision d'arrêter les essais ou la course incombe au Directeur d'Epreuve.

14.1.1 Responsibility

The decision to stop practice or the race lies with the Race Director.

14.2 Interruption des essais (procédure de drapeau rouge)

14.2 Stopping of practice (red flag procedure)

14.2.1 Modalités

Le Directeur de Course :

- Fera présenter un drapeau rouge simultanément sur la ligne de départ et à tous les postes de commissaires ;
- Fera allumer les feux rouges (s'il y en a) autour du circuit.
- 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 d'essais libres, qualificatifs ou d'un warm-up).
- 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.

14.2.1 Procedure

The Clerk of the Course:

- will order the red flag to be shown simultaneously at the start line and at all marshal posts;
- will order the red lights (if there are any) switched on around the circuit.
- All drivers must reduce the speed of their car to a maximum of 80 kph whenever a red flag is deployed during a free practice, qualifying or warm-up session.
- 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).

14.2.2 Prolongation d'une séance interrompue

Le Directeur de Course, en accord avec les Commissaires Sportifs, n'est pas obligé de prolonger une séance d'essais après une interruption.

14.2.3 Réclamations

En cas d'interruption des essais, aucune réclamation n'est admise quant aux conséquences éventuelles sur la qualification des pilotes et des voitures.

14.2.4 Décompte des tours

A l'exception d'un tour au cours duquel un drapeau rouge est montré, chaque fois qu'une voiture franchit la ligne de départ/arrivée, elle sera considérée comme ayant effectué un tour.

14.3 Suspension de la course (procédure de drapeau rouge)

14.3.1 Dispositions générale et conduite à adopter

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 la Compétition prévu son Annexe 1.
- Seuls les officiels sont autorisés sur la grille,

14.2.2 Prolongation of an interrupted session

The Clerk of the Course, in agreement with the Stewards, is not obliged to prolong a practice session that has been interrupted.

14.2.3 Protests

If a practice session is interrupted, no protest will be admitted as to the possible consequences on the qualification of the drivers and cars.

14.2.4 Lap count

With the exception of a lap during which a red flag is shown, each time that a car crosses the start/finish line it will be considered as having covered a lap.

14.3 Suspension of the race (red flag procedure)

14.3.1 General provisions and conduct to adopt

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 the Race Director in the Drivers' Briefing), where they will line 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 Competition provided for in Appendix 1 of the Competition.
- Only officials are allowed on the grid.

- Les pilotes sont autorisés à quitter leur voiture (mais ne doivent pas s'éloigner), ôter leur casque et leurs gants,
- Tout changement de pilote est interdit,
- A tout moment, 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.

14.3.2 Interventions autorisées sur les voitures

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.

14.3.3 Changement de Passage aux pneus pluie pour raisons de sécurité

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.

14.3.4 Cas d'une voiture ayant besoin d'assistance pour rejoindre la grille

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'Article 14.4.4.

- The drivers are allowed to leave their cars (but must not move away from them) and remove their helmets and gloves.
- 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.

14.3.2 Interventions allowed on the cars

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.

14.3.3 Change of Switch to wet-weather tyres for safety reasons

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.

14.3.4 If a car needs assistance to re-join the grid

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 Article 14.4.4.

14.4 Reprise d'une course suspendue (fin de la procédure de drapeau rouge)

14.4.1 Dispositions générales

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".

14.4.2 Procédure concernant les voitures présentes 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"),
 - 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.

14.4.3 Procédure concernant les voitures qui sont entrées dans la voie des stands avant le signal du drapeau rouge

14.4 Resuming a suspended race (end of the red flag procedure)

14.4.1 General provisions

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".

14.4.2 Procedure concerning cars present 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),
 - 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.
- 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.

14.4.3 Procedure concerning cars that entered the pit lane before the red flag signal

- 4 minutes avant la reprise de la course, le travail sur les voitures peut reprendre, en respectant les dispositions prévues à l'Article 12.
- 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.
- 4 minutes before the race resumes, work on the cars may resume, respecting the conditions set out in Article 12.
- 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 cars 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. These 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.
- 2 minutes before the race resumes, the pit exit will close.

14.4.4 Procédure concernant 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, en respectant les dispositions prévues à l'Article 12.
- 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.

14.4.5 Concernant toutes les voitures, 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.

14.4.4 Procedure concerning cars that 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.
- 4 minutes before the race resumes, work on the cars in the pit lane may resume, respecting the conditions set out in Article 12.
- 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.

14.4.5 Concerning all cars, 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.

- 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 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.
- 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 category 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 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.

14.5 Neutralisation de la course : Full Course Yellow (FCY)

14.5.1 Mise de la course sous régime de FCY

- 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.
- 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.

14.5.2 Accès à la voie des stands sous régime de FCY

- L'entrée et la sortie de la voie des stands restent ouvertes et les voitures peuvent rentrer aux stands.

14.5 Neutralisation of the race: Full Course Yellow (FCY)

14.5.1 Placing the race under FCY

- 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.
- 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 road or the pit lane exit road.

14.5.2 Access to the pit lane under the FCY

- The pit lane entry and exit remain open and cars are free to pit.

- 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.
- Dans les voies d'entrée et de sortie des stands, la vitesse maximale est aussi limitée à 80 km/h.
- 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.
- On the pit lane entry and exit roads, the maximum speed is also limited to 80 kph.

14.5.3 Fin du régime de FCY

- 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.

14.5.4 Régime de FCY et Voiture de Sécurité

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.

14.5.5 Stop & Go, pénalité dans la voie des stands sous régime de FCY

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 l'effectuer qu'une fois la course relancée.

14.5.6 Décompte des tours sous régime de FCY

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.

14.6 Neutralisation de la course : procédure Voiture de Sécurité

14.6.1 Dispositions générales et conduite à adopter

- 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.

14.5.3 End of the FCY period

- 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.

14.5.4 FCY and Safety Car

A FCY period may be followed by a Safety Car intervention if the problem remains unsolved and safety may be at risk.

