

CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE DE LA FIA 2023 : REGLEMENT SPORTIF 2023 FIA WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP: SPORTING REGULATIONS

VERSION FRANCAISE – ENGLISH BELOW

1. DISPOSITIONS GENERALES	- 1 -
1.1 Préambule	- 1 -
1.2. Règlement	- 2 -
1.2.1 Version de référence	- 2 -
1.2.2 Clause interprétative pour les officiels chargés de l'application du présent Règlement	- 2 -
1.2.3 Entrée en vigueur	- 2 -
1.2.4 Les 24 Heures du Mans	- 2 -
1.3 Conditions générales	- 3 -
1.3.1 Responsabilité générale du Concurrent	- 3 -
1.3.2 Représentant du Concurrent	- 3 -
1.3.3 Responsabilité pour la conformité et la sécurité des voitures	- 3 -
1.3.4 Cas des fournisseurs, marques et constructeurs	- 3 -
1.4 Compétitions du Championnat	- 4 -
1.4.1 Définition	- 4 -
1.4.2 Aspects calendaires	- 4 -
1.4.3 Annulation	- 5 -
2. ORGANISATION	- 5 -
2.1 Organisateur	- 5 -
2.2 Organisation des Compétitions	- 5 -
2.3 Assurances	- 5 -
2.3.1 Obligations et modalités de couverture	- 5 -
2.3.2 Formalités administratives de rigueur	- 6 -
2.4 Officiels et Délégués FIA	- 6 -
2.4.1 Officiels permanents	- 6 -
2.4.2 Officiels et délégués non-permanents	- 6 -
2.4.3 Conseiller des Commissaires Sportifs	- 7 -
2.4.4 Délégués Techniques	- 7 -
2.4.5 Relations Directeur de Course et Directeur d'Epreuve	- 7 -
2.4.6 Obligations générales des officiels	- 7 -
3. ENGAGEMENTS, CATEGORISATION, EQUIPAGES	- 8 -
3.1 Dispositions générales	- 8 -
3.1.1 Engagement à la saison	- 8 -
3.1.2 Cession des engagements et forfaits	- 8 -
3.1.3 Spécificités des 24 Heures du Mans	- 8 -
3.1.4 Licences	- 9 -
3.1.5 Trophée pour une Endurance Durable	- 9 -
3.2 Procédure d'engagement	- 10 -
3.2.1 Comité de Sélection et admission au Championnat	- 10 -
3.2.2 Cas général : bulletin d'engagement, dossier, délais	- 10 -
3.2.3 Condition spécifique pour l'engagement dans la catégorie Hypercar	- 11 -
3.2.4 Conditions spécifiques d'engagement dans la catégorie LMP2	- 12 -
3.2.5 Engagement des Concurrents dits « course par course »	- 12 -
3.3 Droits d'engagement et conditions financières	- 12 -
3.3.1 Droits de participation et droits d'engagement	- 12 -
3.3.2 Droits de participation pour les Concurrents dits « course par course »	- 13 -
3.3.3 Paiement des droits de participation	- 13 -
3.3.4 Avance sur frais techniques et sur carburant	- 14 -
3.4 Catégorisation des pilotes	- 15 -
3.4.1 Dispositions générales relatives à la catégorisation des pilotes	- 15 -
3.5 Changement de catégorie ou de modèle en cours de saison	- 15 -
3.5.1 Principe général	- 15 -
4. DISCIPLINE GENERALE ET OBLIGATIONS DES CONCURRENTS	- 15 -
4.1 Discipline générale	- 15 -

4.1.1 Comportement anti-sportif	15 -
4.1.2 Accord commercial	15 -
4.1.3 Laissez-passer et accréditations	16 -
4.1.4 Equipements obligatoires des pilotes	16 -
4.1.5 Equipements obligatoires pour le personnel dans la voie des stands	16 -
4.1.6 Caméras des Concurrents	17 -
4.1.7 Communications radio du Concurrent	17 -
4.1.8 Radio de la Direction de Course	17 -
4.1.9 Moyens de communication électroniques	18 -
4.1.10 Contrôle Médical	18 -
4.2 Installation dans le Paddock et dans les stands	18 -
4.2.1 Signalisation	18 -
4.2.2 En cas de retrait de la Compétition	18 -
4.3 Attribution des garages	18 -
4.3.1 Prescriptions générales	18 -
4.3.2 Horaires d'ouverture obligatoire des stands pendant la Compétition	19 -
4.4 Obligations promotionnelles des Concurrents	19 -
4.5 Limitation du personnel (catégorie Hypercar uniquement)	19 -
4.6 Brassards associés au personnel	22 -
4.7 Déclaration des pilotes au départ	22 -
5. VERIFICATIONS ET CONTROLES	22 -
5.1 Vérifications administratives et techniques	22 -
5.1.1 Vérifications administratives	23 -
5.1.2 Vérifications techniques	23 -
5.2 Compétences des Commissaires Techniques	24 -
5.2.1 Clause de compétence générale	24 -
5.2.2 Réalisation des contrôles techniques	24 -
5.3 Contrôles et vérifications techniques spécifiques	25 -
5.3.1 Contrôles aléatoires	25 -
5.3.2 En cas de changement de châssis ou de changement sur la voiture	25 -
6. REGLEMENT TECHNIQUE	25 -
6.1 Voitures admissibles	25 -
6.1.1 Homologations admissibles	25 -
6.1.2 Recours	25 -
6.1.3 Voitures de réserve	26 -
6.2 Carburant	26 -
6.2.1 Approvisionnement	26 -
6.2.2 Installations	26 -
6.2.3 Quantité, manipulation et stockage	26 -
6.3 Systèmes d'équivalence (technologies et performance)	27 -
6.3.1 Principe général	27 -
6.3.2 Pour les voitures des catégories Hypercar et LMGTE	27 -
6.3.3 Pour les voitures de la catégorie LMP2	27 -
6.3.4 Pour la catégorie LMGTE Am uniquement	28 -
6.4 Systèmes et équipements imposés par les Règlements et bulletins :	28 -
6.4.1 Enregistrement de données	28 -
6.4.2 Enregistreur de Données d'Accident (EDA)	29 -
6.4.3 Autres systèmes et équipements obligatoires	30 -
6.4.4 Cas particulier des débitmètres de carburant et couplemètres Hypercar	30 -
6.4.5 Affichage Marshalling de la FIA	31 -
6.4.6 Caméras imposées pour les Concurrents Hypercar	31 -
6.5 Pneumatiques	32 -
6.5.1 Définitions et conditions générales	32 -
6.5.2 Fournisseurs désignés	33 -
6.5.3 Spécification	33 -
6.5.4 Allocations	34 -
6.5.5 Dispositions sur la mise en température des pneumatiques, la manipulation et la modification des pneumatiques	34 -
6.5.6 Pénalités applicables	35 -

6.6 Lumières.....	- 35 -
6.6.1 Projecteurs principaux	- 35 -
6.6.2 Feu de pluie.....	- 36 -
6.6.3 Voyant médical	- 36 -
6.6.4 Leader Light.....	- 36 -
6.6.5 Témoin lumineux de l'ERS.....	- 36 -
6.6.6 En cas de dysfonctionnement	- 36 -
7. SIGNALÉTIQUE OBLIGATOIRE ET PUBLICITE.....	- 37 -
7.1 Signalétique apposée sur les voitures.....	- 37 -
7.1.1 Dispositions générales.....	- 37 -
8. ESSAIS.....	- 37 -
8.1 Essais collectifs officiels.....	- 37 -
8.1.1 Définition	- 37 -
8.1.2 Calendrier	- 37 -
8.2 Essais privés	- 38 -
8.2.1 Définition	- 38 -
8.2.2 Essais privés fermés.....	- 39 -
8.2.3 Essais privés ouverts	- 39 -
8.2.4 Interdiction de tester sur les circuits du Championnat	- 39 -
8.2.5 Contrôles	- 39 -
8.2.6 Restrictions applicables à la catégorie Hypercar	- 39 -
8.2.7 Restrictions applicables à la catégorie LMP2	- 40 -
8.2.8 Restrictions applicables à la catégorie LMGTE Am.....	- 40 -
9. PRESCRIPTIONS GENERALES CONCERNANT LES COMPETITIONS	- 40 -
9.1 Discipline et conduite à tenir en cas de problème sur la voiture	- 40 -
9.1.1 Sens de conduite	- 40 -
9.1.2 Limites de la piste.....	- 40 -
9.1.3 Dégagement d'une voiture arrêtée	- 40 -
9.1.4 Poussée de la voiture par le pilote	- 41 -
9.1.5 Ravitaillement sur la piste	- 41 -
9.1.6 Opérations sur une voiture immobilisée	- 41 -
9.1.7 Présence humaine sur la piste.....	- 41 -
9.1.8 Mise en route du moteur pendant la course	- 42 -
9.1.9 Voiture présentant un danger potentiel	- 42 -
9.1.10 Forfait	- 42 -
9.1.11 Pénalité en cas de manquement à la discipline générale et la sécurité	- 42 -
9.1.12 Niveau de température à l'intérieur de l'habitacle	- 43 -
9.1.13 Discipline concernant le drapeau à damier.....	- 43 -
9.1.14 Discipline générale lors des essais	- 43 -
9.2 Briefings et Track Walks	- 43 -
9.2.1 Briefing des Pilotes	- 43 -
9.2.2 Briefing des Directeurs des Equipes	- 43 -
9.2.3 Réunion des 4 meilleurs pilotes partants.....	- 44 -
9.2.4 Track Walk.....	- 44 -
10 ESSAIS LIBRES ET ESSAIS QUALIFICATIFS.....	- 44 -
10.1 Dispositions générales.....	- 44 -
10.1.1 Pilotes et voitures éligibles.....	- 44 -
10.1.2 Obligations des pilotes.....	- 44 -
10.2 Essais qualificatifs	- 45 -
10.2.1 Dispositions spécifiques aux essais qualificatifs.....	- 45 -
10.2.2 Cas particulier.....	- 46 -
10.2.3 Circonstances exceptionnelles pendant les qualifications	- 46 -
11 DEPART DE LA COURSE	- 46 -
11.1 Grille de départ	- 47 -
11.1.1 Grille de départ.....	- 47 -
11.1.2 Pole Position.....	- 47 -
11.1.3 Voitures manquantes sur la grille de départ	- 47 -
11.1.4 Mise en route du moteur sur la grille	- 47 -
11.1.5 Sécurité générale sur la grille.....	- 48 -

11.1.6 Accès à la grille.....	- 48 -
11.2 Procédure de départ.....	- 48 -
11.2.1 Déroulement général.....	- 48 -
11.2.2 Tour(s) de reconnaissance.....	- 49 -
11.2.3 Compte-à-rebours.....	- 49 -
11.2.4 Départ assisté.....	- 50 -
11.2.5 Voiture de Tête et Voiture d'Intervention Médicale.....	- 50 -
11.2.6 Voiture retardée lors du tour de formation.....	- 50 -
11.2.7 Tour de formation supplémentaire.....	- 51 -
11.2.8 Départ retardé par le Directeur d'Epreuve.....	- 51 -
11.3 Départ de la course derrière la Voiture de Sécurité.....	- 52 -
11.3.1 Déroulement général.....	- 52 -
11.3.2 Dépassements lors d'un départ derrière la Voiture de Sécurité.....	- 52 -
11.3.3 Départ de la voie de stand lors d'un départ derrière la Voiture de Sécurité.....	- 52 -
12. VOIE DES STANDS, ARRÊTS AUX STANDS ET INTERVENTIONS SUR LA VOITURE.....	- 53 -
12.1 Prescriptions générales concernant la sécurité.....	- 53 -
12.1.1 Installations du Concurrent dans le stand et la voie des stands.....	- 53 -
12.1.2 Zones de la voie des stands.....	- 53 -
12.1.3 Poussée de la voiture dans la voie des stands.....	- 53 -
12.1.4 Excès de vitesse dans la voie des stands.....	- 54 -
12.2 Arrêts aux stands.....	- 55 -
12.2.1 Obligations générales liées aux arrêts aux stands.....	- 55 -
12.2.2 Déroulement d'un arrêt aux stands.....	- 55 -
12.3 Interventions sur la voiture.....	- 57 -
12.3.1 Réparations dans le stand.....	- 57 -
12.3.2 Réparations effectuables par le pilote.....	- 57 -
13 TEMPS DE CONDUITE EN COURSE.....	- 58 -
13.1 Principes généraux.....	- 58 -
13.1.1 Décompte des tours.....	- 58 -
13.1.2 Ajustements possibles des temps de conduite.....	- 58 -
13.1.3 Pénalités.....	- 58 -
13.1.4 Temps de conduite.....	- 58 -
13.2 Temps de conduite par durée de course.....	- 58 -
13.2.1 Pour les courses de 6 heures.....	- 59 -
13.2.2 Pour les courses de 8 heures.....	- 59 -
13.3 Composition des équipages.....	- 59 -
13.3.1 Règles régissant la composition des équipages.....	- 59 -
13.3.2 Pour la catégorie Hypercar.....	- 59 -
13.3.3 Pour la catégorie LMP2.....	- 59 -
13.3.4 Pour la catégorie LMGTE Am.....	- 59 -
14 INTERRUPTION ET NEUTRALISATION D'UNE SEANCE.....	- 60 -
14.1 Dispositions générales concernant la procédure de drapeau rouge.....	- 60 -
14.1.1 Responsabilité.....	- 60 -
14.2 Interruption des essais (procédure de drapeau rouge).....	- 60 -
14.2 Stopping of practice (red flag procedure).....	- 60 -
14.2.1 Modalités.....	- 60 -
14.2.2 Prolongation d'une séance interrompue.....	- 60 -
14.2.3 Réclamations.....	- 60 -
14.2.4 Décompte des tours.....	- 61 -
14.3 Suspension de la course (procédure de drapeau rouge).....	- 61 -
14.3.1 Dispositions générale et conduite à adopter.....	- 61 -
14.3.2 Interventions autorisées sur les voitures.....	- 62 -
14.3.3 Cas d'une voiture ayant besoin d'assistance pour rejoindre la grille.....	- 62 -
14.4 Reprise d'une course suspendue (fin de la procédure de drapeau rouge).....	- 62 -
14.4.1 Dispositions générales.....	- 62 -
14.4.2 Procédure concernant les voitures présentes sur la grille.....	- 63 -
14.4.3 Procédure concernant les voitures qui sont entrées dans la voie des stands avant le signal du drapeau rouge.....	- 63 -
14.4.4 Procédure concernant les voitures qui sont entrées dans la voie des stands après le signal du drapeau rouge.....	- 64 -

14.4.5 Concernant toutes les voitures, à la reprise de la course	- 65 -
14.5 Neutralisation de la course : Full Course Yellow (FCY)	- 65 -
14.5.1 Mise de la course sous régime de FCY	- 65 -
14.5.2 Accès à la voie des stands sous régime de FCY	- 65 -
14.5.3 Fin du régime de FCY	- 66 -
14.5.4 Régime de FCY et Voiture de Sécurité	- 67 -
14.6 Neutralisation de la course : procédure Voiture de Sécurité	- 67 -
14.6.1 Dispositions générales et conduite à adopter	- 67 -
14.6.2 Dépassements autorisés sous régime de Voiture de Sécurité	- 68 -
14.6.3 Cas du signal de dépassement donné par la Voiture de Sécurité	- 68 -
14.6.4 Cas du « Pass-Around »	- 68 -
14.6.5 Accès et intervention dans les stands sous régime de Voiture de Sécurité	- 69 -
14.6.6 Sortie des stands sous régime de Voiture de Sécurité	- 70 -
14.6.7 Décompte des trois premiers tours de la Voiture de Sécurité	- 70 -
14.6.8 Décompte des tours pour les Concurrents	- 71 -
14.6.9 Cas où la Voiture de Sécurité est déployée ou piste lors du dernier tour	- 71 -
14.6.10 Cas où la Voiture de Sécurité est retirée au cours de ses trois premiers tours	- 71 -
14.6.11 Cas où la Voiture de Sécurité doit emprunter la voie des stands	- 71 -
14.6.12 Fin de la procédure de Voiture de Sécurité	- 72 -
15 ARRIVEE, CLASSEMENTS, TITRES ET POINTS	- 73 -
15.1 Arrivée d'une Compétition	- 73 -
15.1.1 Procédure d'arrivée	- 73 -
15.1.2 Arrivée anticipée ou retardée	- 73 -
15.1.3 Parc Fermé d'arrivée	- 73 -
15.1.4 Conditions requises pour qu'une voiture soit classée	- 74 -
15.1.5 Premier classé	- 74 -
15.1.6 Critères généraux de classement	- 74 -
15.1.7 Résultats et classements officiels	- 74 -
15.2 Classements du Championnat	- 74 -
15.2.1 Principes généraux	- 74 -
15.2.2 Championnat du Monde d'Endurance Hypercar de la FIA et Coupe du Monde des Equipes Hypercar	- 75 -
15.2.3 Trophées Endurance de la FIA	- 76 -
15.3 Barèmes des points	- 76 -
15.3.1 Barèmes de points selon les durées de course	- 76 -
15.3.2 Point de la Pole Position	- 77 -
15.3.3 Concurrents admis à marquer des points	- 77 -
15.3.4 Cas où la course est suspendue mais ne peut reprendre	- 77 -
15.3.5 Présence à la cérémonie annuelle de remise des prix de la FIA	- 78 -
15.3.6 Présence à la cérémonie annuelle de remise des prix du WEC	- 78 -
15.4 Concurrents ex-aequo	- 78 -
15.4.1 Attribution des prix	- 78 -
15.4.2 Attribution de la place la plus élevée au Championnat	- 78 -
16 POUVOIRS DES COMMISSAIRES SPORTIFS ET PENALITES	- 79 -
16.1 Dispositions générales	- 79 -
16.1.1 Clause de compétence générale des Commissaires Sportifs	- 79 -
16.1.2 Pénalisation des pilotes	- 79 -
16.1.3 Mise sous enquête	- 79 -
16.1.4 Interdiction de quitter le circuit pour le(s) pilote(s) enquêté(s)	- 79 -
16.1.5 Notification des décisions	- 80 -
16.2 Type des pénalités en vigueur	- 81 -
16.2.1 Principes généraux	- 81 -
16.2.2 Drive-Through	- 81 -
16.2.3 Stop & Go	- 81 -
16.2.4 Temps ajouté à l'arrêt au stand	- 81 -
16.2.5 Stop & Hold	- 82 -
16.2.6 Pénalités en temp(s), en tours et suppression de tour(s)	- 82 -
16.2.7 Conversion des pénalités de temps	- 82 -
16.2.8 Retrait de points	- 82 -
16.3 Cas particuliers d'application des pénalités	- 83 -
16.3.1 Pénalités dans la voie des stands	- 83 -

16.3.2 Cas des pénalités notifiées en fin de course	- 83 -
ANNEXE 1	- 84 -
ANNEXE 2 - BULLETIN D'ENGAGEMENT AU CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE 2023	- 88 -
ANNEXE 3 - SIGNALÉTIQUE OBLIGATOIRE, PUBLICITÉ ET PATCH SUR LES COMBINAISONS	- 89 -
ANNEXE 4 - PÉNALITÉS LIÉES AU NON-RESPECT DE LA RÉGLEMENTATION TECHNIQUE	- 97 -
ANNEXE 5 – DÉCLARATIONS D'ÉQUIPEMENT	- 99 -
ANNEXE 6 - DOCUMENTATION CONCERNANT LES PNEUMATIQUES	- 100 -
ANNEXE 7 - CONSIGNES GÉNÉRALES DE SÉCURITÉ RELATIVES À LA VOIE DES STANDS	- 102 -
ANNEXE 8 - CAMÉRAS EMBARQUÉES	- 107 -
ANNEXE 9 - PROCÉDURE DE POMPE À CARBURANT APPLICABLE POUR LE CONTRÔLE TECHNIQUE	- 108 -
ANNEXE 10 - SÉCURITÉ OPÉRATIONNELLE HAUTE TENSION	- 109 -
ANNEXE 11 - RÉGLEMENTATION DES ESSAIS HYPERCAR	- 110 -

1. GENERAL PROVISIONS	- 1 -
1.1. Foreword	- 1 -
1.2. Regulations	- 2 -
1.2.1 Reference version	- 2 -
1.2.2 Interpretive clause for officials enforcing these Regulations	- 2 -
1.2.3 Date of application	- 2 -
1.2.4 The 24 Hours of Le Mans	- 2 -
1.3 General conditions	- 3 -
1.3.1 General responsibility of the Competitor	- 3 -
1.3.2 Competitor's representative	- 3 -
1.3.3 Responsibility for the conformity and safety of the cars	- 3 -
1.3.4 Status of suppliers, brands and manufacturers	- 3 -
1.4 Championship Competitions	- 4 -
1.4.1 Definition	- 4 -
1.4.2 Calendar aspects	- 4 -
1.4.3 Cancellation	- 5 -
2. ORGANISATION	- 5 -
2.1 Organiser	- 5 -
2.2 Organisation of Competitions	- 5 -
2.3 Insurance	- 5 -
2.3.1 Obligations and procedures regarding coverage	- 5 -
2.3.2 Mandatory administrative formalities	- 6 -
2.4 FIA Officials and Delegates	- 6 -
2.4.1 Permanent officials	- 6 -
2.4.2 Non-permanent officials and delegates	- 6 -
2.4.3 Adviser to the Stewards	- 7 -
2.4.4 Technical Delegates	- 7 -
2.4.5 Relations between the Clerk of the Course and the Race Director	- 7 -
2.4.6 General obligations of the officials	- 7 -
3. ENTRIES, CATEGORISATION, CREWS	- 8 -
3.1 General provisions	- 8 -
3.1.1 Entry for the season	- 8 -
3.1.2 Transfer of entries and withdrawal	- 8 -
3.1.3 Specificities of the 24 Hours of Le Mans	- 8 -
3.1.4 Licences	- 9 -
3.1.5 Sustainable Endurance Award	- 9 -
3.2 Entry procedure	- 10 -
3.2.1 Selection Committee and admission to the Championship	- 10 -
3.2.2 General case: entry form, dossier, deadline	- 10 -
3.2.3 Specific condition of entry in the Hypercar category	- 11 -
3.2.4 Specific conditions of entry in the LMP2 category	- 12 -
3.2.5 Entry of "race-by-race" Competitors	- 12 -
3.3 Entry fees and financial conditions	- 12 -
3.3.1 Participation and entry fees	- 12 -
3.3.2 Participation fees for race-by-race Competitors	- 13 -
3.3.3 Payment of participation fees	- 13 -
3.3.4 Advance on technical costs and fuel	- 14 -
3.4 Categorisation of drivers	- 15 -
3.4.1 General provisions relating to the categorisation of the drivers	- 15 -
3.5 Model and category changes during the season	- 15 -
3.5.1 General principle	- 15 -
4. GENERAL DISCIPLINE AND COMPETITORS' OBLIGATIONS	- 15 -
4.1 General discipline	- 15 -
4.1.1 Unsporting conduct	- 15 -

