

**CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE DE LA FIA 2012
2012 FIA WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP**

<u>INDEX DES PAGES</u>	Page	<u>CONTENTS</u>	Page
PREAMBULE	2	FOREWORD	2
REGLEMENT	2	REGULATIONS	2
OBLIGATIONS GENERALES	2	GENERAL UNDERTAKING	2
CONDITIONS GENERALES	3	GENERAL CONDITIONS	3
LICENCES	3	LICENCES	3
EPREUVES DU CHAMPIONNAT	3	CHAMPIONSHIP EVENTS	3
VOITURES ADMISSIBLES ET CARBURANT	4	ELIGIBLE CARS AND FUEL	4
EQUILIBRE DES PERFORMANCES	6	BALANCE OF PERFORMANCE	6
LES TITRES	7	THE TITLES	7
EX AEQUO	10	DEAD HEAT	10
ORGANISATEUR	11	ORGANISER	11
ORGANISATION DES EPREUVES	11	ORGANISATION OF EVENTS	11
ASSURANCE	12	INSURANCE	12
OFFICIELS ET DELEGUES FIA	12	FIA OFFICIALS AND DELEGATES	12
CANDIDATURES DES CONCURRENTS ET CONDITIONS D'ENGAGEMENT	14	COMPETITORS' APPLICATIONS AND CONDITIONS FOR ENTRY	14
CONDITIONS DE PARTICIPATION DES PILOTES ET COMPOSITION DES EQUIPAGES	19	CONDITIONS FOR THE PARTICIPATION OF DRIVERS & COMPOSITION OF THE CREWS	19
DISCIPLINE GENERALE ET SECURITE	21	GENERAL DISCIPLINE AND SAFETY	21
DISCIPLINE GENERALE CONCERNANT LES CONCURRENTS ET LES PILOTES	22	GENERAL DISCIPLINE CONCERNING THE COMPETITORS AND DRIVERS	22
VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES	25	ADMINISTRATIVE CHECKS	25
VERIFICATIONS TECHNIQUES ET UTILISATION DES MOTEURS ET DES PNEUMATIQUES	26	SCRUTINEERING AND THE USE OF ENGINES AND TYRES	26
PESEE	32	WEIGHING	32
FORMAT DES EPREUVES ET REGLEMENTATION DES ESSAIS PRIVES	32	FORMAT OF THE EVENTS AND RULES ON PRIVATE TESTING	32
ESSAIS OFFICIELS	34	OFFICIAL PRACTICE	34
WARM-UP	36	WARM-UP	36
SEANCE D'AUTOGRAPHES, PARADE DES PILOTES, ZONE MIXTE-INTERVIEW	36	AUTOGRAPH SESSIONS, DRIVERS' PARADE MIXED-INTERVIEW ZONE	36
GRILLE DE DEPART	36	STARTING GRID	36
PROCEDURE DE DEPART	38	STARTING PROCEDURE	38
PROCEDURE DE DEPART MODIFIEE	40	MODIFIED STARTING PROCEDURE	40
INFORMATIONS ET SIGNALISATION	40	INFORMATION AND SIGNALLING	40
ARRETS AUX STANDS	41	PIT STOPS	41
RAVITAILLEMENTS (CARBURANT)	43	REFUELLING	43
REPARATIONS ET OPERATIONS D'ENTRETIEN	44	REPAIRS AND MAINTENANCE	44
PERSONNES DANS LA ZONE DES STANDS	47	PERSONS IN THE PIT AREA	47
AMENAGEMENT DES STANDS	49	ALTERATION OF THE PITS	49
CHANGEMENTS DE PILOTE ET TEMPS DE CONDUITE	50	DRIVER CHANGES AND DRIVING TIME	50
ARRET DES ESSAIS OU SUPENSION DE LA COURSE	50	STOPPING OF PRACTICE OR SUSPENSION OF THE RACE	50
NEUTRALISATION DE LA COURSE : VOITURE DE SECURITE	52	NEUTRALISATION OF THE RACE: SAFETY CAR	52
ARRIVEE	53	FINISH	53
CONDITIONS DE CLASSEMENT	54	CONDITIONS FOR CLASSIFICATION	54
CONFERENCE DE PRESSE	54	PRESS CONFERENCES	54
TROPHEES ET COUPES	55	TROPHIES AND CUPS	55
INSTRUCTIONS ET COMMUNICATIONS AUX CONCURRENTS	55	INSTRUCTIONS AND COMMUNICATIONS TO COMPETITORS	55
SANCTIONS ET RECLAMATIONS	55	SANCTIONS AND PROTESTS	55
RELATIONS AVEC LES CONCURRENTS	55	RELATIONS WITH THE COMPETITORS	55
COMPORTEMENT ANTI-SPORTIF	56	UNSPORTING CONDUCT	56
L'ANNEXE 1 DE CHAQUE EPREUVE	56	APPENDIX 1 OF EACH EVENT	56
ANNEXE 1	57	APPENDIX 1	57

PREAMBULE

Le Championnat du Monde d'Endurance de la FIA (désigné ci-après "le Championnat", réservé aux voitures "Le Mans" Prototypes (désignées ci-après "LM" P1 et "LM" P2) et aux voitures "Le Mans" Grand Tourisme Endurance (désignées ci-après "LM" GTE Pro et "LM" GTE Am) résulte d'une coopération entre la FIA et l'ACO. Il comprend principalement un titre de Champion du Monde pour Constructeurs LMP1 et un titre de Champion du Monde pour Pilotes. Il est constitué des Epreuves inscrites au calendrier dudit Championnat et pour lesquelles les ASN et les organisateurs (cf. Article 26) ont signé une Convention d'Organisation telle qu'énoncée à l'Article 27 du présent Règlement (cf. Annexe 1 – partie D).

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

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

Certains aspects relevant de l'application du Règlement du Championnat ont été confiés au Comité Endurance (désigné ci-après "le Comité"), institué dans "l'Accord Le Mans 2011" (désigné ci-après "l'Accord"), dont la composition, les missions et les règles de fonctionnement sont décrites dans le Règlement intérieur dudit Comité.

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

REGLEMENT

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

2. Le présent Règlement Sportif entre en vigueur le 1^{er} janvier de chaque année et remplace tout précédent Règlement Sportif concernant le Championnat.

OBLIGATIONS GENERALES

3. Tous les pilotes, concurrents et officiels participant au Championnat s'engagent en leur nom propre et en celui de

FOREWORD

The FIA World Endurance Championship (hereinafter "the Championship", reserved for "Le Mans" Prototype cars (hereinafter LMP1 and LMP2) and for "Le Mans" Grand Touring Endurance cars (hereinafter LMGTE Pro and LMGTE Am) is the result of cooperation between the FIA and the ACO. It comprises primarily a title of World Champion for Manufacturers LMP1 and a title of World Champion for Drivers. It is made up of the Events registered on the calendar of the said Championship and for which the ASNs and the organisers (cf. Article 26) have signed an Organisation Agreement, as specified in Article 27 of the present regulations (cf. Appendix 1 – part D).

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

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

Certain aspects relating to the application of the Championship regulations have been entrusted to the Endurance Committee (hereinafter "the Committee"), instituted in "the Le Mans Agreement 2011" (hereinafter "the Agreement"), the composition, missions and operating rules of which are specified in the internal regulations of the above Committee.

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

REGULATIONS

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

2. These Sporting Regulations come into force on 1 January of each year, and replace all previous Sporting Regulations regarding the Championship.

GENERAL UNDERTAKING

3. All drivers, competitors and officials participating in the Championship undertake, on behalf of themselves, their

leurs employés et agents à observer toutes les dispositions telles que complétées ou modifiées du Code, des Prescriptions Générales relatives aux Circuits, des Règlements Techniques applicables, du présent Règlement Sportif et des Règlements spécifiques de chaque Epreuve.

CONDITIONS GENERALES

4. Il incombe au concurrent de s'assurer que toutes les personnes concernées 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 des Règlements spécifiques de chaque Epreuve.

5. Tout concurrent doit désigner son représentant par écrit au moment de son engagement au Championnat (cf. Article 47 bis du CSI). Pendant toute la durée de l'Epreuve, la personne responsable d'une voiture engagée à tout moment de l'Epreuve est tenue, conjointement et solidairement avec le concurrent, de veiller à ce que ces dispositions soient respectées.

6. Les concurrents doivent s'assurer que leurs voitures répondent aux conditions d'éligibilité et de sécurité pendant toute la durée de l'Epreuve.

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

8. Toute personne concernée de quelque façon que ce soit par une voiture engagée ou occupant quelque fonction que ce soit dans le paddock, les stands, la voie des stands ou sur la piste doit à tout moment porter un laissez-passer approprié.

LICENCES

9. Tous les pilotes, concurrents et officiels participant au Championnat doivent être titulaires de licences en cours de validité (licence internationale FIA pour Pilotes de Degré B au minimum) et, si nécessaire, des licences et/ou des autorisations en cours de validité délivrées par leur ASN.

EPREUVES DU CHAMPIONNAT

10. Chaque Epreuve a le statut d'Epreuve internationale réservée.

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

12. Le Championnat comporte un minimum de 6 Epreuves, dont les 24 Heures du Mans.

Aucune Epreuve ne sera d'une durée inférieure à 6 heures.

Par Epreuve, on entend toute course inscrite au calendrier annuel du Championnat du Monde d'Endurance, incluant tous les essais, qu'ils soient qualificatifs ou non, le warm-up

employees and agents, to observe all the provisions as supplemented or amended of the Code, the Circuit General Prescriptions, the applicable Technical Regulations, the present Sporting Regulations, and the regulations specific to each Event.

GENERAL CONDITIONS

4. It is the competitor's obligation to ensure that all persons concerned by his entry observe all the requirements of the Code, the Circuit General Prescriptions, the applicable Technical Regulations, the present Sporting Regulations, and the regulations specific to each Event.

5. Each competitor must nominate his representative in writing at the time of entering the Championship (cf. Article 47 bis of the ISC). Throughout the duration of the Event, a person having charge of an entered car during any part of the Event is responsible jointly and severally with the competitor for ensuring that the requirements are observed.

6. Competitors must ensure that their cars comply with the conditions of eligibility and safety throughout the Event.

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

8. All persons concerned in any way with an entered car or present in any other capacity whatsoever in the paddock, pits or pit lane, or on the track, must wear an appropriate pass at all times.

LICENCES

9. All drivers, competitors and officials participating in the Championship must hold current and valid licences (minimum requirement a Grade B FIA international Driver's licence) and, where applicable, valid licences and/or authorisations issued by their ASN.

CHAMPIONSHIP EVENTS

10. Each event will have the status of a restricted international Event.

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

12. The Championship comprises a minimum of 6 Events, including the Le Mans 24 Hours.

No Event may last less than 6 hours.

"Event" means any race registered on the annual calendar of the World Endurance Championship, including all practice sessions, whether qualifying or not, the warm-up if there is

éventuel et la course elle-même.

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

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

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

VOITURES ADMISSIBLES ET CARBURANT

16.A. Les Epreuves sont exclusivement réservées aux voitures "Le Mans Prototype" (désignées ci-après "LM" P1 et "LM" P2) et aux voitures "Le Mans Grand Tourisme Endurance" (désignées ci-après "LM" GTE Pro et "LM" GTE Am) telles que définies dans les Règlements Techniques applicables et homologuées par la FIA et/ou l'ACO conformément aux dispositions de l'article ci-dessous.

a) I – Les voitures homologuées par l'ACO disposant d'une fiche d'homologation ACO délivrée antérieurement au 31 décembre 2011 sont admissibles de plein droit dès lors qu'elles sont conformes au Règlement 2012. A compter du 1^{er} janvier 2012, toute nouvelle voiture, ou toute évolution d'une voiture déjà homologuée, devra faire l'objet d'une homologation contradictoire sous la responsabilité de la FIA, conjointe avec l'ACO.

II – Les voitures LMP1 conformes au Règlement Technique 2012, mais dont seuls la carrosserie et les éléments aérodynamiques sont conformes au Règlement Technique ACO 2011, seront admises uniquement lors de la première Epreuve du Championnat du Monde de la FIA 2012, avec un handicap de poids qui sera déterminé par le Comité Endurance.

III - Les voitures LMP1 conformes au Règlement Technique 2012, mais dont seuls la carrosserie et les éléments aérodynamiques sont conformes au Règlement Technique ACO 2011, dont le moteur est conforme au Règlement Technique ACO 2010 et dont les brides d'admission et pressions de suralimentation sont établies selon le Règlement Technique ACO 2011, seront admises uniquement lors de la première Epreuve du Championnat du Monde de la FIA 2012, avec un handicap de poids qui sera déterminé par le Comité Endurance.

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

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

c) Les voitures utilisant des techniques considérées comme

one and the race itself.

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

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

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

ELIGIBLE CARS AND FUEL

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

a) I – Cars homologated by the ACO and having an ACO homologation form issued before 31 December 2011 are admissible, with full rights, as soon as they are in conformity with the 2012 regulations. As from 1 January 2012, any new car, or any evolution of an already homologated car, must be the subject of a contradictory homologation under the responsibility of the FIA, in conjunction with the ACO.

II – LMP1 cars in conformity with the 2012 Technical Regulations, but of which only the bodywork and aerodynamic components are in conformity with the 2011 ACO Technical Regulations, will be admitted only for the first Event in the 2012 FIA World Championship, with a handicap weight that will be determined by the Endurance Committee.

III - LMP1 cars in conformity with the 2012 Technical Regulations, but of which only the bodywork and aerodynamic components are in conformity with the 2011 ACO Technical Regulations, and of which the engine is in conformity with the 2010 ACO Technical Regulations and the intake restrictors and supercharged pressures are established according to the 2011 ACO Technical Regulations, will be admitted only for the first Event in the 2012 FIA World Championship, with a handicap weight that will be determined by the Endurance Committee.

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

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

c) Cars using technologies that are considered to be

innovantes peuvent être admises avec l'accord du Comité Endurance et ne marquent pas de points au Championnat.

d) 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.

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

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

f) Voitures "supplémentaires" :

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

Les voitures supplémentaires figureront au classement de l'Epreuve mais seront transparentes pour les différents classements de ce Championnat, à l'exception :

- De celles visées à l'Article 16. A. h) ("Voitures supplémentaires engagées par des Constructeurs")
- Dans tous les cas, les pilotes des voitures supplémentaires engagées par un concurrent inscrit au Championnat du Monde marqueront des points au Championnat du Monde des Pilotes, quel que soit le nombre de voitures engagées par ce concurrent à chaque épreuve, leur groupe et leur catégorie.

Les concurrents engageant des voitures dites "supplémentaires" doivent s'engager conformément à la procédure d'engagement décrite à l'Article 39 A ci-dessous, excepté en ce qui concerne les délais.

g) Voitures "complémentaires" :

Afin d'améliorer la composition du plateau du Championnat, des Epreuves inscrites au calendrier du Championnat pourront être fusionnées, à l'initiative du Promoteur, avec des Epreuves comptant pour "l'European Le Mans Series", "l'American Le Mans Series (ALMS) de sorte qu'une seule course accueillant ces divers plateaux soit organisée.

h) "Voitures supplémentaires engagées par des Constructeurs" :

Les voitures supplémentaires engagées par un concurrent inscrit au Championnat du Monde des Constructeurs LMP1 ne marqueront des points audit Championnat que si, par cet engagement, le nombre de voitures engagées par ce concurrent n'excède pas celui mentionné à l'Article 39. b) et à l'Article 16. A. i).

i) Pour l'Epreuve des 24 Heures uniquement, les

innovative may be admitted, with the agreement of the Endurance Committee, and will not score points in the Championship.

d) 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.

e) Reserve cars as defined below are not admitted.

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

f) "Additional" cars:

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

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

- Those referred to in Article 16. A. h) ("Additional cars entered by the Manufacturers")
- In all cases, drivers of additional cars entered by a manufacturer registered for the World Championship will be entitled to score points for the Drivers' World Championship, regardless of the number of cars entered by that competitor in each event, their group and their category.

Any competitors entering "additional" cars must register in accordance with the entry procedure described in Article 39 A below, except with regard to the deadlines.

g) "Complementary" cars:

In order to improve the composition of the field of vehicles in the Championship, Events registered on the Championship calendar may be merged, at the Promoter's initiative, with Events counting towards the "European Le Mans Series", the "American Le Mans Series (ALMS)" or the, such that a single race welcoming these different fields is organised.

h) "Additional cars entered by the Manufacturers":

Additional cars entered by a competitor registered for the LMP1 Manufacturers' World Championship will only score points for the said championship if, through that entry, the number of cars entered by the competitor does not exceed that mentioned in Article 39. b) and Article 16. A. i).

i) For the 24-Hour Event only, the manufacturers registered

Constructeurs inscrits au Championnat du Monde d'Endurance LMP1, pourront engager une 3^{ème} voiture, qui aura vocation à marquer des points au Championnat Constructeurs.

Les pilotes de cette 3^{ème} voiture auront également vocation à marquer des points au Championnat du Monde des Pilotes.

16. B. Carburant

a) Seul le carburant fourni par l'organisateur doit être utilisé par tous les concurrents au cours des Epreuves. Les spécifications peuvent être fournies sur demande auprès de l'organisateur de l'Epreuve concernée.

b) Concernant les installations : se référer au Règlement Technique applicable.

c) Chaque équipe doit se munir de fûts destinés à l'approvisionnement en carburant auprès du fournisseur exclusif de l'organisateur ; ce dernier ne mettant pas de fûts à disposition des concurrents, sauf mention contraire du Règlement spécifique à chaque Epreuve.

d) La quantité maximum de carburant autorisée par voiture dans chaque garage est de 400 litres.

EQUILIBRE DES PERFORMANCES

17. Equilibre des performances entre les différentes technologies de propulsion des LMP1.

Afin de maintenir les écarts entre les différentes technologies de propulsion dans une marge de 2% des temps au tour, le Comité Endurance aura la possibilité d'adapter la performance des technologies les plus lentes des voitures sous les conditions suivantes :

A. La référence sera le calcul de la moyenne des temps au tour de la voiture la plus rapide de chaque technologie. La moyenne des temps au tour sera calculée sur le nombre de tours correspondant à 20% de la distance des courses (moyenne des meilleurs tours).

Les modèles des voitures des technologies les plus lentes doivent avoir participé à au moins deux courses et doivent avoir été régulièrement classés pour pouvoir bénéficier de l'application de la règle.

Un écart moyen de 2% sur ces deux courses devra être observé. Le Comité se réserve la possibilité de modifier l'application de cette règle si le résultat de l'ajustement ne permet pas d'atteindre l'objectif fixé.

Le premier ajustement de performances pourra être appliqué lors de la 3^{ème} Epreuve de la saison 2012.

Le Comité aura le droit de demander toute information nécessaire aux constructeurs et/ou aux concurrents afin de l'éclairer. Les informations seront communiquées à titre strictement confidentiel.

Tout concurrent ayant délibérément fourni des informations fausses, ou essayé d'influencer un ajustement en cachant son

for the FIA World Endurance Championship for LMP1 Manufacturers may enter a 3rd car, which will be eligible to score points in the Manufacturers' Championship.

The drivers of this 3rd car will also be entitled to score points in the Drivers' World Championship.

16. B. Fuel

a) Only the fuel provided by the organiser may be used by all the competitors during the Events. The specifications may be provided on request to the organiser concerned.

b) Concerning the installations: refer to the applicable Technical Regulations.

c) Each team must provide itself with the necessary drums for obtaining the fuel from the organiser's exclusive supplier, as the organiser does not make drums available to the competitors unless otherwise specified in the regulations specific to each Event.

d) The maximum quantity of fuel authorised per car in each garage is 400 litres.

BALANCE OF PERFORMANCE

17. Balance of performance between the different LMP1 propulsion technologies.

In order to keep the differences between the various propulsion technologies within a 2% margin of the lap time, the Endurance Committee will be able to adapt the performance of the slowest technologies of the cars in accordance with the following conditions:

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

The models of the cars with the slowest technologies must have participated in at least two races and must have been properly classified in order to be able to benefit from the application of the rule.

An average difference of 2% on these two races must be observed. The Committee reserves the possibility of modifying the application of this rule if the result of the adjustment does not allow the fixed objective to be achieved. The first adjustment of performance may be applied for the third Event of the 2012 season.

The Committee will have the right to request any necessary information from the manufacturers and/or the competitors, in order to shed light on the issue at hand. Any such information will be treated in a strictly confidential manner.

Any competitor having deliberately provided false information or having attempted to influence an adjustment

vrai niveau de performances, se verra retirer sa fiche d'homologation par la FIA.

18. Equilibre des performances entre les voitures LMP2

La FIA et l'ACO ne souhaitent pas encourager les constructeurs à investir en LMP2 dans des développements qui améliorent les performances des voitures.

Les objectifs principaux pour ces voitures doivent être la fiabilité, la sécurité et un faible coût de maintenance.

Ainsi, dans le cadre des ajustements de performances, le Comité Endurance, si un modèle de voiture est trop performant, pourra prendre des dispositions immédiates afin de réduire ces performances.

Le Comité Endurance privilégiera la réduction des performances des modèles les plus rapides plutôt que l'augmentation des performances des modèles les moins rapides.

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

18. Bis Equilibre des performances des voitures GTE

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

LES TITRES

A l'issue du Championnat, les titres de Champions du Monde, Vainqueurs de Coupe et Trophées suivants seront décernés :

19. a) Le Championnat comprend principalement les deux titres de Champions du Monde suivants :

- Le titre de Pilote Champion du Monde d'Endurance de la FIA.
- Le titre de Constructeur Champion du Monde d'Endurance de la FIA, LMP1.

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.

b) Les titres seront attribués comme suit :

1/ Le titre de Pilote Champion du Monde d'Endurance de la FIA sera attribué au(x) pilote(s) ayant totalisé le plus grand nombre de points au classement général de chaque Epreuve, toutes catégories confondues.

Des 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 des Articles 24 et 25 ci-après.

by hiding its true level of performance will have its homologation form withdrawn by the FIA.

18. Balance of performance for LMP2 cars

The FIA and the ACO do not wish to encourage the Manufacturers to invest in LMP2 in any developments which improve the performance of the cars.

The main objectives for these cars must be reliability, safety and a low maintenance cost.

Thus, should a particular model of car perform too well, under the terms applicable to the adjustment of performance the Endurance Committee may take immediate measures to reduce that car's performance.

The Endurance Committee will favour reducing the performance of the fastest models rather than increasing the performance of the slower models.

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

18. Bis Balance of performance for the GTE cars

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

THE TITLES

At the end of the Championship, the following titles of World Champions and Cup and Trophy Winners will be conferred:

19. a) The Championship comprises primarily the following two World Champion titles:

- The title of FIA World Endurance Champion Driver,
- The title of FIA World Endurance Champion Manufacturer, LMP1.

"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.

b) The titles will be conferred as follows:

1/ The title of FIA World Endurance Champion Driver will be conferred on the driver(s) having scored the greatest number of points in the general classification for each Event, all categories combined.

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 Articles 24 and 25 below.

2/ Le titre de Constructeur Champion du Monde de la FIA, LMP1 sera attribué dans les conditions suivantes :

- au constructeur spécialement engagé au Championnat Constructeurs (cf. Article 39 D), ayant totalisé le plus grand nombre de points, une fois pris en considération tous les résultats obtenus par la meilleure voiture engagée par un constructeur au Championnat du Monde des Constructeurs (marque/modèle de voiture/cf. fiche homologation de la voiture), au classement général des Epreuves qui auront effectivement eu lieu.
- Le titre sera décerné en prenant en considération les résultats obtenus lors de 6 Epreuves sur les 8 au total comptant pour le Championnat, y compris le Mans.

Le titre ne pourra être décerné que si au moins deux constructeurs y sont engagés.

20. En outre, seront décernés la Coupe et les Trophées suivants :

A. a) La Coupe :

Une Coupe du Monde des Constructeurs LMGTE, réservée aux Constructeurs engagés en LMGTE (Pro et Am confondus).