14.5.5 Stop & Go, penalty in the pit lane under the FCY

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 until the race has been resumed.

14.5.6 Lap count under the FCY

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.

14.6 Neutralising the race: Safety Car procedure

14.6.1 General provisions and conduct to adopt

- 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.

- 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 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.
- 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.
- 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.
- 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 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.
- 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 absolutely forbidden until the cars reach the Line (or the next race neutralisation end point) after the Safety Car has returned to the pits.
- 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 road or the pit lane.

14.6.2 Dépassements autorisés sous régime de Voiture de Sécurité

Les dépassements seront autorisés aux conditions suivantes :

- si une voiture y est invitée par la Voiture de Sécurité ;
- selon l'Article 11.3.2 ;
- 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 9.2.3 ;
- 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 9.2.3 ;
- 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 14.6.11) pourra être dépassée ;
- si une voiture ralentit en raison d'un problème grave.

14.6.2 Overtaking allowed under the Safety Car

Overtaking will be permitted under the following circumstances:

- if a car is signalled to do so from the Safety Car;
- under Article 11.3.2;
- 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 9.2.3;
- 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 9.2.3;
- 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 14.6.11) may be overtaken;
- if any car slows with an obvious problem.

14.6.3 Cas du signal de dépassement donné par la Voiture de Sécurité

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 atteignent la file de voitures se trouvant derrière la Voiture de Sécurité.

14.6.4 Cas du « Pass-Around »

- 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 Go 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.
- 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 prévu par l'Article 11.3) 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).

14.6.3 Overtaking signal given by the Safety Car

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 overtaking until they reach the line of cars behind the Safety Car.

14.6.4 "Pass-Around"

- If deemed appropriate, the Race Director will authorise "Pass-Around" for any car that has their category 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 Pass-Around. Penalty for Pass-Around when ineligible: Stop & Go 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 line of cars 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, must pass the Safety Car.
- The Safety Car shall be used at least until the car in the lead is behind it (except under Article 11.3) 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).

- 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 14.6.12) de la Voiture de Sécurité et toutes les autres voitures doivent rester en formation aussi serrée que possible.
- 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 14.6.12) and all remaining cars must keep the formation as tight as possible.

14.6.5 Accès et intervention dans les stands sous régime de Voiture de Sécurité

- 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.
- 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 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.

14.6.6 Sortie des stands sous régime de Voiture de Sécurité

- 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

14.6.5 Access to and work in the pits under the Safety Car

- 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 any damaged tyre, on condition that after the third lap, or as soon as the pit entry opens, the car comes back in again for refuelling and/or a tyre change. In this case the car may only cross the Line on the track once before entering for refuelling and/or a tyre change.
- A car considered to be in a dangerous condition may come into the pits for repairs during the first three laps, on the following conditions:
 - the Race Director and/or the Technical Delegates consider it to be in too dangerous a condition to continue on track;
 - as a result of the pit stop the relevant car loses a minimum of one lap.
 - Failure to comply with the above will entail a three-minute Stop & 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.
- A car may enter the pits only for repairs or refuelling, without restrictions, after it has covered three complete laps behind the Safety Car.

14.6.6 Exiting the pit lane under the Safety Car

- 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 re-join the track when the green light at the end of the pit lane is on.

pourront regagner la piste que lorsque le feu vert à la sortie de la voie des stands aura été allumé.

- 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.
- 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.
- It will be on at all times, except from 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.
- A car re-joining the track must proceed at an appropriate speed until it reaches the end of the line of cars behind the Safety Car.

14.6.7 Décompte des trois premiers tours de la Voiture de Sécurité

- 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.

14.6.8 Décompte des tours pour les Concurrents

Chaque tour accompli pendant que la Voiture de Sécurité est utilisée sera compté comme un tour de course.

14.6.9 Cas où la Voiture de Sécurité est déployée ou piste lors du dernier tour

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.

14.6.10 Cas où la Voiture de Sécurité est retirée au cours de ses trois premiers tours

14.6.7 Lap count for the first three Safety Car laps

- 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.

14.6.8 Lap count for the Competitors

Each lap completed while the Safety Car is deployed will be counted as a race lap.

14.6.9 If the Safety Car is deployed or on the track during the final lap

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.

14.6.10 If the Safety Car is withdrawn during its first three laps

- Si la Voiture de Sécurité est retirée de la piste au cours des trois premiers tours, 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 franchisse la Ligne de Contrôle, le signal "Pit Entry Closed" demeurera activé.
- If the Safety Car is withdrawn from the track during the first three laps, it 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.

14.6.11 Cas où la Voiture de Sécurité doit emprunter la voie des stands

- 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.
- 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.
- 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 feu 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.

14.6.12 Fin de la procédure de Voiture de Sécurité

- 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

14.6.11 If the Safety Car has to use the pit lane

- 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.
- If the Safety Car has to bring all cars through the pit lane during its first three laps, the counting of laps will be done when the Safety Car and all other cars cross the pit lane exit loop.
- 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.

14.6.12 End of the Safety Car procedure

- 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

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.
- 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
- S'il y a plusieurs voitures de sécurité, leur retrait devra être synchronisé de manière précise.

14.7 Slow Zones

14.7.1 Conditions de mise en œuvre

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 du Code.

14.7.2 Dispositions générales

- Les circuits seront divisés en "Slow Zones" en fonction de leurs configurations.
- 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.
- 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".

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 flags will be displayed until the last car crosses the Line.
- The pit lane exit will be closed from when the Safety Car crosses Safety Car Line 1 until the last car of the line of cars crosses Safety Car Line 2.
- In the case of more than one Safety Car, their withdrawal must be precisely synchronised.

14.7 Slow Zones

14.7.1 Conditions of implementation

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 Code.

14.7.2 General provisions

- Circuits shall be divided into Slow Zones according to their configuration.
- The marshal post or posts (depending on the configuration of the circuit) preceding the Slow Zone will show a single waved yellow flag.
- The sector(s) under the SLOW procedure will have marshal posts within its/their boundaries, displaying boards indicating SLOW accompanied by double waved yellow flags.
- The marshal post at the end of the Slow Zone will show 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.
- Trackside horizontal markings will be in place to help drivers identify the beginning and end of Slow Zones.