4.1.2 Commercial agreement.....	15 -
4.1.3 Passes and accreditations	16 -
4.1.4 Mandatory equipment for drivers.....	16 -
4.1.5 Mandatory equipment for personnel in the pit lane	16 -
4.1.6 Competitors' cameras	17 -
4.1.7 Competitor radio communications.....	17 -
4.1.8 Race Control Radio	17 -
4.1.9 Electronic means of communication.....	17 -
4.1.10 Medical control.....	18 -
4.2 Set-up in the paddock and pits.....	18 -
4.2.1 Signalling.....	18 -
4.2.2 In case of withdrawal from the Competition	18 -
4.3 Pit allocation	18 -
4.3.1 General prescriptions	18 -
4.3.2 Mandatory opening times for the garages during the Competition	19 -
4.4 Competitors' promotional obligations	19 -
4.5 Personnel limitation (Hypercar category only)	19 -
4.6 Armbands associated with personnel.....	22 -
4.7 Starting driver's declaration.....	22 -
5. CHECKS AND CONTROLS.....	22 -
5.1 Administrative checks and scrutineering	22 -
5.1.1 Administrative checks	23 -
5.1.2 Scrutineering	23 -
5.2 Competences of the Scrutineers	24 -
5.2.1 General competence clause	24 -
5.2.2 Conducting of the technical checks	24 -
5.3 Specific technical checks and controls	25 -
5.3.1 Random checks	25 -
5.3.2 Change of chassis or changes on the car	25 -
6. TECHNICAL REGULATIONS.....	25 -
6.1 Eligible cars	25 -
6.1.1 Eligible homologations	25 -
6.1.2 Appeal	25 -
6.1.3 Reserve cars	26 -
6.2 Fuel	26 -
6.2.1 Fuel supply	26 -
6.2.2 Installations.....	26 -
6.2.3 Quantity, handling and storage	26 -
6.3 Equivalence systems (technologies and performance).....	27 -
6.3.1 General principle.....	27 -
6.3.2 For cars in the Hypercar and LMGTE categories	27 -
6.3.3 For cars in the LMP2 category	27 -
6.3.4 For the LMGTE Am category only.....	28 -
6.4 Systems and equipment imposed by the Regulations and bulletins:	28 -
6.4.1 Data recorder.....	28 -
6.4.2 Accident Data Recorder (ADR)	29 -
6.4.3 Other mandatory systems and equipment.....	30 -
6.4.4 Particular case of the Hypercar fuel flow meters and torquemeters	30 -
6.4.5 FIA Marshalling display.....	31 -
6.4.6 Imposed cameras for Hypercar competitors.....	31 -
6.5 Tyres	32 -
6.5.1 Definitions and general conditions	32 -
6.5.2 Designated suppliers	33 -
6.5.3 Specifications	33 -
6.5.4 Allocations	34 -
6.5.5 Provisions regarding tyre heating, handling and modification	34 -
6.5.6 Applicable penalties.....	35 -

6.6 Lights.....	- 35 -
6.6.1 Main headlights.....	- 35 -
6.6.2 Rain light	- 36 -
6.6.3 Medical light.....	- 36 -
6.6.4 Leader Light.....	- 36 -
6.6.5 ERS indicator light	- 36 -
6.6.6 In case of malfunction.....	- 36 -
7. MANDATORY SIGNAGE AND ADVERTISING.....	- 37 -
7.1 Signage affixed to the cars	- 37 -
7.1.1 General provisions.....	- 37 -
8. TESTING.....	- 37 -
8.1 Official collective testing.....	- 37 -
8.1.1 Definition	- 37 -
8.1.2 Calendar	- 37 -
8.2 Private testing.....	- 38 -
8.2.1 Definition	- 38 -
8.2.2 Closed private testing	- 39 -
8.2.3 Open private testing.....	- 39 -
8.2.4 Ban on testing on the Championship circuits.....	- 39 -
8.2.5 Checks	- 39 -
8.2.6 Restrictions applicable to the Hypercar category.....	- 39 -
8.2.7 Restrictions applicable to the LMP2 category.....	- 40 -
8.2.8 Restrictions for the LMGTE Am category.....	- 40 -
9. GENERAL PRESCRIPTIONS CONCERNING THE COMPETITIONS.....	- 40 -
9.1 Discipline and what to do in case of a problem with the car.....	- 40 -
9.1.1 Driving direction	- 40 -
9.1.2 Track limits	- 40 -
9.1.3 Clearing a stopped car.....	- 40 -
9.1.4 Pushing of the car by the driver.....	- 41 -
9.1.5 Replenishment on the track	- 41 -
9.1.6 Operations on a stopped car.....	- 41 -
9.1.7 Human presence on the track	- 41 -
9.1.8 Restarting the engine during the race	- 42 -
9.1.9 Car presenting a potential danger.....	- 42 -
9.1.10 Withdrawal.....	- 42 -
9.1.11 Penalty for infringement of general discipline and safety rules	- 42 -
9.1.12 Temperature in the interior of the cockpit.....	- 43 -
9.1.13 Discipline regarding the chequered flag	- 43 -
9.1.14 General discipline during practice	- 43 -
9.2 Briefings and Track Walks	- 43 -
9.2.1 Drivers' briefing.....	- 43 -
9.2.2 Team Managers' briefing	- 43 -
9.2.3 Top 4 Starting Drivers' Meeting.....	- 44 -
9.2.4 Track Walk.....	- 44 -
10. FREE PRACTICE AND QUALIFYING.....	- 44 -
10.1 General provisions.....	- 44 -
10.1.1 Drivers and cars eligible.....	- 44 -
10.1.2 Drivers' obligations.....	- 44 -
10.2 Qualifying	- 45 -
10.2.1 Specific provisions for the qualifying session.....	- 45 -
10.2.2 Particular case	- 46 -
10.2.3 Exceptional circumstances during qualifying	- 46 -
11. START OF THE RACE.....	- 46 -
11.1 Starting grid	- 47 -
11.1.1 Starting grid	- 47 -
11.1.2 Pole Position.....	- 47 -
11.1.3 Cars missing from the starting grid.....	- 47 -
11.1.4 Starting the engine on the grid	- 47 -

11.1.5 General safety on the grid.....	- 48 -
11.1.6 Access to the grid	- 48 -
11.2 Starting procedure	- 48 -
11.2.1 General procedure.....	- 48 -
11.2.2 Reconnaissance lap(s)	- 49 -
11.2.3 Countdown	- 49 -
11.2.4 Assisted start	- 50 -
11.2.5 Leading Car and Medical Intervention Car	- 50 -
11.2.6 Car delayed on the formation lap	- 50 -
11.2.7 Additional formation lap	- 51 -
11.2.8 Start delayed by the Race Director.....	- 51 -
11.3 Starting the race behind the Safety Car	- 52 -
11.3.1 General procedure.....	- 52 -
11.3.2 Overtaking when starting behind the Safety Car	- 52 -
11.3.3 Starting from the pit lane when starting behind the Safety Car	- 52 -
12. PIT LANE, PIT STOPS AND INTERVENTIONS ON THE CAR.....	- 53 -
12.1 General prescriptions concerning safety	- 53 -
12.1.1 Competitor installations in the pit and the pit lane	- 53 -
12.1.2 Pit lane areas.....	- 53 -
12.1.3 Pushing the car in the pit lane	- 53 -
12.1.4 Speeding in the pit lane	- 54 -
12.2 Pit stops.....	- 55 -
12.2.1 General obligations regarding pit stop.....	- 55 -
12.2.2 Pit stop procedure.....	- 55 -
12.3 Interventions on the car	- 57 -
12.3.1 Repairs in the garage.....	- 57 -
12.3.2 Repairs that can be carried out by the driver.....	- 57 -
13. DRIVING TIME DURING A RACE	- 58 -
13.1 General principles.....	- 58 -
13.1.1 Lap count.....	- 58 -
13.1.2 Possible adjustments of driving times	- 58 -
13.1.3 Penalties.....	- 58 -
13.1.4 Driving times.....	- 58 -
13.2 Driving time in relation to the length of the race.....	- 58 -
13.2.1 For 6-hour races	- 59 -
13.2.2 For 8-hour races	- 59 -
13.3 Composition of crews.....	- 59 -
13.3.1 Rules governing the composition of crews	- 59 -
13.3.2 For the Hypercar category	- 59 -
13.3.3 For the LMP2 category	- 59 -
13.3.4 For the LMGTE Am.....	- 59 -
14. STOPPING AND NEUTRALISATION OF A SESSION.....	- 60 -
14.1 General provisions concerning the red flag procedure	- 60 -
14.1.1 Responsibility.....	- 60 -
14.2 Stopping of practice (red flag procedure)	- 60 -
14.2.1 Procedure.....	- 60 -
14.2.2 Prolongation of an interrupted session	- 60 -
14.2.3 Protests	- 60 -
14.2.4 Lap count.....	- 61 -
14.3 Suspension of the race (red flag procedure)	- 61 -
14.3.1 General provisions and conduct to adopt	- 61 -
14.3.2 Interventions allowed on the cars.....	- 62 -
14.3.3 If a car needs assistance to re-join the grid.....	- 62 -
14.4 Resuming a suspended race (end of the red flag procedure).....	- 62 -
14.4.1 General provisions.....	- 62 -
14.4.2 Procedure concerning cars present on the grid	- 63 -
14.4.3 Procedure concerning cars that entered the pit lane before the red flag signal.....	- 63 -
14.4.4 Procedure concerning cars that entered the pit lane after the red flag signal.....	- 64 -

14.4.5 Concerning all cars, at the resumption of the race.....	- 65 -
14.5 Neutralisation of the race: Full Course Yellow (FCY).....	- 65 -
14.5.1 Placing the race under FCY	- 65 -
14.5.2 Access to the pit lane under the FCY	- 65 -
14.5.3 End of the FCY period	- 66 -
14.5.4 FCY and Safety Car.....	- 67 -
14.6 Neutralising the race: Safety Car procedure.....	- 67 -
14.6.1 General provisions and conduct to adopt	- 67 -
14.6.2 Overtaking allowed under the Safety Car	- 68 -
14.6.3 Overtaking signal given by the Safety Car.....	- 68 -
14.6.4 "Pass-Around"	- 68 -
14.6.5 Access to and work in the pits under the Safety Car	- 69 -
14.6.6 Exiting the pit lane under the Safety Car	- 70 -
14.6.7 Lap count for the first three Safety Car laps	- 70 -
14.6.8 Lap count for the Competitors	- 71 -
14.6.9 If the Safety Car is deployed or on the track during the final lap	- 71 -
14.6.10 If the Safety Car is withdrawn during its first three laps	- 71 -
14.6.11 If the Safety Car has to use the pit lane.....	- 71 -
14.6.12 End of the Safety Car procedure	- 72 -
15. FINISH, CLASSIFICATIONS, TITLES AND POINTS	- 73 -
15.1 Finish of a Competition	- 73 -
15.1.1 Finish procedure	- 73 -
15.1.2 Early or late finish	- 73 -
15.1.3 Parc Fermé after the finish	- 73 -
15.1.4 Conditions required in order for a car to be classified	- 74 -
15.1.5 Car placed first.....	- 74 -
15.1.6 General criteria for classification	- 74 -
15.1.7 Official results and classifications.....	- 74 -
15.2 Championship classifications	- 74 -
15.2.1. General principles.....	- 74 -
15.2.2 FIA Hypercar World Endurance Championships and World Cup for Hypercar Teams	- 75 -
15.2.3 FIA Endurance Trophies	- 76 -
15.3 Scale of points	- 76 -
15.3.1 Scales of points according to the length of the races.....	- 76 -
15.3.2 Point for Pole Position.....	- 77 -
15.3.3 Competitors eligible to score points.....	- 77 -
15.3.4 If the race is suspended and cannot resume	- 77 -
15.3.5 Presence at the FIA annual prize-giving ceremony	- 78 -
15.3.6 Presence at the WEC annual prize-giving ceremony.....	- 78 -
15.4 Tied competitors	- 78 -
15.4.1 Awarding of prizes	- 78 -
15.4.2 Allocation of the higher place in the Championship	- 78 -
16. POWERS OF THE STEWARDS AND PENALTIES	- 79 -
16.1 General provisions.....	- 79 -
16.1.1 General competence of the Stewards	- 79 -
16.1.2 Penalisation of drivers.....	- 79 -
16.1.3 Instigation of an investigation	- 79 -
16.1.4 Drivers under investigation prohibited from leaving the circuit	- 79 -
16.1.5 Notification of decisions	- 80 -
16.2 Type of the penalties in force	- 81 -
16.2.1 General principles	- 81 -
16.2.2 Drive-Through.....	- 81 -
16.2.3 Stop & Go.....	- 81 -
16.2.4 Time added to the pit stop.....	- 81 -
16.2.5 Stop & Hold	- 82 -
16.2.6 Time, lap penalties and removal of lap(s) penalties.....	- 82 -
16.2.7 Conversion of Time Penalties	- 82 -
16.2.8 Withdrawal of points.....	- 82 -
16.3 Special cases for application of penalties.....	- 83 -
16.3.1 Pit lane penalties	- 83 -

16.3.2 For penalties notified at the end of the race	- 83 -
APPENDIX 1.....	- 84 -
APPENDIX 2 - ENTRY FORM FOR THE 2023 FIA WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP	- 88 -
APPENDIX 3 - MANDATORY SIGNAGE, ADVERTISING AND PATCHES ON THE OVERALLS	- 89 -
APPENDIX 4 - PENALTIES FOR FAILURE TO RESPECT THE TECHNICAL REGULATIONS.....	- 97 -
APPENDIX 5 - EQUIPMENT DECLARATION.....	- 99 -
APPENDIX 6 - DOCUMENTS REGARDING TYRES	- 100 -
APPENDIX 7 - GENERAL SAFETY GUIDELINES RELATED TO THE PIT LANE.....	- 102 -
APPENDIX 8 - ONBOARD CAMERAS.....	- 107 -
APPENDIX 9 - FUEL PUMP PROCEDURE APPLICABLE FOR SCRUTINEERING.....	- 108 -
APPENDIX 10 - HIGH-VOLTAGE OPERATIONAL SAFETY.....	- 109 -
APPENDIX 11 - HYPERCAR TESTING REGULATIONS	- 115 -

1. DISPOSITIONS GENERALES	1. GENERAL PROVISIONS
1.1 Préambule	1.1. Foreword
Le Championnat du Monde d'Endurance de la FIA (désigné ci-après « le Championnat »), réservé aux voitures prototypes (Hypercar, LMP2) et GT (LMGTE Am), résulte d'une coopération entre la FIA et l'ACO. Il comprend principalement un titre de Champion du Monde d'Endurance Hypercar et un titre de Champion du Monde d'Endurance des Pilotes Hypercar. Il est constitué des Compétitions inscrites au calendrier dudit Championnat et pour lesquelles les ASN et les organisateurs (voir l'Article 2.1) ont signé une Convention d'Organisation telle qu'énoncée à l'Article 2.2 du présent Règlement (voir l'Annexe 1 – partie D). Le Championnat est régi par le Code Sportif International de la FIA (désigné ci-après « le Code ») et ses annexes, (à l'exception de l'Article 251 de l'Annexe J - Classification et définitions des voitures), les Prescriptions Générales relatives aux Circuits en leurs dispositions non contraires aux présentes, le présent Règlement Sportif propre au Championnat, les Règlements Techniques applicables et leurs annexes, ainsi que les Règlements spécifiques applicables aux Compétitions. Toutes les parties participantes (FIA, ASN, organisateurs, Concurrents et circuits) s'engagent à appliquer et à respecter les règles régissant le Championnat. Certains aspects relevant de l'application du Règlement du Championnat ont été confiés au Comité WEC (désigné ci-après « le Comité »), institué dans l'Accord Le Mans (désigné ci-après « l'Accord »), dont la composition, les missions et les règles de fonctionnement sont décrites dans le Règlement intérieur dudit Comité. Les décisions du Comité WEC sont prises en dernier ressort et ne sont donc pas susceptibles d'appel. Tout Concurrent, Constructeur ou pilote souhaitant obtenir entre deux Compétitions un éclaircissement sur un point du Règlement, pourra saisir le Comité WEC en lui adressant une requête dûment motivée précisant clairement les points sur lesquels il souhaite l'interprétation. Pour la saison 2023, les membres du Comité sont : Membres titulaires : - Marek Nawarecki (FIA) - Thierry Bouvet (ACO)	The FIA World Endurance Championship (hereinafter "the Championship"), reserved for prototype (Hypercar, LMP2) and GT (LMGTE Am) cars is the result of cooperation between the FIA and the ACO. It comprises primarily a title of Hypercar World Endurance Champion and a title of Hypercar World Endurance Drivers' Champion. It is made up of the Competitions registered on the calendar of the said Championship and for which the ASNs and the organisers (see Article 2.1) have signed an Organisation Agreement, as specified in Article 2.2 of the present Regulations (see Appendix 1 – Part D). The Championship is governed by the FIA International Sporting Code and its appendices (hereinafter "the Code" (with the exception of Article 251 of Appendix J – Classification and definitions of cars), those clauses of the Circuit General Prescriptions that are not contrary to the present regulations, the present Sporting Regulations specific to the Championship, the applicable Technical Regulations and their appendices, and the specific regulations applicable to the Competitions. All the participating parties (FIA, ASNs, organisers, Competitors and circuits) undertake to apply as well as observe the rules governing the Championship. Certain aspects relating to the application of the Championship Regulations have been entrusted to the WEC Committee (hereinafter "the Committee"), instituted in "the Le Mans Agreement" (hereinafter "the Agreement"), the composition, missions and operating rules of which are specified in the Internal Regulations of the above Committee. The decisions of the WEC Committee are taken in the last resort and thus cannot be appealed. Any Competitor, manufacturer or driver wishing to obtain a clarification on a point of the Regulations between two Competitions may submit the matter to the WEC Committee by sending it a request, duly motivated, clearly specifying the points on which they are requesting an interpretation. For the 2023 season, the Committee members are: Primary members: - Marek Nawarecki (FIA) - Thierry Bouvet (ACO)

Suppléants désignés : - Xavier Mestelan-Pinon (FIA) - Clément Hugon (ACO) Toute interprétation émise par le Comité WEC ne peut être opposable au pouvoir sportif que constituent le Directeur d'Epreuve et le Collège des Commissaires.	Nominated substitutes: - Xavier Mestelan-Pinon (FIA) - Clément Hugon (ACO) Any Interpretation given by the WEC Committee shall not be binding on the sporting authority represented by the Race Director and Stewards.
1.2. Règlement	1.2. Regulations
1.2.1 Version de référence	1.2.1 Reference version
La version française, du présent Règlement Sportif constituera le texte définitif auquel il sera fait référence en cas de divergence d'interprétation.	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.
1.2.2 Clause interprétative pour les officiels chargés de l'application du présent Règlement	1.2.2 Interpretive clause for officials enforcing these Regulations
Aucun Concurrent, pilote ou participant ne peut revendiquer l'application littérale du présent Règlement si son comportement est jugé contraire à l'esprit sportif et à une compétition loyale.	No Competitor, driver or participant may demand the literal application of these Regulations if its behaviour is deemed contrary to good sportsmanship and fair competition.
Les mêmes principes s'appliquent à l'interprétation du Règlement Technique en vigueur	The same principles apply to the interpretation of the Technical Regulations in effect.
1.2.3 Entrée en vigueur	1.2.3 Date of application
Le présent Règlement Sportif entre en vigueur une fois approuvé par le Conseil Mondial du Sport Automobile et s'appliquera à toutes les séances d'essais et Compétitions de la saison 2023, remplaçant tout précédent Règlement Sportif concernant le Championnat.	These Sporting Regulations come into force once approved by the World Motor Sport Council and will apply to any testing session and Competition of the 2023 season, replacing all previous Sporting Regulations regarding the Championship.
1.2.4 Les 24 Heures du Mans	1.2.4 The 24 Hours of Le Mans
Compte tenu de leurs spécificités, les 24 Heures du Mans sont régies par un Règlement Particulier fourni par l'organisateur.	Given its specificity, the 24 Hours of Le Mans is governed by Supplementary Regulations supplied by the organiser.
Ce Règlement Particulier sera mis à la disposition des Concurrents au plus tard à la fin du mois de décembre de l'année précédant chaque édition.	These Supplementary Regulations will be made available to the Competitors at the latest at the end of December of the year preceding each edition.
Afin d'éviter toute équivoque, le Règlement Particulier des 24 Heures du Mans prévaudra en tous aspects sur le présent Règlement.	To avoid any ambiguity, the Supplementary Regulations of the Le Mans 24 Hours take precedence over the present Regulations in all aspects.
Les décisions du Comité WEC publiées en amont des 24 Heures du Mans seront applicables lors des 24 Heures du Mans, sauf si une décision particulière est émise pour cette Compétition.	The WEC Committee decisions published before the 24 Hours of Le Mans will be applicable during the 24 Hours of Le Mans, unless a specific decision is published for this Competition.