La Coupe sera attribuée au constructeur, engagé spécifiquement dans cette Coupe, 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 par les deux meilleures voitures classées d'un même constructeur (cf. marque mentionnée sur la fiche d'homologation des voitures), au cours des Epreuves qui auront effectivement eu lieu.

L'attribution des points à la Coupe se fera en fonction du barème défini à l'Article 21 D. a) et b) ci-après.

B. b) Les Trophées :

- Un Trophée Endurance FIA remis à la meilleure équipe LMP2,
 - Un Trophée Endurance FIA remis à la meilleure équipe LMGTE AM,
 - Un Trophée Endurance FIA remis à la meilleure équipe LMGTE PRO,
 - Un Trophée Endurance FIA remis à la meilleure équipe privée LMP1, engagée officiellement au "Championnat" mais ne concourant pas pour le titre du Champion du Monde des Constructeurs Endurance de la FIA, et qui ne dépend, ni directement ni indirectement, au plan financier ou technique, d'un Constructeur, au sens de l'Art. 19 a) ci-dessus, que celui-ci soit ou non engagé au "Championnat".
- Pour l'application de cette condition, le Comité Endurance dispose des mêmes pouvoirs que ceux mentionnés au dernier alinéa de l'Art. 39 B.a. ci-après.

Les 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, par la meilleure voiture

2/ The title of FIA World Endurance Champion Manufacturer, LMP1, will be conferred in the following conditions:

- Upon the manufacturer which, specially entered in the Manufacturers' Championship (see. Article 39 D), has scored the greatest number of points after consideration of all the results obtained by the best car entered by a manufacturer in the Manufacturers' World Championship (make/model mentioned on the car's homologation form) in the general classification of the Events that have actually taken place.
- The title will be awarded taking into consideration the results obtained in 6 Events out of the total of 8 counting towards the Championship, including Le Mans.

The title may be conferred only if at least two Manufacturers are entered.

20. In addition, the following Cup and Trophies will be awarded:

A. a) The Cup:

A World Cup for LMGTE Manufacturers, reserved for Manufacturers entered in LMGTE (whether Pro or Am).

The Cup will be awarded to the manufacturer, entered specifically in this Cup, 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 by the two best classified cars of the same manufacturer (cf. make mentioned on the cars' homologation form) in the Events that have actually taken place.

Points for the Cup will be awarded according to the scale defined in Article 21 D. a) and b) below.

B. b) The Trophies:

- An FIA Endurance Trophy awarded to the best LMP2 team,
- An FIA Endurance Trophy awarded to the best LMGTE AM team,
- An FIA Endurance Trophy awarded to the best LMGTE PRO team,
- An FIA Endurance Trophy awarded to the best private LMP1 team, officially entered in the Championship but not competing for the title of FIA World Endurance Champion Manufacturer, and which does not depend, directly or indirectly, from a financial or technical point of view, on a Manufacturer, in the sense of Article 19 a) above, whether entered in the Championship or not.

In the application of this condition, the Endurance Committee is vested with the same powers as those mentioned in the final paragraph of Article 39 B.a. below

The 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 by the best car of the team

de l'équipe à l'issue de chaque Epreuve.

Pour le Trophée Endurance FIA de la meilleure équipe privée LMP1, les places occupées au classement général de chaque Epreuve, par les voitures LMP1, spécifiquement engagées au Championnat du Monde des Constructeurs LMP1, sont "transparentes".

C. Classements et Titres :

21. Chacun des titres de Coupe et Trophées fera l'objet d'un classement distinct.

Les classements suivants seront établis à l'issue de chaque Epreuve :

1. Classement général de l'Epreuve,
2. Classement du Championnat du Monde des Pilotes,
3. Classement du Championnat du Monde des Constructeurs LMP1,
4. Classement de la Coupe du Monde des Constructeurs LMGTE, regroupant les LMGTE Pro et LMGTE Am,
5. Classement Trophée Endurance FIA Equipes Privées LMP1,
6. Classement Trophée Endurance FIA Equipes LMP2,
7. Classement Trophée Endurance FIA Equipes LMGTE Pro,
8. Classement Trophée Endurance FIA Equipes LMGTE Am.

D. Barème des points, pour toutes les Epreuves à l'exception des 24 Heures du Mans :

a) Les points pour les titres de Champion du Monde pour Pilotes et de Champion du Monde pour Constructeurs ainsi que ceux pour la Coupe et pour les Trophées, sont attribués à chaque course selon les barèmes suivants :

1 ^{er} :	25 points
2 ^{ème} :	18 points
3 ^{ème} :	15 points
4 ^{ème} :	12 points
5 ^{ème} :	10 points
6 ^{ème} :	8 points
7 ^{ème} :	6 points
8 ^{ème} :	4 points
9 ^{ème} :	2 points
10 ^{ème} :	1 point
Et au-delà :	0,5 point *

**Un demi-point sera attribué à toute voiture classée au-delà de la 10^{ème} place au classement général d'une Epreuve.*

b) **Barème des points pour l'Epreuve des 24 Heures du Mans uniquement**, les points seront attribués selon le barème suivant :

1 ^{er} :	50 points
2 ^{ème} :	36 points
3 ^{ème} :	30 points
4 ^{ème} :	24 points

at the end of each Event.

For the FIA Endurance Trophy for the best private LMP1 team, the places held in the general classification of each Event by LMP1 cars, specifically entered in the LMP1 Manufacturers' World Championship, are "invisible".

C. Classifications and Titles:

21. A separate classification will be drawn up for each of the Cup and Trophy titles.

The following classifications will be drawn up after each Event:

1. General classification of the Event,
2. Classification of the Drivers' World Championship,
3. Classification of the LMP1 Manufacturers' World Championship,
4. Classification of the LMGTE Manufacturers' World Cup, combining LMGTE Pro and LMGTE Am,
5. Classification of the FIA Endurance Trophy for Private LMP1 Teams,
6. Classification of the FIA Endurance Trophy for LMP2 Teams,
7. Classification of the FIA Endurance Trophy for LMGTE Pro Teams,
8. Classification of the FIA Endurance Trophy for LMGTE Am Teams.

D. Scale of points, for all Events other than the Le Mans 24 Hours:

a) Points for the titles of Drivers' World Champion and Manufacturers' World Champion, as well as those for the Cup and Trophies, are awarded at each race according to the following scale:

1st:	25 points
2nd:	18 points
3rd:	15 points
4th:	12 points
5th:	10 points
6th:	8 points
7th:	6 points
8th:	4 points
9th:	2 points
10th:	1 point
And beyond:	0.5 point *

**Half a point will be awarded to any car classified lower than 10th in the general classification of an event.*

b) **For the Le Mans 24 Hours only**, points will be awarded according to the following scale:

1st:	50 points
2nd:	36 points
3rd:	30 points
4th:	24 points

5 ^{ème} :	20 points
6 ^{ème} :	16 points
7 ^{ème} :	12 points
8 ^{ème} :	8 points
9 ^{ème} :	4 points
10 ^{ème} :	2 points
Et au-delà :	1 point *

**Un point sera attribué à toute voiture classée au-delà de la 10^{ème} place au classement général de cette Epreuve.*

c) Pour tous les classements ci-dessus énoncés, un point supplémentaire sera attribué, lors de chaque Epreuve, à la "pole position" de chaque catégorie (meilleur temps réalisé par la voiture de chaque catégorie lors des essais qualificatifs) à chaque équipe ainsi qu'à tous les pilotes composant l'équipage de la voiture concernée.

d) Seuls les concurrents inscrits sur la liste officielle des engagés au Championnat sont habilités à marquer des points pour les titres du Championnat.

e) Les "voitures supplémentaires" et les "voitures complémentaires", telles que définies à l'Article 16 f et g ci-dessus du présent Règlement, ne seront pas habilitées à marquer des points pour les titres du Championnat, mais conserveront leur place au classement à l'issue de chaque Epreuve du Championnat, tout en étant "transparentes" pour les différents classements.

f) D'une façon générale, toute voiture participant à une Epreuve du Championnat, qui n'y est pas officiellement engagée, conservera son classement à l'issue de chaque Epreuve à laquelle elle participera, mais ne marquera pas de point pour les divers titres du Championnat et sera "transparente" dans ces différents classements.

22. 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.

La moitié des points sera attribuée si la voiture de tête a effectué plus de deux tours mais moins de 75% de la durée réglementaire de l'Epreuve.

La totalité des points sera attribuée si la voiture de tête a effectué plus de 75% de la durée réglementaire de l'Epreuve.

23. Si la FIA le requiert, les pilotes classés premiers au Championnat du Monde pour Pilotes de la FIA, le représentant du Constructeur Champion du Monde, le vainqueur de la Coupe du Monde 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.

EX AEQUO

24. Les prix attribués conformément au classement aux

5th:	20 points
6th:	16 points
7th:	12 points
8th:	8 points
9th:	4 points
10th:	2 points
And lower:	1 point *

**One point will be awarded to any car classified lower than 10th in the general classification of this Event.*

c) For all the above classifications, an additional point will be awarded, at each Event, to the "pole position" team, as well as to all the drivers making up the crew of the cars concerned, in each category (best time achieved by the car in each category during qualifying).

d) Only those competitors appearing on the official list of entries in the Championship are entitled to score points for the Championship titles.

e) "Additional cars" and "complementary cars", as defined by Article 16 f and g of these regulations, will not be allowed to score points for the Championship titles, but will retain their place in the classification at the end of each Championship Event, while being "invisible" for the various classifications.

f) In general, any car which is taking part in a Championship Event but is not officially registered for it will keep its classification at the end of each Event in which it takes part but will not score points for the various titles in the Championship and will be "invisible" in these various classifications.

22. 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, half points will be awarded to the crews if the leader has completed more than two laps but less than 75% of the original race time, and full points will be awarded if the leader has completed more than 75% of the original race time.

23. If the FIA so requires, the drivers classified first in the FIA Drivers' World Championship, the representative of the World Champion Manufacturer and the winner of the LMGTE World Cup, 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.

DEAD HEAT

24. Prizes awarded in accordance with the classification to

concurrents arrivés ex æquo seront additionnés et partagés de façon égale.

25. Si deux pilotes, constructeurs et/ou équipes, au moins terminent la saison avec le même nombre de points, la place la plus élevée au Championnat sera attribuée :

- a) Au titulaire du plus grand nombre de premières places.
- b) Si le nombre de premières places est identique, au titulaire du plus grand nombre de deuxième places.
- c) Si le nombre de deuxième places est identique, au titulaire du plus grand nombre de troisième places et ainsi de suite jusqu'à ce qu'un vainqueur se dégage.
- d) En cas de nouvel ex æquo, les pilotes et/ou constructeurs sont départagés en fonction du meilleur temps réalisé par chaque voiture dans chaque course de chaque Epreuve du Championnat à laquelle ils ont participé.
- e) En cas de nouvel ex æquo, les pilotes et/ou constructeurs sont départagés en fonction du meilleur temps réalisé par chaque voiture dans chaque séance d'essais qualificatifs de chaque Epreuve du Championnat à laquelle ils ont participé.
- f) Si cette procédure ne permet pas de dégager un résultat, les pilotes et/ou constructeurs étant classés par exemple premiers ex æquo occuperont 2 rangs au classement du Championnat. Le pilote ou le constructeur suivant(e) est alors classé(e) 3^{ème} 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.

ORGANISATEUR

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

ORGANISATION DES EPREUVES

27. Chaque organisateur, via son ASN, doit fournir à la FIA, au minimum en français et en anglais, les renseignements requis par l'Annexe 1 au présent Règlement ainsi que la Convention d'Organisation établie entre l'organisateur de l'Epreuve, l'ASN du pays organisateur et la FIA au moins un mois avant le déroulement de l'Epreuve. Chaque Epreuve devra être organisée dans le respect de celle-ci.

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

competitors who tie will be added together and shared equally.

25. If two or more drivers, constructors and/or teams finish the season with the same number of points, the higher place in the Championship shall be awarded to:

- a) The holder of the greatest number of first places.
- b) If the number of first places is the same, the holder of the greatest number of second places.
- c) If the number of second places is the same, the holder of the greatest number of third places, and so on until a winner emerges.
- d) In case of a further tie, the criterion for breaking the tie is the best time set by each car in each race of each Championship Event in which they have taken part.
- e) In case of a further tie, the criterion for breaking the tie is the best time set by each car in each qualifying practice session of each Event in the Championship in which they have taken part.
- f) If this procedure fails to produce a result, the drivers or teams which, for example, are classified equal first, will occupy 2 rows in the Championship classification. The next driver or team is then classified third in the classification concerned.
The FIA may nevertheless nominate a winner, when circumstances so require and in the interest of the sport, according to such criteria as it thinks fit.

ORGANISER

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

ORGANISATION OF EVENTS

27. Each organiser, via its ASN, shall supply to the FIA, at least in French and in English, the information set out in Appendix 1 to the present regulations as well as the Organisation Agreement entered into between the organiser of the Event, the ASN of the organising country and the FIA, at least one month before the Event. Each Event must be organised in accordance with the said organisation agreement.

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

ASSURANCE

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

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

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

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

OFFICIELS ET DELEGUES FIA

32. A. Officiels permanents :

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

- Le Président et le 2^{ème} Commissaire Sportif international du Collège des Commissaires Sportifs, qui devront être de nationalités différentes,
- Le Directeur d'Epreuve,
- Le Délégué Technique permanent,
- Le Commissaire Technique en Chef,
- Le Médecin du Championnat,
- Le chronométrateur officiel.

B. Officiels et délégués non-permanents :

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

- Un Commissaire Sportif choisi parmi les licenciés de l'ASN concernée, c'est-à-dire sur le territoire de laquelle se dispute une Epreuve du Championnat,
- Le Directeur de Course.

b) Les Délégués :

La FIA pourra également désigner pour chaque Epreuve :

- Un Représentant du Président de la FIA,
- Un Conseiller des Commissaires Sportifs dont le statut et le rôle sont définis à l'Art. 33 du présent Règlement,
- Un Délégué Médical non-permanent,
- Un Délégué Sécurité,
- Un Observateur.

33. Le Conseiller des Commissaires Sportifs est un ancien pilote d'endurance expérimenté. Il a pour rôle d'assister le

INSURANCE

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

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

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

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

FIA OFFICIALS AND DELEGATES

32. A. Permanent officials:

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

- The Chairman and the 2nd International Steward of the Panel of Stewards, who must be of different nationalities,
- The Race Director,
- The Permanent Technical Delegate,
- The Chief Scrutineer,
- The Medical Delegate of the Championship,
- The official timekeeper.

B. Non-permanent officials and delegates:

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

- A Steward chosen from among the licence-holders of the ASN concerned, i.e. on the territory of which a Championship Event is taking place,
- The Clerk of the Course,

b) Delegates:

The FIA may also appoint for each Event:

- A Representative of the President of the FIA,
- An Adviser to the Stewards whose status and role are defined in Article 33 of the present Regulations,
- A non-permanent Medical Delegate,
- A Safety Delegate,
- An Observer.

33. 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

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.

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

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

C. Relations Directeur de Course et Directeur d'Epreuve

36. 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 :

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

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

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

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.

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

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

C. Relations between the Clerk of the Course and the Race Director

36. 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:

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

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

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

postes de commissaires de piste.

CANDIDATURES DES CONCURRENTS ET CONDITIONS D'ENGAGEMENT

39. Engagement à la saison :

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

b) L'engagement au Championnat est un engagement à la saison, qui porte sur l'ensemble des Epreuves inscrites au calendrier dudit Championnat et qui est limité à deux voitures par groupe.

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

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

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

pourra être pénalisé d'une amende de 30 000 € par Epreuve non disputée, sauf circonstances particulières laissées à l'appréciation du Collège des Commissaires Sportifs.

PROCEDURE D'ENGAGEMENT :

39.A. Cas général : bulletin d'engagement, dossier, délais :

a) 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 19 décembre de chaque année, date officielle d'ouverture des engagements au Championnat.

b) 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 18 janvier de chaque année, le cachet de la poste faisant foi :

World Endurance Championship
A l'attention de M. Cédric VILATTE
Circuit des 24 Heures du Mans
72019 LE MANS CEDEX 2

Chaque dossier de candidature devra être accompagné de :
1/ L'attestation du paiement du montant correspondant au droit d'engagement d'une voiture minimum, par concurrent, par catégorie, sur le compte de la FIA, tel que décrit à l'Article 41 C :

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

COMPETITORS' APPLICATIONS AND CONDITIONS FOR ENTRY

39. Entry for the season:

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

b) Entry in the Championship is for the season, which concerns all the Events registered on the calendar of the said Championship and is limited to two cars per group.

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

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

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

may be fined €30,000 for each Event missed, except in special circumstances left to the discretion of the Panel of Stewards.

ENTRY PROCEDURE:

39 A. General case: entry form, dossier, deadlines:

a) The entry form referred to in Appendix 2 to the present regulations is available on the FIA website (www.fia.com) as from 19 December of each year, the official opening date for entries in the Championship.

b) 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 18 January at the latest each year.

World Endurance Championship
For the attention of Mr Cédric VILATTE
Circuit des 24 Heures du Mans
72019 LE MANS CEDEX 2 (France)

Each application dossier must be accompanied by:
1/ Proof of payment of the amount corresponding to the entry fee for at least one car per competitor per category to the account of the FIA as described in Article 41 C:

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

considérée.

Nota : Le libellé de la licence présentée sera le seul retenu pour les documents officiels (le nombre de caractères maximum autorisé est de 25, les espaces étant comptés comme des caractères).

Dans cette limite, le nom du sponsor pourra être ajouté au nom du concurrent sur les documents officiels avec l'accord exprès de la FIA et du Promoteur (la demande devra avoir été formulée officiellement avant la date de clôture officielle des engagements au Championnat ou à l'Epreuve concernée). Après cette date, plus aucune modification ne sera acceptée.

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

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

5/ La copie de la carte d'identité ou du passeport de chaque pilote ;

6/ La confirmation par l'équipe qu'il a informé tous ses pilotes de l'obligation d'utiliser un système de retenue de la tête approuvé par la FIA et de disposer d'un casque compatible avec le transpondeur utilisé (fiche de connexion au transpondeur). En aucun cas, un casque ne peut être modifié après sa livraison par le fabricant ;

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

8/ Attestation du paiement du montant concernant les avances sur frais techniques et sur carburant défini à l'Article 41 E.

a) La FIA et/ou le Promoteur se réservent le droit de demander des informations complémentaires aux concurrents afin d'éclairer les décisions du Comité de Sélection.

b) Conformément à l'Accord, la liste des concurrents du Championnat est validée par le Comité de Sélection (cf. Art. 42 du présent Règlement).

39. B. Conditions spécifiques d'engagement dans la catégorie LMP2 :

a) La catégorie LMP2 est réservée exclusivement à des équipes privées indépendantes des constructeurs et/ou des fournisseurs de moteurs (cf. définition prévue par le Règlement Technique).

Si nécessaire, la FIA se réservera le droit de saisir une autorité compétente et indépendante pour auditer les comptes des concurrents.

b) Les pièces produites par des constructeurs ayant des voitures homologuées doivent impérativement être proposées à la vente et être livrables simultanément à toutes les équipes engagées au Championnat utilisant ce même modèle de voiture. La FIA pourra demander un descriptif technique des

concerned:

NB: The wording of the licence submitted will be the only wording used for the official documents. The maximum number of characters authorised is 25, with spaces counting as characters.

Within this limit, the name of the sponsor may be added to the name of the competitor on the official documents with the express agreement of the FIA and of the Promoter (the request must have been made officially before the official closing date for entries in the Championship or in the Event concerned); after that date, no further modification will be accepted.

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

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

5/ A copy of the identity card or passport of each driver;

6/ Confirmation by the team that it has informed all its drivers of the obligation to use an FIA-approved head restraint system and to have a helmet compatible with the transponder used (plug for connecting to the transponder). Under no circumstances may a helmet be modified after delivery by the manufacturer;

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

8/ Proof of payment of the amount concerning the advances on technical costs and on fuel as defined in Article 41 E.

a) The FIA and/or the Promoter reserve the right to request additional information from the competitors in order to enlighten the decisions of the Selection Committee.

b) In accordance with the Agreement, the list of competitors in the Championship is validated by the Selection Committee (cf. Article 42 of the present regulations).

39. B. Specific conditions of entry in the LMP2 category:

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

If necessary, the FIA shall reserve the right to take the matter before a competent and independent authority to audit the competitors' accounts.

b) Parts produced by manufacturers having cars homologated must imperatively be offered for sale, and be able to be delivered, to all the teams entered in the Championship using this same model of car. The FIA may demand a technical description of the parts concerned. Any

pièces concernées. Tout manquement à cette règle pourra être sanctionné par la FIA.

39. C. Engagement des concurrents dits "supplémentaires"

Les concurrents dits "supplémentaires", considérés comme tels par le Comité de Sélection, doivent s'engager conformément à la procédure d'engagement décrite à l'Article 39 A ci-dessus.

Toutefois et par dérogation à l'Article 39 A, ces concurrents doivent transmettre leur dossier complet au plus tard six semaines avant le début de l'Epreuve concernée (étant rappelé qu'une Epreuve débute au moment de l'ouverture des vérifications administratives).

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

39. D. Conditions spécifiques d'engagement au Championnat du Monde d'Endurance des Constructeurs de la FIA, LMP1

Outre le respect des dispositions de l'Article 41 A. a) et b), un concurrent souhaitant participer au Championnat du Monde d'Endurance FIA des Constructeurs LMP1 doit :

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

40. Conditions spécifiques d'engagement aux 24 Heures du Mans

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

41. Droits d'engagement et conditions financières

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

A. Droits de participation au Championnat

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

- 12 000 € par voiture, à multiplier par le nombre d'Epreuves comptant pour le Championnat.

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

b) Les droits d'engagement au titre de Champion du Monde

breach of this rule may result in the imposition of a sanction by the FIA.

39. C. Competitors entering "additional" cars

"Additional" competitors, considered as such by the Selection Committee, must enter in conformity with the entry procedure described in the Sporting Regulations (Article 39 A).

However, and in dispensation of Article 39 A, these competitors must send their full dossier at the latest six weeks before the beginning of the Event concerned (reminder: an Event begins upon the opening of the administrative checks).

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

39. D. Specific conditions of entry for the FIA World Endurance Championship for LMP1 Manufacturers

Besides respecting the provisions of Article 41 A. a) and b), a competitor wishing to take part in the FIA World Endurance Championship for LMP1 Manufacturers must:

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

40. Specific conditions of entry for the Le Mans 24 Hours

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

41. Entry fees and financial conditions

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

A. Fees for taking part in the Championship

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

- €12,000 per car, to be multiplied by the number of Events counting towards the Championship.

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

b) The entry fees for the title of Manufacturers' World

des Constructeurs (LMP1) et à la Coupe du Monde des Constructeurs (LMGTE), en supplément des droits requis pour participer au Championnat, sont les suivants :

- Pour les LMP1 : 300 000 € par constructeur
- Pour les LMGTE : 100 000 € par constructeur

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

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

- 20 000 € par voiture et par Epreuve,
- 6000 € au titre de l'avance sur fournitures et autres frais techniques.

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

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

FIA
2 chemin de Blandonnet
CH - 1215 GENEVE 15 (SUISSE)

sur le compte bancaire dont les coordonnées sont les suivantes :

Société Générale
Succursale de Zürich
8001 Zürich, Switzerland

Titulaire du compte : FIA
Code IBAN: CH 63 0870 5260 0707 44306
Swift code: SGABCHZZ

b) A condition d'en faire la demande expresse auprès de la FIA, avant la clôture des engagements, le paiement des droits correspondant à l'engagement d'une seconde voiture pourra être différé, à condition que cette seconde voiture soit engagée dans la même catégorie que la première.