- 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.
- 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.

14.7.3 Information aux Concurrents

- 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.

14.7.4 Pénalités dans la voie des 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 2.4.1b) de l'Annexe H du Code, sauf si le pilote se trouve déjà à l'entrée 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.

14.7.3 Information for Competitors

- 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 the affected 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 to the fact that the next zone will be a Slow Zone.
- In the preceding zone, the last marshal post will display a Next Slow board and a single waved yellow flag.

14.7.4 Pit lane penalties

Should the Race Director decide to neutralise one or more zones of the track by using Slow Zones as per Article 2.4.1b) of Appendix H to the Code, unless a driver is already in the pit entry for the 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.

15 ARRIVEE, CLASSEMENTS, TITRES ET POINTS

15. FINISH, CLASSIFICATIONS, TITLES AND POINTS

15.1 Arrivée d'une Compétition

15.1 Finish of a Competition

15.1.1 Drapeau à damier

A 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. 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.

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 : Disqualification 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.

15.1.2 Arrivée anticipée ou retardée

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'Article 15.3.4), 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.

15.1.3 Parc Fermé d'arrivée

- 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. En aucun cas, d'autres interventions ou installations de quelque type que ce soit ne sont autorisées.

15.1.1 Chequered flag

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. If for any reason the chequered flag is shown late, the race will be deemed to have finished at the scheduled time.

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 disqualification 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.

15.1.2 Early or late finish

If for any reason the chequered flag is shown before the scheduled time for the race has elapsed (unless the race was suspended under Article 15.3.4), 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.

15.1.3 Parc Fermé after the finish

- 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.

- 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.

15.1.4 Conditions requises pour qu'une voiture soit classée

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.

15.1.5 Premier classé

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).

15.1.6 Critères généraux de classement

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.

15.1.7 Résultats et classements officiels

Sont seuls considérés comme officiels les résultats et les classements publiés et affichés par l'organisateur sur le tableau d'affichage officiel.

15.2 Classements du Championnat

15.2.1 Classements du Championnat par Compétition

Les classements suivants seront établis à l'issue de chaque Compétition :

- Classement général de la Compétition,
- Classement du Championnat du Monde d'Endurance des Pilotes LMP,
- Classement du Championnat du Monde d'Endurance LMP1,
- Classement du Championnat du Monde d'Endurance des Pilotes LMGTE,

- 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.

15.1.4 Conditions required in order for a car to be classified

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.

15.1.5 Car placed first

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).

15.1.6 General criteria for classification

The cars are classified according to the number of complete laps covered during 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.

15.1.7 Official results and classifications

The only official results and classifications are those published and posted by the organiser on the official notice board.

15.2 Championship classifications

15.2.1 Championship classifications per Competition

The following classifications will be drawn up after each Competition:

- General classification of the Competition,
- Classification of the LMP World Endurance Drivers' Championship,
- Classification of the LMP1 World Endurance Championship,
- Classification of the World Endurance Drivers' Championship for LMGTE Drivers,

- Classement du Championnat du Monde d'Endurance des Constructeurs LMGTE,
- Classement Trophée Endurance FIA des Pilotes LMP2,
- Classement Trophée Endurance FIA des Equipes LMP2,
- Classement Trophée Endurance FIA des Pilotes LMGTE Am,
- Classement Trophée Endurance FIA des Equipes LMGTE Am.
- Classification of the LMGTE World Endurance Manufacturers' Championship,
- Classification of the FIA Endurance Trophy for LMP2 Drivers,
- Classification of the FIA Endurance Trophy for LMP2 Teams,
- Classification of the FIA Endurance Trophy for LMGTE Am Drivers,
- Classification of the FIA Endurance Trophy for LMGTE Am Teams.

15.2.2 Typologie des titres de Champions du Monde

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 LMGTE de la FIA.
- Le titre de Champion du Monde d'Endurance des Constructeurs LMGTE de la FIA.

15.2.3 Définition de « Constructeur » au sens des classements

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.

15.2.4 Titre de Champion du Monde d'Endurance LMP de la FIA

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 Compétition.

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 15.4 ci-après.

15.2.2 Typology of the World Champion titles

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 LMGTE FIA World Endurance Drivers' Champion.
- The title of LMGTE FIA World Endurance Manufacturers' Champion.

15.2.3 Definition of "Manufacturer" for the purposes of the classifications

"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.

15.2.4 Title of LMP FIA World Endurance Champion

The title of LMP FIA World Endurance 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 Competition.

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 15.4 below.

15.2.5 Titre de Champion du Monde d'Endurance LMP1 de la FIA

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 Compétition.

** au classement général des Compétitions, toutes catégories confondues.*

15.2.6 Titre de Champion du Monde d'Endurance des Pilotes LMGTE de la FIA

Le titre de Champion du Monde d'Endurance des Pilotes LMGTE de la FIA est réservé aux Pilotes LMGTE (Pro et Am confondus) et sera attribuée au(x) pilote(s) ayant totalisé le plus grand nombre de points au classement général de chaque Compétition (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 15.4 ci-après.

15.2.7 Titre de Champion du Monde des Constructeurs LMGTE de la FIA

Le titre de Champion du Monde d'Endurance des Constructeurs LMGTE de la FIA, sera attribué dans les conditions suivantes :

- au constructeur, engagé spécifiquement dans le Championnat du Monde d'Endurance des Constructeurs LMGTE, 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 Compétition 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 Compétitions comptant pour le Championnat, y compris le Mans.

15.2.5 Title of LMP1 FIA World Endurance Champion

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 Competition.

** in the general classification of the Competitions, all categories included.*

15.2.6 Title of FIA LMGTE World Endurance Drivers' Champion

The FIA World Endurance Championship for LMGTE drivers is reserved for LMGTE drivers (Pro and Am combined) and the title will be conferred on the driver(s) having scored the greatest number of points in the general classification for each Competition (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 15.4 below.