1.3 Conditions générales	1.3 General conditions
1.3.1 Responsabilité générale du Concurrent	1.3.1 General responsibility of the Competitor
Il incombe au Concurrent, conformément à l'Article 9.15.1 du Code, de : ○ s'assurer que toutes les personnes et participants concernés par son engagement observent dans leur intégralité les dispositions du Code, des Prescriptions Générales relatives aux Circuits, des Règlements Techniques applicables, du présent Règlement Sportif et de l'Annexe 1 de chaque Compétition. ○ s'assurer que toutes les mesures et décisions ont été prises en interne en matière de sécurité des pilotes et du personnel à l'occasion de la prestation sportive.	It is the Competitor's obligation, as per Article 9.15.1 of the Code, to: ○ ensure that all persons and participants concerned by his entry observe all the requirements of the Code, the Circuit General Prescriptions, the applicable Technical Regulations, the present Sporting Regulations, and Appendix 1 of each Competition. ○ ensure that all measures and decisions have been taken internally in relation to the safety of the drivers and of the personnel when sporting services are provided.
1.3.2 Représentant du Concurrent	1.3.2 Competitor's representative
Tout Concurrent doit désigner son représentant par écrit au moment de son engagement au Championnat (conformément à l'Article 2.6.4 du Code). Pendant toute la durée de la Compétition, la personne responsable d'une voiture engagée de la Compétition est tenue à tout moment de la Compétition, conjointement et solidairement avec le Concurrent, de veiller à ce que ces dispositions soient respectées.	Each Competitor must nominate his representative in writing at the time of entering the Championship (see Article 2.6.4 of the Code). Throughout the duration of the Competition, a person having charge of an entered car during any part of the Competition is, at all times during the Competition, responsible jointly and severally with the Competitor for ensuring that the requirements are observed.
1.3.3 Responsabilité pour la conformité et la sécurité des voitures	1.3.3 Responsibility for the conformity and safety of the cars
Les Concurrents doivent s'assurer que leurs voitures répondent aux conditions d'éligibilité, de conformité au Règlement Technique et de sécurité pendant toute la durée de la Compétition. La présentation d'une voiture aux vérifications techniques sera considérée comme une déclaration implicite du Concurrent de la conformité de la voiture.	Competitors must ensure that their cars satisfy the conditions of eligibility, compliance with the technical regulations, and safety throughout the Competition. The presentation of a car for scrutineering will be deemed an implicit statement by the Competitor of the conformity of the car.
1.3.4 Cas des fournisseurs, marques et constructeurs	1.3.4 Status of suppliers, brands and manufacturers
Pour les besoins du présent Règlement Sportif, les entités listées ci-dessous pourront être considérées comme Concurrent au sens de l'Article 1.3 du Code, et, à ce titre, tenues de respecter les obligations qui s'imposent à elles ainsi que les décisions de l'autorité sportive. - Fournisseurs uniques reconnus comme tels par l'ACO/FIA - Constructeurs de châssis - Fournisseurs de pneumatiques - Fournisseurs de carburant - Fournisseurs de lubrifiant - Fournisseurs de moteurs - Constructeurs de voiture	For the purposes of these Sporting Regulations, the entities listed below may be considered as Competitors in accordance with Article 1.3 of the Code and, as such, must adhere to the obligations imposed on them and abide by the decisions of the sporting authority. - Single suppliers recognised as such by the ACO/FIA - Chassis constructors - Tyre suppliers - Fuel suppliers - Lubricant suppliers - Powertrain suppliers - Car manufacturers

1.4 Compétitions du Championnat	1.4 Championship Competitions
1.4.1 Définition	1.4.1 Definition
Chaque Compétition a le statut de Compétition internationale réservée. Par Compétition, on entend toute course inscrite au calendrier annuel du Championnat du Monde d'Endurance, incluant les vérifications administratives et techniques, tous les essais officiels, qu'ils soient qualificatifs ou non, le warm-up éventuel et la course elle-même. Le début et la fin de chaque Compétition sont déterminés en conformité avec l'Article 2.1.7 du Code. Sous réserve des dispositions de l'Annexe 1 de chaque Compétition (voir l'Article 2.2), leur format est le suivant : ○ 2 ou 3 séances d'essais libres chronométrés d'une heure, d'une heure et demie ou de deux heures dans la limite de quatre heures au total (cf. Annexe 1 de la Compétition). ○ 1 séance d'essais qualificatifs divisée en trois parties, déterminant la grille de départ, comme suit : ▪ Une partie d'au moins 15 minutes réservée aux voitures de la catégorie Hypercar, ▪ Une partie d'au moins 15 minutes réservée aux voitures de la catégorie LMP2, ▪ Une partie d'au moins 15 minutes réservée aux voitures de la catégorie LMGTE Am. ▪ Ces trois parties seront espacées d'au moins 5 minutes. ○ 1 course dont la durée ne pourra être inférieure à 6 heures. Aucun warm-up ne sera programmé sur les Compétitions sauf disposition contraire dans l'Annexe 1 de chaque Compétition ou décision du Collège des Commissaires Sportifs sur proposition du Directeur d'Epreuve pour des raisons de sécurité. Si un warm-up est prévu, la liste des voitures et des pilotes admis à participer au warm-up sera affichée après les essais qualificatifs.	Each Competition will have the status of a restricted international Competition. "Competition" means any race registered on the annual calendar of the World Endurance Championship, including administrative checks and technical scrutineering, all official practice sessions, whether qualifying or not, the warm-up if there is one and the race itself. The start and end of each Competition are determined in accordance with Article 2.1.7 of the Code. Subject to the provisions of Appendix 1 of each Competition (see Article 2.2), the format is as follows: ○ 2 or 3 timed free practice sessions of one hour, one and a half hours or two hours, with a total limit of four hours (see Appendix 1 of the Competition). ○ 1 qualifying session, divided into three parts, determining the starting grid, as follows: ▪ One part of at least 15 minutes reserved for cars of category Hypercar ▪ One part of at least 15 minutes reserved for cars of category LMP2, ▪ One part of at least 15 minutes reserved for cars of category LMGTE Am. ▪ These three parts will be separated by at least 5 minutes. ○ 1 race, which must not last less than 6 hours. No warm-up will be scheduled on the Competitions, unless otherwise specified in Appendix 1 of each Competition or by decision of the Panel of Stewards on proposal of the Race Director for safety reasons. In the event of a warm-up, the list of cars and drivers allowed to take part in the warm-up will be posted after the qualifying session.
1.4.2 Aspects calendaires	1.4.2 Calendar aspects
Conformément à l'Accord, une Compétition pourra se dérouler à la même date qu'une Compétition comptant pour un autre Championnat du Monde de la FIA. Le Championnat comporte un minimum de 3 Compétitions.	In accordance with the Agreement, a Competition may take place on the same date as a Competition counting towards another FIA World Championship. The Championship comprises a minimum of 3 Competitions.

1.4.3 Annulation	1.4.3 Cancellation
Toute Compétition annulée sans respecter un préavis écrit d'au moins trois mois envoyé à la FIA ne sera pas prise en considération en vue d'une inscription au Championnat de l'année suivante, sauf si la FIA estime que cette annulation résulte d'un cas de force majeure. Une Compétition peut être annulée si moins de 20 voitures sont engagées.	Any Competition which is cancelled without respecting three months' written notice to the FIA will not be considered for inclusion in the following year's Championship unless the FIA judges the cancellation to have been due to force majeure. A Competition may be cancelled if fewer than 20 cars are entered.
2. ORGANISATION	2. ORGANISATION
2.1 Organisateur	2.1 Organiser
Toute demande d'organisation d'une Compétition doit être déposée par l'entité (l'Organisateur) ayant obtenu les droits exclusifs et nécessaires pour organiser la Compétition sur le circuit concerné auprès de l'ASN du pays dans lequel la Compétition doit avoir lieu, laquelle transmettra la demande à la FIA.	Any application to organise a Competition must be made, by the entity (Organiser) that has obtained the exclusive and necessary rights to organise the Competition on the circuit concerned, to the ASN of the country in which the Competition is to take place, which will forward the application to the FIA.
2.2 Organisation des Compétitions	2.2 Organisation of Competitions
Chaque Organisateur, via son ASN, doit fournir à la FIA, au minimum en français et en anglais, les renseignements requis par l'Annexe 1 au présent Règlement ainsi que la Convention d'Organisation établie entre l'organisateur de la Compétition, l'ASN du pays organisateur et la FIA au moins un mois avant le déroulement de la Compétition, de même que le Questionnaire Médical conformément à l'Annexe H du Code au moins 2 mois avant la Compétition. Chaque Compétition devra être organisée dans le strict respect de ces documents. Un visa est délivré par la FIA pour chacune des Compétitions sous réserve que l'ensemble des documents requis par le présent Règlement aient été dûment transmis à la FIA dans les délais ci-dessus mentionnés et qu'ils soient conformes à la réglementation applicable au Championnat.	Each Organiser, via its ASN, shall supply to the FIA, at least in French and in English, the information set out in Appendix 1 to the present Regulations as well as the Organisation Agreement entered into between the Organiser of the Competition, the ASN of the organising country and the FIA, at least one month before the Competition, and the Medical Questionnaire in accordance with Appendix H to the Code at least two months before the Competition. Each Competition must be organised in strict compliance with these documents. A visa is issued by the FIA for each of the Competitions, provided that all the documents required by the present regulations have been duly sent to the FIA by the aforementioned deadlines and that they are in conformity with the regulations applicable to the Championship.
2.3 Assurances	2.3 Insurance
2.3.1 Obligations et modalités de couverture	2.3.1 Obligations and procedures regarding coverage
L'Organisateur d'une Compétition doit s'assurer que tous les Concurrents, leur personnel et leurs pilotes sont couverts par une assurance au tiers. L'assurance au tiers souscrite par l'Organisateur viendra compléter, sans y porter atteinte, toute police d'assurance personnelle détenue par un Concurrent ou par toute autre personne physique ou morale participant à la Compétition.	The organiser of a Competition must ensure that all Competitors, their personnel and drivers are covered by third party insurance. Third party insurance arranged by the organiser shall be in addition and without prejudice to any personal insurance policy held by a Competitor or by any other private individual taking part in the Competition.

Les pilotes participant à la Compétition ne sont pas considérés comme tiers entre eux.	Drivers taking part in the Competition are not considered third parties with respect to one another.
2.3.2 Formalités administratives de rigueur	2.3.2 Mandatory administrative formalities
Trente jours avant la Compétition, l'Organisateur, via son ASN, doit envoyer à la FIA, au minimum en anglais, le détail des risques couverts par l'assurance (voir l'Annexe 1 – partie E), laquelle doit être conforme aux lois nationales en vigueur. Ce certificat d'assurance sera tenu à la disposition des Concurrents en anglais.	Thirty days before the Competition, the Organiser, via its ASN, must send to the FIA, at least in English, details of the risks covered by the insurance (see Appendix 1 – Part E), which must comply with the national laws in force. This insurance certificate shall be made available to the Competitors in English.
2.4 Officiels et Délégués FIA	2.4 FIA Officials and Delegates
2.4.1 Officiels permanents	2.4.1 Permanent officials
La FIA désignera les officiels permanents du Championnat qui officieront à chaque Compétition de celui-ci, à savoir : ○ Le Président et le 2^{ème} Commissaire Sportif international du Collège des Commissaires Sportifs, qui devront être titulaires d'une Licence Platine de la FIA, ○ Le Directeur d'Epreuve, ○ Les Délégués Techniques ○ Le Médecin du Championnat, ○ Le chronométrateur officiel.	The FIA will appoint the permanent officials of the Championship who will officiate at each of its Competitions, namely: ○ The Chairman and the 2nd International Steward of the Panel of Stewards, who must hold an FIA Platinum Licence, ○ The Race Director, ○ The Technical Delegates, ○ The Medical Delegate of the Championship, ○ The official timekeeper.
2.4.2 Officiels et délégués non-permanents	2.4.2 Non-permanent officials and delegates
<u>Officiels nommés par l'ASN</u> Les officiels suivants seront désignés par l'ASN et leurs noms communiqués à la FIA simultanément à la demande d'organisation d'une Compétition : ○ Un au moins des commissaires sportifs sera nommé par l'ASN qui organise ou qui délivre le Permis d'Organisation pour la Compétition. ○ Le Directeur de Course. <u>Délégués nommés par la FIA</u> La FIA pourra également désigner pour chaque Compétition : ○ Un Délégué Sportif représentant de la FIA, ○ Un Conseiller des Commissaires Sportifs dont le statut et le rôle sont définis à l'Article 2.4.3 du présent Règlement, ○ Un Délégué Sécurité. Le rôle des délégués de la FIA est d'assister dans leurs fonctions les officiels de la Compétition, de veiller dans le cadre de leurs compétences à ce que tous les Règlements régissant le Championnat soient respectés, de formuler les remarques	<u>Officials appointed by the ASN</u> The following officials will be appointed by the ASN and their names notified to the FIA at the same time as the application to organise a Competition: ○ At least one of the Stewards shall be nominated by the ASN organising the Competition or granting the Organising Permit ○ The Clerk of the Course. <u>Delegates appointed by the FIA</u> The FIA may also appoint for each Competition: ○ A Sporting Delegate representing the FIA, ○ An Adviser to the Stewards whose status and role are defined in Article 2.4.3 of the present Regulations, ○ A Safety Delegate. The role of the FIA delegates is to help the officials of the Competition in their duties, to see within their fields of competence that all the Regulations governing the Championship are respected, to make any comments they deem necessary, and to draw up any necessary reports concerning the Competition.

qu'ils jugeront utiles et de dresser tout rapport nécessaire concernant la Compétition.	
2.4.3 Conseiller des Commissaires Sportifs	2.4.3 Adviser to the Stewards
Le Conseiller des Commissaires Sportifs est un ancien pilote d'endurance expérimenté. Il a pour rôle d'assister le Collège, en tant que conseil, sur toutes les questions liées à la compétition automobile en général et en particulier celles liées : ○ Au comportement des pilotes et des Concurrents sur la piste ; ○ A la catégorisation des pilotes lorsque le Collège est amené à se prononcer sur ce point. Le Conseiller peut assister aux réunions du Collège des Commissaires Sportifs sans disposer d'un droit de vote.	The Adviser to the Stewards is necessarily an experienced former endurance driver. His role is to assist the Panel in its decisions by providing advice on all questions pertaining to motor sport in general and in particular those relating to: ○ The behaviour of the drivers and the Competitors on the track, ○ The categorisation of the drivers when the Panel is required to give a decision on this point. The Adviser may attend the meetings of the Panel of Stewards, without having the right to vote.
2.4.4 Délégués Techniques	2.4.4 Technical Delegates
Les Délégués Techniques FIA et ACO auront tout pouvoir sur les sujets techniques. Tout rapport émis à l'attention du Collège des Commissaires Sportifs sera signé par les Délégués Techniques FIA et ACO.	The FIA and ACO Technical Delegates will have full authority over technical matters. Any technical report issued for the attention of the Stewards will be signed by the FIA and ACO Technical Delegates.
2.4.5 Relations Directeur de Course et Directeur d'Epreuve	2.4.5 Relations between the Clerk of the Course and the Race Director
Le Directeur de Course travaillera en liaison permanente avec le Directeur d'Epreuve. Sous réserve des pouvoirs reconnus aux Commissaires Sportifs par le Code, le Directeur d'Epreuve disposera des pleins pouvoirs, notamment en ce qui concerne les questions suivantes et le Directeur de Course ne pourra donner des ordres s'y rapportant qu'avec son accord exprès : ○ Le contrôle du déroulement des essais et de la course, du respect de l'horaire et, s'il le juge nécessaire, la formulation de toute proposition aux Commissaires Sportifs pour modifier les horaires conformément au Code ou au Règlement Sportif ; ○ L'arrêt de toute voiture conformément au Code et au Règlement Sportif ; ○ L'interruption des essais ; ○ La procédure de départ ; ○ Le recours à la Voiture de Sécurité ; ○ Le recours au « Full Course Yellow » ; ○ La suspension et la reprise de la course ; ○ L'arrêt définitif de la course.	The Clerk of the Course shall work in permanent liaison with the Race Director. Subject to the powers conferred upon the Stewards by the Code, the Race Director shall have overriding authority in the following matters and the Clerk of the Course may give orders in respect of them only with his express agreement: ○ the control of practice and the race, adherence to the timetable and, if he deems it necessary, the formulation of any proposal to the Stewards to modify the timetable in accordance with the Code or Sporting Regulations, ○ The stopping of any car in accordance with the Code or Sporting Regulations, ○ The stopping of practice, ○ The starting procedure, ○ The use of the Safety Car, ○ The use of the Full Course Yellow, ○ The suspending and resuming of the race, ○ The definitive stopping of the race.
2.4.6 Obligations générales des officiels	2.4.6 General obligations of the officials
Le Directeur d'Epreuve, le Directeur de Course et les Délégués Techniques doivent être présents sur le circuit au plus tard à partir du début de la Compétition. Les Commissaires Sportifs, quant à eux, doivent être présents sur le circuit avant la fin des vérifications techniques.	The Race Director, the Clerk of the Course and the Technical Delegates must be present at the circuit at the latest from the beginning of the Competition, and the FIA Stewards before the end of scrutineering.

Le Directeur d'Epreuve doit être en contact radio permanent avec le Directeur de Course, le Délégué Technique et le Président du Collège des Commissaires Sportifs lorsque les voitures sont autorisées à rouler sur la piste. En outre, le Directeur de Course doit se tenir à la Direction de Course et être en contact radio avec tous les postes de commissaires de piste.	The Race Director must be in permanent radio contact with the Clerk of the Course, the Technical Delegate and the Chairman of the Panel of Stewards when cars are permitted to run on the track. Additionally, the Clerk of the Course must be at Race Control and in radio contact with all the marshal posts during these times.
3. ENGAGEMENTS, CATEGORISATION, EQUIPAGES	3. ENTRIES, CATEGORISATION, CREWS
3.1 Dispositions générales	3.1 General provisions
3.1.1 Engagement à la saison	3.1.1 Entry for the season
La procédure d'engagement est placée sous l'égide et la responsabilité de la FIA en coopération avec le Promoteur. L'engagement au Championnat est un engagement à la saison, qui porte sur l'ensemble des Compétitions inscrites au calendrier dudit Championnat et qui est limité à un maximum de deux voitures par catégorie. La participation des Concurrents admis officiellement au Championnat est impérative sur toutes les Compétitions comptant pour le Championnat.	The entry procedure is placed under the aegis and the responsibility of the FIA, in cooperation with the Promoter. Entry in the Championship is for the season, which concerns all the Competitions registered on the calendar of the said Championship and is limited to a maximum of two cars per category. The participation of the Competitors officially registered in the Championship in all the Competitions counting towards the Championship is imperative.
3.1.2 Cession des engagements et forfaits	3.1.2 Transfer of entries and withdrawal
La cession de tout engagement à un tiers est formellement interdite. Tout forfait au Championnat ou à la participation d'une Compétition 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.	The transfer of any entry to a third party is formally prohibited. Any withdrawal from the Championship or from participating in a Competition 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.
3.1.3 Spécificités des 24 Heures du Mans	3.1.3 Specificities of the 24 Hours of Le Mans
Conformément à l'Accord et à l'Article 1.2.4 du présent Règlement, la procédure d'engagement aux 24 Heures du Mans (dont l'ensemble de modalités financières) est exclusivement régie par le Règlement Particulier de la Compétition. Un Comité de Sélection spécifique aux 24 Heures du Mans se réunira pour en déterminer la liste des engagés.	In accordance with the Agreement and with Article 1.2.4 of the present Regulations, the procedure for entry in the 24 Hours of Le Mans (including all the financial procedures) is governed exclusively by the Supplementary Regulations of the Competition. A Selection Committee specific to the 24 Hours of Le Mans will meet to determine the entry list.

L'engagement à la saison inclut une invitation à participer aux 24 Heures du Mans. L'attribution définitive de cette invitation est conditionnée à la participation du Concurrent aux autres Compétitions du Championnat. Dans le cas d'une éventuelle demande d'engagement du Concurrent aux 24 Heures du Mans, celle-ci sera soumise au dépôt d'un dossier, tel que défini par le Règlement Particulier de la Compétition, dont le Comité de Sélection des 24 Heures du Mans appréciera la recevabilité.	Entry for the season includes the invitation to participate in the 24 Hours of Le Mans. The definitive attribution of this invitation is subject to the participation of the Competitor in the other Competitions of the Championship. If the Competitor requests an entry in the 24 Hours of Le Mans, he will be required to submit a entry form, as defined by the Supplementary Regulations of the Competition. The admissibility of this form will be assessed by the 24 Hours of Le Mans Selection Committee.
3.1.4 Licences	3.1.4 Licences
Tous les pilotes, Concurrents et officiels participant au Championnat doivent être titulaires de licences en cours de validité. Pour les pilotes, la licence doit être en conformité avec l'Annexe L – Chapitre I – Article 2 du Code et, si nécessaire, des autorisations en cours de validité délivrées par leur ASN (voir l'Article 3.9.4 du Code). <u>Licence du Concurrent</u> Le libellé de la licence du Concurrent présentée sera le seul retenu pour les documents officiels. Le nombre de caractères maximum autorisé est de 25, les espaces étant comptés comme des caractères. Après la date de clôture des engagements au Championnat ou à la Compétition concernée, plus aucune modification ne sera acceptée. Pour les Concurrents engagés avec une licence Constructeur dans la catégorie Hypercar, le nom de la marque doit être présent dans le nom officiel du Concurrent. Les Constructeurs ont l'obligation de choisir quels sont les Concurrents qui utiliseront le nom de la marque dans le libellé de la licence Concurrent. <u>Licence du pilote</u> Degré A de la FIA pour les pilotes engagés dans la catégorie Hypercar. Degré B de la FIA minimum pour les autres catégories. Chaque pilote dispose d'un capital de 8 points. Dès que son capital de 8 points est épuisé, le pilote concerné sera suspendu de plein droit pour la Compétition suivante du Championnat, et retrouvera son capital de points à l'issue de la période de suspension.	All drivers, Competitors and officials participating in the Championship must hold valid licences. For drivers, the licence must comply with Article 2 of Chapter I of Appendix L of the Code and, if necessary, valid authorisations issued by their ASN (see Article 3.9.4 of the Code). <u>Competitor's licence</u> The wording of the Competitor's licence submitted will be the only wording used for the official documents. The maximum number of characters authorised is 25, with spaces counting as characters. After the closing date for entries in the Championship or in the Competition concerned, no further modification will be accepted. For Competitors entered with a Manufacturer's Licence in the Hypercar category, the name of the brand must be present in the wording of the official Competitor name. It is the Manufacturer's obligation to nominate any Competitors who are using the brand name in the wording of the Competitor's licence. <u>Driver's licence</u> FIA Grade A for drivers competing in the Hypercar category. Minimum FIA Grade B for the other categories. Each driver will have a reserve of 8 points. As soon as the reserve of 8 points has been expended, the driver concerned will be automatically suspended for the next Competition of the Championship and will recover the reserve of points at the end of the suspension period.
3.1.5 Trophée pour une Endurance Durable	3.1.5 Sustainable Endurance Award
L'engagement au Championnat inclut l'engagement au Trophée pour une Endurance Durable. Les modalités de participation seront détaillées dans un document dédié, publié	The Championship entry includes the Sustainable Endurance Award entry. The forms of participation will be detailed in a dedicated document, published simultaneously with the Championship entry opening.

simultanément à l'ouverture des engagements au Championnat.	
3.2 Procédure d'engagement	3.2 Entry procedure
3.2.1 Comité de Sélection et admission au Championnat	3.2.1 Selection Committee and admission to the Championship
Conformément à l'Accord, la sélection des Concurrents est effectuée par un Comité de Sélection de six membres, constitué par la Commission Endurance. Le Comité de Sélection appelé à statuer sur les candidatures se réunira au plus tard le 9 janvier 2023. Les décisions prises par le Comité de Sélection ne sont pas susceptibles de recours. Les Concurrents ne seront considérés comme définitivement admis au Championnat, ou à ses Compétitions, qu'à réception du paiement de l'intégralité des droits de participation par la FIA (dans les conditions définies ci-dessous).	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 Selection Committee, called upon to rule on applications, will meet at the latest on 9 January 2023. The decisions taken by the Selection Committee are not subject to appeal. Competitors will not be considered as definitively admitted to the Championship, or to its Competitions, until payment of the entirety of the participation fees has been received by the FIA (in the conditions defined below).
3.2.2 Cas général : bulletin d'engagement, dossier, délais	3.2.2 General case: entry form, dossier, deadline
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 8 décembre 2022, date officielle d'ouverture des engagements au Championnat. Conformément à l'Accord, les dossiers de candidature devront être retournés au "Promoteur", en original par la poste, complétés et signés, à l'adresse suivante, au plus tard le 5 janvier 2023 à midi, le cachet de la poste faisant foi : Le Mans Endurance Management A l'attention de M. Cristiano Macedo FIA WEC 30 rue Galilée 75116 PARIS FRANCE Chaque dossier de candidature devra être accompagné de : ○ L'attestation du paiement du montant correspondant au droit d'engagement, par Concurrent, par catégorie, sur le compte de la FIA, tel que décrit à l'Article 3.3.3 ; ○ La photocopie de la licence du Concurrent pour l'année considérée ; ○ D'explications détaillées susceptibles d'éclairer le choix du Comité de Sélection ; ○ Des noms, prénoms et palmarès de chacun des pilotes (3 maximum par voiture) ; ○ La copie du passeport de chaque pilote ; ○ L'engagement écrit du candidat à participer à toutes les Compétitions avec le nombre de voitures engagées.	The entry form referred to in Appendix 2 to the present Regulations is available on the FIA website (www.fia.com) as from 8 December 2022, the official opening date for entries in the Championship. In accordance with the Agreement, application dossiers must be returned to the Promoter, in the original by post, completed and signed, to the following address, postmarked 5 January 2023 midday at the latest: Le Mans Endurance Management For the attention of Mr Cristiano Macedo FIA WEC 30 rue Galilée 75116 PARIS FRANCE Each application dossier must be accompanied by: ○ Proof of payment of the amount corresponding to the entry fee per Competitor per category to the account of the FIA as described in Article 3.3.3; ○ A photocopy of the Competitor's licence for the year concerned; ○ Detailed explanations likely to enlighten the choice of the Selection Committee; ○ Full name and record of achievements of each of the drivers (maximum 3 per car); ○ A copy of the passport of each driver; ○ The written undertaking of the candidate to take part in all the Competitions with the number of cars entered.