Dans ce cas, le montant complémentaire devra être versé sur le compte de la FIA au plus tard le 15 avril 2012, sous peine d'exclusion du concurrent des Epreuves du Championnat restant à courir.

Tout droit de participation perçu par la FIA reste acquis et ne pourra faire l'objet d'aucun remboursement pour quelque raison que ce soit.

Si une ou plusieurs voitures ne sont pas retenues par le Comité de Sélection, l'intégralité du paiement correspondant au montant de l'engagement sera remboursée, sous réserve d'une somme de 1000 €, qui sera conservée à titre de frais de dossier.

D. Paiement des droits de participation aux 24 Heures du Mans :

Conformément au Règlement Spécifique des 24 Heures du Mans, les droits de participation à cette Epreuve devront être

Champion (LMP1) and for the Manufacturers' World Cup (LMGTE), in addition to the fees charged for taking part in the Championship, are as follows:

- For LMP1: €300,000 per Manufacturer
- For LMGTE: €100,000 per Manufacturer

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

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

- €20,000 per car and per Event,
- €6000 as an advance on supplies and other technical costs.

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

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

FIA
2 chemin de Blandonnet
CH - 1215 GENEVE 15 (SUISSE)

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

Société Générale
Succursale de Zürich
8001 Zürich, Switzerland

Account holder: FIA
Code IBAN: CH 63 0870 5260 0707 44306
Swift code: SGABCHZZ

b) Provided that the competitor makes the express request to the FIA, before the close of entries, the payment of the fees corresponding to the entry of a second car may be deferred, on condition that this second car is entered in the same category as the first.

In this case, the additional amount must be paid into the FIA's bank account no later than 15 April 2012, on pain of the competitor's being excluded from the Championship Events yet to take place.

Any participation fee received by the FIA remains acquired and will not be reimbursed for any reason whatsoever.

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

D. Payment of the participation fees for the Le Mans 24 Hours:

In accordance with the provisions of the supplementary regulations of the Le Mans 24 Hours, they must be paid

versés directement à l'organisateur officiel de cette Epreuve, l'AUTOMOBILE CLUB DE L'OUEST, selon les dispositions du Règlement spécifique à cette Epreuve.

E. Avance sur frais techniques et sur carburant

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

16 000 € : le 1^{er} mars de chaque année au plus tard,
20 000 € : le 31 août de chaque année au plus tard.

sur le compte bancaire dont les coordonnées sont les suivantes :

Le Mans Endurance Management
HSBC
8, Place de Bretagne
F-35000 RENNES

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

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

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

F. Dispositions générales concernant les engagements

a) Cession d'un engagement :

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

b) Forfait :

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

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

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

c) La catégorie et le groupe dans lesquels la ou les voiture(s) de chaque concurrent sont engagées ne peuvent être modifiés en cours de saison.

Tout changement de modèle de voiture doit faire l'objet d'une demande écrite formulée auprès du Comité Endurance, au plus tard un mois avant le début de chaque Epreuve du Championnat.

directly to the official organiser of that Event, l'AUTOMOBILE CLUB DE L'OUEST, according to the provisions of the regulations specific to that Event.

E. Advance on technical costs and fuel

All competitors officially selected by the Selection Committee must pay, as an advance on fuel and other technical costs (with the exception of the advances of the same nature concerning the Le Mans 24 Hours), the following sums to the Promoter:

€16,000 on 1 March of each year at the latest,
€20,000 on 31 August of each year at the latest.

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

Le Mans Endurance Management
HSBC
8, Place de Bretagne
F-35000 RENNES

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

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

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

F. General conditions concerning entries

a) Transfer of an entry:

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

b) Withdrawal:

Any withdrawal from the Championship or from participating in an Event must be notified to the FIA in writing, by registered letter with acknowledgement of receipt, with a copy to the Promoter.

Any competitor who does not observe these formalities will be fined the sum of €10,000.

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

c) The category and group in which each competitor's car or cars are entered cannot be modified in the course of the season.

Any change of the model of car must form the subject of a written request submitted to the Endurance Committee at the latest one month before the beginning of each Championship Event.

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

42. Comité de Sélection et admission au Championnat

a) Conformément à "l'Accord", la sélection des concurrents est effectuée par un Comité de Sélection de six membres, constitué par la Commission Endurance.

La composition dudit Comité est disponible sur le site Internet de la FIA.

Le Comité de Sélection appelé à statuer sur les candidatures se réunira au plus tard le 1^{er} février de l'année concernée.

Les décisions prises par le Comité de Sélection ne sont pas susceptibles de recours.

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

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

CONDITIONS DE PARTICIPATION DES PILOTES ET COMPOSITION DES EQUIPAGES

43. A. Catégorisation des pilotes

a) Au plus tard 15 jours avant le début de la première Epreuve (c'est-à-dire à l'ouverture des vérifications administratives) à laquelle il souhaite participer, chaque pilote doit transmettre son palmarès au Comité Endurance au moyen du formulaire disponible <http://www.wecdriverrecords.fia.com> et sur le site de la FIA (demande par e-mail : comite.endurance@fia.com) faute de quoi il devra (par le biais du concurrent avec lequel il s'engage) s'acquitter d'un droit de 450 euros auprès de la FIA pour être catégorisé par le Comité Endurance. Les décisions concernant les catégorisations sont prises sous la responsabilité du Comité Endurance. Le Comité Endurance mandate le Collège des Commissaires Sportifs de l'Epreuve concernée pour catégoriser les pilotes qui s'annoncent avec leur palmarès une fois que l'Epreuve a commencé. Les pilotes non catégorisés ne pourront prendre part à une Epreuve que dans la seule mesure où les Règlements les autorisent à y participer.

La liste des pilotes catégorisés selon les définitions figurant à l'Article 43 A b) du présent Règlement sera publiée sur le site de la FIA au plus tard 48 heures avant le début de l'Epreuve concernée (à savoir avant le début des vérifications techniques).

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

42. Selection Committee and admission to the Championship

a) In accordance with the Agreement, the selection of the competitors is carried out by a Selection Committee of six members, put together by the Endurance Commission.

The composition of the said Committee is available on the FIA website.

The Selection Committee, called upon to rule on applications, will meet at the latest on 1 February of the year concerned.

The decisions taken by the Selection Committee are not subject to appeal.

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

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

CONDITIONS FOR THE PARTICIPATION OF DRIVERS AND COMPOSITION OF THE CREWS

43. A. Categorisation of the drivers

a) At the latest 15 days before the start (i.e. the opening of the administrative checks) of the first Event in which he intends to take part, each driver wishing to participate in an Event must send his record of achievements to the Endurance Committee using the form available on the following link: <http://www.wecdriverrecords.fia.com> and from the FIA website (e-mail request: comite.endurance@fia.com), otherwise he will have to (through the competitor with whom he enters) pay a fee of 450 Euros to the FIA, so that he can be categorised by the Endurance Committee. All decisions concerning the categorisations are taken under the authority of the Endurance Committee. The Endurance Committee mandates the Panel of Stewards of the Event concerned to categorise those drivers who announce themselves with their record of achievements after the Event has started. Uncategorised drivers may take part in an Event only where the regulations authorise them to do so.

The list of drivers categorised according to the definitions set out in Article 43 A b) of the present regulations will be published on the FIA website at the latest 48 hours before the beginning of the Event concerned (i.e. before the start of scrutineering).

b) Définitions des catégorisations des pilotes :

1/ Platine : Pilote professionnel généralement reconnu comme pilote de notoriété sur la scène internationale, âgé de moins de 55 ans et répondant à au moins un des critères suivants :

- a détenu une Super Licence (de Formule 1) ;
- a remporté les 24 Heures du Mans ;
- a été pilote d'usine payé par un constructeur automobile ;
- a terminé parmi les 10 premiers au classement général en F3000, CART/Champcar, IRL ou GP2 ;
- s'est classé parmi les 6 premiers au classement général d'une série internationale de F3 (British-Euro F3) ou d'un grand Championnat pour monoplaces International (Exemple : World Series by Renault) ;
- est un pilote dont les performances et les réalisations, bien que ne répondant à aucune des définitions ci-dessus, peuvent être considérées comme Platine par le Comité Endurance.

2/ Or : Pilote semi-professionnel de séries internationales ou s'étant distingué en Championnats nationaux et répondant à au moins un des critères suivants :

- pilote répondant aux critères de la catégorie A (Platine) mais âgé de 55 à 59 ans ;
- a participé de façon compétitive en Championnat du Monde de Karting ou séries pour monoplaces et est âgé de moins de 35 ans ;
- a terminé parmi les 10 premiers du classement général d'une série internationale secondaire pour monoplaces (A1 GP, Renault V6, FR2000 international,...) ;
- a terminé parmi les 6 premiers du classement général d'une série nationale pour monoplaces (F3, FR2000,...) ;
- a terminé parmi les 5 premiers du classement général d'une série de premier niveau pour monoplaces (F-Ford, F-BMW, F-ZIP, Autosport Academy,...) ;
- a terminé parmi les 6 premiers du classement général de la Porsche Supercup ;
- a terminé parmi les 3 premiers du classement général d'une série nationale ou internationale organisée par un constructeur (Porsche, Seat, Peugeot, Renault,...) ;
- est un pilote dont les performances et les réalisations bien que ne répondant à aucune des définitions ci-dessus peuvent être considérées comme Or par le Comité Endurance.

3/ Argent : Pilote amateur répondant à au moins un des critères suivants :

- pilote âgé de moins de 30 ans et ne répondant pas aux critères des catégories A (Platine) et B (Or) ;
- pilote répondant aux critères de la catégorie Platine mais âgé de 60 ans ou plus ;
- pilote ayant figuré à la 1^{ère} place du classement général de championnats nationaux ou de séries internationales en association avec un pilote professionnel ;
- pilote ayant remporté une série pour pilotes non professionnels (Ferrari Challenge, Maserati Trofeo, Lamborghini Supertrophy,...) ;

b) Definitions of the categorisations of the drivers:

1/ Platinum: professional driver generally recognized as a well-known driver on the international scene, under the age of 55 and satisfying at least one of the following criteria:

- has held a Super Licence (for Formula One);
- has won the Le Mans 24 Hours outright;
- has been a Works Driver, paid by a car manufacturer;
- has finished in the top 10 in the general classification in F3000, CART/Champcar, IRL or GP2;
- has finished in the top 6 in the general classification of an F3 international series (British/Euro F3) or a major international single-seater Championship (e.g. World Series by Renault);
- is a driver whose performances and achievements, despite not being covered by one of the definitions above, may be considered as Platinum by the Endurance Committee.

2/ Gold: semi-professional driver in international series or who has distinguished himself in national Championships and satisfying at least one of the following criteria:

- driver satisfying the criteria of the category A (Platinum) but aged 55 to 59;
- has competed competitively in the World Karting Championship or single-seater series and is under 35 years of age;
- has finished in the top 10 in the general classification of a secondary international single-seater series (A1 GP, Renault V6, FR2000 international...);
- has finished in the top 6 in the general classification of a national single-seater series (F3, FR2000...);
- has finished in the top 5 in the general classification of an entry level single-seater series (F-Ford, F-BMW, F-Zip, Autosport Academy...);
- has finished in the top 6 in the general classification of the Porsche Supercup;
- has finished in the top 3 of the general classification of a national or international series organised by a manufacturer (Porsche, Seat, Peugeot, Renault...);
- is a driver whose performances and achievements, despite not being covered by one of the definitions above, may be considered as Gold by the Committee.

3/ Silver: amateur driver satisfying at least one of the following criteria:

- driver aged under 30 and not satisfying the criteria of categories A (Platinum) and B (Gold) ;
- driver satisfying the criteria of the Platinum category but aged 60 or over;
- driver who has finished in 1st place in the general classification of national Championships or international series in association with a professional driver;
- driver who has won a non-professional drivers' series (Ferrari Challenge, Maserati Trofeo, Lamborghini Supertrophy...);

- est un pilote dont les performances et les réalisations bien que ne répondant à aucune des définitions ci-dessus peuvent être considérées comme Argent par le Comité Endurance.

4/ Bronze : Pilote amateur. Tout pilote détenant une licence internationale B sans palmarès significatif en sport automobile.

c) Rectification :

Tout pilote a le droit de demander au Comité Endurance que sa catégorisation soit rectifiée au plus tard 15 jours avant le début de la première Epreuve à laquelle il participe avec toutes les justifications et documents nécessaires. A défaut de justification, la demande ne sera pas examinée.

43. B. Composition des équipages

a) La composition des équipages définitifs (3 pilotes maximum) devra être adressée au Promoteur, au plus tard 15 jours avant le début de chaque Epreuve, (ouverture des vérifications administratives) sous peine d'une amende de 1000 € par pilote non désigné, payable à la FIA. Toute modification d'un équipage est interdite lorsque les vérifications administratives sont terminées, sauf cas de force majeure à l'appréciation du Collège des Commissaires Sportifs.

La liste définitive des concurrents et pilotes admis à participer à l'Epreuve sera publiée par le Collège des Commissaires Sportifs.

b) Pour la catégorie LMP2 uniquement : règle de composition des équipages découlant des catégorisations des pilotes : un équipage de 2 ou 3 pilotes doit être composé au minimum d'un pilote Argent ou Bronze.

c) Pour la catégorie LMGTE Am uniquement, règle de composition des équipages découlant des catégorisations des pilotes : un équipage de 2 ou 3 pilotes doit être composé au maximum d'un pilote Or ou Platine.

d) Pour la catégorie LMP1 uniquement, les pilotes Bronze ne sont pas admis.

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

DISCIPLINE GENERALE ET SECURITE

44. A. Laissez-passer et accréditations :

Tout participant tel que défini à l'Article 44 bis du CSI, se trouvant pour n'importe quelle raison dans les espaces réservés (voir Article 30 bis du CSI), doit porter son laissez-passer bien visiblement.

Le Promoteur est seul habilité à délivrer les laissez-passer.

Des laissez-passer spécifiques seront délivrés par l'ACO pour l'Epreuve des 24 Heures du Mans.

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

44. B. Parcs Concurrents et stands :

- Le Promoteur est seul compétent en ce qui concerne

- is a driver whose performances and achievements, despite not being covered by one of the definitions above, may be considered as Silver by the Endurance Committee.

4/ Bronze: amateur driver. Any driver holding an International B licence without a significant record of achievements in motor sport.

c) Rectification:

Any driver has the right to ask the Committee to rectify his categorisation at the latest 15 days before the start of the first Event in which he takes part with the support of all the necessary proofs and documents. Without proof, the request will not be examined.

43. B. Composition of the crews

a) The composition of the definitive crew (3 drivers maximum) must be sent to the Promoter at least 15 days before the start (opening of the administrative checks) of each Event, on pain of paying a fine of 1000 € to the FIA for each driver not designated. Any modification to a crew is prohibited after the end of the administrative checks, except in cases of force majeure acknowledged as such by the Panel of Stewards.

The definitive list of competitors and drivers admitted to take part in the Event will be published by the Panel of Stewards.

b) For the LMP2 category only: the rule governing the composition of the crews derives from the categorisations of the drivers: a crew of 2 or 3 drivers must include at least one Silver or Bronze driver.

c) For the LMGTE Am category only, the rule governing the composition of the crews derives from the categorisations of the drivers: a crew of 2 or 3 drivers must include at most one Gold or Platinum driver.

d) For the LMP1 category only, Bronze drivers are not admitted.

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

GENERAL DISCIPLINE AND SAFETY

44. A. Passes and accreditations:

Any participant as defined in Article 44 bis of the ISC, present in any capacity whatsoever in the reserved areas (see Article 30 bis of the ISC), must wear his or her pass in such a way that it is clearly visible.

The Promoter alone is empowered to issue passes.

Specific passes will be issued by the ACO for the Le Mans 24 Hours.

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

44. B. Paddock and pits:

- The Promoter alone is competent to assign the pits

l'affectation des stands et des emplacements dans les Parcs Concurrents ;

- L'entrée des concurrents sur le circuit et l'installation dans les stands peuvent se faire, au plus tard, à partir du mercredi matin précédant l'Epreuve (mardi lorsque la course se déroule le samedi) ;
- Un ordre d'entrée des concurrents sur le circuit pourra être défini par le Promoteur.

Les concurrents devront s'y conformer et le respecter.

Tout ensemble routier (tracteur + semi-remorque) ne devra pas dépasser une longueur hors tout de 19 mètres sous peine de se voir interdire l'entrée du circuit.

- Le démontage des installations et l'évacuation du matériel doivent être terminés à 12h le jour qui suit le dernier jour de l'Epreuve. A défaut, une somme de 1000 € par jour de dépassement sera retenue sur la caution ;
- Toute installation doit répondre aux normes de sécurité et faire l'objet d'un rapport du bureau de contrôle ;
- 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 lors de chacune des Epreuves du Championnat 2012 sera déterminé en fonction du classement Constructeurs ILMC 2011.

Le Constructeur ayant terminé à la première place sera prioritaire et ainsi de suite.

- Les concurrents qui, pour quelque raison que ce soit, ne peuvent prendre le départ, soit de la course, soit des essais libres ou des essais qualificatifs, doivent libérer les stands qu'ils occupent au plus tard à la fin de la journée au cours de laquelle est survenue la cause de leur retrait de l'Epreuve.

and the places in the Paddock;

- The competitors may enter the circuit and set up in the pits at the latest from the Wednesday morning preceding the Event (Tuesday when the Event takes place on the Saturday);
- The Promoter may define the order in which the competitors enter the circuit. The competitors must conform to it and respect it.

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

- The dismantling of the installations and the evacuation of the equipment must be completed by 12 noon on the day following the last day of the Event. Failing that, the sum of €1000 for each day exceeding that deadline will be withheld on the deposit;
- All installations must satisfy the safety standards and form the subject of a report by the control bureau;
- 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 on each of the Events in the 2012 Championship will be determined according to the classification of the 2011 ILMC Manufacturers.

The Manufacturer who finished in first place will have priority, and so on.

- Competitors who, for whatever reason, cannot take the start, either of the race or of the free or qualifying practice, must vacate the pits they occupy by the end of the day during which the reason for their withdrawal from the Event occurred.

DISCIPLINE GENERALE CONCERNANT LES CONCURRENTS ET LES PILOTES

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

46. Les pilotes doivent impérativement respecter la route de course (note spécifique remise par le Directeur d'Epreuve lors du briefing des pilotes) et doivent respecter en permanence les exigences figurant à l'Article 2 c) du Chapitre IV de l'Annexe L au CSI.

Pénalités en cas d'infraction :

a) Au cours des essais :

à l'appréciation du Collège des Commissaires Sportifs : pénalité pouvant aller jusqu'à l'exclusion du pilote.

GENERAL DISCIPLINE CONCERNING THE COMPETITORS AND DRIVERS

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

46. The drivers must imperatively keep to the race track (specific note issued by the Race Director during the drivers' briefing) and must respect at all times the requirements detailed in Article 2 c) of Chapter IV of Appendix L to the ISC.

Penalties in case of infringement:

a) During practice:

at the discretion of the Panel of Stewards: penalty that may go as far as exclusion of the driver.

b) Pendant la course :
à l'appréciation du Collège des Commissaires Sportifs : pénalité pouvant aller jusqu'à l'exclusion du pilote.

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

a) Si le pilote ne peut pas dégager sa voiture d'une position dangereuse par ses propres moyens, les commissaires lui prêteront assistance ;

b) Pendant la course, le pilote ne doit pas profiter de cette aide pour relancer le moteur : Pénalité : à l'appréciation du Collège des Commissaires Sportifs : Exclusion possible du concurrent ;

c) Pendant la course, sauf instructions des commissaires de piste, si le pilote s'éloigne de sa voiture d'une distance supérieure à 10 mètres, la voiture sera considérée retirée de la course ;

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

e) A tout moment lors de l'épreuve, lorsqu'un pilote abandonne sa voiture sur la piste, celle-ci doit être laissée au point mort avec le volant de direction en place.

Pénalité : à l'appréciation du Collège des Commissaires Sportifs : Exclusion possible du concurrent.

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

49. Tout ravitaillement en carburant, eau, huile, etc. sur la piste est interdit :
Pénalité : Exclusion du concurrent.

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

51. 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.

52. Pendant la course, lorsqu'une voiture s'arrête, le moteur doit être relancé avec le démarreur par le pilote seul. Un système de démarrage extérieur est autorisé seulement pendant un arrêt au stand et dans les limites fixées à l'Art. 77 – 1.11.

b) During the race:
at the discretion of the Panel of Stewards: penalty that may go as far as exclusion of the driver.

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

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

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

c) During the race, unless instructed by the marshals, if the driver strays more than 10 metres from his car, the car will be considered as having retired from the race;

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

e) At any moment during the event, whenever a driver leaves his car on the track, he must leave it in neutral and with the steering wheel in place.

Penalty: at the discretion of the Panel of Stewards: Exclusion of the competitor is possible.

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

49. Any replenishment of fuel, water, oil, etc. on the track is prohibited.
Penalty: Exclusion of the competitor.

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

Penalty: Exclusion of the competitor.

51. 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.

52. During the race, if a car stops, the engine must be restarted with the starter by the driver alone. An external starting system is authorised only during a pit stop and within the limits established in Art. 77 – 1.11.

53. Pendant les essais, le warm-up et la course, les pilotes doivent toujours porter les vêtements et les casques conformes aux normes de sécurité fixées par la FIA pour les Epreuves internationales sur circuits, ainsi qu'un dispositif de retenue de la tête homologué par la FIA, dans les conditions définies par l'Annexe L du Code Sportif International.

Le port de casques homologués selon la norme FIA 8860 – Spécification d'essai casque haute performance (Liste Technique n°33) est obligatoire.

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

Dans la zone des stands, 4 personnes maximum sont autorisées à pousser une voiture de leur équipe jusqu'à son stand.

Toute voiture se rendant au bout de la zone des stands en attente du feu vert doit s'y rendre par ses propres moyens :

Pénalité : à l'appréciation des Commissaires Sportifs.

55. Zone de "Stop and Go" : (devant le garage de la voiture concernée).

Lorsqu'une pénalisation en temps ("Stop and Go") est infligée durant la course :

a) Le pilote dispose de 4 (quatre) tours maximum pour s'arrêter dans la zone de "Stop and Go" ;

A la fin de la pénalité, le pilote doit obligatoirement rejoindre la course sans s'arrêter à son stand :

En cas d'infraction : nouvelle pénalité.

b) Personne n'est autorisé à s'approcher pour vérifier quoi que ce soit sur la voiture ou pour communiquer avec le pilote :

En cas d'infraction : pénalité doublée.

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

57. Il est interdit d'introduire des animaux dans et derrière les stands, 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.

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

59. Signes distinctifs :

Toute personne devant accéder à la zone de "signalisation" doit porter le laissez-passer approprié requis dans cette zone qui doit être visible en permanence.

60. Phares :

Les 2 projecteurs principaux doivent être allumés en permanence de jour comme de nuit lorsque la voiture se déplace sur la piste ou sur la voie des stands :

Pénalité : arrêt de la voiture par le Directeur d'Epreuve.

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

La voiture ne pourra reprendre la course que sur accord des

53. During practice, the warm-up and the race, the drivers must always wear clothes and helmets in conformity with the safety standards established by the FIA for international Events on circuits, as well as a head restraint device homologated by the FIA, in the conditions defined by Appendix L to the International Sporting Code.

The wearing of homologated helmets to the FIA standard 8860 – Advanced Helmet Test Specification (Technical List n°33) is mandatory.

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

In the pit area, a maximum of 4 people are authorised to push a car belonging to their team as far as its pit.

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

Penalty: at the Stewards' discretion.

55. "Stop and Go" zone: (in front of the garage of the car concerned).

When a time penalty ("Stop and Go") is imposed during the race:

a) The driver has a maximum of 4 (four) laps in which to stop in the "Stop and Go" zone;

Once he has served the penalty, the driver must mandatorily rejoin the race without stopping at his pit:

In case of infringement: new penalty.

b) Nobody is authorised to approach the car to check anything on it or to communicate with the driver:

In case of infringement: double penalty.