15.2.7 Title of FIA GTE World Endurance Manufacturers' Champion

In the FIA World Endurance Championship for GTE Manufacturers, the title will be conferred in the following conditions:

- upon the manufacturer, entered specifically in this World Endurance Championship for LMGTE 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 Competition 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 Competitions counting towards the Championship, including Le Mans.

- L'attribution des points au Championnat se fera en fonction du barème défini à l'Article 15.3
- Le titre ne pourra être décerné que si au moins deux constructeurs y sont engagés.

15.2.8 Trophées Endurance de la FIA

Le trophées « équipe » :

- 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 Compétition par chaque voiture engagée. Chaque voiture engagée (cf. numéro de course) figurera individuellement au classement équipes.

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) LMGTE 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 Compétition 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 trophée réservé aux Pilotes.

15.3 Barèmes des points

15.3.1 Barèmes de points selon les durées de course

Position au classement	Course de 4 et 6 heures	Course de 8 ^e et 10 heures	24 Heures du Mans
1 ^{er}	25 points	38 points	50 points
2 ^{ème}	18 points	27 points	36 points
3 ^{ème}	15 points	23 points	30 points
4 ^{ème}	12 points	18 points	24 points
5 ^{ème}	10 points	15 points	20 points
6 ^{ème}	8 points	12 points	16 points
7 ^{ème}	6 points	9 points	12 points
8 ^{ème}	4 points	6 points	8 points
9 ^{ème}	2 points	3 points	4 points
10 ^{ème}	1 point	2 points	2 points
Toute autre voiture classée	0,5 point	1 point	1 points

- Points for the Championship will be awarded according to the scale defined in Article 15.3.

- The title may be conferred only if at least two manufacturers are entered.

15.2.8 FIA Endurance Trophies

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 Competition by each car entered. Each car entered (cf. race number) will appear individually in the teams' classification.

The "driver" trophies:

- An FIA Endurance Trophy awarded to the best LMP2 driver(s),
- An FIA Endurance Trophy awarded to the best LMGTE Am driver(s).

These Trophies will be awarded to the drivers who have scored the greatest number of points after consideration of all the results obtained, in their category, by the drivers in the car in which they are entered, at the end of each Competition 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' trophy.

15.3 Scale of points

15.3.1 Scales of points according to the length of the races

Position in the classification	4-hour and 6-hour races	8-hour* and 10-hour races	The 24 Hours of Le Mans
1 st	25 points	38 points	50 points
2 nd	18 points	27 points	36 points
3 rd	15 points	23 points	30 points
4 th	12 points	18 points	24 points
5 th	10 points	15 points	20 points
6 th	8 points	12 points	16 points
7 th	6 points	9 points	12 points
8 th	4 points	6 points	8 points
9 th	2 points	3 points	4 points
10 th	1 point	2 points	2 points
Any other classified car	0.5 point	1 point	1 points

** dont les 1000 miles de Sebring*

15.3.2 Point de la Pole Position

Pour tous les classements ci-dessus énoncés, un point supplémentaire sera attribué, lors de chaque Compétition, 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.

15.3.3 Concurrents admis à marquer des points

- Seuls les Concurrents inscrits sur la liste officielle des engagés au Championnat sont habilités à marquer des points pour les titres du Championnat.
- Les "voitures supplémentaires" telles que définies à l'Article 3.2.6 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 Compétition du Championnat, tout en étant "transparentes" pour les différents classements.
- D'une façon générale, toute voiture participant à une Compétition du Championnat, qui n'y est pas officiellement engagée, conservera son classement à l'issue de chaque Compétition à laquelle elle participera, mais ne marquera pas de point pour les divers titres du Championnat et sera "transparente" dans ces différents classements.

15.3.4 Cas où la course est suspendue mais ne peut reprendre

- 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. 14.5) ou de Voiture de Sécurité (Art. 14.6) ou de Slow Zone (Art. 14.7).
- 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. 14.5) ou de Voiture de Sécurité (Art. 14.6) ou de Slow Zone (Art. 14.7) mais moins de 75% de la durée réglementaire de la Compétition. Un minimum de deux tours doit avoir été couvert par la voiture de tête en dehors d'une procédure de Voiture de Sécurité

** including the 1000 miles of Sebring*

15.3.2 Point for Pole Position

For all the above classifications, an additional point will be awarded, at each Competition, to the "pole position" team in each category (best time achieved by the car in each category during qualifying with the exception of additional cars), as well as to all the drivers making up the crew of the car concerned.

15.3.3 Competitors eligible to score points

- Only those competitors appearing on the official list of entries in the Championship are entitled to score points for the Championship titles.
- "Additional cars", as defined by Article 3.2.6 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 Competition, while being "invisible" for the various classifications.
- In general, any car which is taking part in a Championship Competition but is not officially registered for it will keep its classification at the end of each Competition 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.

15.3.4 If the race is suspended and cannot resume

- 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 14.5), Safety Car (Articles 14.6) or Slow Zone (Article 14.7) procedure.
- 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 14.5), Safety Car (Articles 14.6) or Slow Zone (Article 14.7) 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.

- La totalité des points sera attribuée si la voiture de tête a effectué plus de 75% de la durée réglementaire de la Compétition.

15.3.5 Présence à la cérémonie annuelle de remise des prix de la FIA

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 LMGTE de la FIA, le représentant du Constructeur Champion du Monde d'Endurance, et le représentant du Constructeur Champion du Monde d'Endurance LMGTE, 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.

15.3.6 Présence à la cérémonie annuelle de remise des prix du WEC

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 Champion du Monde d'Endurance GTE, ainsi qu'un représentant des trois premiers aux classements des différents trophées tel que précisé dans l'Article 15.2 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.

15.4 Concurrents ex-aequo

15.4.1 Attribution des prix

Les prix attribués conformément au classement aux Concurrents arrivés ex aequo seront additionnés et partagés de façon égale.