En plus du dossier d'engagement, le Concurrent devra signer (en ligne) et respecter les Dispositions Extra Sportives s'appliquant aux Concurrents, qui seront disponibles dans la procédure d'engagement en ligne. La FIA et/ou le Promoteur se réservent le droit de demander des informations complémentaires aux Concurrents afin d'éclairer les décisions du Comité de Sélection. Conformément à l'Accord, la liste des Concurrents du Championnat est validée par le Comité de Sélection (voir l'Article 3.2.1 du présent Règlement).	In addition to the entry application dossier, the Competitor will have to sign (online) and respect the Non-Sporting Provisions applicable to Competitors, which will be available in the online entry form procedure. The FIA and/or the Promoter reserve the right to request additional information from the Competitors in order to enlighten the decisions of the Selection Committee. In accordance with the Agreement, the list of Competitors in the Championship is validated by the Selection Committee (see Article 3.2.1 of the present Regulations).
3.2.3 Condition spécifique pour l'engagement dans la catégorie Hypercar	3.2.3 Specific condition of entry in the Hypercar category
Outre le respect des dispositions de l'Article 3.3.1, un Constructeur souhaitant s'engager dans la catégorie Hypercar a l'obligation de participer avec une voiture au moins au Championnat du Monde d'Endurance Hypercar de la FIA. Un Constructeur pourra engager un maximum de deux voitures au Championnat du Monde d'Endurance Hypercar de la FIA. Si d'autres voitures du même Constructeur sont engagées, elles devront être inscrites à la Coupe du Monde des Equipes Hypercar. L'inscription à la Coupe du Monde des Equipes Hypercar n'est possible que lorsqu'un Constructeur a engagé deux voitures au Championnat du Monde d'Endurance Hypercar de la FIA. Il est de la responsabilité du Constructeur de déterminer quelles voitures participeront au Championnat du Monde d'Endurance Hypercar de la FIA ou à la Coupe du Monde des Equipes Hypercar. Ces désignations seront valables pour l'ensemble des Compétitions et aucun changement ne pourra avoir lieu en cours de saison. Pour cela, il doit : ○ Remplir un bulletin d'engagement spécifique, ○ Présenter une licence internationale FIA pour Concurrent. Un Concurrent souhaitant s'engager dans la catégorie Hypercar du Championnat du Monde d'Endurance de la FIA doit soumettre un dossier de présentation comprenant des informations sur la marque et son engagement dans le Championnat. La Commission Endurance examinera les candidatures transmises par le Comité WEC et pourra exiger des informations complémentaires de la part du candidat. La Commission Endurance se prononcera en dernier ressort, à son entière appréciation, sur le caractère admissible d'une marque et/ou Constructeur automobile dans le Championnat. Par ailleurs, les Concurrents s'engageant dans la catégorie Hypercar avec une voiture homologuée dans le groupe LMDh	In addition to respecting the provisions of Article 3.3.1, a Manufacturer wishing to enter the Hypercar category must participate with one car at least in the Hypercar FIA World Endurance Championship. A Manufacturer can enter a maximum of two cars in the Hypercar FIA World Endurance Championship. If any other cars from the same Manufacturer are entered, then the cars must be entered in the Hypercar Team World Cup. Entering the Hypercar Team World Cup is possible only when a Manufacturer has entered two cars in the FIA Hypercar World Endurance Championship. It is the Manufacturer's responsibility to determine which cars will participate in the Hypercar FIA World Endurance Championship or the Hypercar Team World Cup. These designations will be valid for all the Competitions and no change can be made during the season. For this purpose, he must: ○ Fill in a specific entry form, ○ Present an FIA international Competitor's licence. A Competitor wishing to enter in the Hypercar category in the FIA World Endurance Championship must submit a presentation dossier including information on the brand and its commitment to the Championship. The Endurance Commission will review applications forwarded by the WEC Committee and may require any further information from the applicant. The Endurance Commission will rule in the last resort, at its entire discretion, on the admissibility of a car brand and/or Manufacturer to the Championship. In addition, Competitors entering the Hypercar category with a car homologated in the LMDh group will be required to use the

devront utiliser le support fourni par les « partenaires hybrides désignés » et s'acquitter des frais afférents. Les montants liés à ces obligations seront communiqués par le Promoteur avant la date de clôture des engagements.	support provided by the "designated hybrid partners" and pay the related fees. The amounts related to these obligations will be communicated by the Promoter before the closing date for entries.
3.2.4 Conditions spécifiques d'engagement dans la catégorie LMP2	3.2.4 Specific conditions of entry in the LMP2 category
Les pièces produites par les Constructeurs de voitures homologuées doivent impérativement être à la vente et doivent pouvoir être livrées à chaque Concurrent engagé dans le Championnat utilisant ce modèle de voiture. Le Comité WEC pourra demander une description technique des pièces demandées. Tout écart à cette règle pourra être sanctionné par la FIA.	Parts produced by Manufacturers who have homologated cars must be offered for sale, and be able to be delivered, to all the Competitors entered in the Championship using this same model of car. The WEC Committee may request a technical description of the parts concerned. Any breach of this rule may result in the imposition of a sanction by the FIA.
3.2.5 Engagement des Concurrents dits « course par course »	3.2.5 Entry of "race-by-race" Competitors
A titre exceptionnel, et en fonction de l'intérêt que ces dernières pourraient représenter pour le Championnat, le Comité de Sélection pourra admettre, à une ou plusieurs Compétitions, une ou plusieurs voitures supplémentaires, sous réserve de leur conformité aux réglementations techniques et d'homologation applicables. Les voitures supplémentaires figureront au classement de la Compétition mais seront transparentes pour les différents classements de ce Championnat. Les Concurrents engageant des voitures dites « course par course » doivent s'engager conformément à la procédure d'engagement décrite à l'Article 3.2.2. Toutefois, ces Concurrents doivent transmettre leur dossier complet au plus tard huit semaines avant le début de la Compétition concernée. Les Concurrents devront également fournir l'attestation du paiement de l'avance sur fournitures et autres frais techniques.	Exceptionally, and depending on the interest that they might represent for the Championship, the Selection Committee may admit, for one or more Competitions, one or more additional cars, subject to their conformity with the applicable Technical and Homologation regulations. The additional cars will appear in the classification of the Competition but will be invisible for the different classifications for this Championship. Any competitors entering "race-by-race" cars must register in accordance with the entry procedure described in Article 3.2.2. However, these Competitors must send their full dossier at the latest eight weeks before the beginning of the Competition concerned. The Competitors must also provide certification of payment of the advance on supplies and other technical costs.
3.3 Droits d'engagement et conditions financières	3.3 Entry fees and financial conditions
Tous les montants s'entendent hors taxes, TVA applicables selon les règles fiscales en vigueur.	All the amounts are "excluding VAT". VAT may be added according to applicable tax rules in force.
3.3.1 Droits de participation et droits d'engagement	3.3.1 Participation and entry fees
Les droits de participation au Championnat sont composés des droits d'engagement et des avances sur les fournitures et frais techniques. Les droits d'engagement au Championnat s'élèvent à 23 000 € par voiture et par Compétition, à multiplier par le nombre de Compétitions comptant pour le Championnat (à l'exclusion des	Participation fees for the Championship are composed of entry fees and advances on technical costs and supplies. Entry fees for the Championship are €23,000 per car and per Competition, to be multiplied by the number of Competitions counting towards the Championship (excluding the 24 Hours

24 Heures du Mans, voir Article 3.1.3). La non-participation d'un Concurrent ne donnera lieu à aucun remboursement sauf circonstances exceptionnelles laissées à l'appréciation du Collège des Commissaires Sportifs. Les droits d'engagement aux titres de Champion du Monde Hypercar et Coupe du Monde des Equipes Hypercar, en supplément des droits requis pour participer au Championnat, sont les suivants : ○ Pour les Hypercar : 450 000 € par Constructeur engagé ○ Pour la Coupe du Monde des Equipes Hypercar : 120 000 € par Concurrent ○ Pour les LMGTE : 100 000 € par Constructeur	of Le Mans; see Article 3.1.3). If a Competitor does not take part, these fees will be reimbursed only in exceptional circumstances, at the discretion of the Panel of Stewards. The entry fees for the titles of Hypercar World Champion and World Cup Hypercar Teams in addition to the fees charged for taking part in the Championship, are as follows: ○ For Hypercar: €450,000 per Manufacturer entered ○ For the Hypercar Team World Cup: €120,000 per Competitor ○ For LMGTE: €100,000 per Manufacturer
3.3.2 Droits de participation pour les Concurrents dits « course par course » Les droits de participation des Concurrents dits « course par course » à une Compétition du Championnat, sont les suivants : ○ 42 400 € par voiture et par Compétition, ○ Au titre de l'avance sur fournitures et autres frais techniques (incluant le service de prévision météo) : ▪ 15 000 € pour toutes les Compétitions comprenant une course d'une durée de 6 heures. ▪ 20 000 € pour toutes les Compétitions comprenant une course d'une durée de 8 heures (ou 1000 miles).	3.3.2 Participation fees for race-by-race Competitors The participation fees for race-by-race Competitors in a Championship Competition are as follows: ○ €42,400 per car and per Competition, ○ As an advance on supplies and other technical costs (including weather forecast service): ▪ €15,000 for any Competition with a 6-hour race. ▪ €20,000 for any Competition with an 8-hour (or 1000-mile) race.
3.3.3 Paiement des droits de participation Les droits de participation d'une voiture au moins par Concurrent et par catégorie doivent être payés au moment du dépôt du dossier d'engagement, par virement bancaire à la FIA, à l'adresse suivante : FIA 8, Place de la Concorde 75008 Paris (France) sur le compte bancaire dont les coordonnées sont les suivantes : Crédit du Nord 50, rue d'Anjou F-75008 PARIS Titulaire du compte : FIA Code IBAN: FR 76 3007 6020 2025 3680 0020 034 Code: Swift : NORDFRPP A condition d'en faire la demande expresse auprès du Promoteur et de la FIA, avant la clôture des engagements, si le Concurrent engage au moins deux voitures dans la même catégorie, il pourra demander à payer 50% du montant de l'engagement de chaque voiture au plus tard le 18 février 2023,	3.3.3 Payment of participation fees The participation fees for at least one car per Competitor and per category must be paid at the time of submitting the entry dossier, by bank transfer to the FIA at the following address: FIA 8, Place de la Concorde 75008 Paris (France) into the bank account of which the details are as follows: Crédit du Nord 50, rue d'Anjou F-75008 PARIS Account holder: FIA IBAN code: FR 76 3007 6020 2025 3680 0020 034 Swift code: NORDFRPP Provided that the Competitor makes the express request to the Promoter and to the FIA, before the close of entries, if the Competitor enters at least two cars in the same category, he may ask to pay 50% of the amount of the entry fee for each car on 18 February 2023 at the latest, the payment of 50% of

le versement de 50% de chaque engagement devant être effectué avant la date limite des inscriptions. Dans ce cas, le montant complémentaire devra être versé sur le compte de la FIA sous peine de refus de l'inscription du Concurrent aux Compétitions du Championnat restant à courir. Tout droit de participation perçue 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.	each entry fee having to be made before the closing date for entries. In this case, the balance must be paid into the FIA's bank account, on pain of the Competitor's being refused entry to the Championship Competitions yet to take place. Any participation fee received by the FIA remains acquired and will not be reimbursed for any reason whatsoever. If one or more cars are not selected by the Selection Committee, the entire payment corresponding to the amount of the entry fee will be reimbursed, except for a sum of €1000 which will be kept as handling costs.
3.3.4 Avance sur frais techniques et sur carburant	3.3.4 Advance on technical costs and fuel
Tous les Concurrents officiellement retenus par le Comité de Sélection, devront s'acquitter uniquement par virement bancaire auprès du Promoteur, à titre d'avance sur carburant et autres frais techniques incluant les services de prévisions météorologiques des sommes suivantes : Pour la catégorie Hypercar : ○ 46 000 € : le 9 février 2023 ○ 46 000 € : le 25 mai 2023 Pour les catégories LMP2 et LMGTE Am : ○ 41 000 €: le 9 février 2023 ○ 41 000 €: le 25 mai 2023 sur le compte bancaire dont les coordonnées sont les suivantes : Le Mans Endurance Management HSBC FR BBC PARIS GRAND OUEST 4 RUE EDITH PIAF 44800 SAINT-HERBLAIN France Banking code: 30056 Counter code: 00956 Account number: 09560002102 key RIB 88 Code IBAN: FR 76 3005 6009 5609 5600 0210 288 Swift code: CCFRFRPP Les sommes non utilisées au titre de l'avance sur frais techniques et sur carburant seront restituées à l'issue de la dernière Compétition de chaque saison.	All Competitors officially selected by the Selection Committee must pay only by bank transfer, as an advance on fuel and other technical costs such a weather forecasts service, the following sums to the Promoter: For the Hypercar category: - €46,000 on 9 February 2023 - €46,000 on 25 May 2023 For the LMP2 and LMGTE Am categories: ○ €41,000 on 9 February 2023 ○ €41,000 on 25 May 2023 into the bank account of which the details are as follows: Le Mans Endurance Management HSBC FR BBC PARIS GRAND OUEST 4 RUE EDITH PIAF 44800 SAINT-HERBLAIN France 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 The amounts not used as advance on technical costs and fuel will be returned after the last Competition in the season.

3.4 Catégorisation des pilotes	3.4 Categorisation of drivers
3.4.1 Dispositions générales relatives à la catégorisation des pilotes	3.4.1 General provisions relating to the categorisation of the drivers
Sauf spécification contraire dans ce Règlement Sportif, le Championnat est organisé en accord avec la catégorisation des pilotes publiée sur le site Internet de la FIA. https://www.fia.com/fia-driver-categorisation	Unless specified in these Sporting Regulations, the Championship is organised in compliance with the driver categorisation regulations published on the FIA website. https://www.fia.com/fia-driver-categorisation
3.5 Changement de catégorie ou de modèle en cours de saison	3.5 Model and category changes during the season
3.5.1 Principe général	3.5.1 General principle
Aucun changement de catégorie, de modèle de châssis, de modèle de voiture, de type d'unité puissance ou de manufacturier de pneumatiques n'est autorisé pendant la saison.	No change of category, chassis model, car model, power unit type or tyre manufacturer is permitted during the season.
4. DISCIPLINE GENERALE ET OBLIGATIONS DES CONCURRENTS	4. GENERAL DISCIPLINE AND COMPETITORS' OBLIGATIONS
4.1 Discipline générale	4.1 General discipline
4.1.1 Comportement anti-sportif	4.1.1 Unsporting conduct
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, pilote ou participant qui serait contraire à l'esprit sportif, à une concurrence loyale, quand bien même l'intéressé revendiquerait l'application littérale du présent Règlement.	The Race Director and/or the Clerk of the Course may bring before the Panel of Stewards any unsporting behaviour on the part of a manufacturer, Competitor, driver or participant that is deemed contrary to the spirit of sport and fair play, even if the person concerned demands the literal application of the present regulations.
4.1.2 Accord commercial	4.1.2 Commercial agreement
Un accord commercial est conclu entre le Promoteur et chaque Concurrent. L'acceptation d'un engagement est soumise au respect par le Concurrent des exigences et conditions de l'accord commercial. L'accord commercial doit être validé par tous les Concurrents souhaitant s'engager à la saison ou course par course, lors de la procédure d'engagement en ligne. Tout non-respect d'une obligation contractuelle pourra être sanctionné par l'autorité sportive.	A commercial agreement shall be concluded between the Promoter and each Competitor. The acceptance of an entry is subject to the competitor's respecting the requirements and conditions of the commercial agreement. The commercial agreement must be validated with the online entry procedures by all Competitors wishing to enter the full season or race by race. Any non-respect of a contractual obligation may be sanctioned by the Sporting Power.

4.1.3 Laissez-passer et accréditations Comme défini à l'Article 3.21 du Code, tout participant tel que défini à l'Article 20 du Code, se trouvant pour n'importe quelle raison dans les espaces réservés (voir l'Article 20 du Code), doit porter son laissez-passer bien visiblement. Seuls le Promoteur et la FIA sont habilités à autoriser l'émission et le retrait des laissez-passer. Des laissez-passer spécifiques seront délivrés par l'ACO pour la Compétition des 24 Heures du Mans. Un laissez-passer ne pourra être utilisé que par la personne et dans le but pour lequel il aura été délivré.	4.1.3 Passes and accreditations As defined in Article 3.21 of the Code, any participant as defined in Article 20 of the Code, present in any capacity whatsoever in the reserved areas (see Article 20 of the Code), must wear his or her pass in such a way that it is clearly visible. The Promoter and the FIA alone are empowered to authorise the issue and removal of passes. Specific passes will be issued by the ACO for the 24 Hours of Le Mans. A pass may be used only by the person and for the purpose for which it was issued.
4.1.4 Equipements obligatoires des pilotes Pendant les essais, le warm-up et la course, les pilotes doivent toujours porter l'équipement conforme aux normes de sécurité fixées par la FIA pour les Compétitions internationales sur circuits, dans les conditions définies par l'Annexe L du Code.	4.1.4 Mandatory equipment for drivers During practice sessions, the warm-up and the race, the drivers must always wear equipment in conformity with the safety standards established by the FIA for international Competitions on circuits, in the conditions defined by Appendix L to the Code.
4.1.5 Equipements obligatoires pour le personnel dans la voie des stands Tenue de sécurité minimale pour le personnel des Concurrents dans la voie des stands (limite : ligne devant le rideau du stand) durant toutes les séances d'essais et la course : Les préposés au ravitaillement, au dégazage, à l'extincteur et à la vanne de sécurité doivent porter les équipements homologués FIA suivants : ○ combinaison ignifugée homologuée FIA 8856 ○ gants ignifugés homologués FIA 8856 ○ cagoule ignifugée homologuée FIA 8856 ○ sous-vêtements longs ignifugés homologués FIA 8856 (chemise, pantalons et chaussettes) ○ chaussures ignifugées homologuées FIA 8856 ○ casques intégraux de couleur uniforme sans décoration avec visière intégrale fermée homologués par la FIA (répertoriés dans la Liste Technique FIA n° 25) (la visière peut être ouverte avant l'arrivée de la voiture dans la voie des stands) Personnel autorisé sur le mur des stands : ○ combinaison ignifugée homologuée FIA 8856 Tout autre opérateur : ○ combinaison ignifugée homologuée FIA 8856 ○ gants ignifugés homologués FIA 8856 ○ cagoule ignifugée homologuée FIA 8856 protégeant complètement le visage ○ lunettes ignifugées	4.1.5 Mandatory equipment for personnel in the pit lane Minimum safety clothing for Competitors' personnel in the pit lane (the limit is the line in front of the pit shutter) during all practice sessions and the race: The refueller, vent, extinguisher, and cut off valve attendants must wear the following FIA homologated gear: ○ FIA 8856 homologated fireproof overalls ○ FIA 8856 homologated fireproof gloves ○ FIA 8856 homologated fireproof balaclava ○ FIA 8856 homologated fireproof long underwear (shirt, trousers and socks) ○ FIA 8856 homologated fireproof shoes ○ FIA homologated (as listed in FIA Technical List 25) full face helmets of a uniform colour without decoration, with closed full visors (the visor may be opened before the car enters the pit lane) Personnel allowed on the pit wall: ○ FIA 8856 homologated fireproof overalls Any other operator: ○ FIA 8856 homologated fireproof overalls ○ FIA 8856 homologated fireproof gloves ○ FIA 8856 homologated fireproof balaclava that protects the whole face ○ fireproof goggles

○ sous-vêtements longs ignifugés homologués FIA 8856 (chemise, pantalons et chaussettes) ○ chaussures ignifugées homologuées FIA 8856 ○ casque En dehors des opérations de ravitaillement uniquement : dans des circonstances exceptionnelles, un mécanicien peut retirer ses gants ignifugés homologués par la FIA en cas d'absolue nécessité.	○ FIA 8856 homologated fireproof long underwear (shirt, trousers and socks) ○ FIA 8856 homologated fireproof shoes ○ helmet Except for refuelling operations: in exceptional circumstances, a mechanic may remove the FIA homologated fireproof gloves if absolutely necessary.
4.1.6 Caméras des Concurrents	4.1.6 Competitors' cameras
Les images peuvent, moyennant l'approbation des Commissaires Sportifs, être utilisées par les équipes comme élément de preuve dans leur défense dans le cas d'une enquête liée à une infraction commise dans la voie des stands, à condition que l'équipe utilisant les images soit l'équipe qui a fait la demande pour la caméra en question. En aucun cas, un enregistrement de caméra ne peut être utilisé pour constituer la base de tout type de réclamation, plainte ou action contre une autre équipe ou un tiers. Les équipes doivent remettre toutes les images demandées par un officiel de course.	Images may, with the Stewards' approval, be used by teams as evidence in their defence in case of an inquiry involving a pit lane infringement, provided that the team using the images is the team which made the request for the camera in question. Under no circumstances may a camera recording be used to form the basis of any kind of protest, complaint or action against another team or a third party. Teams must surrender any images requested by a race official.
4.1.7 Communications radio du Concurrent	4.1.7 Competitor radio communications
Les officiels de l'ACO et de la FIA sont autorisés à écouter, à tout moment, les conversations sur toutes les fréquences ayant obtenu une licence pour la Compétition En cas d'infraction : pénalité à l'appréciation des Commissaires Sportifs.	The ACO and FIA officials are allowed to listen to the conversations at any time on all the frequencies that have been given a licence for the Competition. In case of infringement: penalty at the Stewards' discretion.
4.1.8 Radio de la Direction de Course	4.1.8 Race Control Radio
La radio de la direction de course est également dénommée « Radio du mur des stands ». L'écoute de la chaîne de radio de la Direction de Course est obligatoire pour tous les Concurrents engagés dans chaque Compétition du Championnat. Sauf instruction contraire, de 10 minutes avant que les voitures ne soient autorisées sur la piste jusqu'à 10 minutes après que la dernière voiture a franchi la ligne 1 de la Voiture de Sécurité après une séance, ou est entrée dans le « Parc fermé » après la course, la fréquence radio sera active. Chaque Concurrent doit s'assurer que pour chaque voiture engagée, quelqu'un écoute la Radio de la Direction de Course pendant les périodes décrites ci-dessus.	Race Control Radio is also referred as "Pit-wall radio". Listening to the Race Control Radio channel is mandatory for all Competitors entered in each Competition of the Championship. Unless instructed otherwise, from 10 minutes before the cars are allowed on track until 10 minutes after the last car has crossed Safety Car Line 1 after a session, or has entered the "Parc Fermé" after the race, the radio frequency will be active. Each Competitor must ensure that for every car entered, someone is listening to the Race Control Radio during the periods detailed above.