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

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

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

59. Distinctive signs:

Any person who has to access the "signalling" area must wear the appropriate pass required in this area which must be visible at all times.

60. Headlights:

The 2 main headlights 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:

Penalty: stopping of the car by the Race Director.

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

The car may not rejoin the race without the consent of the

commissaires techniques.

En cas de rupture d'un anneau de remorquage, les commissaires de route tireront la voiture 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 et une pénalité pourra être infligée par le Collège des Commissaires Sportifs (voir Article 65 A; 2.1.5 a).

62. 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,

1. 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.
2. 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,
 - dépassement du niveau de bruit ou de la température à l'intérieur de l'habitacle :

1^{er} dépassement constaté : Stop and Go jusqu'au retour à la norme réglementaire,

2^{ème} dépassement constaté : Stop and Go jusqu'au retour à la norme réglementaire + 2 minutes,

3^{ème} dépassement constaté : à l'appréciation des Commissaires Sportifs (exclusion possible).

63. Dès lors qu'il s'avèrera impossible d'exécuter les pénalités en temps qui auront été décidées par le Collège des Commissaires Sportifs, celles-ci seront transformées en pénalités en tours sur la base du temps réalisé par le concurrent pour accomplir le dernier tour avant la commission de l'infraction pour laquelle il a été sanctionné. En ce cas, la conversion ne sera pas davantage susceptible d'appel que la pénalité en temps qui a été infligée.

VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES

64. Présentation des documents obligatoires en cours de validité :

Chaque concurrent et chaque pilote devront présenter les documents obligatoires suivants, en cours de validité :

- Licence Concurrent,
- Licence Pilote : minimum Degré B FIA.

Pour les pilotes et concurrents dont les licences ne prévoient pas d'autorisation permanente de participer aux Epreuves internationales inscrites au calendrier FIA : une autorisation de courir dans le pays de l'Epreuve, délivrée par l'Autorité

Scrutineers.

If the towing eye breaks, the track marshals will pull the car using any part of the chassis or of the bodywork that they deem sufficiently sturdy. In case of possible damage suffered by the car, protests will not be accepted and a penalty may be imposed by the Panel of Stewards (see Article 65 A; 2.1.5 a).

62. 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,

1. 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.
2. 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,
 - exceeding the noise level of the temperature inside the cockpit:

1st excess noted: Stop and Go until return to the regulatory norm,

2nd excess noted: Stop and Go until return to the regulatory norm + 2 minutes,

3rd excess noted: at the Stewards' discretion (exclusion possible).

63. If it proves impossible to serve time penalties that have been imposed by the Panel of Stewards, these penalties will be converted into lap penalties on the basis of the time taken by the competitor to cover the last lap before the commission of the infringement for which he has been penalised. In this case, the conversion will be no more subject to appeal than the time penalty that was imposed.

ADMINISTRATIVE CHECKS

64. Presentation of the mandatory documents, currently valid:

Each competitor and each driver must present the following mandatory documents, currently valid:

- Competitor's licence,
- Driver's licence: minimum FIA Grade B.

For drivers and competitors whose licences do not grant permanent authorisation to take part in the international Events registered on the FIA calendar: authorisation to race in the country of the Event, issued by the National Sporting

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 5 du présent règlement et leur(s) adjoint(s).

Ils doivent également procéder à la nomination des équipages officiels, à raison de 3 pilotes maximum par voiture, sachant que :

- a) Un pilote ne peut être désigné que sur une seule voiture ;
- b) Les conducteurs suppléants ne sont pas admis.
- c) Modification d'un équipage : (cf. Article 43.B. § a ci-dessus).

VERIFICATIONS TECHNIQUES ET UTILISATION DES MOTEURS ET DES PNEUMATIQUES

65. A. Les vérifications techniques concernent :

1.1 – La conformité technique des voitures.

1.2 – Le contrôle de l'homologation des casques et des vêtements des pilotes y compris le dispositif de retenue de la tête homologué par la FIA (dans les conditions définies par l'Annexe L du Code Sportif International), et des équipements de sécurité des voitures.

Aucune modification du casque et du dispositif de retenue de la tête n'est autorisée en dehors de celles prévues par le fabricant.

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

1.3 – Le contrôle de la température à l'intérieur de l'habitacle (voitures fermées) :

Si la température autour du pilote dépasse la valeur définie par le Règlement Technique, ou si le capteur est déconnecté, la voiture sera arrêtée jusqu'à ce que le problème soit résolu.

Un pilote qui présente à la fin d'un relais des signes de fatigue importants peut être examiné par le médecin de l'organisation. 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.

1.4 – La Fiche d'Homologation des voitures et les schémas d'installation :

- a) Du circuit de carburant ;
- b) Des commandes du tableau de bord d'origine et additionnelles ;
- c) Des capteurs et contacts avec leurs fonctions.

2.1 – Les voitures doivent être présentées :

2.1.1 – Sans carburant.

2.1.2 – Avec un drapeau mesurant 26 x 16 cm de la nationalité de la licence du concurrent apposé sur le capot avant.

Cet autocollant n'est pas fourni par l'organisation.

2.1.3 – 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.

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

2.1.5 L'arceau de sécurité arrière (voiture ouverte) peut être utilisé pour extraire une voiture d'un bac à gravier à condition que :

- a) il permette de tirer ou de soulever la voiture ;

Authority (ASN).

During the administrative checks, the competitors must confirm in writing their official representative(s) specified in Article 5 of the present regulations and their assistant(s).

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

- a) A driver cannot be assigned to more than one car;
- b) Substitute drivers are not accepted.
- c) Modification of a crew: (cf. Article 43.B. § a above).

SCRUTINEERING AND THE USE OF ENGINES AND TYRES

65. A. Scrutineering concerns:

1.1 – The technical conformity of the cars.

1.2 – Checks on the homologation of the helmets and drivers' clothing including the head restraint device homologated by the FIA (in the conditions defined by Appendix L to the International Sporting Code), and the safety equipment on the cars.

No modification to the helmet and head restraint device is authorised apart from those foreseen by the manufacturer.

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

1.3 – The checking of the temperature inside the cockpit (closed cars):

If the temperature around the driver exceeds the value defined by the Technical Regulations, or if the sensor is disconnected, the car will be stopped until the problem is solved.

A driver who shows important signs of tiredness at the end of a stint can be examined by the doctor of the organisation. If it is due to heat stress, the driver will not be allowed to participate again in the race.

1.4 – The Homologation Form of the cars and installation diagrams:

- a) Of the fuel circuit;
- b) Of the original and additional dashboard controls;
- c) Of the sensors and switches, with their functions:

2.1 – The cars must be presented:

2.1.1 – Without fuel.

2.1.2 – With a flag measuring 26 x 16 cm of the nationality of the competitor's licence affixed to the front bonnet.

This sticker is not provided by the organisers.

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

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

2.1.5 The rear rollover structure (open car) may be used for pulling the cars out of a gravel bed, provided that:

- a) It makes it possible to pull or lift the car;

2.1.6 – Les voitures doivent être équipées d’anneaux de prise en remorque :

Pénalité pendant la course :

- a) En cas de rupture d’un anneau de remorquage durant la course, les commissaires de piste tireront la voiture dans un endroit sûr en utilisant n’importe quelle partie du châssis ou de la carrosserie qu’ils jugeront assez solide et la voiture pourra être exclue par le Collège des Commissaires Sportifs ;
- b) En cas de dommages éventuels subis par la voiture, les réclamations ne seront pas admises;

2.2 – Les Commissaires Techniques vérifieront :

2.2.1 – Les brides à air avec indication du diamètre gravé en mm. Il doit être possible de les plomber.

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

2.2.3 – Les scellées sur le moteur

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

Au cours d’une Epreuve, afin de permettre uniquement le réglage des jeux des soupapes, le concurrent pourra demander officiellement aux Commissaires Techniques l’autorisation de rompre les scellés des couvre-culasses. Cette opération doit obligatoirement avoir lieu en sa présence et ne doit donner lieu à aucun remplacement de pièces (sauf le (les) joint(s) de couvre-culasse(s)). Une fois cette opération effectuée, ce dernier procédera à nouveau à la pose des scellés sur la pièce concernée. Lors de l’Epreuve suivante, les moteurs précédemment scellés ne seront pas scellés à nouveau.

2.3 – Fonds de n° de course

Les fonds des numéros de course doivent être produits et posés par les concurrents.

Les 3 fonds des numéros dimensions 25 cm (hauteur) x 35 cm (largeur) doivent impérativement respecter les couleurs ci-dessous :

LMP1 : Rouge pantone 485,

LMP2 : Bleu pantone 653,

LMGTE Pro : Vert pantone 355,

LMGTE Am : Orange pantone 021C,

2.3.1 – Les fonds des numéros et numéros devront être mis en place avant les vérifications techniques.

2.3.2 – Les 2 fonds de numéros de course latéraux doivent être apposés autant que possible sur une surface plane et verticale et rester lisibles en toutes circonstances. Ils doivent être situés entre les roues avant et arrière.

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

2.1.6 – The cars must be fitted with towing eyes :

Penalty during the race :

- a) Should a towing eye break during the race, the track marshals will pull the car into a safe position using any part whatsoever of the chassis or the bodywork that they judge strong enough and the car may be excluded by the Panel of Stewards;
- b) Competitors will have no right to lodge protests if the car has been damaged;

2.2 – The Scrutineers will check:

2.2.1 – The air restrictors with indication of the diameter engraved in mm. It must be possible to seal them.

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

2.2.3 – The seals on the engine

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

During an Event, in order solely to allow the adjustment of the valves, a competitor may officially ask the Scrutineers for permission to break the cylinder head cover seals. This operation must take place in their presence and allows for no part replacement (except for the cylinder head cover gasket(s)). Once the work has been done, the Scrutineers will again affix seals to the part in question. At the following Event, previously sealed engines will not be sealed again.

2.3 – Backgrounds of the race numbers

The backgrounds of the race numbers must be produced and affixed by the competitors.

The 3 backgrounds of the numbers measuring 25 cm (height) x 35 cm (width must imperatively respect the following colours:

LMP1: Pantone red 485,

LMP2: Pantone blue 653,

LMGTE Pro: Pantone green 355,

LMGTE Am: Pantone orange 021C.

2.3.1 – The backgrounds and the numbers must be in place before scrutineering.

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

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

2.4 – Numéros de course

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

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

2.4.2 – Pour les courses se déroulant de nuit ou en partie de nuit, les voitures devront être équipées de supports électroluminescents blancs, 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.

2.5 – Autocollants de catégorie

2.5.1 – Ils sont attribués et fournis par le Promoteur :

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

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

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

2.6 – Autocollant avec le logo du Championnat

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

Les prototypes et les GTE doivent prévoir trois emplacements libres mesurant 10 cm (hauteur) x 35 cm (largeur) pour installer les autocollants avec le logo du Championnat. Ils devront dans la mesure du possible être situés directement au-dessus des fonds des numéros (ou bien à proximité si cela n'est pas possible).

2.7 – Autocollants avec site Internet ou sponsors du Championnat

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

Les prototypes et les GTE doivent prévoir trois emplacements libres mesurant 10 cm (hauteur) x 35 cm (largeur) pour installer les autocollants avec le site Internet ou un sponsor du Championnat.

Ils devront dans la mesure du possible être situés directement à proximité des fonds des numéros.

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

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

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

Ils devront dans la mesure du possible être situés directement

2.4 – Race numbers

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

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

2.4.2 – For races run at night or partly at night, the cars must be equipped with white electroluminescent supports, 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.

2.5 – Category stickers

2.5.1 – These are allocated and supplied by the Promoter:

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

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

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

2.6 – Sticker with the Championship logo

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

Prototypes and GTE cars must have three free locations measuring 10 cm (height) x 35 cm (width) for installing the stickers with the Championship logo. As far as possible, they must be situated directly above the backgrounds of the numbers (or close to them, if that is not possible).

2.7 – Stickers with the website or sponsors of the Championship

The stickers with the website or sponsors of the Championship will be supplied by the Promoter and must be in place before scrutineering.

Prototypes and GTE cars must have three free locations measuring 10 cm (height) x 35 cm (width) for installing the stickers with the website or a sponsor of the Championship.

As far as possible, they must be situated in direct proximity to the backgrounds of the numbers.

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

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

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

As far as possible, they must be situated directly above the

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

2.9 – 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).

2.10 – 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.

2.11 – Autocollants de conformité

2.11.1 – Ils seront apposés à la fin des vérifications techniques une fois les voitures acceptées par les Commissaires Techniques et après la vérification de la conformité des systèmes de ravitaillement et de l'apposition du panneau de stands obligatoire (Document fourni par le Promoteur avant chaque Epreuve – Identification des stands), la connexion du concurrent au réseau pour transmission de données, ainsi que la vérification du bon fonctionnement de tous les systèmes et équipements imposés par les Règlements et bulletins (cf. : Annexes Règlement Technique et bulletins techniques).

2.11.2 – Une voiture ne peut participer à l'Epreuve sans ces autocollants de conformité. Ils ne doivent jamais être enlevés (Pénalité : Exclusion) et doivent rester visibles en permanence.

2.12 – Les Commissaires Techniques peuvent

2.12.1 – Vérifier la conformité d'une voiture ou d'un concurrent à tout moment de l'Epreuve.

2.12.2 – Exiger qu'une voiture soit démontée par le concurrent pendant les vérifications techniques pour vérifier les conditions d'admissibilité ou de conformité.

2.12.3 – Demander à un concurrent de :

- a) Payer les frais résultant de l'exercice des droits ci-dessus ;
- b) Fournir tel échantillon ou telle pièce jugés nécessaires.

2.13 – 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.

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

2.15 – Parc Fermé

2.15.1 – Après l'arrivée, les voitures gagneront le Parc Fermé sous le contrôle des officiels. Une voiture qui ne rejoindrait pas immédiatement et directement le Parc Fermé pourra être exclue des classements par le Collège des Commissaires Sportifs.

2.15.2 – Un responsable de chaque équipe devra être présent à l'entrée du Parc Fermé pour être informé des mesures éventuelles à prendre en cas de vérifications techniques.

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

2.9 – 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).

2.10 – 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.

2.11 – Stickers of conformity

2.11.1 – These will be affixed at the end of scrutineering, once the cars have been accepted by the Scrutineers and after checking the conformity of the refuelling systems and the affixing of the mandatory pit panel (Document supplied by the Promoter before each Event – Pit identification), the connection of the competitor to the network for data transmission, and the check that all the systems and equipment imposed by the regulations and bulletins are working correctly (cf. Appendices to the Technical Regulations and technical bulletins).

2.11.2 – A car cannot take part in the Event without these stickers of conformity. They must never be removed (Penalty: Exclusion) and must remain permanently visible.

2.12 – The Scrutineers may

2.12.1 – Check the eligibility of a car or of a competitor at any time during an Event.

2.12.2 – Require a car to be dismantled by the competitor to verify the conditions of eligibility or conformity.

2.12.3 – Require a competitor to:

- a) Pay the expenses resulting from the exercise of the above powers;
- b) Provide such sample or part as they deem necessary.

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

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

2.15 – Parc Fermé

2.15.1 – After the finish, the cars will go to the Parc Fermé under the supervision of the officials. A car that does not go immediately and directly to the Parc Fermé may be excluded from the classifications by the Panel of Stewards.

2.15.2 – A person from each team must be present at the entrance to the Parc Fermé to be informed of any measures to be taken in case of scrutineering.

2.16 – Contrôles Techniques

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

65. B. Utilisation des moteurs

Chaque voiture engagée sur une Epreuve (à l'exception des 24 Heures du Mans – cf. Règlement Particulier) doit obligatoirement utiliser le même moteur pour les essais qualificatifs et pour la course.

Pénalités en course pour utilisation d'un moteur différent de celui utilisé pour les essais qualificatifs : le concurrent prendra le départ de la course depuis la voie des stands derrière l'ensemble des concurrents, lorsque ceux-ci auront effectué un tour, et ce sous le contrôle de la Direction de Course qui lui donnera le signal d'accès à la piste.

Un moteur sera considéré comme utilisé pour la première fois lorsque le transpondeur de chronométrage de la voiture aura montré qu'elle a quitté la voie des stands.

L'utilisation et le remplacement d'un moteur ne sont possibles qu'à condition :

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

Pour toute infraction à ces dispositions : exclusion possible de la voiture concernée, à l'appréciation du Collège des Commissaires Sportifs.

En cas d'accident ou de force majeure qualifiés comme tels par le Collège des Commissaires Sportifs (la charge de la preuve incombe au concurrent), impliquant le changement de moteur, les pénalités pourront ne pas être appliquées.

65. C. Pneumatiques :

L'utilisation des pneumatiques est limitée comme suit :

- 1 train de pneus (4 pneus) sera marqué pour chaque voiture et devra être utilisé pour la séance d'essais qualificatifs, sauf si la piste est déclarée "humide" par la Direction de Course.
- Au minimum 3 de ces pneus marqués devront être utilisés pour le départ de la course, qu'ils aient été utilisés ou non pendant les essais qualificatifs.
- En cas de non-respect de cette règle, la sanction sera à l'appréciation des Commissaires Sportifs.
- L'horaire pour le marquage des pneus sera indiqué dans le programme de l'Epreuve.
- Si un concurrent ne respecte pas cet horaire, il peut être sanctionné par un départ depuis le fond de la grille.
- Lors des essais qualificatifs ou pour le départ de la course, si la piste est déclarée "humide" par le Directeur d'Epreuve, l'utilisation des pneus marqués n'est pas obligatoire.

65.D. Systèmes et équipements imposés par les Règlements et bulletins :

a) Enregistrement de données (cf. : Cahier des Charges Equipements Techniques ACO 2012) :

2.16 – Scrutineering

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

65. B. Use of engines

Each car entered in an Event (except for the Le Mans 24 Hours – cf. Supplementary Regulations) must mandatorily use the same engine for qualifying and for the race.

Penalties in a race for using a different engine from the one used in qualifying: the competitor will start the race from the pit lane behind all the other competitors, once they have completed one lap, and under the control of Race Control which will give him the signal to access the track.

An engine will be considered as having been used for the first time once the car's timing transponder has indicated that it has left the pit lane.

The use and replacement of an engine is possible only on condition:

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

For any breach of these conditions: the car concerned may be excluded, at the discretion of the Panel of Stewards.

In case of accident or of force majeure recognised as such by the Panel of Stewards (the onus of proof being on the competitor) involving the changing of the engine, the penalties may not necessarily be applied.

65. C. Tyres:

The use of tyres is limited as follows:

- 1 set of tyres (4 tyres) will be marked for each car and must be used for the qualifying session, unless the track is declared "wet" by Race Control.
- At least 3 of these marked tyres must be used for the start of the race, whether or not they were used during qualifying.
- If this rule is breached, the sanction will be at the Stewards' discretion.
- The timetable for marking the tyres will be set out in the programme of the Event.
- If a competitor fails to respect that timetable, he may be sanctioned by having to start from the back of the grid.
- During qualifying or for the start of the race, if the track is declared "wet" by Race Director, the use of marked tyres is not mandatory.

65. D. Systems and equipment imposed by the regulations and bulletins:

a) Data recorder (cf.: 2012 ACO Technical Equipment Specifications):

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

Chaque concurrent devra s'assurer :

- Que son système fonctionne correctement pendant toute la durée de l'Epreuve : Il disposera pour cela et en même temps des mêmes informations que l'organisateur.
- Qu'un ordinateur spécialement dédié au transfert des données à l'organisateur est connecté en permanence au réseau fourni par le Promoteur pendant toute la durée de l'Epreuve. La connexion au réseau sera sous la responsabilité du concurrent.
- De récupérer les données et de les transférer immédiatement depuis son stand à l'organisateur par l'intermédiaire du réseau Internet :
- Pendant les essais, au début de chaque session lors du premier arrêt au stand, puis pendant la session au minimum 1 fois par heure et à la fin de chaque session.
- Pendant la course lors de chaque ravitaillement, excepté la dernière heure.

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

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

Pénalité en cas d'infraction :

En essais : Amende 1000 €

En course : Stop and Go

b) Autres systèmes (cf. : Cahier des Charges Equipements Techniques ACO 2012) :

En cas de non fonctionnement d'un système ou équipement imposé par les Règlements et bulletins.

Sanction :

En essais : Amende 1000 €

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

Each competitor must make sure:

- That his system works correctly throughout the Event: for that, he will have the same information as the organiser and at the same time.
- That a computer specially dedicated to transferring the data to the organiser is permanently connected to the network provided by the Promoter throughout the Event. The connection to the network will be the competitor's responsibility.
- To recover the data and transfer them immediately from his pit to the organiser via the Internet network:
- During practice, at the start of each session during the first pit stop, then during the session at least once an hour and at the end of each session.
- During the race, on each refuelling stop, except in the final hour.

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

- At all times when a car is moving in the fast lane or on the track, it must carry a multifrequency transponder of the "Le Mans" type (allowing the identification of the drivers) supplied by the official timekeepers and in perfect working order. Each competitor is responsible himself for obtaining this transponder, at his own expense, and for the installation and functioning thereof. This transponder must be installed in strict compliance with the relevant instructions.
- It is the team manager's responsibility to ensure at all times that the driver's name shown on the timing screens is the name of the driver who is inside the car. If the name displayed on the monitors is not that of the driver who is inside the car, the team manager must inform race control immediately.
- To immediately correct any anomaly noted regarding the recovered data.

Penalty in case of infringement:

In practice: €1000 fine.

In a race: Stop and Go

b) Other systems (cf.: 2012 ACO Technical Equipment Specifications):

If a system or equipment imposed by the regulations and bulletins fails to work:

Sanction:

In practice: €1000 fine.

En course :

1ère défaillance constatée : Stop and Go jusqu'à retour à la norme,

2ème défaillance constatée : Stop and Go jusqu'à retour à la norme + 2 minutes,

3ème défaillance constatée : à l'appréciation des Commissaires Sportifs (exclusion possible).

PESEE

66. 1/ Le poids des voitures peut être contrôlé à la fin des séances d'essais et à l'arrivée de la course (cf. Règlement Technique) ;

2/ Lors de la pesée d'une voiture, aucune matière ou substance solide, liquide ou gazeuse ne peut être ajoutée ou retirée.

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

4/ Fin des essais et de la course :

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

Poids non conforme :

a) A la fin des essais : annulation des temps ;

b) A la fin de la course : exclusion.

FORMAT DES EPREUVES ET REGLEMENTATION DES ESSAIS PRIVES

67. A. Sous réserve des dispositions de l'Annexe 1 de chaque Epreuve (cf. Article 27), leur format est le suivant :

Séances d'essais :

- 2 ou 3 séances d'essais chronométrés d'une heure ou d'une heure et demie dans la limite de quatre heures au total (cf. règlement particulier de l'Epreuve).
- 1 séance d'essais qualificatifs déterminant la grille de départ et organisée comme suit :
- Une demi-séance de 20 minutes réservée aux voitures des catégories LMP1, LMP2,
- Une demi-séance de 20 minutes réservée aux voitures des catégories LMGTE Pro et LMGTE Am.
- Ces deux demi-séances seront espacées de 5 ou 10 minutes.

Warm-Up :

Le warm-up doit être terminé au moins deux heures avant le départ de la course. Un retard lors des essais libres ou d'autres difficultés survenant le matin de la course ne peuvent entraîner une modification de l'heure de départ de la course qu'en cas de circonstances tout à fait exceptionnelles.

Course :

Les courses doivent avoir une durée minimale de 6 heures.

67. B. Essais privés :

1/ Par "essais privés" on entend tout essai, en dehors des essais officiels organisés par le Promoteur, auquel

In a race:

1st failure noted: Stop and Go until return to normal,

2nd failure noted: Stop and Go until return to normal + 2 minutes,

3rd failure noted: at the Stewards' discretion (exclusion possible).