15.4.2 Attribution de la place la plus élevée au Championnat

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 :

- Au titulaire du plus grand nombre de premières places.

- Full points will be awarded if the leader has completed more than 75% of the original race time.

15.3.5 Presence at the FIA annual prize-giving ceremony

If the FIA so requires, the drivers classified first in the LMP World Endurance Drivers' Championship and the World Endurance Championship for LMGTE Drivers, the representative of the LMP1 World Champion Manufacturer and the representative of the LMGTE 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.

15.3.6 Presence at the WEC annual prize-giving ceremony

If the organiser so requires, the drivers classified first in all driver classifications, the representative of the LMP1 World Champion Manufacturer, and the representative of the GTE World Champion manufacturer, as well as a representative of the first three in the classifications of the different trophies as specified in Article 15.2, 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.

15.4 Tied competitors

15.4.1 Awarding of prizes

Prizes awarded in accordance with the classification to Competitors who tie will be added together and shared equally.

15.4.2 Allocation of the higher place in the Championship

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:

- The holder of the greatest number of first places.

- Si le nombre de premières places est identique, au titulaire du plus grand nombre de deuxièmes places.
- 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.
- 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 Compétition du Championnat à laquelle ils ont participé.
- 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 Compétition du Championnat à laquelle ils ont participé.
- 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.
- 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.
- If the number of first places is the same, the holder of the greatest number of second places.
- 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.
- 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 Competition in which they have taken part.
- 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 Championship Competition in which they have taken part.
- 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 designate a winner, when circumstances so require and in the interest of the sport, according to such criteria as it sees fit.
- If this procedure fails to produce a result, the driver having achieved the best result earliest in the season will have the higher place in the Championship.

16 POUVOIRS DES COMMISSAIRES SPORTIFS ET PENALITES

16. POWERS OF THE STEWARDS AND PENALTIES

16.1 Dispositions générales

16.1 General provisions

16.1.1 Clause de compétence générale des Commissaires Sportifs

La compétence des Commissaires Sportifs est telle que définie par le Code.

16.1.1 General competence of the Stewards

The competence of the Stewards is as defined by the Code.

16.1.2 Pouvoir décisionnel quant à l'attribution des pénalités

Il appartiendra aux Commissaires Sportifs de décider, sur rapport ou demande du Directeur d'Epreuve, si un ou des pilote(s) mêlé(s) à un incident doi(ven)t être pénalisé(s).

16.1.2 Decision-making power as to the allocation of penalties

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.

16.1.3 Information aux équipes lors d'une enquête

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.

16.1.4 Interdiction de quitter le circuit pour le(s) pilote(s) enquêté(s)

A condition que ce message soit affiché dans les cinq minutes suivant la fin de la course, **ou communiqué de toute autre manière que ce soit**, le(s) pilote(s) concerné(s) ne pourra(ont) pas quitter le circuit sans l'accord des Commissaires Sportifs.

16.1.5 Pénalités applicables

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.

~~16.1.6 Instructions et communications aux Concurrents~~

Les ~~instructions~~, décisions, ~~notifications~~ ou ~~communications~~ des ~~officiels~~ **Commissaires Sportifs** sont adressées par écrit aux Concurrents.

- Les Concurrents doivent en accuser réception : signature obligatoire du Concurrent ou de son représentant désigné.
- En cas de refus de signature : disqualification possible du Concurrent et de sa (ses) voiture(s) à l'appréciation du Collège des Commissaires Sportifs.
- Les notifications, les décisions des officiels et les résultats (essais et course) sont affichés sur le tableau officiel.

~~16.1.7 Recours et droit de révision~~

~~16.1.7 Droit de réclamation, appel et droit de révision~~

Droit de réclamation

- Les réclamations devront être effectuées conformément à l'Article 13 du Code et accompagnées d'une caution de 1000 € (ou leur contrepartie en dollars au cours du jour), versée en numéraire ou par virement bancaire.
- Si le versement de la caution est effectué par virement bancaire, la réclamation doit être accompagnée d'une preuve de paiement. A

16.1.3 Information for the teams when there is an investigation

If an incident is under investigation by the Stewards, a message informing all teams as to which car or cars are involved shall be displayed on the official messaging system.

16.1.4 Drivers under investigation prohibited from leaving the circuit

Provided that such a message is displayed no later than five minutes after the race has finished, **or notified in any other way**, the driver or drivers concerned may not leave the circuit without the consent of the Stewards.

16.1.5 Applicable penalties

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.

~~16.1.6 Instructions and communications to Competitors~~

~~Instructions, decisions, notifications or communications~~ from the ~~officials~~ **Stewards** are given to the Competitors in writing.

- Competitors must acknowledge receipt: the signature of the Competitor or of his designated representative is mandatory.
- If the Competitor refuses to sign: possible disqualification of the Competitor and his car(s), at the Stewards' discretion.
- Officials' notifications and decisions and the results (practice and race) will be posted on the official notice board.

~~16.1.7 Recourse and right of review~~

~~16.1.7 Right to Protest, Appeal and right of Review~~

Right to protest

- Protests must be made in accordance with Article 13 of the Code and accompanied by a deposit of €1000 (or the equivalent in dollars at the rate of the day), paid in cash or by bank transfer.
- If the deposit is made by bank transfer, the protest must be accompanied by a proof of payment. Failing this, or should the Stewards consider that

défaut, ou si les Commissaires Sportifs considèrent que la preuve de paiement n'est pas satisfaisante, la réclamation ne sera pas recevable.

- Les coordonnées bancaires sont celles qui figurent à l'Article 3.3.3 du présent Règlement. La raison du transfert doit être clairement indiquée.
- Si le bien-fondé de la réclamation a été reconnu ou si la réclamation est jugée partiellement fondée conformément à l'Article 13.10.2 du Code, la caution sera restituée par la FIA dès réception de la décision des Commissaires Sportifs.

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.

Droit de révision

- il est tel que prévu par le Code.