Les Concurrents doivent s'assurer que les consignes de sécurité sont transmises immédiatement aux pilotes. A l'appréciation uniquement des Commissaires Sportifs (dont la décision n'est pas sujette à appel), le non-respect des instructions données par l'intermédiaire de la Radio de la Direction de Course peut être considéré comme une violation de l'Article 12.1.1.i du Code. Les équipes doivent informer immédiatement la Direction de Course de tout problème concernant la réception de ce canal radio par tous les moyens à leur disposition.	Competitors must ensure that safety information is passed on to the drivers immediately. Solely at the Stewards' discretion (whose decision cannot be appealed), failure to adhere to instructions given via Race Control Radio may be considered an infringement of Article 12.1.1.i of the Code. Teams must immediately inform Race Control of any problems with the reception of this radio channel by any means available to them.
4.1.9 Moyens de communication électroniques	4.1.9 Electronic means of communication
Les officiels et le Promoteur pourront utiliser des moyens de communication électroniques. Les Concurrents devront à tout moment être connectés à ces moyens de communication et signaler tout dysfonctionnement. Lorsque récipiendaires d'une communication, les Concurrents devront en accuser réception immédiatement.	The officials and the Promoter may use electronic means of communication. The Competitors must be connected to these means of communication at all times and signal any malfunction. When they receive a communication, Competitors must immediately acknowledge receipt.
4.1.10 Contrôle Médical	4.1.10 Medical control
Le Directeur de Course et le Médecin-Chef peuvent demander à un pilote ou à un officiel de se soumettre à un contrôle médical à tout moment de la Compétition.	The Clerk of the Course and the Chief Medical Officer may require a driver or an official to undergo a medical examination at any time during the Competition.
4.2 Installation dans le Paddock et dans les stands	4.2 Set-up in the paddock and pits
4.2.1 Signalisation	4.2.1 Signalling
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.	Official information is communicated to the drivers by means of the signals provided for in the Code: Competitors must not use flags or lights that are similar to those of the Organiser.
4.2.2 En cas de retrait de la Compétition	4.2.2 In case of withdrawal from the Competition
Les Concurrents qui, pour quelque raison que ce soit, ne peuvent prendre le départ, soit de la course, soit des essais libres ou des essais qualificatifs, devront suivre les instructions du Promoteur pour l'organisation et la libération des stands.	Competitors who, for whatever reason, cannot take the start, either of the race or of a free practice or qualifying session, will have to follow the Promoter's instructions with regard to organisation and vacating the pits.
4.3 Attribution des garages	4.3 Pit allocation
4.3.1 Prescriptions générales	4.3.1 General prescriptions
Le présent article est valable pour toutes les Compétitions comptant pour le Championnat du Monde d'Endurance mais	This article is valid for all Competitions counting towards the World Endurance Championship, but also for the collective testing organised by the Promoter or the ACO.

également pour les essais collectifs qui seraient organisés par le Promoteur ou l'ACO. Seul le Concurrent ayant terminé premier du classement du Championnat du Monde d'Endurance Hypercar de la FIA de la saison précédente pourra choisir ses garages lors de chacune des Compétitions du Championnat. Le Promoteur se réserve le droit de déroger à cette règle	Only the Competitor who has finished first in the FIA Hypercar World Endurance Championship classification of the previous season will be able to choose its garages at each of the Championship Competitions. The Promoter reserves the right to waive this rule.
4.3.2 Horaires d'ouverture obligatoire des stands pendant la Compétition	4.3.2 Mandatory opening times for the garages during the Competition
Sauf instructions contraires du Promoteur ou accord des délégués techniques. De 1 heure avant la première séance FIA WEC jusqu'à 1 heure après la dernière séance de chaque jour ou au moins de 10h00 à 18h00 (sauf indications contraires à l'Annexe 1 de la Compétition concernée) : Le rideau du stand (du côté de la voie des stands) doit rester complètement ouvert. La visibilité vers l'intérieur du stand et la voiture de course doit rester libre sans obstruction de quelque nature que ce soit (éléments de carrosserie, rideaux, piles de pneus, chariots, etc., personnes liées au Concurrent comprises). Tout élément de carrosserie entreposé devant la voiture sera considéré comme une obstruction à la visibilité à l'intérieur du stand sauf s'il est entreposé à plat sur le sol et ne cache pas totalement ou partiellement la voiture de course à l'intérieur du stand. Toute personne se trouvant devant la voiture lorsque celle-ci est à l'intérieur du stand est considérée comme une obstruction à la visibilité à l'intérieur du stand à moins qu'elle ne doive travailler sur la voiture. Une rangée de personnes devant la voiture est strictement interdite. Excepté les ventilateurs de refroidissement, les chariots de ravitaillement ou les réservoirs de carburant nécessaires pour effectuer les travaux après les opérations en piste Les officiels doivent avoir libre accès à l'intérieur du stand à tout moment. Les voitures à l'intérieur du stand doivent être garées avec le devant face à la voie des stands, sauf autorisation contraire des délégués techniques. Pénalité : à l'appréciation des Commissaires Sportifs.	Unless otherwise instructed by the promoter or with the agreement of the technical delegates: from 1 hour before the first FIA WEC session until 1 hour after the last session of each day, or as a minimum from 10 a.m. until 6 p.m. (unless otherwise specified in Appendix 1 of the relevant Competition): The pit shutter (on the pit lane side) must remain completely open. Visibility towards the inside of the garage and the race car must remain free of any obstruction of any kind whatsoever (bodywork parts, covers, piles of tyres, trolleys, etc., including persons connected to the Competitor). Any bodywork element stored in front of the car will be considered to be an obstruction to the visibility towards the inside of the garage unless it is stored flat on the ground and does not totally or partially hide the race car inside the garage. Any person standing in front of the car when it is inside the garage is considered to be an obstruction to the visibility towards the inside of the garage unless that person has to work on the car. A line of people in front of the car is strictly prohibited. Exceptions are cooling fans, fuel rigs or fuel bowsers needed to complete works after on-track operations. Officials must have free access to the inside of the garage at all times. Cars inside the garage must be parked with the front facing the pit lane unless otherwise authorised by the technical delegates. Penalty: at the Stewards' discretion.
4.4 Obligations promotionnelles des Concurrents	4.4 Competitors' promotional obligations
Tous les pilotes, si sollicités, doivent être présents à la totalité des animations promotionnelles et commerciales organisées par le Promoteur. Les Directeurs d'Equipe sont responsables du respect de ces obligations par leurs pilotes.	All drivers, if requested, must be present at all promotional and commercial events organised by the Promoter. Team Managers are responsible for ensuring that their drivers comply with these obligations.

Conformément à l'Annexe 1, au programme de la Compétition et au contrat commercial, tous les pilotes constituant un équipage ainsi que le personnel des Concurrents concernés, ont l'obligation de participer au moins aux activités énumérées ci-dessous : - Séance d'autographes - Présentation des pilotes - Pré-podium - Podium - Zone mixte - interview - Conférence de presse après les qualifications - Conférence de presse après la course En cas de non-respect ou de retard, une pénalité sera prononcée à l'appréciation des Commissaires Sportifs.	In accordance with Appendix 1, the Competition timetable and the commercial contract, all drivers constituting a crew as well as the staff of the competitors concerned have the obligation to participate at least in the activities listed below: - Autograph session - Drivers' presentation - Pre-podium - Podium - Mixed zone - interview - Press conference after qualifying - Press conference after the race In case of non-compliance or late arrival, penalty at the Stewards' discretion.
4.5 Limitation du personnel (catégorie Hypercar uniquement)	4.5 Personnel limitation (Hypercar category only)
4.5.1 Principe général	4.5.1 General principle
Les Concurrents engagés dans la catégorie Hypercar ne doivent pas compter plus de 20 membres du personnel opérationnel par voiture (22 lorsqu'il s'agit d'une voiture homologuée avec un ERS) ayant accès aux garages, camions, bureaux et toutes les zones réservées aux opérations du Concurrent depuis le début de la Compétition jusqu'à la fin de la course. La veille du début de la Compétition (c.-à-d. : au début des vérifications administratives), chaque représentant du Concurrent doit déclarer les membres du personnel opérationnel, Sous réserve de la réception de ces informations, des bracelets seront remis lors des vérifications administratives. Le personnel opérationnel doit porter ces bracelets à tout moment durant la Compétition. Des substitutions en raison de force majeure (y compris, mais sans s'y limiter, pour des raisons de maladie, d'accident ou familiales) sont autorisées lors d'un week-end de course, pour autant qu'elles soient approuvées par l'Adjoint au Délégué Technique et clairement justifiées. L'ACO ainsi que les officiels et les délégués de la FIA auront pleine autorité pour vérifier que les Concurrents respectent les règles énoncées à l'Article 4.5. L'Article 4.5 ne s'applique pas aux 24 Heures du Mans.	Competitors entered in the Hypercar category must not have more than 20 operational staff per car (22 when it is a car homologated with an ERS) with access to the garages, trucks, offices and all areas dedicated to the Competitor's operations from the start of the Competition until the end of the race. The day before the Competition begins (i.e.: at the start of administrative checks), each representative of the Competitor must declare the members of the operational personnel. Subject to receipt of this information, wristbands will be distributed during the administrative checks. Operational staff must wear these bracelets at all times during the Competition. Substitutions due to force majeure (including, but not limited to sickness, accidents or family reasons) are allowed during a race weekend, provided that the substitution is approved by the assistant Technical Delegate and clearly justified. ACO and FIA officials and delegates will have full authority to investigate whether Competitors comply with the rules listed under Article 4.5. Article 4.5 does not apply for the 24 Hours of Le Mans.

4.5.2 Personnel opérationnel : définition	4.5.2 Operational staff: definition
Toute personne qui participe aux activités opérationnelles liées aux voitures et qui n'est pas incluse dans la liste des exemptions (voir Article 4.5.3) sera considérée comme faisant partie du personnel opérationnel. A ce titre, les informations les concernant doivent être mentionnées dans la déclaration. Par personnel opérationnel on entend les personnes suivantes : ○ Personnel d'ingénierie de course, y compris le Directeur Technique et le Team Manager (ingénieurs course, performance, systèmes, moteur, systèmes hybrides, stratégie, aérodynamique, électronique, etc.) ; ○ Mécaniciens, y compris les spécialistes en matériaux composites ; ○ Personnel IT, radios, de télémétrie, de gestion des pièces ; ○ Personnel de conception/soutien technique. Afin de dissiper tout doute, tout membre du personnel bénéficiant d'une place assise avec un ordinateur dans un des bureaux techniques du Concurrent est réputé faire partie du support opérationnel ; ○ Personnel affecté aux prévisions météorologiques et à la surveillance ; ○ Personnel affecté à la gestion des pneumatiques (y compris le personnel affecté par le fournisseur).	Anyone involved in the operations of cars and not included in the exemptions (see Article 4.5.3) will be considered as part of the operational staff. As such, their information must be included in the declaration. Operational staff means: ○ Engineering personnel, including Technical Director and Team Manager (race, performance, systems, engine, hybrid systems, strategy, aero, electronic engineers, etc.); ○ Mechanics, including composite specialists; ○ IT, radio, telemetry, parts management personnel; ○ Design and technical support personnel. For the avoidance of doubt, this encompasses any personnel provided with a seat and a computer in one of the Competitor's technical offices; ○ Weather forecasting and monitoring personnel; ○ Tyre management personnel (including the supplier personnel).
4.5.3 Personnel opérationnel : exemptions	4.5.3 Operational staff: exemptions
Les exemptions à l'Article 4.5.2 sont les suivantes : ○ Hospitality, motor-homes et restauration ; ○ Sponsors, marketing, médias et relations publiques ; ○ Personnel de sécurité et conducteurs de camions, dans la mesure où ils n'interviennent pas (par ex. : gestion des jantes et des pneus) pendant la Compétition ; ○ Pilotes et leur personnel médical ; ○ Haute direction de la société mère ou de la marque du sponsor du Concurrent (par ex. : Président, Team Principal, Chairman ou Directeur général) ; ○ Personnel de conception/soutien technique n'intervenant pas dans les opérations liées aux voitures ; ○ Personnel d'entreprises du secteur et de fournisseurs, si des pièces et/ou services sont fournis à au moins deux Concurrents de la catégorie Hypercar avec deux modèles différents de voitures homologués, sponsorisés par deux marques automobiles distinctes. ○ L'ensemble des personnels concernés par ces exemptions ne doit en aucun cas bénéficier d'une place assise, avec ou sans ordinateur, dans l'un des espaces techniques attribués au Concurrent.	Exemptions to Article 4.5.2 are listed below: ○ Hospitality, motor homes and catering personnel; ○ Sponsors, marketing, media and public relations personnel; ○ Security personnel and truck drivers, to the extent they have no role (e.g.: rim and tyre handling) during the Competition; ○ Drivers and their medical staff; ○ Executives from the Competitor's parent company or sponsor brand (e.g.: President, Team Principal, Chairman, Managing Director); ○ Design and technical support personnel, to the extent that they are not involved in car operations; ○ Industry and supplier personnel, to the extent that they supply parts and/or services to at least two Competitors entered in the Hypercar category with two different homologated models of cars, sponsored by two different car brands. ○ None of the personnel concerned by these exemptions may benefit from a seated position with / or without a laptop in one of the technical spaces attributed to the Competitor.

4.5.4 Pénalités applicables Toute infraction à ce qui précède pourra être sanctionnée par les Commissaires Sportifs. Ces derniers peuvent réduire le nombre de membres du personnel pour la(les) course(s) suivante(s), voire plafonner ce nombre pour la(les) course(s) suivante(s) en plus de toute autre pénalité applicable conformément au présent Règlement ou au Code.	4.5.4 Applicable penalties Any infringement to the above may be penalised by the Stewards. The Stewards may reduce the number of personnel for the next race(s) and even establish a cap on the number of personnel for the next race(s) in addition to any other penalty available to them in these Regulations or the Code.
4.6 Brassards associés au personnel Le Promoteur distribuera à chaque Concurrent trois types de brassards : - PIT LANE : le brassard vert devra être porté par toute personne accédant à la voie des stands lorsque la voiture y est arrêtée, pour y faire des interventions et sur la grille en cas de suspension de la course à partir du signal 10 minutes. - TYRE & BRAKE : le brassard bleu devra être porté par toute personne accédant à la voie des stands en présence de la voiture pour y faire des contrôles de freins/pneumatiques. - RED : le brassard rouge devra être porté par la personne autorisée sur la grille en cas de suspension de course. - HV : le brassard HV devra être porté par le technicien du système hybride pour intervenir dans la voie des stands ou sur la piste.	4.6. Armbands associated with personnel The Promotor will distribute to each Competitor three types of armbands: - PIT LANE: the green armband must be worn by any person accessing the pit lane in the presence of the car that needs to intervene on it on the grid in case of a race suspension from the 10-minute signal. - TYRE & BRAKE: the blue armband must be worn by any person accessing the pit lane in the presence of the car who needs to check brakes / tyres. - RED: the red armband must be worn by the person authorised on the grid in case of a race suspension. - HV: the HV armband must be worn by the hybrid system technician to intervene in the pit lane or on track.
4.7 Déclaration des pilotes au départ Pour les Concurrents de toutes les catégories, le nom du pilote qui prendra le départ doit être déclaré à l'occasion des vérifications administratives, en remplissant le formulaire approprié. A défaut de notification de changement de pilote déposée par écrit auprès du Collège des Commissaires Sportifs au plus tard 30 minutes après la fin des essais qualificatifs, le pilote qui prendra le départ sera obligatoirement celui qui a été indiqué lors des vérifications administratives. Contact : stewards@fiawec.com	4.7 Starting driver's declaration For the competitors in all the categories, the name of the driver who will take the start must be declared at the time of the administrative checks by filling in the appropriate form. Unless a notification of a change of driver is made in writing to the Panel of the Stewards, at the latest 30 minutes after the end of the qualifying practice, the driver who takes the start must be the one declared during the administrative checks. Contact: stewards@fiawec.com
5. VERIFICATIONS ET CONTROLES	5. CHECKS AND CONTROLS
5.1 Vérifications administratives et techniques Les Concurrents doivent consigner toutes les informations requises sur la plate-forme technique de du Championnat de façon précise et dans les délais impartis et les tenir à jour pendant toute la durée de la Compétition. Il en va de même, si nécessaire et selon les instructions des Délégués Techniques, pour leurs assistants et les commissaires techniques.	5.1 Administrative checks and scrutineering Competitors must declare all required information on the Championship technical platform in an accurate and timely manner and keep it updated it throughout a Competition, as well as, if required, and following the instructions of the Technical Delegates, their assistants and Scrutineers.

5.1.1 Vérifications administratives Chaque Concurrent et chaque pilote devront présenter des licences de Concurrent et de pilote en cours de validité, telles que définies à l'Article 3.1.4. Les pilotes doivent également être en possession d'un certificat médical d'aptitude valable qui accompagne la licence internationale. Pour les pilotes et Concurrents dont les licences ne prévoient pas d'autorisation permanente de participer aux Compétitions internationales inscrites au calendrier FIA : une autorisation de courir dans le pays de la Compétition, délivrée par l'Autorité Sportive Nationale (ASN). Lors des vérifications administratives, les Concurrents doivent confirmer par écrit leur(s) représentant(s) officiel(s) tel que précisé à l'Article 1.3.2 du présent règlement et leur(s) adjoint(s). Ils doivent également procéder à la nomination des équipages officiels, à raison de 3 pilotes maximum par voiture, sachant que : ○ Un pilote ne peut être désigné que sur une seule voiture ; ○ Les conducteurs suppléants ne sont pas admis ; ○ Modification d'un équipage : (voir l'Article 13.3 du présent Règlement, ainsi que le Contrat Commercial avec le Promoteur). Un Concurrent pourra être pénalisé par le Collège des Commissaires Sportifs s'il ne se présente pas à l'heure aux vérifications administratives d'une Compétition, pour toute raison autre que : ○ Cas de force majeure (mauvaises conditions atmosphériques, perturbations sociales, ...) ; ○ Accident dans la Compétition précédente du Championnat dont les dommages, constatés par le Délégué Technique du Championnat, ne peuvent être réparés dans les délais impartis.	5.1.1 Administrative checks Each Competitor and each driver must present valid Competitor and driver's licences, as defined in Article 3.1.4. The drivers must also be in possession of a current medical certificate of aptitude which accompanies the international licence. For drivers and Competitors whose licences do not grant permanent authorisation to take part in the international Competitions registered on the FIA calendar: authorisation to race in the country of the Competition, issued by the National Sporting Authority (ASN). During the administrative checks, the Competitors must confirm in writing their official representative(s) specified in Article 1.3.2 of the present Regulations and their assistant(s). They must also proceed to nominate the official crews, comprising a maximum of 3 drivers per car, knowing that: ○ A driver cannot be assigned to more than one car ; ○ Substitute drivers are not accepted ; ○ Modification of a crew: (see Article 13.3 of these Regulations, as well as the Commercial Agreement with the Promoter). A Competitor may be penalised by the Stewards if he does not report on time for the administrative checks for a Competition for any reason other than: ○ A case of force majeure (poor weather conditions, social unrest, etc.); ○ An accident during the previous Competition in the Championship, as a result of which the car sustained damage, noted by the Championship Technical Delegate, that could not be repaired within the given time.
5.1.2 Vérifications techniques Six personnes maximum d'une équipe sont autorisées par voiture pendant les vérifications techniques. Les vérifications techniques d'avant course comprennent un certain nombre de contrôles, décidés à l'appréciation des commissaires techniques, et axés principalement sur la sécurité. Aucune voiture ne peut participer à la Compétition si elle n'a pas obtenu une approbation à l'issue des vérifications techniques préliminaires. Cette approbation est matérialisée par un autocollant dédié.	5.1.2 Scrutineering A maximum of six people of a team are authorised per car during scrutineering. Pre-race scrutineering involves a number of checks, decided at the discretion of the Scrutineers, and focusing primarily on safety. No car can take part in the Competition unless it has been approved following the initial scrutineering. This approval is shown by a dedicated sticker.

Le fait qu'une voiture, une pièce ou un Concurrent ait satisfait à ses obligations en matière de vérifications techniques d'avant course n'implique pas sa conformité au Règlement Technique applicable, laquelle relève de la responsabilité exclusive du Concurrent (voir Article 1.3.3). Les vérifications techniques d'avant course concernent <i>a minima</i> : - Documents, tels que (non exhaustif) : les formulaires de déclaration d'équipement en ligne (qui doivent être continuellement mis à jour pendant la Compétition), la Fiche d'Homologation des voitures. - Dispositifs et équipements de sécurité des voitures. - Dispositifs et équipements de sécurité des pilotes, tels que (non exhaustifs) : l'homologation des combinaisons, casques et dispositifs de retenue frontale de la tête (dans les conditions définies à l'Annexe L du Code). Aucune modification du casque et du dispositif de retenue frontale de la tête n'est autorisée en dehors de celles homologuées. Pour faciliter l'identification des équipages et aux fins de leur unité, les pilotes d'une même voiture sont tenus de porter une combinaison identique.	The fact that a car, part or Competitor has satisfied its obligations concerning pre-race scrutineering does not imply its conformity with the applicable Technical Regulations, which is the exclusive responsibility of the Competitor (see Article 1.3.3). Pre-race scrutineering concerns <i>a minima</i>: - Documents, such as (non-exhaustive): the equipment declaration online forms (which must be continually updated during the Competition), the Homologation Form of the cars. - Safety features and devices of the cars. - Safety features and devices of the drivers, such as (non-exhaustive): the homologation of the overalls, helmets and frontal head restraint devices (in the conditions defined in Appendix L to the Code). No modification to the helmet and frontal head restraint device is authorised apart from those homologated. For easier identification and for the unity of the crews, the drivers of one and the same car are obliged to wear identical overalls.
5.2 Compétences des Commissaires Techniques	5.2 Competences of the Scrutineers
5.2.1 Clause de compétence générale	5.2.1 General competence clause
À tout moment, les Commissaires Techniques peuvent : - Vérifier la conformité d'une voiture, d'une pièce, d'un équipement (et leur bon fonctionnement) ou d'un Concurrent avec les Règlements applicables ; - Lors des vérifications techniques, exiger qu'une voiture soit démontée par le Concurrent ; - Demander à un Concurrent de payer les frais résultants de l'exercice des droits ci-dessus ou de fournir échantillon jugés nécessaires à leur exercice ; - Etablir un rapport d'infraction, que les Délégués Techniques transmettront aux Commissaires Sportifs.	At any time, the Scrutineers may: - Check the conformity of a car, part, item of equipment (and its correct functioning) or Competitor with the applicable Regulations; - During scrutineering, require a car to be dismantled by the Competitor; - Require a Competitor to pay the expenses resulting from the exercise of the above powers, or to provide any samples deemed necessary to their exercise; - Draw up an infringement report, which the Technical Delegates will forward to the Stewards.
5.2.2 Réalisation des contrôles techniques	5.2.2 Conducting of the technical checks
Des contrôles seront effectués par les Commissaires Techniques. Ils sont responsables des opérations dans le Parc Fermé et habilités à donner des instructions aux Concurrents et aux pilotes.	Checks will be carried out by the Scrutineers. They are in charge of operations in the Parc Fermé and are empowered to give instructions to the Competitors and to the drivers.