WEIGHING

66. 1/ The cars may be weighed at the end of the practice sessions and at the finish of the race (cf. Technical Regulations);

2/ When a car is being weighed, no solid, liquid or gaseous substance or material may be added or removed.

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

4/ End of practice and of the race

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

If the weight is not in conformity:

a) At the end of practice: cancellation of the times;

b) At the end of the race: exclusion.

FORMAT OF THE EVENTS AND RULES ON PRIVATE TESTING

67. A. Subject to the provisions of the Appendix 1 of each Event (cf. Article 27) , the format is as follows:

Practice sessions:

- 2 or 3 timed practice sessions of one or one and a half hours, with a total limit of four hours (cf. supplementary regulations of the Event).
- 1 qualifying session determining the starting grid and organised as follows:
- One half-session of 20 minutes reserved for cars of categories LMP1, LMP2,
- One half-session of 20 minutes reserved for cars of categories LMGTE Pro and LMGTE Am.
- These two half-sessions will be separated by 5 or 10 minutes.

Warm-Up:

The warm-up must end at least two hours before the start of the race. Only in the most exceptional circumstances can a delay in free practice or other difficulty on race morning result in a change to the starting time of the race.

Race:

The races must last at least 6 hours.

67. B. Private testing:

1/ "Private testing" means any testing outside the official tests organised by the Promoter, in which one or more

participe(nt) un ou plusieurs concurrent(s) officiellement engagé(s) au Championnat, avec une ou plusieurs voiture(s) dont le modèle participera au Championnat 2012 ou dont le modèle pourrait être susceptible d'y participer.

La participation à des Epreuves d'autres championnats ou séries n'est pas considérée comme des essais privés. Le Comité Endurance pourra effectuer des contrôles, directement ou par mandataires expressément désignés. Toute entrave à ces contrôles, intentionnels ou non, constituera un manquement à la réglementation sur les essais privés, passible de la sanction prévue à l'article 67 B.

Toute journée d'essais privés doit être déclarée au Promoteur dans un délai de 5 jours après le déroulement de la séance réalisée par le concurrent concerné. Un formulaire de déclaration de ces essais est disponible sur demande auprès du Promoteur, sport@fiawec.com, pour tous les concurrents régulièrement engagés dans le Championnat au sens des Articles 39 et suivants.

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

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

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.

2/ Toutefois, chaque concurrent pourra, dans la limite de 10 journées d'essais privés par an, déclarer à l'organisateur une journée d'essais exclusive sans partage, ni transmission d'informations aux autres concurrents.

En ce cas, le délai de prévenance de 30 jours pourra ne pas être observé.

Néanmoins, ces essais ne pourront avoir lieu dans les 48 jours francs qui précèdent une Epreuve du Championnat sur le circuit même de cette Epreuve.

3/ La présente réglementation des essais privés s'applique à tout concurrent, constructeur ou équipe :

- engagé au Championnat du Monde d'Endurance de la FIA,
- participant ou susceptible de participer à une ou plusieurs Epreuves, à titre de voiture "de concurrent supplémentaire".

La réglementation sur les essais privés ne concerne par les pilotes.

Pénalité en cas d'infraction : 50 000 € par journée d'essais non déclarée ou non régulièrement déclarée.

4/ Toute séance organisée par les manufacturiers de pneumatiques doit être déclarée par leurs soins dans la mesure où au minimum 4 voitures et 2 concurrents différents y participent. Une dérogation pourra être accordée par le Comité Endurance si moins de 4 voitures sont engagées par le concurrent au Championnat. Dès lors, cette séance sera considérée comme une séance de test collective réservée aux concurrents utilisant des pneumatiques du manufacturier en question. Si le nombre minimum de 4

competitors officially entered in the Championship take part with one or more cars of a model that will take part in the 2012 Championship or that could be likely to take part in it.

Participation in Events counting towards other championships or series is not considered as private testing. The Endurance Committee may carry out checks, directly or via expressly designated agents. Any obstruction of these checks, whether intentional or not, will constitute a breach of the regulations on private testing, punishable by the sanction mentioned in Article 67 B.

Any private testing day must be declared to the Promoter within 5 days after the running of the session by the competitor concerned. A form for declaring these tests in advance is available from the Promoter on request, sport@fiawec.com, for all competitors who properly registered in the Championship in accordance with Articles 39 et seq. of the Sporting Regulations.

The 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 who has reserved the circuit.

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

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

2/ However, each competitor may, within the limit of 10 days of private testing per year, declare to the organiser an exclusive testing day which he will not share, nor transmit information to the other competitors.

In this case, the 30 days' notice need not be observed.

Nevertheless, these tests cannot take place within the 48 clear days preceding a Championship Event on the same circuit as that Event.

3/ The present regulations on private testing apply to any competitor, manufacturer or team:

- entered in the FIA World Endurance Championship,
- taking part or likely to take part in one or more Events, as an "additional" competitor's car.

The regulations on private testing do not concern the drivers.

Penalty in case of infringement: €50,000 per test day that is not announced or not properly announced.

4/ Any testing session organised by the tyre manufacturers must be declared by them as soon as a minimum of 4 cars and 2 different competitors are taking part. A waiver may be granted by the Endurance Committee if the competitor has fewer than 4 cars entered in the Championship. This session will then be considered as a collective test session reserved for competitors using the tyres from the manufacturer which made the declaration. If the minimum number of 4 cars and 2 different competitors

voitures et 2 concurrents différents n'est pas atteint, alors l'un des concurrents devra remplir le formulaire de déclaration préalable.

Ne sont pas soumis à l'obligation de déclaration préalable :

- Les essais de vérifications fonctionnelles (shakedown) dont la durée ne dépasse pas 1 heure sur une journée.
- Les essais effectués hors circuit (ex. : essais de ligne droite sur aérodrome), c'est-à-dire sur une piste ne formant pas une boucle, dont le début et la fin ne sont pas reliés.

5/ Pour toute opération de type marketing, médias, ou promotion (film, séance photos, etc.), le concurrent pourra obtenir une dérogation exceptionnelle à condition d'adresser une demande au Comité Endurance un mois avant la date programmée, dûment motivée et contenant un descriptif précis de l'opération (date, heure, lieu, durée, objectif, voitures utilisées).

- Pour tout projet d'essais ayant un caractère particulier dont les caractéristiques sont différentes des cas ci-dessus exposés, le concurrent ou constructeur devra adresser une demande motivée au Comité Endurance.

ESSAIS OFFICIELS

68. 1/ Pilotes et voitures éligibles :

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

2/ Les pilotes visés à l'Article 9.1 doivent :

- 2.1 – Participer aux essais officiels sous peine d'exclusion ;
- 2.2 – Réaliser le temps minimum de qualification ;
- 2.3 – Effectuer au moins cinq tours d'essais de nuit lorsque la course se déroule en partie de nuit.
- 2.4 – Pendant les essais, la discipline en vigueur dans les stands et sur la piste, ainsi que toutes les mesures de sécurité sont celles appliquées pendant la course.
- 2.5 – Les pilotes ne peuvent conduire que la voiture pour laquelle ils sont désignés sauf dérogation préalable et expresse accordée par les Commissaires Sportifs en cas de force majeure.

Si un (ou plusieurs) pilote(s) d'un équipage bénéficie(nt) d'une dérogation pour permettre de réaliser le temps de qualification, sa (leur) voiture(s) sera (seront) placée(s) à l'arrière de la grille de départ.

2.6 – Interruption des essais :

- 2.6.1 – Le Directeur de Course peut interrompre les essais si la sécurité l'exige.
- 2.6.2 – Le Directeur de Course, en accord avec les Commissaires Sportifs, n'est pas obligé de prolonger une séance d'essais après une interruption.
- 2.6.3 – En cas d'interruption des essais, aucune réclamation n'est admise quant aux conséquences éventuelles sur la qualification des pilotes et des voitures.

is not reached, then one of the competitors will have to fill in the declaration form.

The following do not have to be declared in advance:

- Operational check tests (shakedown) not exceeding 1 hour in 1 day.
- 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.

5/ For any marketing, media, or promotional type operation (film, photo session, etc.), the competitor may be granted exceptional dispensation on condition that he sends a request, duly reasoned and containing a precise description of the operation (date, time, place, duration, objective, cars used), to the Endurance Committee one month prior to the scheduled date.

- For any project for tests of a particular nature, the characteristics of which are different from the cases set out above, the competitor or manufacturer must send a reasoned request to the Endurance Committee.

OFFICIAL PRACTICE

68. 1/ Drivers and cars eligible:

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

2/ Drivers coming under Article 9.1 must :

- 2.1 – Take part in the official practice, on pain of exclusion;
- 2.2 – Set the minimum qualifying time;
- 2.3 – Cover at least five laps of practice by night when the race takes place partly at night.
- 2.4 – During practice, pit and track discipline and all safety measures will be the same as during the race.

2.5 – Drivers must drive only the car for which they have been designated, unless prior and express dispensation has been granted by the Stewards in a case of force majeure.

If one (or more) driver in a crew has been granted dispensation to allow him to set the qualifying time, his car (their cars) will be placed at the back of the grid.

2.6 – Interruption of practice:

- 2.6.1 – The Clerk of the Course may interrupt practice if safety so demands.
- 2.6.2 – The Clerk of the Course, in agreement with the Stewards, is not obliged to extend a practice session after an interruption.
- 2.6.3 – In case of interruption of a practice session, no protest is admissible as to the possible consequences on the qualifying of the drivers and of the cars

2.7 – Minimum de qualification :

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 son groupe,
- c) si le nombre de voitures ayant satisfait aux minima a/ et b/ ci-dessus est supérieur au nombre de voitures autorisées à prendre le départ :
 - Priorité absolue sera donnée aux voitures inscrites à la saison.
 - Les places restantes seront ensuite attribuées en nombre égal dans chaque catégorie et dans l'ordre suivant LMP1, LM P2, LMGTE Pro et LMGTE Am.

La qualification d'un pilote n'est pas admise pendant le warm-up.

2.8 – Cas particuliers :

2.8.1 – 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 ou réalisé le minimum de qualification à condition :

- a) D'être jugées capables de réaliser le temps minimum de qualification ;
- b) Que leurs pilotes présentent toutes les garanties de sécurité ;
- c) D'être placées à l'arrière de la grille ;
- d) Que le pilote le plus rapide de l'équipage prenne le départ de la course.

2.8.2 – Sur proposition de la Direction de Course, les Commissaires Sportifs peuvent aussi admettre au départ des pilotes ayant participé aux essais chronométrés mais qui, pour raison de force majeure, 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.

2.9 – Essais qualificatifs

Pendant la séance d'essais qualificatifs, il est interdit de rentrer une voiture à l'intérieur de son stand, elle devra rester sur la voie des stands (sous peine d'annulation des temps réalisés avant la rentrée de la voiture dans son stand).

- Les voitures ne participant pas à la séance (ex : GTE pendant la séance prototypes, prototypes pendant la séance GTE) doivent impérativement être placées à l'intérieur de leur stand, sauf celles qui sont placées en régime de Parc Fermé.
- A la fin de la séance d'essais qualificatifs, les voitures doivent rester sur la voie des stands et devant leur stand et sont placées sous régime de Parc Fermé. 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.
- La levée du régime de Parc Fermé sera confirmée aux concurrents sur instruction de la direction de course. A la levée du régime de Parc Fermé, les voitures devront être placées immédiatement à l'intérieur de leur stand.

Les concurrents en prototypes ne seront autorisés à sortir la voiture de leur stand pour la placer sur la voie des stands

2.7 – Qualifying minimum:

During one of the official practice sessions, each driver 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 his group,
- c) if the number of cars satisfying the minima under a/ and b/ above is higher than the number of cars authorised to take the start:

- Absolute priority will be given to the cars entered for the season.
- The remaining places will then be allocated in equal numbers in each category and in the following order: LMP1, LM P2, LMGTE Pro and LMGTE Am.

Drivers are not allowed to qualify during the warm-up

2.8 – Special cases:

2.8.1 – 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 or failed to set the minimum qualifying time, provided that:

- a) They are deemed capable of setting the minimum qualifying time;
- b) Their drivers present all guarantees of safety;
- c) They are placed at the back of the grid;
- d) The fastest driver in the crew takes the start of the race.

2.8.2 – On proposal of Race Control, the Stewards may also admit to the start drivers who took part in timed practice but who, for reasons of force majeure, 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.

2.9 – Qualifying practice

During the qualifying practice session, it is prohibited for a car to go into its garage; it must stay on the pit lane (on pain of cancellation of the times set before the car entered its garage).

- Cars not taking part in the session (e.g. GTE during the prototypes session, prototypes during the GTE session) must imperatively be placed inside their garages, except those that are placed under Parc Fermé rules.
- At the end of the qualifying practice session, the cars must remain on the pit lane and in front of their garages and are placed under Parc Fermé rules. Those cars that have to go for scrutineering at the end of the practice session may change wheels with the agreement of an official.
- Lifting of the Parc Fermé rules will be confirmed to the competitors on the orders of Race Control. Upon the lifting of Parc Fermé rules, the cars must immediately be placed inside their garages.

Competitors in prototypes will be authorised to take the car out of the garage to place it on the pit lane only once the

uniquement lorsque le régime de Parc Fermé de la séance d'essais qualificatif GTE sera levé.

WARM-UP

69. 1.1 Dans la mesure où un warm-up est prévu à l'Annexe 1 de l'Epreuve, il se déroulera dans les conditions précisées ci-après.

1.2 La liste des voitures et des pilotes admis à participer au warm-up sera affichée à la fin des essais qualificatifs.

1.3 Horaire :

1.3.1 Le warm-up doit être terminé au moins deux heures avant le départ de la course.

SEANCE D'AUTOGRAPHES, PARADE DES PILOTES, ZONE MIXTE-INTERVIEW

70. 1.1 Tous les pilotes doivent être présents à la totalité de la séance d'autographes. Les Directeurs d'Equipe sont responsables du respect de ces obligations par leurs pilotes : Pénalité financière : pouvant aller jusqu'à 500 € par pilote absent, à l'appréciation des Commissaires Sportifs.

1.2 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 en tenue de compétition (mais sans casque) à une parade.

Toute absence ou tout retard sera sanctionné par une amende de 1000 € par pilote.

1.3 Zone mixte-interview :

Une zone mixte destinée à faciliter la rencontre des pilotes et des médias sera installée sur chaque Epreuve, dans le paddock.

A l'issue des qualifications, tous les pilotes ayant participé à la séance de qualification, quelle que soit leur catégorie, auront l'obligation de passer dans cette zone mixte.

Les horaires de passage seront définis à l'Annexe 1 de chaque Epreuve.

Tout manquement à cette obligation sera sanctionné par une amende de 1000 €.

GRILLE DE DEPART

71. 1.1 Pilotes au départ :

Pour les concurrents LMP2 et LMGTE Am : le pilote qui prendra le départ de la course doit obligatoirement être le pilote qui a réalisé le meilleur temps de l'équipage lors des essais qualificatifs.

Les concurrents doivent déclarer le nom du pilote qui prendra le départ à l'occasion des vérifications administratives en remplissant le formulaire approprié.

A défaut de déclaration modificative déposée par écrit auprès du Collège des Commissaires Sportifs, au plus tard trente (30) minutes après la fin des essais qualificatifs, le pilote qui prendra le départ sera obligatoirement celui qui a été indiqué lors des vérifications administratives :

Pénalité : à l'appréciation des Commissaires Sportifs.

Parc Fermé rules for the GTE qualifying practice session have been lifted.

WARM-UP

69. 1.1 If a warm-up is scheduled in the Appendix 1 of the Event, it will take place in the conditions set out below.

1.2 The list of cars and drivers allowed to take part in the warm-up will be posted at the end of qualifying practice.

1.3 Timetable

1.3.1 The warm-up must finish at least two hours before the start of the race.

AUTOGRAPH SESSION, DRIVERS' PARADE, MIXED-INTERVIEW ZONE

70. 1.1 All the drivers must be present for the whole of the autograph session. The Team Managers are responsible for seeing to it that their drivers comply with these obligations: Fine may go as high as €500 per absent driver, at the Stewards' discretion.

1.2 Drivers' parade:

At the Promoter's request, the drivers of the cars that are eligible to take the start of an Event are obliged to take part in a parade, wearing their racing apparel (except for the helmet).

Any absence or delay will be punished with a fine of €1000 per driver.

1.3 Mixed interview zone:

A mixed zone to facilitate the meeting of drivers and media will be set up in the paddock at each Event.

At the end of qualifying, all the drivers who took part in the qualifying session, whatever their category, will be obliged to enter this mixed zone.

The timetables for their doing so will be defined in the Appendix 1 of each Event.

Failure to comply with this obligation will be punished with a fine of €1000.

STARTING GRID

71. 1.1 Drivers at the start:

For the LMP2 and LMGTE Am competitors: the driver who takes the start of the race must mandatorily be the one who set the best time during qualifying.

Competitors must declare the name of the driver who will take the start on the occasion of the administrative checks by filling in the appropriate form.

Unless a modified declaration is made in writing to the Stewards at the latest thirty (30) minutes after the end of the qualifying practice, the driver who will take the start must be the one declared during the administrative checks:

Penalty: at the Stewards' discretion.

1.2 Forfait :

Tout concurrent dont la(les) voiture(s) est(sont) dans l'impossibilité de prendre le départ pour quelque raison que ce soit (ou qui a de bonnes raisons de penser que sa(ses) voiture(s) ne sera(ont) pas prête(s) pour prendre le départ) doit en informer le Directeur d'Epreuve ou le Délégué Technique le plus tôt possible et, dans tous les cas, au plus tard 90 minutes avant le départ de la course .

Le droit d'inscription ne sera pas remboursé.

1.3 Grille de départ :

La grille de départ provisoire est établie 1 heure après la fin des qualifications.

La grille départ définitive est établie 1 heure après la fin du warm-up.

Elle est disposée en formation 2 x 2 dans l'ordre des meilleurs temps réalisés par les pilotes les plus rapides de chaque équipage au cours des essais qualificatifs ;

1.3.1 – La "Pole Position", réservée à la voiture ayant réalisé le meilleur temps des essais qualificatifs, est située sur chaque circuit en fonction de l'homologation FIA*;

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

1.3.3 – Si une ou plusieurs voitures manquent sur la grille, les intervalles seront comblés, si le Collège des Commissaires Sportifs estime qu'une nouvelle grille de départ peut être établie.

1.3.4. – Les voitures qui, pour quelque raison que ce soit, ne peuvent prendre le départ de l'emplacement qui leur est réservé sur la grille de départ doivent, sous peine d'exclusion à l'appréciation des Commissaires Sportifs, en informer par écrit le Collège des Commissaires Sportifs.

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.

1.4 L'accès à la grille :

Il n'est plus possible d'accéder à la grille de départ 15 min. avant l'heure prévue pour le départ du tour de formation*.

1.4.1 - Toute voiture qui n'est pas à sa place sur la grille ne pourra plus y accéder et devra prendre le départ à partir des stands dans les conditions précisées à l'Article 1.3.4.ci-dessus.

1.4.2 - Après la présentation du panneau "5 minutes", les places inoccupées sur la grille resteront vacantes.

* Les détails seront précisés à l'Annexe 1 de chaque Epreuve.

1.5 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.

1.2 Withdrawal:

Any competitor whose car(s) is(are) unable to start for any reason whatsoever (or who has good reason to believe that their car(s) will not be ready the start) must inform the Race Director or the Technical Delegate accordingly at the earliest opportunity and, in any case, no later than 90 minutes before the start of the race.

The entry fee will not be refunded.

1.3 Starting grid:

The provisional starting grid is established 1 hour after the end of qualifying.

The definitive starting grid is established 1 hour after the end of the Warm-up.

It is set out in a 2 x 2 formation in the order of the times set by the fastest drivers in each crew during qualifying practice;

1.3.1 – "Pole Position", reserved for the car that set the best time in qualifying, is situated on each circuit according to the FIA homologation*;

1.3.2 – If two or more drivers set identical times, priority is given to the one who set it first.

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

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

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

1.4 Access to the grid:

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

1.4.1 – Any car that is not in its place on the grid may no longer go there and must take the start from the pits in the conditions set out in Article 1.3.4 above.

1.4.2 – After the "5-minute" board is shown, any unoccupied places on the grid shall remain vacant.

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

1.5 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.

PROCEDURE DE DEPART

72. 1.1 Le départ est donné lancé au moyen de feux.

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

L'exception (départ de la voie des stands ou du stand) à ce principe doit être expressément autorisée par le Collège des Commissaires Sportifs. Toute voiture ne prenant pas le départ de la grille de départ ne pourra rejoindre la course qu'après le 1^{er} tour effectué par la dernière voiture du peloton.

Cette procédure s'appliquera également aux concurrents dont la voiture est victime d'incident mécanique pendant la procédure de mise en grille. Dans tous les cas, le départ de la voie des stands se fera selon les instructions des Officiels.

Dans les cas visés ci-dessus, le pilote et la voiture doivent quitter leur stand et gagner la sortie des stands par leurs propres moyens.

Pénalité: Stop and Go 1 minute.

1.2 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.

1.3 Tour(s) de reconnaissance :

1.3.1 – Au moins 30 minutes avant le départ du tour de formation, les voitures quitteront leur stand pour couvrir un ou plusieurs tours de reconnaissance. Les horaires d'ouverture et de fermeture de la voie des stands avant le départ du tour de formation seront précisés à l'Annexe 1 de chaque Epreuve.

1.3.2 – Après la fermeture de la sortie des stands, toute voiture qui est toujours dans les stands prendra le départ de la course depuis la sortie des stands (Art. 72 - 1.1 : départ des stands) ;

1.3.3 – 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.

1.3.4 – Si une voiture effectue plusieurs tours de reconnaissance, elle doit obligatoirement et à chaque tour emprunter la voie des stands à 60 km/h maximum. Il est interdit d'emprunter la grille :

Pénalité : à l'appréciation des Commissaires Sportifs.

1.3.5 - Pour conduite dangereuse ou excès de vitesse sur la voie des stands :

Pénalité : à l'appréciation des Commissaires Sportifs.

1.4 Départ (compte à rebours) :

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

1.4.2 - Ces panneaux signifient :

- Panneau "5 minutes"* : début du compte à rebours : pilotes à bord, aucune intervention n'est plus autorisée sur les voitures.

Toutefois, un membre de l'équipe pourra demeurer sur place pour aider le pilote à fermer la porte de sa voiture.

Cette disposition n'est applicable qu'aux seules voitures couvertes.

- Panneau "3 minutes"* : évacuation de la grille à l'exception des pilotes, des membres des équipes et des officiels.

STARTING PROCEDURE

72. 1.1 There will be a rolling start, given by means of lights.

The cars must start the race from the starting grid.

The exception (starting from the pit lane or from the pit) to this principle must be expressly authorised by the Panel of Stewards. Any car not starting from the starting grid cannot join the race until the last car in the field has covered its first lap.

This procedure will also apply to competitors whose cars have suffered a mechanical incident during the grid procedure. In all cases, cars starting from the pit lane will follow the instructions of the Officials.

In the cases mentioned above, the driver and the car must leave their pit and proceed to the pit lane exit under their own power.

Penalty: Stop and Go 1 minute.

1.2 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.

1.3 Reconnaissance lap(s):

1.3.1 – At least 30 minutes before the start of the formation lap, the cars will leave their pits to cover one or more reconnaissance laps. The times for the opening and closing of the pit lane before the start of the formation lap will be specified in the Appendix 1 of each Event.

1.3.2 – After the closing of the pit lane exit, any car that is still in the pits will start the race from the pit lane exit (Art. 72 - 1.1: start from the pits);

1.3.3 – At the end of the reconnaissance lap(s), the cars must take up their place on the starting grid, the drivers remaining under the marshals' orders.