16.2 Typologie des pénalités en vigueur

16.2.1 Passage par la voie des stands * **

Le pilote devra entrer dans la voie des stands puis reprendre la course sans s'arrêter.

16.2.2 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.**

16.2.3 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 16.2.1, 16.2.2, 16.2.3 a été notifiée sur les moniteurs de chronométrage, la*

the proof of payment is not satisfactory, the protest shall not be admissible.

- The relevant bank account details are the ones included in Article 3.3.3 a) hereto. The reason for the transfer must be clearly indicated.
- If the protest is upheld or judged partially founded in accordance with Article 13.10.2 of the Code, the deposit will be returned by the FIA upon receipt of the relevant Stewards' decision.

Appeal deposit

- The appeal deposit for the International Court of Appeal is €6000 (see Judicial and Disciplinary Rules of the FIA).
- Any decision taken by the Endurance Committee is not subject to appeal.

Right of review

- this is as provided for in the Code.

16.2 Typology of the penalties in force

16.2.1 Drive through * **

The driver must enter the pit lane and re-join the track without stopping.

16.2.2 Stop & Go * **

The driver must enter the pit lane, stop in his allocated working area and leave to re-join the track. The engine may **be kept** 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.**

16.2.3 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 **be kept** 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 Article 16.2.1, 16.2.2, or 16.2.3 has been notified on the timing monitors, the car*

voiture concernée ne peut pas franchir la "ligne" sur la piste plus de 4 fois.

16.2.4 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.**

**** 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 et aucune intervention liée à la voiture ou à son fonctionnement n'est autorisée.**

16.2.5 Une pénalité en temps ou tour(s) de pénalité

16.2.6 Un blâme

16.2.7 Pénalités insusceptibles d'appel

Aucune des pénalités 16.2.1 à 16.2.6 incluses, si imposée, ne pourra faire l'objet d'un appel conformément à l'Article 12.2.4 du Code.

16.2.8 Pénalisation sur la grille de départ de la course suivante

Un recul d'un certain nombre de places sur la grille de départ de la prochaine Course disputée par la voiture ou le pilote.

16.2.9 Disqualification

16.2.10 Suspension

La suspension lors de la prochaine Compétition disputée par le pilote.

16.2.11 Retrait de points

- Le retrait de points est une pénalité accessoire.
- 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, les commissaires sportifs peuvent ordonner un retrait de points, dans la limite de 6 points par compétition.
- Dès que son capital de 12 points est épuisé, le pilote concerné sera suspendu de plein droit pour la Compétition suivante du Championnat, et retrouvera son capital de points à l'issue de la période de suspension.

concerned must not cross the Line on track more than 4 times.

16.2.4 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.**

****During this period, no one is allowed to touch the car in any way and the driver must remain inside the car and no intervention related to the car or the operation of the car is allowed.**

16.2.5 A time penalty or penalty(ies) lap(s)

16.2.6 A reprimand

16.2.7 Penalties not subject to appeal

If any of the penalties set out in Articles 16.2.1 to 16.2.6 inclusive are imposed, they shall not be subject to appeal, in accordance with Article 12.2.4 of the Code.

16.2.8 Grid penalty for the next race

A drop of any number of grid positions at the driver's or car's next Race.

16.2.9 Disqualification

16.2.10 Suspension

Suspension from the driver's next Competition.

16.2.11 Withdrawal of points

- The withdrawal of points is a secondary penalty.
- Each driver will have a reserve of 12 points.
- In addition to any penalty imposed on a Competitor sanctioning the behaviour of a driver, the Stewards may order the withdrawal of points, up to a maximum of 6 points per Competition.
- As soon as the reserve of 12 points has been expended, the driver concerned will be automatically suspended for the next Competition of the Championship, and will regain the reserve of points at the end of the suspension period.

- 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.
- 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.

16.2.12 Suppression d'un ou plusieurs tours de séance

Les Commissaires Sportifs, sur rapport d'un juge de fait (Article 11.16.3 du Code) et/ou du Directeur d'Epreuve, peuvent décider de supprimer tout tour de toute séance (Article 12.3.1. du Code), effectué sans respecter l'Annexe L (Article 12.1.1. j du Code) et en violation de l'Article 2 c) du Chapitre IV de l'Annexe L du Code.

Les tours supprimés seront indiqués dans les plus brefs délais à l'équipe concernée au Concurrent via les moniteurs de chronométrage. Il n'y a pas de droit d'appel de cette décision des Commissaires Sportifs.

16.2.13 Pénalités liées au non-respect de la réglementation technique

Cf Annexe 4 du présent Règlement

16.3 Cas particuliers d'application des pénalités

16.3.1 Pénalités dans la voie des stands

Les pénalités allant de 16.2.1 à 16.2.4 incluses ne peuvent pas être effectuées :

- a) si la pénalité n'a pas encore été notifiée sur les moniteurs de chronométrage.
- b) si la VS est en piste.
- c) si la piste est en régime de FCY.
- d) 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.

16.3.2 Lors d'un Stop & Go ou d'une pénalité en temps dans la voie des stands

16.2.12 Deletion of one or more laps in a session

The Stewards, following a report from a judge of fact (Article 11.16.3 of the Code) and/or the Race Director, may decide to delete any lap from any session (Article 12.3.1. of the Code), that is not achieved in compliance with Article 12.1.1. j of Appendix L to the Code and is in violation of Article 2 c) of Chapter IV of Appendix L to the Code.

The relevant team Competitor will be notified of the deleted lap or laps within the shortest timeframe possible, via the timing monitors. There is no right of appeal against this decision of the Stewards.

16.2.13 Penalties for breaching the technical regulations

See Appendix 4 to these Regulations.

16.3 Special cases for application of penalties

16.3.1 Pit lane penalties

Penalties from Articles 16.2.1 to 16.2.4 inclusive may not be served:

- a) if the penalty has not yet been notified on the timing monitors.
- b) if the SC is on track.
- c) if the track is under FCY.
- d) 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.