5.3 Contrôles et vérifications techniques spécifiques	5.3 Specific technical checks and controls
5.3.1 Contrôles aléatoires	5.3.1 Random checks
À tout moment de la Compétition, les Commissaires Techniques pourront sélectionner aléatoirement une voiture et effectuer des contrôles.	At any time during the Competition, the Scrutineers may select a car at random and carry out checks.
5.3.2 En cas de changement de châssis ou de changement sur la voiture	5.3.2 Change of chassis or changes on the car
Tout changement de châssis sur une voiture, au cours de la Compétition, entraînera une nouvelle inspection de la part des Commissaires Techniques.	Any change of chassis on a car, during the Competition, will entail a new inspection by the Scrutineers.
Une fois approuvée par les Commissaires Techniques, toute voiture qui est modifiée d'une manière susceptible d'affecter sa sécurité ou de mettre en question son éligibilité, ou qui aurait été impliquée dans un accident avec des conséquences similaires, sera de nouveau vérifiée pour acceptation.	Any car which, after being passed by the Scrutineers, is modified in a way which might affect its safety or call into question its eligibility, or which is involved in an accident with similar consequences, must be re-presented for scrutineering approval.
6. REGLEMENT TECHNIQUE	6. TECHNICAL REGULATIONS
6.1 Voitures admissibles	6.1 Eligible cars
6.1.1 Homologations admissibles	6.1.1 Eligible homologations
Les Compétitions sont exclusivement réservées aux voitures « Le Mans Hypercars », « Le Mans Prototype » (désignées ci-après LMP2) et aux voitures « Le Mans Grand Tourisme Endurance » (désignées ci-après LMGTE Am) telles que définies dans les Règlements Techniques applicables et homologuées par la FIA et l'ACO conformément aux Règlements Techniques applicables :	The Competitions are exclusively reserved for “Le Mans Hypercars”, “Le Mans Prototypes” (hereafter LMP2) and “Le Mans Grand Touring Endurance cars” (hereafter LMGTE Am) as defined in the applicable Technical Regulations, and homologated by the FIA and ACO in accordance with the applicable Technical Regulations:
• Hypercar LMH : homologuées à partir de 2020 • Hypercar LMDh : homologuées à partir de 2022 • LMP2 : homologuées à partir de 2017 • LMGTE : homologuées à partir de 2016	• Hypercar LMH: homologated from 2020 • Hypercar LMDh: homologated from 2022 • LMP2: homologated from 2017 • LMGTE: homologated from 2016
6.1.2 Recours	6.1.2 Appeal
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.	The decision of the FIA, like that of the ACO, as to the validation (or not) of the homologation form, is a technical decision taken in the last resort, and consequently cannot be appealed by any party before any jurisdiction whatsoever.

6.1.3 Voitures de réserve	6.1.3 Reserve cars
Les voitures de réserve telles que définies ci-après ne sont pas admises. Est une voiture de réserve, une voiture qui n'est pas destinée à participer à la Compétition mais à se substituer à celle engagée à titre principal par le Concurrent. Par voiture, il convient d'entendre une automobile (au sens de l'Article 20 du Code) qui résulte de l'assemblage d'éléments de diverses natures (mécaniques, électriques, électroniques, etc.), en vue de constituer un objet identifié en lui-même, susceptible de répondre à la destination pour laquelle il a été conçu et construit.	Reserve cars as defined below are not admitted. A reserve car is a car that is not intended to take part in the Competition but to substitute for the one registered by the Competitor as the principal race car. "Car" means an automobile (in the sense of Article 20 of the Code) resulting from the assembly of components of various kinds (mechanical, electrical, electronic, etc.), with a view to forming an identified object in itself, likely to meet the purpose for which it was designed and built.
6.2 Carburant	6.2 Fuel
6.2.1 Approvisionnement	6.2.1 Fuel supply
Seuls les carburants désignés pour chaque catégorie et fournis par l'organisateur doivent être utilisés par tous les Concurrents au cours des Compétitions. Les spécifications peuvent être fournies sur demande auprès de l'organisateur.	Only the fuel designated for each category and provided by the Organiser must be used by all the competitors during the Competitions. The specifications may be provided on request to the organiser.
6.2.2 Installations	6.2.2 Installations
Concernant les installations : se référer au Règlement Technique applicable.	Concerning the installations: refer to the applicable Technical Regulations.
6.2.3 Quantité, manipulation et stockage	6.2.3 Quantity, handling and storage
La quantité maximum de carburant stockée dans des bidons autorisés par voiture dans chaque garage est de 400 litres. Ce carburant doit être stocké près de la porte coté paddock et un extincteur doit être placé en permanence à proximité des fûts de carburant et/ou du réservoir temporaire. Le pompage dans les fûts d'approvisionnement, le transfert jusqu'au réservoir autonome et le remplissage doivent être faits à l'aide du réservoir temporaire décrit dans les Règlements Techniques applicables. Aucune manipulation d'essence n'est permise dans le stand sauf avec ce réservoir temporaire. La seule exception possible est le contrôle de la capacité du réservoir de la voiture, à condition que toutes les réglementations de sécurité relatives à la manipulation du carburant soient respectées et que ce contrôle ne soit pas effectué alors qu'une activité publique se déroule sur la voie des stands. Les systèmes de chauffage et/ou de refroidissement ne peuvent être utilisés pour influencer la température du carburant lorsque le carburant est stocké, lorsqu'il est	The maximum quantity of stock fuel authorised per car in each garage is 400 litres. This fuel must be stored near the door, on the paddock side and an extinguisher must be permanently placed near the fuel drums and/or the temporary tank. Pumping from supply drums, transfer to autonomous tank and filling must be carried out with the temporary tank described in the applicable Technical Regulations. No handling of fuel is permitted in the pit except with this temporary tank. The only possible exception is for checking the car's tank capacity provided that all the safety regulations related to fuel handling are respected, and the check is not carried out during any public pit lane activity. Heating and/or cooling systems cannot be used to influence the fuel temperature when fuel is stored, when it is transported in the temporary tank or stored in the autonomous tank.

transporté dans le réservoir temporaire ou stocké dans le réservoir autonome.	
6.3 Systèmes d'équivalence (technologies et performance)	6.3 Equivalence systems (technologies and performance)
6.3.1 Principe général	6.3.1 General principle
Le Comité WEC est le seul compétent pour concevoir et apporter des changements aux systèmes d'équivalence. Il appartient dès lors au Comité de prendre la décision finale quant à la façon dont ces systèmes devraient être mis en œuvre. La Balance des Performances (BoP) est établie et ajustée en utilisant les données et les informations fournies par les Concurrents et les Constructeurs à l'ACO/FIA et au Comité WEC ; la déclaration de ces données et informations constitue un engagement et est obligatoire. A tout moment, le Comité est autorisé à demander (y compris avec des composants techniques ou des capteurs) aux Concurrents et aux Constructeurs n'importe quelle donnée ou information qui pourrait être utile pour concevoir les systèmes d'équivalence. Ces informations ou données pourront être partagées avec des tiers pour des analyses de performance. Ces données et informations fournies devront être exactes. Les Constructeurs, Concurrents, pilotes et toutes les personnes ou entités associées à leurs engagements ne devront pas chercher à influencer l'établissement de la BoP ni en commenter les résultats, notamment par le biais de déclarations publiques, des médias et des réseaux sociaux. Toute infraction aux principes ci-dessus sera sanctionnée par les Commissaires Sportifs, à tout moment pendant toute Compétition, y compris après la course.	The WEC Committee is the only body competent to conceive and make changes to equivalence systems. As such, the Committee will have the final decision as to how these systems should be implemented. The Balance of Performance (BoP) is established and adjusted using data and information supplied by the Competitors and Manufacturers to the ACO/FIA, and the WEC Committee; the declaration of this data and information constitutes a commitment and is binding. At any time, the Committee is entitled to ask (including through technical components or sensors) Competitors and Manufacturers for any data or information that it deems useful for devising equivalence systems. This information or data may be shared with third parties for performance analysis purposes. The data and information provided must be accurate. Manufacturers, Competitors, drivers and any persons or entities associated with their entries must not seek to influence the establishment of the BoP or comment on the results, in particular through public statements, the media and social networks. Any infringement to the above principles will be penalised by the Stewards, at any time during any Competition, post-race included.
6.3.2 Pour les voitures des catégories Hypercar et LMGTE	6.3.2 For cars in the Hypercar and LMGTE categories
Les voitures des catégories Hypercar et LMGTE Am sont soumises à un système d'équivalence dénommé « Balance des Performances » (BoP). La BoP a pour objectif de permettre à des voitures de conceptions techniques différentes de concourir au sein d'une même catégorie. Le Comité WEC procédera aux ajustements de la BoP : ○ par décisions spécifiques du Comité WEC.	An equivalence system named "Balance of Performance" (BoP) applies to cars entered in the Hypercar and LMGTE Am categories. The aim of BoP is to allow cars of different engineering designs to compete in the same category. The WEC Committee will make adjustments to the BoP: ○ through dedicated WEC Committee decisions.
6.3.3 Pour les voitures de la catégorie LMP2	6.3.3 For cars in the LMP2 category
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	The FIA and the ACO do not wish to encourage LMP2 manufacturers to pursue performance developments. The main goals for LMP2 cars must be reliability, safety, low

principaux pour ces voitures doivent être la fiabilité, la sécurité, un faible coût de maintenance et un niveau de performances adéquat pour leur catégorie. Pour atteindre ces objectifs, le Comité WEC pourra procéder à des ajustements de performance.	maintenance costs and a level of performance appropriate to their category. To ensure that these goals are reached, the WEC Committee may impose performance adjustments.
6.3.4 Pour la catégorie LMGTE Am uniquement	6.3.4 For the LMGTE Am category only
Un success ballast sera imposé pour les voitures LMGTE Am engagées dans le Championnat (voir l'Article 3.1.1). Il sera en vigueur lors de toutes les Compétitions, sauf pour les 24 Heures du Mans. Le système de calcul du lest utilise les résultats des courses précédentes (s'il y en a déjà eu) et les positions au championnat, à condition que toutes les voitures commencent une saison donnée avec un lest de 0 kilogramme. Il est calculé comme suit : $A+B+C$ = success ballast par voiture (en kilogrammes), avec : Toute voiture non engagée au Championnat recevra un ballast forfaitaire de 15 kilos. - A étant déterminé par le résultat de la Compétition précédente (course -1) : ○ 1^{er} : +15 kg ○ 2^{ème} : +10 kg ○ 3^{ème} : +5 kg - B étant déterminé par les résultats de la Compétition antérieure à la Compétition précédente (course -2) ○ 1^{er} : +15 kg ○ 2^{ème} : +10 kg ○ 3^{ème} : +5 kg - C étant déterminé par le classement en cours du championnat ○ 1^{er} : +15 kg ○ 2^{ème} : +10 kg ○ 3^{ème} : +5 kg	Success ballast will be imposed for LMGTE Am cars entered in the Championship (see Article 3.1.1). It will be in effect at all Competitions, except for the 24 Hours of Le Mans. The ballast calculation system uses the results of previous races (if any have been held) and championship positions, provided that all cars start any given season with a ballast of 0 kilogrammes. It is computed as follows: $A+B+C$ = success ballast per car (in kilogrammes), with: Any car not entered in the Championship will receive a fixed ballast of 15 kilos. - A being determined by the result of the previous Competition (Race -1): ○ 1st: +15 kg ○ 2nd: +10 kg ○ 3rd: +5 kg - B being determined by results of the Competition preceding the previous Competition (Race -2) ○ 1st: +15 kg ○ 2nd: +10 kg ○ 3rd: +5 kg - C being determined by the current championship standings ○ 1st: +15 kg ○ 2nd: +10 kg ○ 3rd: +5 kg
6.4 Systèmes et équipements imposés par les Règlements et bulletins :	6.4 Systems and equipment imposed by the Regulations and bulletins:
6.4.1 Enregistrement de données	6.4.1 Data recorder
Toutes les voitures doivent être équipées de l'enregistreur de données homologué par l'ACO et la FIA. Il doit être monté et testé avec succès avant que la voiture ne soit présentée aux vérifications techniques. Pour chaque voiture, le fournisseur du boîtier d'acquisition de données devra fournir un document attestant que le système monté conformément au schéma de la fiche d'homologation a été testé avec succès dans la voiture.	All cars must be equipped with the data recorder homologated by the ACO and the FIA. It must be installed and successfully tested before the car reports for scrutineering. For each car, the supplier of the data recorder must provide a document certifying that the system, installed in accordance with the diagram in the homologation form, has been successfully tested in the car.

Chaque Concurrent devra s'assurer : ○ Que son système fonctionne correctement pendant toute la durée de la Compétition : Il disposera pour cela et en même temps des mêmes informations que l'organisateur. ○ Qu'un ordinateur spécialement dédié au transfert des données à l'organisateur est connecté en permanence au réseau fourni par le Promoteur pendant toute la durée de la Compétition. La connexion au réseau sera sous la responsabilité du Concurrent. ○ De récupérer les données et de les transférer immédiatement depuis son stand à l'organisateur par l'intermédiaire du réseau Internet : ▪ Pendant les essais, au début de chaque session lors du premier arrêt au stand, puis pendant la session au minimum 1 fois par heure et à la fin de chaque session. ▪ Pendant la course lors de chaque ravitaillement, excepté la dernière heure. Pour chaque téléchargement obligatoire indiqué ci-dessus, les données doivent être transmises à l'organisateur au plus tard 10 minutes après l'entrée de la voiture dans la voie des stands. ○ À tout moment, lorsqu'une voiture est en mouvement dans la voie rapide ou sur la piste, elle doit être équipée d'un transpondeur multifréquence type « Le Mans » (permettant l'identification des pilotes) fourni par les chronométreurs officiels et en parfait état de fonctionnement. Il incombe à chaque Concurrent de se procurer ce transpondeur, à ses propres frais, de l'installer correctement 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 le Chronométrage et la Direction de Course immédiatement.	Each Competitor must make sure : ○ That his system works correctly throughout the Competition: for that, he will have the same information as the organiser and at the same time. ○ That a computer specially dedicated to transferring the data to the Organiser is permanently connected to the network provided by the Promoter throughout the Competition. The connection to the network will be the Competitor's responsibility. ○ To recover the data and transfer them immediately from his pit to the Organiser via the Internet network: ▪ During practice, at the start of each session during the first pit stop, then during the session at least once an hour and at the end of each session; ▪ During the race, on each refuelling stop, except in the final hour. 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 correct 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 Timekeeping and Race Control immediately.
6.4.2 Enregistreur de Données d'Accident (EDA) Ce boîtier doit être utilisé par tout Concurrent participant à une Compétition. Ce boîtier doit être installé dans le strict respect des instructions y afférentes et doit fonctionner à tout moment pendant la Compétition. Il est de la responsabilité de tous les Concurrents de se procurer le système auprès du Promoteur du Championnat, de l'installer et de le faire fonctionner correctement.	6.4.2 Accident Data Recorder (ADR) This unit must be used by each Competitor taking part in a Competition. This unit must be installed in strict compliance with the relevant instructions and must work at all times during the Competition. All Competitors are themselves responsible for obtaining this system from the Championship Promoter, and for the correct installation and functioning thereof.

Le poids du boîtier et de ses équipements est inclus dans le poids minimum de la voiture.	The weight of the unit and its equipment is included in the minimum weight of the car.
6.4.3 Autres systèmes et équipements obligatoires	6.4.3 Other mandatory systems and equipment
Les systèmes et équipements obligatoires prévus dans les règlements applicables au championnat (Technical List 46 – Sporting & Technical Regulations) : ○ Ces systèmes et équipements doivent être installés dans le strict respect des instructions y afférentes et doivent fonctionner à tout moment pendant la Compétition. ○ Il est de la responsabilité de chaque Concurrent de se procurer les systèmes ou équipements auprès des fournisseurs officiels, de les installer et de les faire fonctionner correctement.	Mandatory systems and equipment provided for in the regulations applicable to the Championship (Technical List 46 – Sporting & Technical Regulations): ○ These systems and equipment must be installed in strict compliance with the relevant instructions and must work at all times during the Competition. ○ It is the responsibility of each Competitor to obtain the systems or equipment from the official suppliers, to install them and to make them work correctly.
6.4.4 Cas particulier des débitmètres de carburant et couplemètres Hypercar	6.4.4 Particular case of the Hypercar fuel flow meters and torqueometers
○ L'installation des débitmètres de carburant et couplemètres homologués par la FIA est obligatoire, à l'exclusion de tout autre débitmètre. Seules feront foi, les mesures enregistrées par ces capteurs, ou en cas de dysfonctionnement avéré apprécié en dernier ressort par la FIA/ACO, tout autre moyen subsidiaire à la discrétion de la FIA/ACO. Il s'ensuit que toute contestation portant sur la fiabilité de ces équipements ou sur l'appréciation subsidiaire de la FIA/ACO, qui serait émise par les Concurrents et/ou les personnes visées à l'Article 9.15.1 du Code, est irrecevable, quelle que soit l'autorité ou la juridiction devant laquelle elle sera portée. ○ Le bon fonctionnement à tout moment de ces équipements et leur surveillance sont de la responsabilité des Concurrents. Afin de garantir l'application stricte et équitable du Règlement Technique, les modalités suivantes seront imposées durant les courses : ○ Les équipes doivent déclarer au Délégué Technique, avant ou au plus tard le jour des vérifications techniques, la liste des capteurs qu'elles ont l'intention d'utiliser durant la Compétition. Cette liste doit contenir la référence du fabricant et le numéro de pièce du capteur, ainsi que la référence de l'autocollant FIA. ○ Les capteurs doivent, à tout moment durant la Compétition, être installés avec leur autocollant FIA apposé et présenter un étalonnage valable. ○ Le Délégué Technique peut demander à vérifier les capteurs avant leur utilisation. Les équipes sont tenues de mettre ces derniers à disposition sur demande.	○ The installation of the fuel flow meters and torqueometers homologated by the FIA is mandatory, to the exclusion of any other fuel flow meter. Only the measurements recorded by these sensors – or, in case of recognised malfunction assessed in the last resort by the FIA/ACO, any other subsidiary means at the discretion of the FIA/ACO – will be considered authentic. It follows that any complaint over the reliability of this equipment or over the FIA/ACO's subsidiary assessment, brought by the Competitors and/or the persons referred to in Article 9.15.1 of the Code, is inadmissible regardless of the authority or court before which it may be brought. ○ The smooth operation, at all times, of this equipment and its monitoring are the responsibility of the Competitors. In order to ensure a fair and strict enforcement of the technical regulations, the following management will be imposed during races: ○ Teams must declare to the Technical Delegate, before or at the latest on the scrutineering day, the list of sensors they intend to use during the Competition. This list must contain the sensor manufacturer reference and part number, as well as the FIA sticker reference. ○ Sensors must, at all times during the Competition, be fitted with their FIA sticker and must have a valid calibration. ○ The Technical Delegate may request to check the sensors prior to their use. Teams are obliged to make them available if requested to do so.

○ Le Délégué Technique peut interdire l'utilisation d'un capteur. Cette décision sera prise à son absolue discrétion et ne pourra faire l'objet d'un appel. ○ Depuis le début des essais qualificatifs jusqu'à la fin de la Compétition, aucun changement de capteur ne peut être effectué sans l'accord préalable du Délégué Technique. Tout capteur retiré pourra être conservé par le Délégué Technique. ○ Le Délégué Technique se réserve le droit de prélever des capteurs pour les faire contrôler par un laboratoire d'étalonnage agréé à tout moment durant la Compétition. Tout débitmètre défectueux doit être remplacé lors de l'arrêt suivant l'apparition de l'anomalie et avec l'accord du Délégué Technique. En cas de non-respect du délai de remplacement ou en cas d'amélioration de la performance d'une voiture lors d'une période de dysfonctionnement : pénalité à l'appréciation des Commissaires Sportifs. L'Article 324 du Règlement Technique LMGTE concernant les couplemètres n'est pas applicable aux voitures LMGTE Am.	○ The Technical Delegate may forbid the use of a sensor. This decision will be made at his absolute discretion and may not be appealed. ○ From the beginning of the qualifying session until the end of the Competition, no change of sensor may be made without prior approval from the Technical Delegate. Any sensor removed may be kept by the Technical Delegate. ○ The Technical Delegate reserves the right to take sensors for checks by an approved calibration company at any time during the Competition. Any defective flow meter must be replaced during the first stop after the appearance of the anomaly and with the Technical Delegate's approval. If the deadline for replacing it is not respected, or if the performance of a car improves during the time in which sensors are not operating properly: penalty at the Stewards' discretion. Article 324 of the LMGTE Technical Regulations concerning torquemeters is not applicable to the LMGTE Am cars.
6.4.5 Affichage Marshalling de la FIA Il est de la responsabilité du Concurrent de s'assurer que le pilote voit en permanence l'écran de Marshalling FIA lorsqu'il conduit sa voiture. Ceci signifie que : ○ L'écran doit être en permanence dans son champ de vision. ○ Le pilote doit être capable de reconnaître facilement les signes ou messages qui s'affichent sur l'écran. ○ Les Commissaires Sportifs considéreront que les pilotes voient en permanence l'écran, sauf en cas de défaillance technique avérée.	6.4.5 FIA Marshalling display It is the Competitor's responsibility to ensure that the FIA Marshalling screen is visible to the driver at all times while he is driving the car. This means that: ○ The screen must be permanently in the driver's field of vision. ○ The driver must be able to recognise easily the signs or messages which are displayed on the screen. ○ The Stewards will consider that the drivers see the screen at all times, except in case of proven technical failure.
6.4.6 Caméras imposées pour les Concurrents Hypercar Afin de surveiller les arrêts aux stands et de garantir le respect de la réglementation et l'équité sportive lors des arrêts aux stands, il est demandé à chaque Concurrent d'équiper sa zone de travail d'une caméra de surveillance de type IP dont le modèle sera identique pour chaque Concurrent et sera détaillé ultérieurement par le Comité WEC. La caméra devra être fournie et installée par le Concurrent selon les recommandations des Délégués Techniques.	6.4.6 Imposed cameras for Hypercar competitors In order to monitor the pit stops and to guarantee the respect of the regulations and the sporting equity during the pit stops, it is requested to each Competitor to equip its working area with an IP-type monitoring camera, the model of which will be the same for each Competitor and detailed later by the WEC Committee. The camera must be supplied and installed by the Competitors following the Technical Delegates' guidelines.