1.3.4 – If a car covers several reconnaissance laps, between each lap and the next it must use the pit lane at a maximum speed of 60 kph. It is prohibited to use the grid:

Penalty: at the Stewards' discretion.

1.3.5 – For dangerous driving or speeding in the pit lane:

Penalty: at the Stewards' discretion.

1.4 Start (countdown):

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

1.4.2 – These boards mean:

- "5 minutes" board*: start of the countdown: drivers on board, no further work allowed on the cars.

However, a member of the team may remain in place to help the driver close his car's door.

This condition applies only to closed cars.

- "3 minutes"* board: everyone except the drivers, team members and officials must leave the grid.

- 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 Pilote : les voitures doivent conserver leur place sur la grille.

Les détails seront précisés lors de chaque Epreuve.

1.5 Départ tardif :

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

Pénalité : Exclusion par les Commissaires Sportifs.

1.6 Départ assisté :

1.6.1 - Un pilote incapable de prendre le départ du tour de formation doit l'indiquer aux commissaires de piste. Lorsqu'ils quittent la grille, tous les pilotes doivent rouler à une vitesse très réduite jusqu'au dégagement de tout le personnel se trouvant à côté de la piste.

1.6.2 - Les commissaires de piste recevront l'ordre de pousser toute voiture restant sur la grille dans la voie des stands par le chemin le plus court immédiatement après que toutes les voitures en mesure de quitter la grille l'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.

Pénalité : à l'appréciation des Commissaires Sportifs.

1.6.3 - Une fois que la voiture est dans la voie des stands, elle pourra faire l'objet d'une intervention. Si le pilote est ensuite en mesure de rejoindre la course, il le fera dans le respect des prescriptions de l'Article 72-1.1.

1.7 Pendant le (les) tour(s) de formation, les voitures sont précédées d'une "Voiture-Pilote" et suivies d'une "Voiture d'Intervention".

1.8 Une voiture qui ne peut se maintenir devant la "Voiture d'Intervention" pendant le (les) tour(s) de formation doit regagner les stands à vitesse réduite sans dépasser ou gêner les autres voitures. Elle pourra ensuite repartir des stands conformément à l'Art. 72 - 1.1 (Départ des stands).

1.9 Si les conditions l'exigent, le Directeur de Course peut demander à la "Voiture-Pilote" d'effectuer un ou plusieurs tours de formations supplémentaires.

Dans ce cas, le départ de la course est considéré comme donné dès la fin du premier tour de formation.

1.10 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 :

1.10.1 – Le Directeur d'Epreuve suspendra la course et toutes les voitures s'arrêteront derrière la voiture de tête.

1.10.2 – Une fois toutes les voitures arrêtées derrière la voiture de tête, les moteurs seront éteints.

1.10.3 – Une fois que les problèmes à l'origine de la suspension de la course auront été résolus et que cela pourra être fait en toute sécurité, le Directeur d'Epreuve ordonnera la reprise de la course conformément aux principes énoncés à

- "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 Pace Car: the cars must maintain their grid positions.

The details will be specified at each Event.

1.5 Late start:

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

Penalty: Exclusion by the Stewards.

1.6 Assisted start:

1.6.1 – A driver who is unable to start the formation lap must indicate this to the marshals. When leaving the the grid, all drivers must proceed at a greatly reduced speed until clear of any personnel standing beside the track.

1.6.2 – Marshals will be instructed to push any car(s) remaining on the grid into the pit lane by the shortest route as soon as all cars able to leave the grid have done so. Any driver being pushed from the grid may not attempt to start the car and must follow the instructions of the marshals.

Penalty: at the Stewards' discretion.

1.6.3 – Once the car is in the pit lane, it may be worked on. If the driver is then able to join the race, he will do so following the prescriptions of Article 72-1.1.

1.7 During the formation lap(s) the cars will be preceded by a Pace Car and followed by an Intervention Car.

1.8 A car that cannot keep ahead of the Intervention Car during the formation lap(s) must return to the pits at reduced speed without overtaking or impeding the other cars. It may then start again from the pits in accordance with Art. 72 - 1.1 (Start from the pits).

1.9 If conditions so require, the Clerk of the Course may ask the Pace Car to cover one or more additional formation laps. In that case, the start of the race is considered as having been given at the end of the first formation lap.

1.10 Procedure restarted: If, for an unforeseeable reason, it is impossible to cover one (or more) additional reconnaissance lap, the procedure will be as follows:

1.10.1 – The Race Director will suspend the race and all cars will stop behind the Leading Car.

1.10.2 – Once stopped behind the Leading Car, all cars will turn off their engines.

1.10.3 – Once the problems that caused the race suspension are solved and it is safe to do so, the Race Director will order that the race be resumed following the principles in Article 81.

l'Article 81.

1.11 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 et les autres voitures garderont leur position jusqu'au passage de la ligne de départ/arrivée.

PROCEDURE DE DEPART MODIFIEE

73. CAS DE MODIFICATION DE LA PROCEDURE :

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 72 – 1.4 s'appliquera.

INFORMATIONS ET SIGNALISATION

74. 1.1 Informations :

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

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

- a) Les antennes soient placées sur le toit du camion garé à l'arrière du garage dans la zone paddock sauf configuration exceptionnelle déterminée par l'organisateur.
- b) Les matériels utilisés soient conformes aux prescriptions de l'Administration locale des Télécommunications (fréquences, puissance d'émission, etc.).
- c) Les antennes soient mises en place une fois les autorisations obtenues auprès de l'Administration des Télécommunications : une copie de ces autorisations est exigée par l'organisateur avant l'installation des antennes.

1.1.3 – Toute infraction entraînera :

- a) Le démontage des installations aux frais du concurrent ;
- b) L'interdiction temporaire de toute liaison radio.

1.1.4 – Caméras, systèmes vidéo et dispositifs de chronométrage : il est interdit de les fixer sur les installations du Promoteur ou aux abords de la piste.

1.2 Signalisation :

1.2.1 – La "zone de panneautage" se trouve dans la zone des stands.

1.2.2 – Les dimensions maximales des installations sont les suivantes :

- Hauteur : 2,20 m au-dessus du niveau de la piste ;
- Largeur : 2,00 m le long du mur de signalisation ;

1.11 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 and the other cars will keep their position until they have passed the start/finish line.

MODIFIED STARTING PROCEDURE

73. CASES OF MODIFICATION TO THE PROCEDURE

If for an unforeseen reason or because the amount of water makes it unsafe to start, the Race Director will delay the start by presenting a "start delayed" board.

As soon as the Race Director considers the conditions are safe and a start can take place, information will be displayed on the timing monitors, with the new time of the start of the formation lap.

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 72 - 1.4 will apply.

INFORMATION AND SIGNALLING

74. 1.1 Information:

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

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

- a) The antennae are situated on the roof of the truck parked at the rear of the garage in the paddock, unless there is an exceptional configuration determined by the organiser.
- b) The materials used are in conformity with the prescriptions of the local Telecommunications Administration (frequencies, broadcasting power, etc.).
- c) The antennae are set in place once the authorisations have been obtained from the Telecommunications Administration: a copy of these authorisations is required by the organiser before the installation of the antennae.

1.1.3 – Any infringement will result in:

- a) The dismantling of the installations at the competitor's expense;
- b) The temporary banning of any radio connection.

1.1.4 – Cameras, video systems and timing equipment: it is prohibited to affix these to the Promoter's installations or at the trackside.

1.2 Signalling:

1.2.1 – The "signalling area" is located in the pit area.

1.2.2 – The maximum dimensions of the installations are as follows:

- Height: 2.20 m above the level of the track;
- Width: 2.00 m along the signalling wall;

- Profondeur : 1,00 m depuis le mur côté piste.
- 1.2.3 – Les installations, réalisées uniquement avec des matériaux transparents, et leurs fixations ne doivent pas dépasser l'aplomb du mur (côté piste).
- 1.2.4 – Les seules inscriptions autorisées (200 x 20 cm maximum) sur ces installations sont la marque de la voiture et/ou le nom de l'équipe figurant sur la licence concurrent.
- 1.2.5 – Les panneaux utilisés pour renseigner les pilotes doivent être coulissants ou pivotants et ne doivent pas être de couleur rouge, jaune ou verte. **Ils doivent être sortis et présentés au pilote concerné uniquement lors du passage de celui-ci sur la piste au niveau de la zone de panneautage.**
- 1.2.6 – Les ombrelles, parasols ou parapluies sont interdits.
- 1.2.7 – Trois personnes maximum appartenant à l'équipe d'une voiture et portant visiblement leur accréditif spécial sont admises dans la "zone de signalisation" pendant les essais et après le départ de la course.
- 1.2.8 – Identification des stands : Un panneau fourni par le Promoteur, en début de saison, devra être installé par le concurrent à chaque course au-dessus de l'entrée de son box côté voie des stands (Cf. Document fourni par le Promoteur) sauf indications contraires du Promoteur.
- 1.2.9 – 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.

ARRETS AUX STANDS

- 75. 1.1 Sécurité dans la voie des stands:**
- 1.1.1 – 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.
 - 1.1.2 – Pendant les essais et la course, l'accès à la voie des stands est exclusivement réservé aux personnes devant y effectuer une tâche précise.
 - 1.1.3 – Chaque concurrent est responsable des personnes sortant de son stand, faisant ou non partie de son équipe.
 - 1.1.4 – La plate-forme de signalisation du mur des stands est interdite à TOUS sauf aux officiels ou au personnel des équipes de course indispensables et munis d'un laissez-passer spécifique et porteur du signe distinctif énoncé à l'Article 59. La présence de toute personne dans cette zone est formellement interdite pendant le départ de la course. Les membres d'équipes sont admis uniquement dans la zone du mur des stands attribuée à leurs voitures.
 - 1.1.5 – Le personnel des équipes n'est admis dans la voie des stands qu'immédiatement avant d'intervenir une fois la voiture immobilisée, et il doit évacuer et débarrasser la voie des stands dès que le travail est achevé.
 - 1.1.6 – 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".

- Depth: 1.00 m from the wall on the track side.
- 1.2.3 – The installations, made only from transparent materials, and their attachment must remain flush with the wall (on the track side).
- 1.2.4 – The only inscriptions authorised (200 x 20 cm maximum) on these installations are the make of the car and/or the name of the team given on the competitor's licence.
- 1.2.5 – The boards used for informing the drivers may be sliding or pivoting and must not be coloured red, yellow or green. **They must be taken out and shown to the driver concerned only when he is level with the signalling area while driving past on the track**
- 1.2.6 – Sunshades, parasols and umbrellas are prohibited.
- 1.2.7 – A maximum of three people belonging to the car's team and visibly wearing their special accreditation are allowed inside the "signalling area" during practice and after the start of the race.
- 1.2.8 – Identification of the pits: A board supplied by the Promoter at the start of the season must be installed by the competitor at each race above the entrance to his garage on the pit lane side (cf. Document supplied by the Promoter) unless otherwise instructed by the Promoter.
- 1.2.9 – 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.

PIT STOPS

- 75. 1.1 Safety in the pit lane:**
- 1.1.1 – The pit lane is a high-risk area, not only because of the racing cars that use it but also because of accidents that can happen because of cars on the adjacent track.
 - 1.1.2 – During practice and the race, access to the pit lane is reserved exclusively for people who have a specific task to do there.
 - 1.1.3 – Each competitor is responsible for the people coming out of his pit, whether or not they are part of his team.
 - 1.1.4 – NOBODY is allowed on the signalling platform at the pit wall except for the officials or essential staff of the racing teams bearing a specific pass and wearing the distinctive sign mentioned in Article 59. The presence of any person in this area is formally prohibited during the start of the race. Team members are only allowed in the pit wall area that is allocated to their car.
 - 1.1.5 – Team personnel are allowed in the pit lane only immediately before intervening once the car is immobilised, and must evacuate and clear the pit lane as soon as the work is finished.
 - 1.1.6 – Children under the age of 16 are not allowed in the pit lane except during the period reserved for the "Pit Walk".

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

1.2.1 – "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.

1.2.2 – "Voie d'accélération et de décélération" : c'est la voie centrale.

1.2.3 – "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.

Tout matériel et outillage doit se trouver exclusivement dans le stand.

Lors d'un arrêt d'une voiture sur la zone de travail, celle-ci doit stationner au minimum à 50 cm du mur de la ligne de délimitation de la zone de travail (ligne des 2,50 m).

Pour toute infraction : Pénalité à l'appréciation des Commissaires Sportifs.

1.3. Vitesse limite : 60 km/h sur la voie des stands.

Pénalités en cas de dépassement de la vitesse maximum autorisée dans la voie des stands :

- a) Essais et warm-up : amende de 200 € par chaque kilomètre heure dépassé et annulation des temps réalisés par le pilote fautif pendant la séance d'essais jusqu'à l'heure de l'infraction.
- b) Course :
 - 1^{ère} infraction : Arrêt 30 sec. sur la zone de Stop and Go, moteur en marche.
 - 2^{ème} infraction : Arrêt 2 min. sur la zone de Stop and Go, moteur arrêté.
 - 3^{ème} infraction : à l'appréciation des Commissaires Sportifs (Exclusion possible).

1.4. Discipline :

1.4.1 – Le pilote arrivant pour un arrêt au stand peut, uniquement lorsque la voiture est arrêtée devant le stand :

- Oter son harnais de sécurité,
- Éteindre ses lumières,
- Couper son moteur,
- Ouvrir sa porte.

Pénalité : à l'appréciation des Commissaires Sportifs.

1.4.2 – 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 et placée sur la "zone de travail" parallèlement à la piste. Ensuite, le moteur doit être lancé par le pilote seul.

Pénalité : à l'appréciation des Commissaires Sportifs.

1.4.3 – Avant de quitter son stand, le pilote doit :

- Sangler son harnais de sécurité,
- Allumer ses feux.

Pénalité : à l'appréciation des Commissaires Sportifs.

1.4.4 – Il est strictement interdit de faire patiner les roues lorsqu'une voiture quitte son stand.

Pénalité : Stop and Go : 3 minutes.

1.5. Dépassement du stand :

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

1.2.1 – "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.

1.2.2 – "Acceleration and deceleration lane": this is the central lane.

1.2.3 – "Working lane": this is the part closest to the garage, where work may be carried out on the cars. It is formed on one side by a wall or by a line painted in front of the pit shutter and on the other by a line separating it from the central lane.

Any tools and equipment must be kept exclusively in the garage.

When a car stops in the working lane, it must park at least 50 cm from the wall of the line delimiting the working area (the 2.50 m line).

For any infringement: Penalty at the Stewards' discretion.

1.3. Speed limit: 60 kph in the pit lane.

Penalties for exceeding the maximum speed authorised in the pit lane:

- a) Practice and warm-up: €200 fine for each kilometre over the limit and cancellation of the times set by the guilty driver during the practice session up to the time of the infringement.
- b) Race:
 - 1st infringement: 30 seconds immobilised in the Stop and Go area, with the engine running.
 - 2nd infringement: 2 minutes immobilised in the Stop and Go area, with the engine stopped.
 - 3rd infringement: at the Stewards' discretion (exclusion possible).

1.4. Discipline :

1.4.1 – At a pit stop, only when the car is stopped outside its garage may the driver:

- Remove his safety harness,
- Switch off his lights,
- Cut his engine,
- Open his door.

Penalty: at the Stewards' discretion.

1.4.2 – When the car must enter its garage, it must have been parked beforehand outside the garage in the "working area" parallel to the track, and then pushed by a maximum of 4 mechanics, with the engine stopped.

Penalty: at the Stewards' discretion.

When the car is to rejoin the fast lane, it must be pushed outside the garage and placed on the "working area" parallel to the track. The engine must then be started by the driver alone.

Penalty: at the Stewards' discretion.

1.4.3 – Before leaving his pit, the driver must:

- Fasten his safety harness,
- Switch on his lights.

Penalty: at the Stewards' discretion.

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

Penalty: Stop and Go, 3 minutes.

1.5. Overrunning the pit:

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 : Exclusion.

Il en est de même lorsque la voiture est en panne en quittant son stand, et avant la limite de fin de la zone des stands. Dans ce cas, la voiture doit être reculée jusqu'à son stand, poussée par 4 mécaniciens maximum avant toute intervention.

Pénalité : Exclusion.

1.6. Le team manager a la responsabilité de veiller à ce qu'une voiture ne puisse quitter la voie de travail que lorsque les conditions de sécurité sont réunies.

Les voitures dans la voie rapide ont la priorité sur celles qui quittent la voie de travail.

RAVITAILLEMENTS (CARBURANT)

76. L'extrémité du chariot de ravitaillement la plus éloignée du mur du bâtiment des stands ne doit pas être située à plus de 2,50 mètres de celui-ci. Le chariot de ravitaillement doit être situé sur la partie en amont (sens de la piste) de la porte de sortie du stand.

L'organisateur se réserve le droit de déroger à cette règle pour des raisons de sécurité.

1.1 Le ravitaillement ne peut être effectué que dans la voie de travail, la voiture étant parquée parallèle au garage, au début ou à la fin d'un arrêt au stand.

1.2 Pour raisons de sécurité, pendant le ravitaillement :

1.2.1 – La voiture doit rester sur ses roues au cas où elle devrait être poussée d'urgence.

1.2.2 – Il est interdit de remplir le réservoir autonome pendant tout le temps où la voiture se trouve dans la zone des stands.

Pénalité : à l'appréciation des Commissaires Sportifs.

1.3 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.

1.4 Le réservoir autonome doit rester à la pression atmosphérique et à la température ambiante.

1.5 Réservoir autonome :

Tout le carburant stocké dans les stands doit 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 à au Cahier des Charges Equipements Techniques ACO 2012)

1.6 Pendant le ravitaillement :

1.6.1 – Le conducteur peut rester à bord de la voiture mais le moteur doit être arrêté.

1.6.2 – Le concurrent doit s'assurer que :

- a) Un assistant muni d'un extincteur se trouve à côté de la voiture.
- b) Deux personnes maximum spécialement affectées au ravitaillement portant une combinaison, des gants, une cagoule, des sous-vêtements longs et chaussures ignifugés et un casque non peint avec visière fermée (homologation FIA) en plus de l'équipement homologué.

If a driver overruns his pit, the car can only be moved back to it by the team' mechanics (a maximum of 4). The use of the reverse gear is strictly prohibited: Exclusion.

The same applies when the car breaks down on leaving its pit, and before the limit of the end of the pit area. In this case, the car must be pushed back to its pit by a maximum of 4 mechanics before any intervention.

Penalty: Exclusion.

1.6. The team manager is responsible for ensuring that a car is released from the working lane only when it is safe to do so.

Cars in the fast lane have priority over those leaving the working lane.

REFUELLING

76. The end of the refuelling rig furthest from the wall of the garage building must be situated no more than 2.50 metres from it. The refuelling rig must be situated on the part before (direction of the track) the door exiting the pit.

The organiser reserves the right to dispense with this rule for safety reasons.

1.1. Refuelling can only be done in the working lane with the car parked parallel to the garage, at the beginning or at the end of a pit stop.

1.2. For safety reasons, during refuelling:

1.2.1 – The car must remain on its wheels in case it needs to be pushed in an emergency.

1.2.2 – It is prohibited to fill the autonomous supply tank while the car is still in the pit area.

Penalty: at the Stewards' discretion.

1.3. During practice and the race, refuelling must be carried out using the pit's autonomous tank bearing the number of the car and with the fuel delivered by the organiser.

1.4. The autonomous tank must remain at atmospheric pressure and at the ambient temperature.

1.5. Autonomous tank:

All 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 2012 ACO Technical Equipment Specifications)

1.6. During refuelling:

1.6.1 – The driver may remain on board the car but the engine must be stopped.

1.6.2 – The competitor must make sure that:

- a) An assistant with an extinguisher is beside the car.
- b) A maximum of two people, specially assigned for refuelling, wearing fireproof overalls, gloves, a balaclava, long underwear and shoes, and an unpainted helmet with a closed visor (FIA homologation) in addition to the homologated equipment.

- c) Le préposé à la vanne de sécurité ("cut off valve attendant") est à son poste en tenue ignifugée.
- d) La voiture est connectée électriquement à la terre avant la connexion des raccords de remplissage et d'évent.
- e) Les voitures équipées d'un système de récupération d'énergie (Hybrides – ERS) doivent être en position sûre : témoin Actif/Sûr éteint.

1.6.3 – Le branchement extérieur d'un enregistreur de données électroniques est autorisé avant, pendant ou après le ravitaillement.

1.7 Contrôle de la consommation carburant :

Le remplissage du réservoir autonome doit être effectué en respectant le présent Article 76.

L'essence contenue dans le tuyau de dégazage doit :

- Soit être réintroduite dans le réservoir de carburant de la voiture lors du ravitaillement suivant,
- Soit être versée dans un récipient vide, fourni par le concurrent, d'une contenance minimum de 5 litres et équipé d'un coupleur. Le contenu de ce récipient peut être reversé dans le réservoir autonome mais sera considéré comme consommé par la voiture.

1.8 Exclusion possible de la voiture en cas d'infraction concernant l'Art. 76.

REPARATIONS ET OPERATIONS D'ENTRETIEN

77. 1.1 Réparations :

1.1.1 – Pendant la course, en dehors des zones situées devant ou dans les stands et sur la grille de départ, les réparations doivent être effectuées par le pilote seul avec les outils et pièces transportés à bord de sa voiture.

Pénalité : Exclusion.

1.1.2 – 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.

Pendant l'arrêt, cette personne ne doit pas se trouver dans le prolongement de l'axe longitudinal de la voiture et ne doit avoir aucune autre fonction que la surveillance.

Si la voiture est équipée d'un système de remplissage et de dégazage séparés, la personne chargée du dégazage peut franchir la ligne peinte ou le mur en même temps que la personne donnant des instructions, mais elle ne peut avoir d'autre fonction pendant l'arrêt de la voiture.

Pénalité : Stop and Go, 1 minute par infraction.

1.2 Intervenants :

1.2.1 – Ravitaillement et changement des roues :

- a) 2 personnes maximum sont autorisées à intervenir avant, pendant et après le ravitaillement en carburant et le changement des roues uniquement :
- b) Pour le nettoyage du pare-brise, des phares et des feux arrière, des caméras et des rétroviseurs,
- c) Pour la connexion du câble de téléchargement des données,
- d) Pour la connexion et la déconnexion de la voiture électriquement à la terre.

c) The cut off valve attendant is at his post, wearing fireproof clothing.

d) The car is earthed electrically before the connection of the filling and venting couplings.

e) Cars equipped with an energy recovery system (Hybrids – ERS) must be in a safe position: Active/Safe light extinguished.

1.6.3 – The external connection of an electronic data recorder is authorised before, during or after refuelling.

1.7. Control of fuel consumption:

The filling of the autonomous tank must be carried out in accordance with the present Article 76.

The petrol contained in the emptying hose must:

- Either be returned to the car's fuel tank on the next refuelling,
- Or be poured into an empty receptacle, supplied by the competitor, with a minimum capacity of 5 litres and fitted with a coupler. The contents of this receptacle may be poured back into the autonomous tank but will be considered as having been consumed by the car.

1.8. Possible exclusion of the car in case of infringement concerning Art. 76.

REPAIRS AND MAINTENANCE

77. 1.1 Repairs:

1.1.1 – During the race, apart from in those areas situated outside or inside the garages and on the starting grid, repairs must be carried out by the driver alone with the tools and components transported on board his car.

Penalty: Exclusion.

1.1.2 – 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 hold a handle, with a board on the end displaying the relevant car number.

When the car is coming to a halt, this person cannot be positioned in line with the longitudinal axis of the car and must have no other function than supervision.

If the car is equipped with a separate filling and emptying system, the person in charge of emptying may cross the painted line or the wall at the same time as the person giving instructions, but cannot have any other function during the car's stop.

Penalty: Stop and Go, 1 minute per infringement.