16.3.2 During a Stop & Go or a time penalty in the pit lane

Au moment d'exécuter les pénalités visées aux Articles 16.2.2 et 16.2.3, les règles suivantes doivent être respectées :

- 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.
- Personne n'est autorisée à s'approcher pour vérifier quoi que ce soit sur la voiture ou pour interférer avec elle.

En cas d'infraction : pénalité doublée.

16.3.3 Cas des pénalités notifiées en fin de course

Si une des pénalités visées en 16.2.1 à 16.2.4 inclus 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 :

- 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 16.2.4 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 16.3.3 ci-dessus ne peut en aucun cas faire l'objet d'un appel.

When fulfilling the penalties referred to in Articles 16.2.2 and 16.2.3, the following must be respected:

- Before a car stops at its pit, only one person is authorised 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 must not be positioned in line with the longitudinal axis of the car.
- Nobody is authorised to approach the car to check anything or interfere with it.

In case of infringement: double penalty.

16.3.3 For penalties notified at the end of the race

If one of the penalties referred to in Articles 16.2.1 to 16.2.4 inclusive is notified on the timing screens during the last 5 laps, and the car does not fulfil the penalty, the following shall apply:

- 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 number of laps achieved, the Stewards may eliminate one or more laps basing their calculation on the time set by the relevant Competitor on the last lap before the infringement was committed.
- If any of the penalties referred to in Article 16.2.4 is notified after the cars have made their final pit stop of the race, the time will be added to the final time of the relevant car. In addition, the Stewards will have the right to eliminate a lap as a team penalty.
- There is no right of appeal from the above Article 16.3.3

ANNEXE 1

APPENDIX 1

PARTIE A (voir l'Article 2.2)

PART A (see Article 2.2)

1. Nom et adresse de l'Autorité Sportive Nationale (ASN)

1. Name and address of the National Sporting Authority (ASN).

2. Nom et adresse de l'organisateur

2. Name and address of the organiser

3. Date et lieu de la Compétition

3. Date and place of the Competition

4. Début des vérifications sportives et techniques le (date) à (heure).

4. Start of the sporting checks and scrutineering on..... (date) at..... (time).

5. Heure de départ de la course

5. Start time of the race

6. Adresse, numéro de téléphone, fax et e-mail auxquels la correspondance peut être adressée

6. Address, telephone number, fax number and email to which enquiries can be addressed

7. Détails sur le circuit, comprenant obligatoirement :

7. Details of the circuit, which must include:

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	

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. Localisation précise sur le circuit du :

8. Precise location at the circuit of:

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 des team managers : Heure et jour	

Stewards' office	
Race Director's office	
FIA office	
Sporting checks	
Scrutineering, flat area and weighing	
Parc Fermé	
Driver and competitor briefing	
Team manager briefing: Date and time	

Briefing pilotes : Heure et jour	
Panneau d'affichage officiel*	
Conférence de presse du vainqueur	
Centre presse	
Centre d'accréditation des médias	

* Tous les classements seront affichés 20 minutes après la fin des séances d'essais ou de la course.

9. Liste des trophées supplémentaires et récompenses spéciales (en plus de ceux prévus par le Règlement Sportif du Championnat).

10 Nom des officiels de la Compétition suivants, désignés par l'ASN :

Commissaire Sportif	
Directeur de Course	
Secrétaire du meeting	
Commissaire Technique National en Chef	
Responsable Médical National	

11. Autres points spécifiques

11.1 Horaires des séances (voir l'Article 1.4.1)

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 (Date :....) 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.

11.2 Warm-up (voir l'Article 1.4.1)

Aucun warm-up ne sera organisé.

11.3 Parade des pilotes (voir l'Article 4.5.2)

Aucune Parade des pilotes ne sera organisée.

11.4 Zone mixte-interview (voir l'Article 4.6.1)

Driver briefing: Date and time	
Official notice board*	
Winner's press conference	
Press centre	
Media accreditation centre	

* All classifications will be posted 20 minutes after the end of the sessions or the race.

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 Competition appointed by the ASN:

Steward of the meeting	
Clerk of the Course	
Secretary of the meeting	
Chief National Scrutineer	
Chief National Medical Officer	

11. Other specific points

11.1 Session times (see Article 1.4.1)

3 timed practice sessions will be organised as follows:

- 1 practice of 60 minutes
- 2 practices of 90 minutes

1 qualifying session determining the starting grid will be on (Date:....) and will be organised 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.

11.2 Warm-up (see Article 1.4.1)

No warm up will be organised.

11.3 Driver's Parade (see Article 4.5.2)

No driver's parade will be organised.

11.4 Mixed interview zone (see Article 4.6.1)

- Etant donné la configuration du circuit (nom du circuit), la zone mixte-interview pour cette Compétition 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.

11.5 Pole Position (voir l'Article 11.1.3)

« La Pole Position » se situe sur le côté (droite/gauche : à préciser) de la première ligne en accord avec l'homologation FIA du circuit.

11.5 Tour de reconnaissance (voir l'Article 11.2.2)

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

PARTIE B (Réservée à la FIA) – voir l'Article 2.4.

Commissaires Sportifs FIA	
Directeur d'Epreuve	
Délégué Technique	
Délégué presse	
Délégué médical	
Chronométreur en chef	
Pilote Conseiller des Commissaires Sportifs	
Coordinateur FIA	

et, le cas échéant,

Observateur(s)	
Assistant(s)	

PARTIE C - Programme détaillé de la Compétition.

A envoyer à la FIA avec l'Annexe 1 dûment complétée.

PARTIE D - Convention d'organisation et Questionnaire médical

Voir l'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 la Compétition.

-Due to the (name of the circuit) International circuit configuration, the mixed interview zone will be organised in the media centre (venue to be confirmed) for this Competition.

- 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.

11.5 Pole Position (see Article 11.1.3)

The "Pole Position" is on the (right/left: to be confirmed) of the front row according to circuit homologation by the FIA.

11.5 Reconnaissance Lap (see Article 11.2.2)

The 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

PART B (Reserved for the FIA) – see Article 2.4.