Lors de chaque Compétition, la caméra devra être fonctionnelle en permanence, depuis le début de la Compétition jusqu'à la fin du Parc Fermé, et la vue ne devra pas être obstruée. Le Concurrent aura accès au flux vidéo de sa caméra et devra s'assurer que les recommandations d'installation sont respectées à tout moment. Les enregistrements seront conservés par l'ACO et la FIA jusqu'à 14 jours après la fin de la Compétition concernée, sauf en cas de procédure devant la Cour d'Appel Internationale (CAI), auquel cas le délai de conservation sera prorogé jusqu'à décision de la CAI. Pénalités en cas de dysfonctionnement à l'appréciation des Commissaires Sportifs	During each Competition, the camera must function permanently, from the start of the Competition, until the end of the Parc Fermé, and its view must never be obstructed. The Competitor will access the video feed of its camera, and must ensure that the installation guidelines are respected at all times. The recordings will be kept by the ACO and the FIA until 14 days after the end of the Competition concerned, except in case of a procedure before the International Court of Appeal (ICA), in which case, the storage period will be extended until the ICA's decision. Penalties in case of malfunctioning at the Stewards' discretion.
6.5 Pneumatiques	6.5 Tyres
6.5.1 Définitions et conditions générales	6.5.1 Definitions and general conditions
Chaque pneumatique doit être identifié par un RFID et par un code à barres (liste technique n°54). Il incombe aux Concurrents de se procurer le matériel nécessaire pour lire ces étiquettes d'identification. L'ensemble des références doivent être déclarées par le fabricant de pneumatiques au Délégué Technique au moins 48 heures avant le début de la Compétition. Cette liste des pneumatiques désignés sera notifiée aux commissaires sportifs au début de la Compétition. La liste fournie devra être conforme aux spécifications de l'Annexe 6. Retirer des marques, logos et étiquettes des pneumatiques est interdit. L'ensemble des pneumatiques doivent être identifiables à tous moments (y compris lorsque les pneumatiques sont montés sur la voiture) par mesure directe du système de détection RFID mis en place par la FIA. Cela inclut la détection automatique et manuelle. Lorsque les pneumatiques sont montés sur la voiture, les RFID et codes à barres doivent être sur le côté extérieur du pneumatique. Seulement en cas de dysfonctionnement du système RFID, une mesure manuelle sera faite par identification des codes à barres. Pour permettre l'identification automatique, chaque voiture doit être équipée d'autocollants RFID selon l'Annexe 6. Ces stickers doivent être en position à tout moment de la Compétition. Les pneumatiques doivent être montés sur la voiture uniquement lorsque celle-ci est dans sa zone de travail. L'utilisation de pneumatiques non déclarés est interdite sur l'ensemble des Compétitions du Championnat.	Each tyre must be identified by RFID and barcode (Technical List n°54). Competitors are responsible for obtaining the equipment needed to read these identification labels. All references must be declared to the Technical Delegate by the tyre manufacturer at least 48 hours before the start of the Competition. This list of designated tyres will be notified to the Stewards at the beginning of the Competition. The list must comply with the Appendix 6 specification. Removing markings, logos and labels from the tyres is prohibited. All tyres must be identifiable at any time (including when tyres are fitted on the car) via direct measurement by the RFID detection system put in place by the FIA. This includes automatic and manual detection. When tyres are fitted on the car, RFID and barcodes must be on the outer side of the tyre. Only in case of malfunction of the RFID system, manual measurement will be carried out via barcode identification. To allow automatic detection, each car must be equipped with RFID stickers in accordance with Appendix 6. These stickers must be in place at all times during the Competition. Tyres must only be fitted when the car is in the working lane. The use of undeclared tyres is prohibited in all Competitions of the Championship.

6.5.2 Fournisseurs désignés

Des fournisseurs de pneus uniques ont été désignés respectivement pour la catégorie Hypercar et la catégorie LMP2. Les pneus doivent provenir du fournisseur de pneus désigné pour chaque catégorie.

Certains aspects du présent Règlement Sportif, et les contrôles associés, pourront être confiés aux fournisseurs de pneumatiques.

6.5.3 Spécification

Les fabricants de pneumatiques sont contractuellement engagés avec le Promoteur à fournir un nombre limité de spécifications de pneus pour temps sec et pluie. Toutes les spécifications de la saison devront être déclarées au Délégué Technique avant le début de la saison.

Le nombre maximum de spécifications utilisable par tous les Concurrents sur la saison et sur l'ensemble des Compétitions est défini comme suit :

	Nombre de spécifications pour pneus temps sec			Nombre de spécifications pour temps pluie
	24H du Mans	Autres courses	Total sur la saison	
HYPERCAR	3	2	3	1
LMP2	1	1	1	1
LMGTE Am	3	2	3	2

Pour la catégorie Hypercar :

- Le fabricant de pneumatiques devra établir une exigence technique (pressions et carrossage) identique pour tous les Concurrents. Le non-respect de cette exigence par le Concurrent pourra être sanctionné par le Collège des Commissaires Sportifs.
- Pour les pneumatiques 29/34 : un tirage au sort sera réalisé par Compétition et les pneumatiques seront réattribués aléatoirement à chaque Concurrent par les Délégués Techniques. Ces pneumatiques devront être utilisés dans l'allocation « Qualification + Course ». Les modalités seront définies par le Comité WEC.
- Pour les pneumatiques 31/31 : un mécanisme de collecte et de réintroduction des pneumatiques sera défini par le Comité WEC.
- Le Comité WEC pourra à tout moment de la saison modifier le mécanisme d'attribution aléatoire ainsi que le mécanisme de collecte et de réintroduction des pneumatiques.

Pour la catégorie LMP2 :

- Le fabricant de pneumatiques devra établir une exigence technique (pressions et carrossage) identique

6.5.2 Designated suppliers

Single tyre suppliers have been appointed for the Hypercar category and the LMP2 category respectively. Tyres must come from the appointed tyre supplier for each category.

Some aspects of these Sporting Regulations, and their associated checks, may be entrusted to the tyre suppliers.

6.5.3 Specifications

The tyre manufacturers are contractually committed with the Promoter to provide a limited number of tyre specifications for dry and wet weather. All the specifications for the season must be declared to the Technical Delegate before the start of the season.

The maximum number of specifications that can be used by all Competitors over the season and across all Competitions is defined as follows:

	Number of specifications for dry-weather tyres			Number of specifications for wet-weather tyres
	24h Le Mans	Other races	Total over the season	
HYPERCAR	3	2	3	1
LMP2	1	1	1	1
LMGTE Am	3	2	2	2

For the Hypercar category:

- The tyre manufacturer must establish identical technical requirements (pressure and camber) for all the Competitors. The non-respect of these requirements by the Competitors may be penalised by the Panel of the Stewards.
- For 29/34 tyres: a random draw will be made per Competition and tyres will be reattributed randomly to each Competitor by the Technical Delegates. These tyres must be used in the "Qualifying + Race" allocation. The details will be defined by the WEC Committee.
- For 31/31 tyres: a mechanism of collection and reintroduction of the tyres will be defined by the WEC Committee.
- The WEC Committee will be able to modify the random attribution mechanism and the tyre collection and reintroduction mechanism at any moment during the season.

For the LMP2 category:

- The tyre manufacturer must establish identical technical requirements (pressure and camber) for all

pour tous les Concurrents. Le non-respect de cette exigence par le Concurrent pourra être sanctionné par le Collège des Commissaires Sportifs.

Pour la catégorie LMGTE Am :

- Seules les spécifications déclarées pour la saison 2022 seront admises pour 2023.

the Competitors. The non-respect of these requirements by the Competitors could be penalised by the Panel of the Stewards.

For the LMGTE Am category:

- Only specifications declared for the 2022 season will be admitted in 2023.

6.5.4 Allocations

Le nombre maximum de pneus pour temps sec utilisables pendant une Compétition est défini comme suit :

- Pour les essais libres, depuis le début des essais.
- Pour les essais qualificatifs et la course, depuis le départ des essais qualificatifs.
- Pour se rendre des stands à la grille de départ avant la course, les pneus utilisés peuvent être soit des pneus pour temps sec, soit des pneus pluie et ne seront pas comptabilisés dans l'allocation.

	Essais libres	Qualification + Course	
		Course de 6h	Course de 8h
Hypercar	12	18	26
LMP2	12	18	26
LMGTE Am	16	26	34

Pneus pour temps humide

Le nombre de pneus pour temps humide utilisables pendant une Compétition n'est pas limité.

Lors des essais et de la course, les pneus pour temps humide ne peuvent être utilisés qu'après que la piste a été déclarée humide par le Directeur de Course / Directeur d'Epreuve.

6.5.4 Allocations

The maximum number of dry-weather tyres that can be used during a Competition is defined as follows:

- For free practice sessions, from the beginning of the practice sessions.
- For the qualifying session and the race, from the start of the qualifying session.
- To go from the pit lane to the starting grid before the start of the race, the tyres used can be either dry-weather tyres or wet-weather tyres and will not be counted in the allocation.

	Free practice	Qualifying + Race	
		6h race	8h race
Hypercar	12	18	26
LMP2	12	18	26
LMGTE Am	16	26	34

Wet-weather tyres

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

During practices and the race, wet-weather tyres can only be used once the track has been declared wet by the Clerk of the Course / Race Director.

6.5.5 Dispositions sur la mise en température des pneumatiques, la manipulation et la modification des pneumatiques

Seuls les Délégués Techniques et leurs assistants sont habilités à déterminer le non-respect de ce qui suit.

Tout traitement chimique et/ou mécanique des pneumatiques est interdit, à l'exception de l'enlèvement des débris ramassés sur la piste.

Le fil ou le profil du pneumatique ne peut pas être modifié ou retaillé.

Tout procédé qui impliquerait un essai direct ou indirect de modification de la température d'un pneumatique (en comparaison avec la température ambiante) est interdit. Ceci inclut, mais ne se limite pas à : chauffage des composants de

6.5.5 Provisions regarding tyre heating, handling and modification

Only the Technical Delegates and their assistants are responsible for determining a breach of the below.

Any chemical and/or mechanical treatment of the tyres is prohibited, except for the removal of debris collected on the track.

The tread and profile of the tyres must not be modified or recut.

Any process that involves a direct or indirect attempt at modifying the temperature of a tyre (compared to the ambient temperature) is forbidden. This includes but is not limited to: warming of the car's suspension components, wheel hub

suspension de la voiture, de l'assemblage des moyeux de roues et du système de frein, modification du milieu de remplissage, système/élément de chauffe de l'eau dans le nettoyage des pneumatiques. L'utilisation de toute machine thermique ou de rétention de chaleur, ainsi que le traitement chimique ou l'utilisation de composants chimiques pour pneumatiques, jantes, roues sont interdits. Les Concurrents ont l'interdiction d'avoir ce qui précède en leur possession pendant une Compétition. Les pneumatiques, roues et jantes doivent rester entièrement visibles, sans forme d'obstruction, pendant une Compétition. Ils doivent être stockés dans les zones indiquées par le Comité WEC. L'utilisation de tentes de stockage dans les zones désignées n'est autorisée que si elles sont aérées en permanence avec l'air ambiant et accessibles. D'autres restrictions pourront être appliquées pour les pneumatiques qualificatifs par les Délégués Techniques.	assembly and braking system; modification of the filling medium, water heating system/element when washing the wheels. Use of any thermal or heat retention device, as well as the chemical treatment or use of chemical components for tyres, rims and wheels are forbidden. Competitors are prohibited from having any of the abovementioned items in their possession throughout a Competition. Tyres, wheels and rims must remain entirely visible, without any form of obstruction, throughout a Competition. They must only be stored in areas designated by the WEC committee. Use of storage tents in designated areas is permitted only if they are always ventilated with ambient air and accessible. Further restrictions may be applied regarding qualifying tyres by the Technical Delegates.
6.5.6 Pénalités applicables	6.5.6 Applicable penalties
Pénalités minimales en cas de non-respect de la règle pneumatique : ○ Infraction de déclaration (liste non déclarée, liste déclarée en retard) : 1000 € par infraction. ○ Infraction d'éligibilité (pneumatique utilisé mais non déclaré) : 1000 € par pneumatique. ○ Infraction à l'allocation pneumatique : Stop & Go de 2 minutes par pneumatique. ○ Infraction à la chauffe des pneumatiques : Stop & Go de 3 minutes pendant la course. ○ Toute autre infraction à l'appréciation des Stewards.	Minimum penalty for breaching the tyre rule: ○ Declaration infringement (list not declared, list declared late): €1000 per infringement. ○ Eligibility infringement (tyre used but not declared): €1000 per tyre. ○ Infringement of the tyre allowance: Stop & Go of 2 minutes per tyre. ○ Infringement of the tyre heating rules: Stop and Go of 3 minutes during the race. Any other violation at the discretion of the Stewards.
6.6 Lumières	6.6 Lights
6.6.1 Projecteurs principaux	6.6.1 Main headlights
Deux projecteurs principaux (comme indiqué sur la fiche d'homologation) et lumières arrière doivent être allumés en permanence de jour comme de nuit lorsque la voiture se déplace sur la piste ou sur la voie des stands. Aucun des projecteurs avant ne doit clignoter lorsque la voiture est en mouvement dans la voie des stands.	Two main headlights (as indicated on the homologation form) and rear lights must be switched on permanently, both by day and by night, when the car is in motion on the track or on the pit lane. None of the headlights are allowed to flash when the car is in motion on the pit lane.

Toute séquence de clignotements des projecteurs sur la piste doit être actionnée directement par le pilote sans aucune assistance. Une séquence ne peut durer plus de 2 secondes et comporter plus de 4 clignotements.	Each sequence of flashing headlights on the track needs to be individually activated by the driver without any assistance. A sequence cannot last more than 2 seconds and cannot have more than 4 flashes.
6.6.2 Feu de pluie	6.6.2 Rain light
Le feu de pluie arrière doit être allumé en permanence lorsque la piste a été déclarée humide, sauf instruction contraire du Directeur d'Epreuve.	The rear rain light must be switched on permanently when the track has been declared wet, unless the Race Director gives instructions to the contrary.
6.6.3 Voyant médical	6.6.3 Medical light
Si, après un incident / accident, le voyant d'avertissement médical signale que les seuils ont été dépassés, le pilote devra être examiné par le service médical de la Compétition sans tarder. Le Délégué Médical de la FIA déterminera le lieu le plus approprié pour cet examen.	If, after an incident/accident, the Medical Warning Light signals that threshold forces have been exceeded, the driver must be examined by the Competition medical service without delay; the FIA Medical Delegate will determine the most appropriate place for this examination.
Le Directeur d'Epreuve ou le Directeur de Course pourront autoriser le pilote à ramener la voiture directement dans la zone de travail qui lui est attribuée ou dans le garage. Le Délégué Médical de la FIA ou le Médecin-Chef de la Compétition devront donner leur consentement au préalable.	The Race Director or the Clerk of the Course may allow the driver to drive the car directly back to his allocated working area or garage. The FIA Medical Delegate or the Competition Chief Medical Officer must give their consent in advance.
6.6.4 Leader Light	6.6.4 Leader Light
Le système Leader Light doit être fonctionnel à tout moment de la Compétition. En cas de dysfonctionnement, pénalité à l'appréciation des Commissaires Sportifs.	The Leader Light system must be operational at all times during the Competition. In case of malfunction, a penalty is applied at the Stewards' discretion.
6.6.5 Témoin lumineux de l'ERS	6.6.5 ERS indicator light
Pour les voitures hybrides Hypercar, un témoin lumineux de l'ERS « red or no light » indiquera qu'une voiture doit être assistée immédiatement (fin du tour lors duquel cela se produit) par l'équipe. La voiture sera autorisée à rejoindre la piste uniquement si un voyant vert s'affiche.	For Hypercar hybrid cars, a "red or no light" ERS light will indicate that a car requires immediate assistance from the team (at the end of the lap during which this occurs). The car will be allowed to re-join the track only if a green light is displayed.
Il appartient à chaque Concurrent de s'assurer que sa voiture est en permanence électriquement sécurisée. Par conséquent, à tout moment de la Compétition, la voiture devra avoir soit le voyant de fonctionnement ERS allumé (lumière verte), soit disposer d'un panneau distinctif ("chapeau vert") visible de tous. Ce panneau ne pourra être retiré qu'une fois le voyant de fonctionnement ERS (lumière verte) allumé. Le Directeur d'Epreuve peut à tout moment demander au Concurrent d'allumer le voyant de fonctionnement ERS (lumière verte) pour vérification.	Each Competitor must ensure that its car is permanently electrically safe. Therefore, at any point in the Competition, the car must have either the ERS light on (green light) or have a distinctive board ("green hat") clearly visible. This board can only be removed once the ERS light (green light) is on. The Race Director can at any time ask the Competitor to switch on the ERS light (green light) to check it.
6.6.6 En cas de dysfonctionnement	6.6.6 In case of malfunction
En cas de dysfonctionnement du système d'éclairage et signalisation lumineuse d'une voiture tant sur la piste qu'en circulant sur la voie des stands, le Directeur d'Epreuve en	In case of malfunction of a car's lighting and light signalling system, whether on the track or in the pit lane, the Race Director shall immediately inform the Competitor, who must

informera sans délai le Concurrent, lequel devra remédier à la situation au prochain arrêt aux stands, sauf si le Directeur d'Epreuve, pour des raisons de sécurité appréciées à sa seule discrétion, décide d'ordonner l'arrêt immédiat de la voiture aux fins de réparation.	remedy the situation during the next pit stop, unless the Race Director, for safety reasons at his own discretion, decides to order the immediate stopping of the car in order for repairs to be carried out.
7. SIGNALÉTIQUE OBLIGATOIRE ET PUBLICITE	7. MANDATORY SIGNAGE AND ADVERTISING
7.1 Signalétique apposée sur les voitures	7.1 Signage affixed to the cars
7.1.1 Dispositions générales	7.1.1 General provisions
Les Concurrents doivent apposer sur leur voiture, et ce avant le début des vérifications techniques, la publicité imposée par l'Organisateur ainsi que les numéros de course et l'ensemble des autocollants d'identification (voir tailles et emplacements en Annexe 3). En outre, les Concurrents doivent laisser à disposition de l'Organisateur de la Compétition des emplacements qui lui sont exclusivement réservés (voir schéma en Annexe 3 du présent règlement).	Before the start of scrutineering, Competitors must put the advertising imposed by the Organiser, as well as the race numbers and the identification stickers on their car (see sizes and positions in Appendix 3). Additionally, Competitors must leave available the spaces which are exclusively reserved for the Competition Organiser (see diagram in Appendix 3 of these regulations).
8. ESSAIS	8. TESTING
8.1 Essais collectifs officiels	8.1 Official collective testing
8.1.1 Définition	8.1.1 Definition
Par essais collectifs officiels on entend tous les essais officiels organisés par le Promoteur.	Official collective testing means any official testing organised by the Promoter.
8.1.2 Calendrier	8.1.2 Calendar
Les essais collectifs officiels pour la saison sont les suivants : ○ Le Prologue : une séance d'essais collectifs de pré-saison organisée par le Promoteur, obligatoire pour toutes les voitures de chaque Concurrent engagé à la saison. ○ Le Mans Test Day : voir le Règlement Particulier des 24 Heures du Mans. ○ Rookie test : – Une voiture de chaque modèle homologué dans la catégorie Hypercar doit participer à cet essai ; – Chaque Concurrent vainqueur de chaque catégorie doit engager au moins une voiture à cet essai ; – Le Promoteur nommera les pilotes pour chaque voiture victorieuse de son Championnat, et ces voitures devront chacune effectuer un minimum de 30 tours durant l'essai ;	The official collective testing for the season comprises: ○ The Prologue: a pre-season collective testing session organised by the Promoter, which is mandatory for all cars of Competitors entered in the full season. ○ Le Mans Test Day: see the Supplementary Regulations of the 24 Hours of Le Mans. ○ Rookie test: - One car of each homologated model of car in the Hypercar category must participate in this test; - Each winning Competitor in each category must enter at least one car in this test; - The Promoter will nominate drivers for each winning car in its championship, and these cars must complete a minimum of 30 laps during the test;

– La participation à cet essai pour les autres Concurrents n'est pas obligatoire. Le présent Règlement Sportif doit être respecté à tout moment lors de ces essais, sauf décision du Comité WEC, qui décidera à son entière appréciation.	- Participation in this test is not mandatory for other Competitors. The present Sporting Regulations must be respected at all times during these tests, unless decided otherwise by the WEC Committee, which may decide at its entire discretion.
8.2 Essais privés	8.2 Private testing
8.2.1 Définition	8.2.1 Definition
Par "essais privés" on entend tout essai ou séance de roulage, en dehors des essais collectifs officiels, auquel participe un Concurrent officiellement engagé au Championnat, avec une ou plusieurs voiture(s) dont le modèle participera au Championnat ou dont le modèle pourrait être susceptible d'y participer. Un Concurrent engageant plusieurs voitures au Championnat dans la même catégorie peut cumuler le nombre de journées de tests privés et les utiliser sans distinction de voiture, à condition que les limitations d'essais suivantes soient satisfaites. En ce qui concerne l'Article 8.2, on entend par Concurrent qui participe à un essai privé toute personne morale ou physique détenant une licence délivrée par la FIA ou une de ses ASN. Un « Concurrent participant à un essai » est défini par le partage d'un ou plusieurs éléments suivants avec un Concurrent engagé dans le Championnat : • Une licence Concurrent • Une entreprise, une filiale ou une société affiliée • Une structure légale, un ou plusieurs dirigeants La marque ou le modèle de voiture de même que le(s) pilote(s) pourront être considérés comme faisant partie de la définition ci-dessus d'un Concurrent ou pourront être décorrélés. La liste ci-dessus est non exhaustive et les Concurrents pourront envoyer une demande de clarification au Délégué Technique en charge des essais (comite.wec@lemans.org), qui pourra faire suivre le sujet au Collège des Commissaires Sportifs. Le Collège des Commissaires Sportifs appréciera toute connexion légale et/ou factuelle entre un « Concurrent participant à un essai privé » et un Concurrent engagé dans le Championnat. La réglementation des essais privés est applicable entre la publication des engagés du Championnat et la fin de la dernière Compétition du Championnat. La participation à des Compétitions d'autres championnats ou séries n'est pas considérée comme des essais privés.	"Private testing" means any testing or driving session, outside the official collective tests, in which a competitor officially entered in the Championship takes part with one or more car(s) of a model that will take part in the Championship or that could be likely to take part in it. A Competitor entering the Championship with several cars in the same category may cumulate the number of private test days and use them indiscriminately, provided that the following testing limitations are satisfied. With regard to Article 8.2, a Competitor taking part in private testing means any natural or legal person, holding a licence, issued by the FIA or one of its ASNs. A "Competitor taking part in testing" is defined by the sharing of one or several of the following characteristics with one of the Competitors entered in the Championship: • A Competitor's licence • A company, subsidiary or affiliate • A legal structure, one or several executives The make and model of a car, as well as the driver(s) may be considered within the above definition of a Competitor, or in a separate manner. The above list is non-exhaustive, and Competitors may send a request for clarification to the Technical Delegate in charge of the tests (comite.wec@lemans.org), who may forward the matter to the Panel of the Stewards. The Panel of the Stewards will evaluate any legal and/or factual connecting factor between a "Competitor taking part in private testing" and a Competitor entered in the Championship. The regulations on private testing are applicable between the publication of the Championship entries and the end of the last Competition of the Championship. Participation in Competitions counting towards other championships or series is not considered as private testing.