1.2 Technicians:

1.2.1 – Refuelling and changing the wheels:

- a) a maximum of 2 people are authorised to intervene before, during and after the refuelling and the wheel changes, only:
- b) To clean the windscreen, the headlights and the rear lights, the cameras and the rear-view mirrors,
- c) To connect the cable for downloading the data,
- d) To earth and unearth the car electrically.

Ces personnes :

- doivent quitter la zone de travail dès que les interventions ci-dessus sont terminées.
- Ne doivent aider en aucune façon les 2 préposés au ravitaillement en carburant et les 2 mécaniciens chargés d'effectuer le changement des roues.

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.

Une troisième personne est autorisée à intervenir sur la même période uniquement pour changer la carte mémoire du boîtier d'acquisition de données ACO. Cette opération peut être effectuée par une autre personne autorisée sur la zone.

1.2.2. – Autres interventions :

4 personnes maximum sont autorisées à intervenir après le ravitaillement en carburant et lorsque les mécaniciens chargés du changement des roues et le matériel ne sont plus sur la zone de travail, pour effectuer les opérations d'entretien, de complément de liquides (autres que le carburant), les réparations ou quelque autre opération que ce soit (autres que le changement des pneumatiques).

Pénalité : Stop and Go 1 minute par infraction à l'Article 1.2.

Pour toute nouvelle infraction : pénalité doublée.

1.3 Techniciens "pneus" et "freins":

A tout moment pendant l'arrêt d'une voiture à son stand, un seul technicien "pneus" et un seul technicien "freins" (qu'il s'agisse de techniciens de firmes ou de membres des équipes) sont autorisés à faire uniquement des contrôles.

1.4 La présence d'un officiel est obligatoire pendant toute la durée d'une réparation, y compris à l'intérieur du stand.

1.5 Changements de roues / Pneumatiques :

Ils ne sont autorisés que :

1.5.1 – Sur la grille de départ jusqu'au panneau "5 minutes" ;

1.5.2 – Devant les stands pendant les essais et la course :

2 personnes maximum avec une seule clé à chocs ou dynamométrique sont autorisées sur la zone de travail pour effectuer toutes les opérations nécessaires au changement des roues. Un maximum de 4 personnes distinctes peuvent participer successivement à ces opérations lors d'un arrêt aux stands et doivent porter un brassard d'identification fourni par l'organisation (4 brassards fournis par voiture engagée). Un maximum de deux clés à chocs (une uniquement prévue pour le côté droit et une uniquement prévue pour le côté gauche) pourra être successivement utilisé pour ces opérations.

Elles peuvent accéder à la zone de travail :

- Pendant le ravitaillement en carburant, uniquement pour poser à plat près de la voiture les 2 roues qui doivent être montées sur la voiture "coté piste". Elles doivent regagner le stand aussitôt les roues posées sur le sol.
- Lorsque les raccords de remplissage et d'évent pour le carburant sont déconnectés de la voiture.

Ces 2 personnes :

- Doivent amener et connecter le tuyau d'air aux vérins

These people:

- must leave the working area as soon as the above interventions are over.
- must not in any way help the 2 refuellers and the 2 mechanics assigned to changing the wheels.

Laptops or any other electronic apparatus are prohibited in the working area during refuelling and wheel changes.

A third person is authorised to intervene during the same period, only to change the memory card in the ACO's data logger. This operation may be carried out by another authorised person in the area.

1.2.2. – Other interventions:

A maximum of 4 people are authorised to intervene after the refuelling and when the mechanics in charge of changing the wheels and the equipment are no longer in the working area, to carry out maintenance operations, top up liquids (other than fuel), make repairs or any other operations whatsoever (other than tyre changes).

Penalty: Stop and Go, 1 minute per infringement of Art. 1.2.

For any new infringement: double penalty.

1.3 "Tyre" and "brake" technicians

At any time during a car's pit stop, a single "tyre" technician and a single "brake" technician (whether they are technicians from companies or members of the teams) are authorised to carry out checks only.

1.4 The presence of an official is mandatory throughout the repair, including inside the pit.

1.5 Wheel/Tyre changes:

These are authorised only:

1.5.1 – On the starting grid up to the "5 minutes" board

1.5.2 – Outside the garages during practice and the race:

A maximum of 2 people with only one pneumatic wheel gun or torque wrench are allowed in the working area to conduct all the operations necessary for changing the wheels. A maximum of 4 separate people may take part successively in these operations during a pit stop and must wear an identification armband supplied by the organisers (4 armbands supplied per entered car). A maximum of two pneumatic wheel guns (one for the right side only and one for the left side only) may be used successively for these operations.

They may access the working area:

- During refuelling, only to lay down flat next to the car the 2 wheels that must be fitted on the car on the "track" side. They must return to the garage as soon as they have placed the wheels on the ground.
- When the filling and venting couplings for the fuel are disconnected from the car.

These 2 people must:

- Bring and connect the air hose to the air jacks,

- pneumatiques,
- Ne doivent amener qu'une seule clé à chocs sur la zone de travail,
- Doivent prendre les nouvelles roues et poser celles qui sont remplacées dans le stand,
- Doivent 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 près de la voiture,
- Ne doivent pas les lancer ou les laisser tomber,
- Doivent déconnecter les vérins pneumatiques et ramener le matériel dans le stand.

La voiture ne peut repartir du stand que lorsque les mécaniciens chargés du changement des roues et le matériel ne sont plus sur la zone de travail. La zone située entre le rideau du stand et la ligne peinte devant le rideau du stand 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.

1.5.3 – Par exception aux dispositions ci-dessus, 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.

Pour toute roue qui échappe au contrôle des mécaniciens, ou pour toute autre infraction aux points 1.5.1, 1.5.2 et 1.5.3 du présent article :

Pénalité : Stop and Go 1 minute

1.6 Est interdit : tout matériel permettant :

1.6.1 - D'accélérer le démontage des roues.

Une (1) clé à chocs ou une (1) clé dynamométrique seulement est autorisée par voiture sur la "zone de travail".

1.6.2 – Le chauffage et/ou le maintien en température des pneumatiques sur la "zone de travail", dans les stands et sur la grille de départ.

1.6.3 – Aucun matériel autonome ne peut fonctionner sans son mécanicien.

L'utilisation d'outillages pouvant provoquer des étincelles est interdite devant et à l'intérieur du stand.

Le remplissage ou le transvasement des bouteilles d'air est strictement interdit.

Pénalité en cas d'infraction : à l'appréciation des Commissaires Sportifs.

1.7 Aide au pilote :

Pendant un arrêt au stand, une personne supplémentaire (ou le pilote sortant de la voiture) est autorisée à aider le pilote, uniquement pour sangler le harnais de sécurité, lui prêter assistance et fermer les portes.

Pénalité : Stop and Go 1 minute par personne en surnombre

1.8 Voiture dans le stand :

- a) La règle des 4 personnes maximum (cf. Art. 1.2.2.) autorisées à travailler sur une voiture ne s'applique pas lorsque la voiture est à l'intérieur du stand.
- b) Dans ce cas, lorsque la voiture est prête à rejoindre la course, elle doit être poussée devant le stand et placée sur la "zone de travail" parallèlement à la piste. Ensuite, le moteur doit être lancé par le pilote seul.

Pénalité en cas d'infraction : à l'appréciation des

- Bring only one wheel gun onto the working area,
- Take the new wheels and put the replaced ones inside the garage,
- Carry permanently the detached wheels when they are outside the garage. However, in order to facilitate the wheel changes, it is possible to lay them flat on the ground near the car,
- Not throw the wheels or drop them,
- Disconnect the air jacks and take the equipment back inside the garage.

The car cannot leave the pit until the mechanics in charge of the wheel changes and their equipment are no longer in the working area. The area situated between the pit shutter and the painted line in front of the pit shutter may be used for tyres and the tools necessary for these operations. No assistance may be given by a person standing in that area.

1.5.3 – As an exception to the above conditions, 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 to the established principle will be interpreted restrictively.

For any wheel that the mechanics lose control of, or for any other infringement to items 1.5.1, 1.5.2 and 1.5.3, of the present article:

Penalty: Stop and Go, 1 minute

1.6 It is prohibited to have any equipment for:

1.6.1 – Speeding up the removal of the wheels.

Only one (1) wheel gun or one (1) torque wrench is authorised per car in the "working area".

1.6.2 – Warming the tyres and/or keeping them up to temperature in the "working area", in the garage and on the starting grid.

1.6.3 – No autonomous equipment may operate without its mechanic.

The use of tools that may cause sparks is prohibited outside and inside the garage.

The filling or decanting of air bottles is strictly prohibited.

Penalty in case of infringement: at the Stewards' discretion.

1.7 Assistance for the driver:

During a pit stop, one additional person (or the driver exiting the car) is allowed to help the driver, only to fasten his safety harness, assist him and close the doors.

Penalty: Stop and Go, 1 minute for each person too many.

1.8 Car in the garage:

- a) The rule about the maximum of 4 people (cf. Art. 1.2.2.) authorised to work on a car does not apply when the car is inside the garage.
- b) In this case, when the car is ready to rejoin the race, it must be pushed outside the garage and placed in the "working area" parallel to the track. The engine must then be started by the driver alone.

Penalty in case of infringement: at the Stewards' discretion.

Commissaires Sportifs

1.9 Pendant la course, sous peine d'exclusion de la voiture, il est interdit de changer :

- Le moteur ou l'un quelconque des éléments, c'est-à-dire la ou les culasses, le ou les couvre-culasses, le carter inférieur et le bloc moteur, éléments qui seront 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.

1.10 Tout arrêt au stand, quelle qu'en soit la raison, entraîne obligatoirement l'arrêt du moteur :

Pénalité : arrêt de la voiture, arrêt du moteur et redémarrage par le pilote.

1.11 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 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 : arrêt de la voiture, arrêt du moteur et redémarrage par le pilote.

1.12 Toute aide extérieure ("poussette", etc.) est interdite lorsqu'une voiture quitte son stand pour rejoindre la piste :

Pénalité : arrêt 4 min. (moteur arrêté).

1.13 Les personnes d'une équipe habilitées à effectuer les interventions ci-dessus peuvent travailler sur la (les) voiture(s) engagée(s) par un même concurrent à condition qu'elles respectent la règle des 4 personnes maximum (cf. Art. 1.2.2.) autorisées à intervenir

1.14 Accès au stand :

Pendant les essais et la course :

- a) Le rideau du stand (côté piste) doit rester complètement levé ;
- b) La visibilité vers l'intérieur du stand doit rester libre sans occultation de quelque nature que ce soit (éléments de carrosserie, rideaux, piles de pneus, etc.) ;
- c) Les officiels doivent avoir libre accès à l'intérieur du stand.

Pénalités : à l'appréciation des Commissaires Sportifs

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

1.16 Fin d'intervention :

Les outillages, équipements ou matériels doivent être enlevés de la "zone de travail" une fois les interventions terminées.

PERSONNES DANS LA ZONE DES STANDS

78. 1.1 Personnes autorisées :

1.1.1 – Dans la zone de travail pendant le ravitaillement :

- 1 Directeur d'équipe
- 1 ou 2 préposé(s) au ravitaillement
- 1 assistant "incendie"
- 1 aide au pilote (harnais de sécurité et assistance éventuelle)
- 1 technicien "pneus" (contrôles uniquement)
- 1 technicien "freins" (contrôles uniquement)

1.9 During the race, on pain of exclusion of the car, it is prohibited to change:

- The engine or any of its components, i.e. the cylinder head(s), the cylinder head gasket(s), the oil pan and engine block, components that are fixed to one another by means of seals,
- The main gearbox and differential housings,
- The chassis or the monocoque structure.

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

Penalty: stopping of the car, stopping and restarting of the engine by the driver.

1.11 For tuning or an adjustment, the engine may be started using an external source of energy.

- In all cases when all interventions are over and the car is to rejoin the race, the engine must be started by the driver alone, sitting at the wheel, without external assistance, and with the car resting on its wheels.

Penalty: stopping of the car, stopping and restarting of the engine by the driver.

1.12 Any external assistance ("push", etc.) is prohibited when a car leaves its pit to rejoin the race:

Penalty: stop of 4 minutes (engine stopped).

1.13 The team members entitled to carry out the above interventions may work on a car(s) entered by the same competitor, provided that they respect the rule on the maximum of 4 people (cf. Art. 1.2.2.) allowed to intervene.

1.14 Access to the garage:

During practice and the race:

- a) The pit shutter (on the track side) must remain completely open;
- b) Visibility towards the inside of the garage must remain free of any obstruction of any kind whatsoever (bodywork parts, covers, piles of tyres, etc.);
- c) Officials must have free access to the inside of the garage.

Penalties: at the Stewards' discretion

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

1.16 End of the intervention:

All tools, equipment and materials must be cleared away from the "working area" once the interventions are over.

PERSONS IN THE PIT AREA

78. 1.1 Persons authorised:

1.1.1 – In the working area during refuelling:

- 1 Team Manager
- 1 or 2 refuellers
- 1 "fire" attendant
- 1 driver's aid (safety harness and possible assistance)
- 1 "tyre" technician (checks only)
- 1 "brakes" technician (checks only)

- 2 personnes pour le nettoyage du pare-brise et la connexion du câble de déchargement des données
- 1 personne en charge de changer la carte mémoire du boîtier d'acquisition de donnée ACO
- 2 « rope-men » préposés à la tenue d'une corde permettant de libérer la zone de travail des personnes avant (uniquement lorsque l'arrivée de la voiture est imminente), pendant et après l'arrêt aux stands.

1.1.2 – Dans la zone de travail pendant le changement de roues :

- 1 Directeur d'équipe
- 1 assistant "incendie"
- 1 aide au pilote (harnais de sécurité et assistance éventuelle)
- 1 technicien "pneus" (contrôles uniquement)
- 1 technicien "freins" (contrôles uniquement)
- 2 personnes pour le nettoyage du pare-brise et la connexion du câble de déchargement des données
- 2 mécaniciens pour le changement des roues
- 1 personne en charge de changer la carte mémoire du boîtier d'acquisition de données ACO
- 2 « rope-men » préposés à la tenue d'une corde permettant de libérer la zone de travail des personnes avant (uniquement lorsque l'arrivée de la voiture est imminente), pendant et après l'arrêt aux stands.

1.1.3 – Dans la zone de travail pour les réparations et l'entretien :

- 1 Directeur d'équipe
- 4 mécaniciens
- 1 aide au pilote (harnais de sécurité et assistance éventuelle)
- 1 assistant "incendie"
- 1 technicien "pneumatique" (vérifications seulement)
- 1 technicien "frein" (vérifications seulement)
- 1 personne en charge de changer la carte mémoire du boîtier d'acquisition de données ACO
- 2 "rope-men" préposés à la tenue d'une corde permettant de libérer la zone de travail des personnes avant (uniquement lorsque l'arrivée de la voiture est imminente), pendant et après l'arrêt aux stands.

Toute personne appartenant à une équipe et qui se trouve sur la zone de travail, est considérée comme travaillant sur la voiture.

Un pilote effectuant un travail sur la voiture est compté comme un mécanicien.

1.1.4 – Dans la zone de panneautage :

- 3 personnes maximum par voiture qui doivent porter leur signe distinctif spécial.

1.2 Tenues de sécurité minimum (essais et course) :

A l'exception des préposés au ravitaillement qui doivent respecter l'Art. 76 § 1.6.2.b, toutes les personnes autorisées doivent porter :

- a)** pour les réparations et l'entretien ainsi que dans la zone de signalisation : une combinaison résistant au

- 2 people for cleaning the windscreen and connecting the cable for downloading data

- 1 person in charge of changing the memory card in the ACO's data logger.

- 2 rope-men whose job is to hold a rope to keep people out of the working area before (only until the arrival of the car is imminent), during and after the pit stop.

1.1.2 – In the working area during wheel changes:

- 1 Team Manager
- 1 "fire" attendant
- 1 driver's aid (safety harness and possible assistance)
- 1 "tyre" technician (checks only)
- 1 "brakes" technician (checks only)
- 2 people for cleaning the windscreen and connecting the cable for downloading data

- 2 mechanics for changing the wheels
- 1 person in charge of changing the memory card in the ACO's data logger
- 2 rope-men whose job is to hold a rope to keep people out of the working area before (only until the arrival of the car is imminent), during and after the pit stop.

1.1.3 – In the working area for repairs and maintenance:

- 1 Team Manager
- 4 mechanics
- 1 driver's aid (safety harness and possible assistance)
- 1 "fire" attendant
- 1 "tyre" technician (checks only)

- 1 "brakes" technician (checks only)
- 1 person in charge of changing the memory card in the ACO's data logger.
- 2 rope-men whose job is to hold a rope to keep people out of the working area before (only until the arrival of the car is imminent), during and after the pit stop.

Any person belonging to a team and who is inside the working area is considered as working on the car.

A driver carrying out work on the car is counted as a mechanic.

1.1.4 – In the signalling area:

- A maximum of 3 people per car, who must be wearing their special distinctive sign.

1.2 Minimum safety clothing (practice and race):

With the exception of the refuellers who must respect Art. 76 § 1.6.2.b, all authorised persons must wear:

- a)** for repairs and maintenance as well as in the signalling area: fire-resistant overalls;

feu ;

- b)** pendant le ravitaillement en carburant : une combinaison, des gants, une cagoule protégeant complètement le visage, des lunettes, des sous-vêtements longs et des chaussures résistant au feu, pour toutes les personnes au-delà de la ligne de stand (rideau de stand), y compris le Directeur d'Equipe.
- c)** Toutes les personnes situées dans la zone de travail doivent porter un casque préalablement approuvé par les Commissaires Techniques (à l'exception des personnes se rendant dans la zone de signalisation).

Pénalité : à l'appréciation des Commissaires Sportifs

AMENAGEMENT DES STANDS

79. 1/ Tout aménagement nécessitant le percement, la soudure ou des modifications du stand n'est possible qu'après un accord écrit de l'organisateur.

2/ Toute décoration sur les installations et sur le sol est interdite.

La pose d'un revêtement de sol ou toute autre décoration est autorisée si elle est réalisée en matériaux ininflammables, et si elle fait l'objet d'une autorisation écrite de l'organisateur.

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

- a)** Dépasser la limite extérieure de la "zone de travail" (Art. 75 § 1.2.3) ;
- b)** Se trouver à moins de 2 mètres au-dessus du sol.

4/ Les bouteilles d'air doivent être solidement attachées ou encrées 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.

5/ Eclairages dans la zone des stands :

5.1. 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.

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

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

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

5.5. Equipement pour le chauffage des pneumatiques :

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

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

b) during refuelling: fire-resistant overalls, gloves, a balaclava protecting the whole face, goggles, long underwear and shoes, for all persons beyond the line of the pit (curtain of the pit), including the Team Manager.

c) Any person located in the working area must wear a helmet which has been approved beforehand by the Scrutineers (except for the people coming to the signalling area)

Penalty: at Stewards' discretion

ALTERATION OF THE PITS

79. 1/ Any alteration requiring drilling, welding or modifications to the pit garage requires prior written agreement from the organiser.

2/ Any decoration of the installations and the floor is prohibited.

The fitting of carpeting or any other decoration is allowed if it is done using non-flammable materials, and if written authorisation from the organiser has been obtained.

3/ Folding brackets, flexible supports for air, fuel or lighting must not:

- a)** Extend beyond the outer limit of the "working area" (Art. 75 § 1.2.3) ;
- b)** Be situated less than 2 metres above the ground.

4/ 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.

5/ Lighting in the pit area:

5.1. 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.

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

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

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

5.5. Equipment for warming the tyres:

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

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

CHANGEMENTS DE PILOTE ET TEMPS DE CONDUITE**80. 1/ Changements :**

Les changements de pilote d'un équipage désigné sont autorisés :

- a) Lorsque la voiture se trouve à son stand ;
- b) Sous la surveillance du commissaire de stand, qui doit être prévenu ;
- c) Avec l'aide éventuelle d'une personne de l'équipe (Art. 78).

2/ Temps minimum et maximum de conduite pour les Epreuves de 6 heures :

- a) Pour les catégories LMP1, LMGTE Pro :
Pour pouvoir marquer des points, un pilote doit impérativement conduire 45 minutes minimum durant la course.

Un pilote ne peut pas conduire plus de 4 heures 30 au total.

Pour toute voiture dont un pilote aura conduit plus de 4 heures 30 au total : pénalité : exclusion possible, à l'appréciation des Commissaires Sportifs.

- b) Pour les catégories LM P2, et LMGTE Am :
Un pilote doit impérativement conduire 1 heure 15 minimum durant la course.

Un pilote ne peut pas conduire plus de 3 heures 30 au total.

Pénalités (LMP2, LMGTE Am) :

- Absence totale de temps de conduite effectué par le concurrent, sauf cas de force majeure qualifié comme tel par le Collège des Commissaires Sportifs : exclusion de la voiture.

- Temps de conduite non respecté : la pénalité est à l'appréciation des Commissaires Sportifs et peut aller jusqu'à l'exclusion du pilote ou de l'équipage.

Pour toute Epreuve supérieure à 6 heures, les temps de conduite seront précisés dans le Règlement Particulier.

ARRET DES ESSAIS OU SUSPENSION DE LA COURSE :**81. 1/ Responsabilité :**

La décision d'arrêter les essais ou la course incombe au Directeur d'Epreuve.

2/ Modalités :

2.1. Si cela s'avère nécessaire, la Direction de Course arrêtera les essais ou la course.

Le Directeur de Course :

- a) Fera présenter un drapeau rouge simultanément sur la ligne de départ et à tous les postes de commissaires ;
- b) Fera allumer les feux rouges (s'il y en a) autour du circuit.

2.2. Suspension de la course : S'il s'avère nécessaire de suspendre la course à cause de l'encombrement du circuit à la suite d'un accident ou parce qu'à ce moment les conditions atmosphériques ou d'autres raisons en rendent la poursuite

DRIVER CHANGES AND DRIVING TIME**80. 1/ Changes:**

Driver changes within a designated crew are allowed:

- a) When the car is in its pit;
- b) Under the supervision of the pit marshal, who must be alerted;
- c) With the possible help of one person from the team (Art. 78).

2/ Minimum and maximum driving time for 6-hour Events:

- a) For the LMP1 and LMGTE Pro categories:
To be able to score points, a driver must imperatively drive for a minimum of 45 minutes during the race.

A driver may not drive for more than 4 hours and 30 minutes in total.

For any car of which the driver has driven for more than 4 hours and 30 minutes in total: penalty: possible exclusion, at the Stewards' discretion.

- b) For the LM P2 and LMGTE Am categories:
A driver must imperatively have driven for a minimum of 1 hour and 15 minutes during the race.

A driver may not drive for more than 3 hours and 30 minutes in total.

Penalties (LMP2; LMGTE Am):

- Total absence of driving time by the competitor, except in a case of force majeure recognised as such by the Panel of Stewards: exclusion of the car.

- Driving time not respected: the penalty is at the Stewards' discretion and may go as far as exclusion of the driver or of the crew.

For any Event lasting more than 6 hours, the driving times will be specified in the Supplementary Regulations.

STOPPING OF PRACTICE OR SUSPENSION OF THE RACE:**81. 1/ Responsibility:**

The decision to stop practice or the race lies with the Race Director.

2/ Procedure:

2.1. If necessary, the Race Control will stop the practice session or the race.

The Clerk of the Course:

- a) will order the red flag to be shown simultaneously at the start line and at all marshal posts;
- b) will order the red lights (if there are any) switched on around the circuit.

2.2. Suspension of the race: Should it become necessary to suspend the race because the circuit is blocked by an accident or because weather or other conditions make it dangerous to continue, the clerk of the course will order red

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, situé avant l'entrée des stands, où elles seront alignées en formation.