FIA Stewards of the meeting	
Race Director	
Technical Delegate	
Press delegate	
Medical delegate	
Chief timekeeper	
Driver Adviser to the Stewards	
FIA Coordinator	

and, if appropriate,

Observer(s)	
Assistant(s)	

PART C - Detailed timetable of the Competition

To be sent to the FIA together with the duly completed Appendix 1.

PART D - Organisation Agreement and Medical Questionnaire

See Article 2.2 (available from the FIA Secretariat).

Organisation Agreement: To be sent to the FIA at the latest one month prior to the Competition.

Questionnaire médical : A envoyer à la FIA (Département Médical) dûment complétée au plus tard deux mois avant le début de la Compétition, conformément à l'Annexe H du Code Sportif International.

PARTIE E - Assurance (Voir l'Article 2.3.)

A envoyer à la FIA avec l'Annexe 1 dûment complétée.

Medical Questionnaire: To be sent to the FIA (Medical Department) at the latest two month prior to the Competition in accordance with the Appendix H of the International Sporting Code.

PART E - Insurance (see Article 2.3)

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 2019-2020 / ENTRY FORM FOR THE 2019-2020 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 side display
(for sizes, colours, fonts etc., refer to the regulation.
This view is only valid as an indication for sticker placement)

FRONT SHARK FIN AREA: 1 Hybrid identification sticker

SIDE POD AREA: 1 Car category sticker
Race number and
Official WEC stickers combined

1 FIA Action for road safety sticker

Position free on the allowed area.
Must be accepted at the scrutineering.

According to Article 8 , if any championship or event sponsor

LMP1 & LMP2 side display
(for sizes, colours, fonts etc., refer to the regulation.
This view is only valid as an indication for sticker placement)

FRONT SHARK FIN AREA: 1 Hybrid identification sticker

SIDE POD AREA: 1 Car category sticker
Race number and
Official Sponsor stickers combined

1 FIA Action for road safety sticker

Position free on the allowed area.
Must be accepted at the scrutineering.

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)



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)

FRONT AREA: 1 RACE NUMBER
 1 Official WEC Sticker
 1 Car category sticker
 1 National Flag

SIDE AREA: 1 RACE NUMBER
 1 Official WEC Sticker
 1 Car category sticker

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.

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)

FRONT AREA: 1 RACE NUMBER
 1 Official WEC Sticker
 1 Car category sticker
 1 National Flag

SIDE AREA: 1 RACE NUMBER
 1 Official Sponsor Sticker
 1 Car category sticker

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 PRACTICE	QUALIFYING	RACE			
			Nombre de fois/number of times	Penalty 6 hours race	Penalty Le Mans 24H	Délai d'application/ Application deadline
LMP1						
ERS released energy > limit Appendix B	No penalty	Current and	2nd time:	Drive Through	Stop 10 sec	Within 4 laps after penalty was notified to the team
		next lap times	3rd time :	Stop 20 sec	Go 40 sec	
		cancelled	4th time and more:	Stop 30 sec	Go 60 sec	
Maximum released ERS power > limit Appendix B	No penalty	Current and	2nd time:	Drive Through	Stop 10 sec	Within 4 laps after penalty was notified to the team
		next lap times	3rd time :	Stop 20 sec	Go 40 sec	
		cancelled	4th time and more:	Stop 30 sec	Go 60 sec	
Fuel/lap qty > limit Appendix B	No penalty	Current and	Average with 2 following laps 2nd time	Drive Through	Stop 10 sec	Within 4 laps after penalty was notified to the team
		next lap times	Average with 2 following laps 3rd time	Stop 20 sec	Go 40 sec	
		cancelled	Average with 2 following laps 4th time and more	Stop 30 sec	Go 60 sec	
Fuel/lap qty > limit X 1.02 Appendix B	No penalty	Current and	2nd time:	Stop 5 sec	Go 10 sec	Within 4 laps after penalty was notified to the team
		next lap times	3rd time :	Stop 30 sec	Go 60 sec	
		cancelled	4th time and more:	Stop 60 sec	Go 120 sec	
Fuel / stint qty > limit Appendix B	No penalty	No penalty	1st time :	Stop 5 sec	Go 10 sec	Within 4 laps after penalty was notified to the team
			2nd time:	Stop 30 sec	Go 60 sec	
			3rd time and more:	Stop 60 sec	Go 120 sec	
Inst fuel flow > limit Appendix B	No penalty	Current and	2nd time:	Stop 5 sec	Go 10 sec	Within 4 laps after penalty was notified to the team

		next lap times	3rd time :	Stop 30 sec Go	Stop 60 sec Go	
		cancelled	4th time and more:	Stop 60 sec Go	Stop 120 sec Go	
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, etc.)	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 Temperature	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	
<u>Any failure(s) to respect the technical regulations that occur in the last 3 laps of the race will be considered as 2nd time of failure.</u>						

ANNEXE 5 – APPENDIX 5

	EQUIPEMENTS DE SECURITE STAND PIT SAFETY EQUIPMENT	CAR N°	
	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		
Numéro d'Homologation FIA FIA Homologation Number	N°1 RS. _____		Picture COMBINAISON / OVERALL	Picture CHAUSSURES / SHOES
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			

**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 ysomus Size: 56	 In compliance with FIA Standard 8860-2010 Manufacturer: Helmet Company ysomus Size: 56	 In compliance with FIA Standard 8860-2010 Manufacturer: Snell ysomus Size: 56
Snell SA 2015  Snell SAH 2010  Snell SA 2010  Snell SA 2005 			

HELMET MUST BE FULL-FACE

Marque / Make Modèle / Model	<input type="text"/> <input type="text"/>	Picture CASQUE / HELMET
3. CASQUE / HELMET AUTRES INTERVENANTS OTHER PARTICIPANTS	Normes / Standards	
Marque / Make Modèle / Model Lunettes de protection Safety goggles Modèle / Model	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> YES / NO <input type="text"/>	Picture CASQUE / HELMET

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 they go 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.