Si la voiture de tête n'est pas en première ligne, les voitures situées entre cette voiture et la ligne du drapeau rouge seront envoyées pour accomplir un tour trois minutes avant que la course ne reprenne. 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,
- Toute intervention sur les voitures est interdite sur la grille, sauf autorisation par la direction de course et supervision par un Commissaire Technique uniquement pour les opérations liées au fonctionnement des systèmes de récupération d'énergie (Hybrides – ERS).
- Seuls les officiels sont autorisés sur la grille,
- Les pilotes sont autorisés à quitter leur voiture (mais ne doivent pas s'éloigner), ôter leur casque et leurs gants,
- Tout changement de pilote est interdit,
- A tous moments, les pilotes doivent respecter les consignes des commissaires,
- Le régime de Parc Fermé étant appliqué à toutes les voitures, aucune réparation n'est autorisée dans les stands.

2.3. Reprise de la course : Le délai pour la reprise de la course sera le plus court possible et, aussitôt l'heure de reprise de la course connue, les équipes seront informées via les écrans de chronométrage dans les stands. Dans tous les cas, il y aura un signal sonore dix minutes avant la reprise.

Avant la reprise de la course, les panneaux suivants seront présentés : "10 minutes", "5 minutes", "3 minutes", "1 minute" et "30 secondes".

A partir du panneau "10 minutes", 4 personnes maximum par voiture seront autorisées 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.

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.

Pour les voitures étant dans les stands :

A partir du panneau "10 minutes", 4 personnes maximum par voiture seront autorisées à effectuer EXCLUSIVEMENT les tâches suivantes :

- L'aide au pilote,
- L'aide au démarrage par batterie extérieure,

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, situated before the pit entry, where they will be lined up in formation.

If the leading car is not in the first row, the cars between it and the red flag line will be waved off to complete one lap 3 minutes before the race resumes. 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;
- All interventions on the cars are prohibited on the grid, except with authorisation from race control and under the supervision of a Scrutineer solely for operations relating to the working of the energy recovery systems (Hybrides – ERS).
- Only officials are allowed on the grid,
- The drivers are allowed to leave their cars (but must not move away from them) and remove their helmets and gloves;
- 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.

2.3. Resuming the race: The delay for resuming the race will be as short as possible and, as soon as a resumption time is known, the teams will be informed via the timing monitors in the pits. In any case, ten minutes' audible warning will be given prior to resumption.

Before the race resumes, the following boards will be shown: "10 minutes", "5 minutes", "3 minutes", "1 minute" and "30 seconds".

As from the "10 minutes" board, a maximum of 4 people per car 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.

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.

For cars in the pits:

As from the "10 minutes", board a maximum of 4 people per car will be allowed to carry out EXCLUSIVELY the following tasks:

- Assisting the driver,
- Helping to start the car with an external battery,

- Le contrôle des pneus et freins.

Au panneau "3 minutes", le travail sur les voitures peut reprendre et la voiture peut rejoindre le bout de la voie des stands.

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. Juste après que la dernière voiture de la file derrière la voiture de sécurité aura franchi la sortie de la voie des stands, le feu de sortie des stands passera au vert, toute voiture dans la voie des stands pourra entrer sur la piste et rejoindre la file des voitures derrière la voiture de sécurité.

La voiture de sécurité entrera dans les stands après un tour, 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.

Durant ce ou ces tours, l'Article 2.9, Chapitre II de l'Annexe H du Code Sportif International s'appliquera.

Si la course ne peut être reprise, les résultats seront ceux obtenus à l'issue de l'avant-dernier tour précédant le tour au cours duquel le signal de suspension de la course a été donné.

NEUTRALISATION DE LA COURSE : VOITURE DE SECURITE

82. L'ensemble des dispositions de l'Article 2.9 Annexe H Code Sportif International sont appliquées à l'exception des dispositions suivantes :

Quand l'ordre sera donné par le Directeur de Course d'utiliser la voiture de sécurité, tous les postes de surveillance présenteront des drapeaux jaunes agités et des panneaux "SC" pendant la durée de l'intervention.

La voiture de sécurité, feux oranges allumés, partira de son poste et gagnera la piste où que se trouve la voiture en tête de la course. Pour les 24 Heures du Mans, il y aura 3 voitures de sécurité et pour les autres Epreuves du Championnat, 2 voitures de sécurité, sauf Règlement spécifique de chaque Epreuve en cas de circonstances locales particulières.

Toutes les voitures en course devront se mettre en file derrière les voitures de sécurité à une distance inférieure à cinq longueurs de voiture et il est absolument interdit de dépasser avant de passer devant un drapeau vert agité, sauf si une voiture ralentit en raison d'un problème grave.

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.

Pendant que la voiture de sécurité sera en service, les voitures concurrentes pourront entrer dans la voie des stands, mais elles ne pourront regagner la piste que lorsque le feu vert à la sortie de la voie des stands aura été allumé. Il sera allumé de façon à permettre aux voitures en attente à la sortie de la voie des stands de regagner la piste de course à une vitesse appropriée jusqu'à ce qu'elles rejoignent la fin de la file des voitures derrière la voitures de sécurité. Après le passage de

- Checking the tyres and brakes.

At the "3 minutes" board, work on the cars may resume and the car may go to the end of the pit lane.

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. Soon after the last car in line behind the safety car passes the end of the pit lane, 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.

The safety car will enter the pits after one lap, 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.

During this lap or laps, Article 2.9, Chapter II of Appendix H to the International Sporting Code will apply.

If the race cannot be resumed, the results will be taken as they stood at the end of the penultimate lap before the lap during which the signal to suspend the race was given.

NEUTRALISATION OF THE RACE: SAFETY CAR

82. All the provisions of Article 2.9 of Appendix H to the Code apply except for the following clauses:

When the Clerk of the Course gives the order to deploy the safety car, all marshal posts will display waved yellow flags and "SC" boards for the duration of the intervention.

The safety car will start from the pit lane with its orange lights on and will join the track regardless of where the race leader is. For the Le Mans 24 Hours, there will be 3 safety cars, and for the other Events in the Championship, 2 safety cars, unless the specific regulations of each Event provide otherwise in case of particular local circumstances.

All the competing cars must then form up in line behind the safety car no more than five car lengths apart, and overtaking is absolutely prohibited until the cars pass a waved green flag, unless a car has been slowed down by a serious problem.

Any car being driven unnecessarily slowly, erratically or in a manner deemed potentially dangerous to other drivers at any time while the safety car is deployed will be reported to the Stewards. This will apply whether the car is being driven on the track, at the pit entry or in the pit lane.

While the safety car is in operation, competing cars may enter the pit lane, but may only rejoin the track when the green light at the end of the pit lane is on. It will be on so as to allow all cars waiting at the exit from the pit lane to rejoin the track at an appropriate speed until they reach the back of the line of cars behind the safety car. After the last car leaving the pit lane has passed, the light will turn red again.

la dernière voiture sortant de la voie des stands, le feu sera remis au rouge.

Dans certaines conditions, le Directeur de Course pourra demander à la voiture de sécurité d'emprunter la voie de 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 de des stands dans ces conditions pourra s'arrêter devant le garage attribué à son équipe.

Lorsque le Directeur de Course rappellera les voitures de sécurité, les feux orange seront éteints, ce sera le signal qu'elles rentreront à leur poste 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'accident avant que la voiture de sécurité ne rentre à son poste, à partir du moment où les feux sont éteints, les pilotes doivent continuer à une allure n'impliquant ni accélération intempestive, ni freinage, ni toute autre manœuvre susceptible de mettre en danger d'autres pilotes ou de gêner le nouveau départ.

Après l'entrée de la voiture de sécurité à son poste, les drapeaux verts agités seront présentés aux postes de surveillance. Ces drapeaux seront déployés un tour au maximum.

Chaque tour accompli pendant que la voiture de sécurité est utilisée sera compté comme tour de course.

Si la course se termine alors que la voiture de sécurité est encore en piste, les voitures se verront présenter le drapeau à damier sur la ligne d'arrivée selon la procédure normale sans être autorisées à doubler.

En cas de conduite dangereuse pendant l'intervention de la voiture de sécurité :

Pénalité : Stop and Go 3 minutes, moteur arrêté :

Exclusion possible du pilote concerné.

ARRIVEE

83. 1/ Drapeau à damier : à l'échéance du temps de course ou de la distance à couvrir, le drapeau à damier sera présenté à la voiture classée première du classement général lorsqu'elle franchit la ligne d'arrivée sur la piste de course.

Lorsque le drapeau à damier sera présenté, la sortie de la voie des stands sera fermée.

2/ Arrivée anticipée ou retardée :

2.1. Si, quelle qu'en soit la raison, le drapeau à damier est présenté avant que la durée prévue pour la course soit écoulée (sauf arrêt de la course prévu l'Art. 22), 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 ;

2.2. Si, quelle qu'en soit la raison, le drapeau à damier est présenté en retard, la course sera considérée comme s'étant terminée à l'heure prévue.

Under certain circumstances, the Clerk of the Course may ask the safety car to use the pit lane. In this case, and provided that the safety car's orange lights remain on, all cars must follow it into the pit lane without overtaking. Any car entering the pit lane under these circumstances may stop outside the garage allocated to its team.

When the Clerk of the Course calls in the safety cars, the orange lights will be switched off; this will be the signal that they will be returning to their post at the end of this 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 its post, from the moment the lights are switched off drivers must proceed at a pace which involves no erratic acceleration, braking or other manoeuvre which is likely to endanger other drivers or impede the restart.

After the safety car has returned to its post, the waved green flags will be shown at the marshal posts. These flags will be deployed for a maximum of one lap.

Each lap completed while the safety car is deployed will be counted as a race lap.

If the race ends while the safety car is still on the track, the cars will take the chequered flag on the finish line as normal without being allowed to overtake.

In the Event of dangerous driving during the intervention of the safety car:

Penalty: Stop and Go, 3 minutes, engine stopped:

Possible exclusion of the driver concerned.

FINISH

83. 1/ Chequered flag: when the scheduled time for the race has elapsed or the full race distance has been covered, the chequered flag will be shown to the car that is leading the general classification when it crosses the finish line on the race track.

When the chequered flag is shown, the pit exit will be closed.

2/ Early or late finish:

2.1. If for any reason the chequered flag is shown before the scheduled time for the race has elapsed (unless the race was suspended under Art. 22), 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;

2.2. If for any reason the chequered flag is shown late, the race will be deemed to have finished at the scheduled time.

CONDITIONS DE CLASSEMENT

84. 1.1 Est classée première la voiture qui a couvert la plus grande distance jusqu'à la présentation du drapeau à damier (la position des voitures sur la grille de départ n'est pas prise en compte).

1.2 Pour être classée, une voiture doit :

- a) 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 ;
- b) Avoir couvert une distance au moins égale à 70% de la distance couverte par la voiture classée 1^{ère} au classement général.
- c) Le nombre de tours officiel sera arrondi au nombre entier inférieur.

2.1 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.

2.2 Parc Fermé :

2.2.1 – Immédiatement après la présentation du drapeau à damier, les voitures doivent gagner le Parc Fermé sous la conduite des officiels. Les membres des équipes doivent se tenir à proximité du Parc Fermé afin d'aider les commissaires techniques.

2.2.2 - Exclusion possible de toute voiture qui ne rejoindrait pas le Parc Fermé dans le plus bref délai.

2.3 Résultats / Classements officiels :

Sont seuls considérés comme officiels les résultats et les classements publiés et affichés par l'organisateur sur le tableau d'affichage officiel.

CONFERENCE DE PRESSE

85. Après la séance de qualification :

Aussitôt après la fin de la 2^{ème} séance de qualification, les pilotes qui font la pole de chaque catégorie doivent participer à la Conférence de Presse.

Lieu : Salle de Presse

Les Directeurs d'Equipe sont responsables du respect de ces obligations par leurs pilotes.

Pénalité : 1000 € en cas de retard ou d'absence du pilote

A l'arrivée :

Aussitôt après la cérémonie du podium et, selon les instructions des officiels, les pilotes et les Directeurs d'Equipe des voitures classées 1^{ère}, 2^{ème} et 3^{ème} du classement général de l'Epreuve et des voitures classées 1^{ère} de chaque Groupe (Art. 1) doivent participer :

- a) Aux interviews ;
- b) A la Conférence de Presse des vainqueurs.

Lieu : Salle de Presse

Les Directeurs d'équipe sont responsables du respect de ces obligations par leurs pilotes.

Pénalité : à l'appréciation des Commissaires Sportifs.

CONDITIONS FOR CLASSIFICATION

84. 1.1 the car placed first is the one that covered the greatest distance up to the showing of the chequered flag (the position of the cars on the starting grid is not taken into account).

1.2 To be classified, a car must:

- a) 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;
- b) Have covered at least 70% of the distance covered by the car classified in first place in the overall classification.
- c) The official number of laps will be rounded down to the nearest whole number.

2.1 The cars are classified according to the number of complete laps covered during the time of the race. For competitors having covered the same number of laps, the time at which they crossed the finish line will determine the order of the classification.

2.2 Parc Fermé :

2.2.1 – Immediately after the chequered flag has been shown, the cars must proceed to the Parc Fermé under the supervision of the officials. Team members must be available in the vicinity of the Parc Fermé in order to help the Scrutineers.

2.2.2 – Possible exclusion of any car that does not proceed to the Parc Fermé as soon as possible.

2.3 Official results / classifications:

The only official results and classifications are those published and posted by the organiser on the official notice board.

PRESS CONFERENCES

85. After the qualifying session:

Immediately after the end of the 2nd qualifying session, the drivers in pole position in each category must take part in the Press Conference.

Place: Press Room

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

Penalty: €1000 if a driver is late or absent.

At the finish:

Immediately after the podium ceremony and, according to the officials' instructions, the drivers and the Team Managers of the cars classified 1st, 2nd and 3rd in the general classification of the Event and the cars classified 1st in each Group (Art. 1) must take part:

- a) In the interviews;
- b) In the winners' Press Conference.

Place: Press Room

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

Penalty: at the Stewards' discretion.

TROPHEES ET COUPES

86. 1/ Remise des Trophées et Coupes :

Lieu : sur le podium, immédiatement après l'arrivée,

Présence obligatoire :

- a) Equipages au complet classés 1^{er}, 2^e et 3^e du classement général de l'Epreuve ;
- b) Les équipages au complet des trois premiers de chaque groupe ;

Pénalité : à l'appréciation des Commissaires Sportifs.

INSTRUCTIONS ET COMMUNICATIONS AUX CONCURRENTS

87. 1/ Les instructions, décisions, notifications ou communications des officiels sont adressées par écrit aux concurrents.

1.1. Les concurrents doivent en accuser réception : signature obligatoire du concurrent ou de son représentant désigné.

1.2. En cas de refus de signature : exclusion possible du concurrent et de sa (ses) voiture(s) à l'appréciation du Collège des Commissaires Sportifs.

1.3. Les notifications, les décisions des officiels et les résultats (essais et course) sont affichés sur le tableau officiel.

SANCTIONS ET RECLAMATIONS

88. 1/ Les Commissaires Sportifs peuvent infliger les pénalités prévues par le présent Règlement particulier en sus ou à la place de toutes les autres pénalités prévues dans le Code Sportif International.

2/ Recours :

A. Droit de réclamation :

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

B. Droit d'appel :

Le droit d'appel devant la Cour d'Appel internationale est de 12 000 € (cf. Règlement disciplinaire et juridictionnel de la FIA).

Toutes les décisions qui sont prises par le Comité Endurance ne sont pas susceptibles de recours.

C. Droit de révision : il est tel que prévu par le CSI.

RELATIONS AVEC LES CONCURRENTS

89. Tout concurrent, constructeur ou pilote souhaitant obtenir entre deux Epreuves un éclaircissement sur un point du Règlement, pourra saisir le Comité Endurance. Toute interprétation émise par le Comité Endurance ne peut être opposable au pouvoir sportif que constituent le Directeur d'Epreuve et le Collège des Commissaires.

Pour ce faire, le concurrent, constructeur ou pilote devra adresser au Comité Endurance une requête dûment motivée précisant clairement les points sur lesquels il souhaite l'interprétation.

TROPHIES AND CUPS

86. 1/ Prize-giving ceremony:

Place: on the podium, immediately after the finish,

Mandatory presence of:

- a) the full crews classified 1st, 2nd and 3rd in the general classification of the Event;
- b) the full crews of the top three in each group;

Penalty: at the Stewards' discretion.

INSTRUCTIONS AND COMMUNICATIONS TO COMPETITORS

87. 1/ Instructions, decision, notifications or communications from the officials are given to the competitors in writing.

1.1. The competitors must acknowledge receipt: the signature of the competitor or of his designated representative is mandatory.

1.2. If the competitor refuses to sign: possible exclusion of the competitor and his car(s), at the Stewards' discretion.

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

SANCTIONS AND PROTESTS

88. 1/ The Stewards may impose the penalties set out in the present supplementary regulations in addition to or instead of any other penalties available to them under the Code.

2/ Recourse:

A. Right of protest:

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

B. Right of appeal:

The appeal fee for the International Court of Appeal is €12,000 (cf. Judicial and Disciplinary Rules of the FIA).

Any decision taken by the Endurance Committee is not subject to appeal.

C. Right of review: this is as provided for in the Code.

RELATIONS WITH THE COMPETITORS

89. Any competitor, manufacturer or driver wishing to obtain a clarification on a point of the regulations between two Events, may submit the matter to the Endurance Committee. Any interpretation given by the Endurance Committee cannot be opposable to the sporting authority represented by the Race Director and the Panel of Stewards.

To do so, the competitor, manufacturer or driver must send the Endurance Committee a request, duly motivated, clearly specifying the points on which they are requesting an interpretation.

COMPORTEMENT ANTI-SPORTIF

90. 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.

L'ANNEXE 1 DE CHAQUE EPREUVE

91. 1/ L'Annexe 1 des Epreuves disputées en Europe, d'une durée ne dépassant pas 6 heures, sera mise à la disposition des concurrents au plus tard 3 semaines avant le début de l'Epreuve.

2/ 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 qui comporte un Règlement Sportif spécifique.

Ce Règlement spécifique sera mis à la disposition des concurrents au plus tard fin décembre 2011.

3/ Les Epreuves américaines du Championnat du Monde d'Endurance :

Toute Epreuve du Championnat, courue aux Etats-Unis, est régie par le "Code" pour tous les concurrents du Championnat, ainsi que par un Règlement spécifique.

Ce Règlement particulier sera mis à la disposition des concurrents au plus tard 3 semaines avant le début de l'Epreuve.

UNSPORTING CONDUCT

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

THE APPENDIX 1 OF EACH EVENT

91. 1/ The Appendix 1 of Events taking place in Europe, whether or not they exceed 6 hours, will be made available to the competitors at the latest 3 weeks before the start of the Event.

2/ The Le Mans 24 Hours:

Given its specificity, the Le Mans 24 Hours is governed by supplementary regulations supplied by the organiser which include specific Sporting Regulations.

These specific regulations will be made available to the competitors at the end of December 2011 at the latest.

3/ The American Events of the World Endurance Championship:

Any event in the Championship that is run in the United States is governed by the Code for all the competitors in the Championship, as well as by specific regulations.

These supplementary regulations will be made available to the competitors at the latest 3 weeks before the start of the Event.

ANNEXE 1 / APPENDIX 1

RENSEIGNEMENTS EXIGES PAR LE REGLEMENT SPORTIF / INFORMATION REQUIRED BY THE SPORTING REGULATIONS

PARTIE A (cf. Article 27)

1. Nom et adresse de l'Autorité Sportive Nationale (ASN).
2. Nom et adresse de l'organisateur.
3. Date et lieu de l'Epreuve.
4. Début des vérifications sportives et techniques le (date) à (heure).
5. Heure de départ de chaque course.
6. Adresse, numéro de téléphone, fax et e-mail auxquels la correspondance peut être adressée.
7. Détails sur le circuit, comprenant obligatoirement :
 - localisation et moyens d'accès,
 - longueur d'un tour,
 - nombre de tours de chaque course,
 - direction (dans le sens des aiguilles d'une montre ou dans le sens opposé),
 - localisation de la sortie des stands par rapport à la Ligne.
8. Localisation précise sur le circuit du :
 - bureau des Commissaires Sportifs,
 - bureau du Directeur d'Epreuve,
 - bureau de la FIA,
 - local des vérifications sportives,
 - local des vérifications techniques, aire plane et pesées,
 - Parc Fermé,
 - briefing des pilotes et concurrents,
 - panneau d'affichage officiel,
 - conférence de presse du vainqueur,
 - centre presse,
 - centre d'accréditation des médias.
9. Liste des trophées supplémentaires et récompenses spéciales (en plus de ceux prévus par le Règlement Sportif du Championnat).
10. Nom des officiels de l'Epreuve suivants, désignés par l'ASN :
 - Commissaire Sportif,
 - Directeur de Course,
 - Secrétaire du meeting,
 - Commissaire Technique National en Chef,
 - Responsable Médical National.
11. Autre point spécifique

PART A (cf. Article 27)

1. Name and address of the National Sporting Authority (ASN).
2. Name and address of the organiser.
3. Date and place of the Event.
4. Start of the sporting checks and scrutineering on (date) at (time).
5. Start time of each race.
6. Address and telephone, fax number and E-mail to which enquiries can be addressed.
7. Details of the circuit, which must include:
 - location and how to get there,
 - length of one lap,
 - number of laps in each race,
 - direction (clockwise or anti-clockwise),
 - location of pit exit in relation to Line.
8. Precise location at the circuit of:
 - Stewards' office,
 - Race Director's office,
 - FIA office,
 - sporting checks,
 - scrutineering, flat area and weighing,
 - Parc Fermé,
 - drivers' and competitors' briefing,
 - official notice board,
 - winner's press conference,
 - press centre,
 - media accreditation centre.
9. List of any supplementary trophies and special awards (in addition to those specified in the Sporting Regulations of the Championship).
10. The names of the following officials of the Event appointed by the ASN:
 - Steward of the meeting,
 - Clerk of the Course,
 - Secretary of the meeting,
 - Chief National Scrutineer,
 - Chief National Medical Officer.
11. Any other specific item

PARTIE B (Réservée à la FIA) - cf. Article 32

1. Commissaires Sportifs FIA,
2. Directeur d'Epreuve,
3. Délégué Technique,
4. Délégué presse,
5. Délégué médical,
6. Chronométrateur en chef,
et, le cas échéant,
Observateur(s), Assistant(s), Pilote
Conseiller

PARTIE C - Programme détaillé de l'Epreuve

A envoyer à la FIA avec l'Annexe 1 dûment complétée.

PARTIE D - Convention d'organisation

Cf. Article 27 (Disponible auprès du Secrétariat de la FIA)

A envoyer à la FIA dûment complétée au plus tard un mois avant le début de l'Epreuve.

PARTIE E - Assurance (Cf. Article 29)

A envoyer à la FIA avec l'Annexe 1 dûment complétée.

PART B (Reserved for the FIA) - cf. Article 32

1. FIA Stewards of the meeting,
2. Race Director,
3. Technical Delegate,
4. Press delegate,
5. Medical delegate.
6. Chief timekeeper
and, if appropriate,
Observer(s), Assistant(s), Adviser to the
Stewards.

PART C - Detailed timetable of the Event

To be sent to the FIA together with the duly completed Appendix 1.

PART D - Organisation Agreement

Cf. Article 27 (Available from the FIA Secretariat)

To be sent to the FIA at the latest one month prior to the Event.

PART E - Insurance (cf. Article 29)

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 2012 /
ENTRY FORM FOR THE 2012 FIA WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP**

***Disponible sur le site de la FIA à partir du 19 décembre 2011
Available on the FIA website as from 19 December 2011***

à l'emplacement ci-dessous / as follows:

www.fia.com

FIA Sport

FIA World Endurance Championship

Et sur le lien suivant / and under the following link: (www.entryforms.fia.com)

FIA Contacts:

FIA Geneva – WEC Department

Chemin de Blandonnet 2 – CH 1215 Genève 15

Fax : + 41 22 544 44 74

Manager: Mrs Frédérique Trouvé (ftrouve@fia.com)

Assistant: Mr Michael Mathys (mmathys@fia.com)