Sauf indication contraire dans le présent règlement, toute limitation du nombre d'essais est exprimée en nombre de voiture/jour. Tout essai privé devra être déclaré au préalable, par chaque Concurrent, à l'adresse suivante : comite.wec@lemans.org.	Unless otherwise indicated in these regulations, any limitation of the amount of testing is expressed in numbers of car/day- Any private test must be declared beforehand, by each Competitor, via the following address: comite.wec@lemans.org.
8.2.2 Essais privés fermés	8.2.2 Closed private testing
Par essais privés fermés, on entend des essais organisés par un Concurrent et auxquels d'autres Concurrents ne peuvent participer qu'à sa seule appréciation et à son invitation.	Closed private testing means testing organised by a Competitor and in which other Competitors may take part only at the sole discretion and invitation of that Competitor.
8.2.3 Essais privés ouverts	8.2.3 Open private testing
Par essais privés ouverts, on entend des essais dont au moins un Concurrent a pris l'initiative, mais auxquels tous les autres Concurrents du Championnat peuvent participer. La liste des essais privés ouverts sera communiquée par le Promoteur à l'ensemble des Concurrents. 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.	Open private testing means testing organised at the initiative of at least one competitor, but in which all the other Competitors in the Championship may take part. The list of open private tests will be communicated by the Promoter to all Competitors. No Competitor is entitled to refuse the participation of another Competitor in these open private tests, unless the number of participants exceeds the maximum number of cars admitted to that circuit for private testing.
8.2.4 Interdiction de tester sur les circuits du Championnat	8.2.4 Ban on testing on the Championship circuits
Un Concurrent engagé dans une Compétition ACO*, ACO/FIA, ou un Championnat ACO n'est pas autorisé à tester sur un circuit de la Compétition 30 jours avant le début de cette Compétition. Ce délai est réduit à 14 jours (compté à partir du jour de course) pour la Compétition de Sebring. Dans le cas où deux Compétitions seraient organisées par le Promoteur sur un même circuit à moins de 30 jours d'intervalle, l'interdiction de tester s'appliquera à compter de 30 jours avant le début de la première des deux Compétitions concernées et s'achèvera au début de la seconde. Pénalité en cas d'infraction : sanction sportive et/ou financière à la discrétion du Collège des Commissaires Sportifs. *Championnat du Monde d'Endurance de la FIA, European Le Mans Series, Michelin Le Mans Cup, Asian Le Mans Series	A Competitor entering an ACO Competition*, an ACO/FIA or ACO Championship* is not allowed to test on a circuit of the Competition 30 days before the start of the Competition. This period is reduced to 14 days (counting from the race day) for the Sebring Competition. If two Competitions are organised by the Promoter on the same circuit with an interval of less than 30 days between them, the ban on testing will run from 30 days before the start of the first of the two Competitions concerned and will end at the start of the second. Penalty in case of infringement: sporting and/or financial sanction at the Stewards' discretion. *FIA World Endurance Championship, European Le Mans Series, Michelin Le Mans Cup, Asian Le Mans Series
8.2.5 Contrôles	8.2.5 Checks
Le Comité WEC pourra effectuer des contrôles, directement ou par mandataires expressément désignés, afin de vérifier le respect des dispositions du présent article. Toute entrave à ces contrôles, intentionnelle ou non, constituera un manquement à la réglementation sur les essais privés, passible de sanctions.	The WEC Committee may carry out checks, directly or via expressly designated agents, to verify that the provisions of the present article are respected. Any obstruction of these checks, whether intentional or not, will constitute a breach of the regulations on private testing, punishable by sanctions.
8.2.6. Restrictions applicables à la catégorie Hypercar	8.2.6 Restrictions applicable to the Hypercar category
Voir l'Annexe 11	See Appendix 11

8.2.7 Restrictions applicables à la catégorie LMP2	8.2.7 Restrictions applicable to the LMP2 category
Pas de restriction supplémentaire à l'Article 8.2.4.	No restrictions additional to Article 8.2.4.
8.2.8 Restrictions applicables à la catégorie LMGTE Am	8.2.8 Restrictions for the LMGTE Am category
Pas de restriction supplémentaire à l'Article 8.2.4	No restrictions additional to Article 8.2.4.
9. PRESCRIPTIONS GENERALES CONCERNANT LES COMPETITIONS	9. GENERAL PRESCRIPTIONS CONCERNING THE COMPETITIONS
9.1 Discipline et conduite à tenir en cas de problème sur la voiture	9.1 Discipline and what to do in case of a problem with the car
9.1.1 Sens de conduite	9.1.1 Driving direction
Il est interdit de conduire une voiture dans la direction opposée à celle de la course (disqualification), sauf et uniquement pour la dégager d'une position dangereuse et suivant les instructions des commissaires de circuit. Le pilote doit conduire la voiture seul et sans aide.	It is prohibited to drive a car in the opposite direction to that of the race (disqualification), except on the sole condition that it is in order to move the car from a dangerous position and following the instructions of the track marshals. The driver must drive the car alone and unaided.
9.1.2 Limites de la piste	9.1.2 Track limits
Les pilotes doivent impérativement respecter les limites de la piste et doivent respecter en permanence les exigences figurant au Chapitre IV de l'Annexe L au Code. Pénalités en cas d'infraction : ○ Au cours des essais : à l'appréciation du Collège des Commissaires Sportifs : pénalité pouvant aller jusqu'à la disqualification du pilote. ○ Pendant la course : à l'appréciation du Collège des Commissaires Sportifs : pénalité pouvant aller jusqu'à la disqualification du pilote.	The drivers must imperatively respect the track limits and must respect at all times the requirements detailed in Chapter IV of Appendix L to the Code. Penalties in case of infringement: ○ During practice: at the Stewards' discretion: penalty that may go as far as disqualification of the driver. ○ During the race: at the Stewards' discretion: penalty that may go as far as disqualification of the driver.
9.1.3 Dégagement d'une voiture arrêtée	9.1.3 Clearing a stopped car
Pendant toutes les séances, une voiture arrêtée sera dégagée de la piste par les commissaires afin de ne pas constituer un danger ou entraver le déroulement de la séance en question : ○ Si le pilote ne peut pas dégager sa voiture d'une position dangereuse par ses propres moyens, les commissaires lui prêteront assistance ; ○ Le pilote ne doit pas profiter de cette aide pour relancer le moteur : Pénalité : à l'appréciation du Collège des Commissaires Sportifs : disqualification possible du Concurrent ;	During all sessions, any car that is stopped will be cleared from the track by the marshals so as not to constitute a danger or hamper the running of the session in question: ○ If the driver is unable to move his car from a dangerous position by himself, the marshals will assist him; ○ The driver must not benefit from that assistance to restart the engine: Penalty: at the Stewards' discretion: disqualification of the Competitor is possible;

○ Si le pilote s'éloigne de sa voiture d'une distance supérieure à 10 mètres, la voiture pourra être considérée retirée de la séance (à l'appréciation du Collège des Commissaires Sportifs) ; ○ Personne excepté les commissaires ne peut approcher à moins de 10 mètres de la voiture et/ou du pilote ; ○ Lorsqu'un pilote abandonne sa voiture sur la piste, celle-ci doit être laissée au point mort ou la transmission désengagée, système hybride sécurisé, avec le volant de direction en place. Cette disposition s'applique également au Parc Fermé. Pénalité : à l'appréciation du Collège des Commissaires Sportifs : disqualification possible du Concurrent. ○ En cas de défaillance du système de remorquage, les commissaires de piste tireront la voiture dans un endroit sûr en utilisant n'importe quelle partie du châssis ou de la carrosserie qu'ils jugeront assez solide. En cas de dommages éventuels subis par la voiture, les réclamations ne seront pas admises.	○ If the driver strays more than 10 metres from his car, the car may be considered as having retired from the session (at the Stewards' discretion); ○ Nobody except the marshals may come within 10 metres of the car and/or driver; ○ Whenever a driver leaves his car on the track, he must leave it in neutral or with the driveline disengaged, the hybrid system secured and the steering wheel in place. This provision also applies to the Parc Fermé. Penalty: at the Stewards' discretion: disqualification of the Competitor is possible. ○ In the event of failure of the towing system, the track marshals will pull the car into a safe position using any part whatsoever of the chassis or the bodywork that they judge strong enough. In the event of any damage to the car, claims will not be accepted.
9.1.4 Poussée de la voiture par le pilote	9.1.4 Pushing of the car by the driver
En aucun cas, le pilote ne peut pousser sa voiture, y compris dans la zone des stands. Pénalité : disqualification du Concurrent.	Under no circumstances may the driver push his car, including in the pit lane. Penalty: disqualification of the Competitor.
9.1.5 Ravitaillement sur la piste	9.1.5 Replenishment on the track
Tout ravitaillement en énergie ou liquide quelconque sur la piste est interdit. Pénalité : disqualification du Concurrent.	Any replenishment of any energy or liquid on the track is prohibited. Penalty: disqualification of the Competitor.
9.1.6 Opérations sur une voiture immobilisée	9.1.6 Operations on a stopped car
Sauf cas prévus par le Code ou le présent Règlement Sportif, seul le pilote est autorisé à toucher une voiture immobilisée à moins qu'elle ne se trouve devant son stand, ou sur la grille de départ. Pénalité : disqualification du Concurrent.	Save as specifically authorised by the Code or the present Regulations, only the driver may touch a stopped car unless it is in front of its garage or on the starting grid. Penalty: disqualification of the Competitor.
9.1.7 Présence humaine sur la piste	9.1.7 Human presence on the track
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.	As soon as the grid is clear and until the cars have entered the Parc Fermé after the finish, nobody may be on the track with the exception of the marshals in the exercise of their duties or drivers either racing or under the orders of the marshals.

9.1.8 Mise en route du moteur pendant la course	9.1.8 Restarting the engine during the race
Pendant la course, lorsqu'une voiture s'arrête, le moteur doit être relancé avec le démarreur ou tout autre équipement à bord par le pilote seul.	During the race, if a car stops, the engine must be restarted with the starter or any other on-board equipment by the driver alone.
9.1.9 Voiture présentant un danger potentiel	9.1.9 Car presenting a potential danger
Toute voiture présentant un danger potentiel (détérioration excessive ou détérioration d'un élément de sécurité) devra être arrêtée pour réparation. La voiture ne pourra reprendre la course que sur accord des commissaires techniques.	Any car presenting a potential danger (excessive deterioration or deterioration of a safety component) must be stopped for repairs. The car may not re-join the race without the consent of the Scrutineers.
9.1.10 Forfait	9.1.10 Withdrawal
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, le Collège des Commissaires Sportifs et le Délégué Technique le plus tôt possible. Le droit d'inscription ne sera pas remboursé.	Any competitor whose car(s) is(are) unable to start for any reason whatsoever (or who has good reason to believe that their car(s) will not be ready to start) must inform the Race Director, the Panel of the Stewards and the Technical Delegate accordingly at the earliest opportunity. The entry fee will not be refunded.
9.1.11 Pénalité en cas de manquement à la discipline générale et la sécurité	9.1.11 Penalty for infringement of general discipline and safety rules
Toute infraction aux dispositions du Code Sportif International ou du présent règlement concernant la discipline générale et la sécurité sera susceptible de sanction. En tout état de cause, ○ En cas de non-respect des drapeaux et/ou de conduite antisportive pendant les essais, annulation des temps depuis le début de la séance jusqu'au moment de l'infraction. ○ Pendant la course, en cas de : ▪ départ anticipé, ▪ simulation de départ lors du tour de formation, ▪ non-respect des distances imposées pendant le tour de formation lors d'une procédure de départ, ▪ dépassement lors du tour de formation précédant le départ lancé ou sous procédure de voiture de sécurité, ▪ non-respect des drapeaux, ▪ collision provoquée par le pilote, ▪ conduite antisportive. Pénalité laissée à l'appréciation du Collège des Commissaires Sportifs.	Any infringement of the provisions of the International Sporting Code or of the present regulations concerning general discipline and safety will be liable to a sanction. In any case, a. In case of non-observance of flags and/or unsporting conduct during practice, cancellation of the times since the start of the session up to the time of the infringement. b. During the race, in case of: ▪ a jumped start, ▪ practice starts during the formation lap, ▪ non-observance of the imposed distances during the formation lap preceding a start, ▪ overtaking on the formation lap preceding the rolling start or under the safety car, ▪ non-observance of flags, ▪ collision caused by the driver ▪ unsporting conduct. Penalty left to the Stewards' discretion.

9.1.12 Niveau de température à l'intérieur de l'habitacle	9.1.12 Temperature in the interior of the cockpit
Un pilote qui présente à la fin d'un relais des signes de fatigue importants peut être examiné par le Médecin-Chef de la Compétition. S'il s'avère qu'elle est due à un problème de stress thermique, le pilote ne sera pas autorisé à participer de nouveau à la course.	A driver who at the end of a stint presents signs of considerable fatigue can be examined by the Chief Medical Officer of the Competition. If it is discovered that this is due to heat stress, the driver will not be authorised to continue to participate in the race.
9.1.13 Discipline concernant le drapeau à damier	9.1.13 Discipline regarding the chequered flag
A la fin d'une séance d'essais, une voiture ne pourra pas franchir à nouveau la ligne d'arrivée après avoir reçu le drapeau à damier, sous peine de sanction à l'appréciation du Collège des Commissaires Sportifs.	At the end of a practice session, a car cannot cross the finish line again once having been shown the chequered flag, on pain of a sanction at the Stewards' discretion.
A la fin de la course, une voiture ne pourra pas franchir à nouveau la ligne d'arrivée après avoir reçu le drapeau à damier, sous peine de sanction à l'appréciation du Collège des Commissaires Sportifs.	At the end of the race, a car cannot cross the finish line again after having been shown the chequered flag, on pain of a sanction at the Stewards' discretion.
9.1.14 Discipline générale lors des essais	9.1.14 General discipline during practice
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.	During practice, the discipline applicable in the pits and on the track, as well as all the safety measures, are identical to those applicable during the race.
9.2 Briefings et Track Walks	9.2 Briefings and Track Walks
9.2.1 Briefing des Pilotes	9.2.1 Drivers' briefing
Un Briefing des Pilotes organisé par le Directeur d'Epreuve se déroulera de préférence avant la première séance d'essais libres. Tous les pilotes participant à une Compétition et le Directeur d'Equipe ou le représentant officiel de l'Equipe devront être présents pendant toute la durée du Briefing. Si le Directeur d'Epreuve considère qu'un autre briefing est nécessaire, celui-ci se déroulera dans un lieu et à une heure définis par le Directeur d'Epreuve en accord avec le Collège des Commissaires Sportifs. Les Pilotes, le Directeur d'Equipe ou le représentant officiel de l'Equipe en seront tenus informés. En cas de briefing dématérialisé, le Directeur d'Equipe est responsable du visionnage de la vidéo par les pilotes. Il devra confirmer par écrit à l'adresse stewards@fiawec.com que l'ensemble des pilotes ont visionné le briefing.	A Drivers' Briefing held by the Race Director will take place preferably before the first free practice. All drivers entered in the Competition, and their Team Manager or the official representative of the team, must be present throughout the Briefing. If the Race Director considers that another briefing is necessary, this will be held at a time and place defined by him in agreement with the Stewards. The drivers and the Team Manager or the official representative of the Team will be informed accordingly. In the case of a remote briefing, the Team Manager is responsible for displaying the video to the drivers. He will confirm in writing to stewards@fiawec.com that all of the drivers have viewed the briefing.
9.2.2 Briefing des Directeurs des Equipes	9.2.2 Team Managers' briefing
Un Briefing pour les Directeurs des Equipes organisé par le Directeur d'Epreuve se déroulera sur chaque Compétition. Tous les Directeurs d'Equipes devront être présents pendant toute la durée du Briefing.	A Team Managers' briefing held by the Race Director will take place at every Competition. All Team Managers must be present throughout the Briefing.

9.2.3 Réunion des 4 meilleurs pilotes partants	9.2.3 Top 4 Starting Drivers' Meeting
Une réunion des pilotes partants dirigée par le Directeur d'Epreuve aura lieu après la séance de qualification et avant le départ de la course. Les 4 meilleurs pilotes partants de chacune des catégories Hypercar, LMP2 et LMGTE Am ainsi que les Directeurs d'Equipe ou représentants d'équipe concernés doivent être présents tout au long de la réunion. Pénalité : à l'appréciation des Commissaires Sportifs.	A starting drivers' meeting led by the Race Director will take place after the qualifying session and before the start of the race. The top 4 starting drivers of each of the Hypercar, LMP2 and LMGTE Am categories, as well as the respective Team Managers or team representatives, must be present throughout the meeting. Penalty: at the Stewards' discretion.
9.2.4 Track Walk	9.2.4 Track Walk
A chaque Compétition, le Promoteur fera son possible pour affecter un temps pendant lequel les pilotes et les membres des équipes seront autorisés sur la piste. Cela sera indiqué à toutes les équipes pour chaque Compétition et nommé « track walk » dans l'horaire officiel. La piste fait partie des zones réservées comme défini à l'Article 20 du Code. Uniquement dans le laps de temps indiqué ci-dessus, les pilotes et les membres des équipes seront autorisés sur la piste à la condition exclusive d'utiliser un moyen de locomotion non motorisé. Tout autre moyen de transport, sauf autorisation expresse, est interdit.	At each Competition, the Promoter will make its best endeavours to allocate a time window when drivers and team members are allowed on track. This will be communicated to all teams for each Competition and detailed as "track walk" on the official timetable. The track is part of the reserved areas defined in Article 20 of the Code. Only during the above-mentioned time window will drivers and team members be authorised on the track, provided that they are using a non-motorised means of locomotion. Any other means of transport are prohibited unless expressly authorised.
10 ESSAIS LIBRES ET ESSAIS QUALIFICATIFS	10. FREE PRACTICE AND QUALIFYING
10.1 Dispositions générales	10.1 General provisions
10.1.1 Pilotes et voitures éligibles	10.1.1 Drivers and cars eligible
Seuls les pilotes et les voitures ayant satisfait aux vérifications administratives et techniques sont autorisés à participer aux essais libres et qualificatifs. A l'issue des essais libres et qualificatifs, sur la proposition du Directeur d'Epreuve, les Commissaires Sportifs pourront interdire à un pilote de prendre part au reste de la Compétition pour des raisons de sécurité.	Only drivers and cars that have passed the administrative checks and scrutineering are authorised to take part in free practice and qualifying. At the end of free practice and qualifying, on the proposal of the Race Director, the Stewards may prohibit a driver from taking part in the rest of the Competition for safety reasons.
10.1.2 Obligations des pilotes	10.1.2 Drivers' obligations
Les pilotes doivent, sous peine de ne pas être autorisés à participer à la course : ○ Participer aux essais libres ou qualificatifs. La qualification d'un pilote n'est pas autorisée lors d'un warm-up.	Drivers must, on pain of not being permitted to take part in the race: ○ Take part in free practice or qualifying. Driver qualifying is not authorised during a warm-up.

○ Réaliser le temps minimum de qualification tel que défini à l'Article 10.2.1 ; ○ Effectuer au moins cinq tours d'essais de nuit et franchir la ligne de départ/d'arrivée au moins une fois lorsque la course se déroule en partie de nuit. ○ 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.	○ Set the minimum qualifying time as defined in Article 10.2.1. ○ Cover at least five laps of practice by night and cross the start/finish line at least once when the race takes place partly at night. ○ 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.
10.2 Essais qualificatifs	10.2 Qualifying
10.2.1 Dispositions spécifiques aux essais qualificatifs	10.2.1 Specific provisions for the qualifying session
○ Pour toutes les catégories, les pilotes doivent réaliser, au cours de l'une des séances d'essais officiels, un temps au moins égal à 110 % du meilleur temps réalisé par la voiture la plus rapide dans sa catégorie. ○ Pendant la séance d'essais qualificatifs, il est interdit de rentrer une voiture à l'intérieur de son stand, elle devra rester sur la voie des stands (sous peine d'annulation des temps réalisés avant la rentrée de la voiture dans son stand). ○ Les voitures ne participant pas à la séance (ex. : LMGTE pendant la séance prototypes, prototypes pendant la séance LMGTE) doivent impérativement être placées à l'intérieur de leur stand, sauf celles qui doivent se rendre aux contrôles techniques. ○ Pendant la séance d'essais qualificatifs, il est interdit de ravitailler. ○ A la fin de la séance d'essais qualificatifs, les voitures seront en régime de Parc Fermé. Les voitures doivent rentrer dans leur garage, sauf celles qui doivent se rendre aux contrôles techniques. ○ A la fin de la séance d'essais qualificatifs, seulement pour les voitures qui se trouvent dans leur garage, les équipes sont autorisées uniquement à vérifier la pression et la température des pneus et à retirer les clés USB de l'enregistreur de données et le pilote peut sortir de la voiture. Aucun autre contrôle ne peut être effectué.	○ For all categories, the drivers must set, during one of the official practice sessions, a time at least equal to 110% of the best time set by the fastest car in their category. ○ During the qualifying session, it is prohibited for a car to go into its garage; it must stay on the pit lane (on pain of cancellation of the times set before the car entered its garage). ○ Cars not taking part in the session (e.g. LMGTE during the prototypes session, prototypes during the LMGTE session) must imperatively be placed inside their garages, except those which must proceed to scrutineering. ○ Refuelling is forbidden during the qualifying session. ○ At the end of the qualifying session, cars will be placed under Parc Fermé. The cars must go inside their garage, except those which must proceed to scrutineering. ○ At the end of the qualifying session, only for the cars which are in their garage, teams are allowed only to check tyre pressure, tyre temperature and remove the data logger USB sticks, and the driver may exit the car. No other checks may be completed.

○ A la fin de la séance d'essais qualificatifs, il est strictement interdit de lever leur voiture pour la positionner dans leur box ou se rendre aux vérifications techniques. ○ La levée du régime de Parc Fermé sera confirmée aux Concurrents sur instruction de la Direction de Course. ○ Les Concurrents ne seront autorisés à sortir leurs voitures de leurs stands pour les placer sur la voie des stands uniquement lorsqu'autorisés par le Directeur d'Epreuve. ○ Pour la catégorie LMGTE Am, seul un pilote Bronze peut participer à la séance de qualification. ○ Toute voiture provoquant un drapeau rouge lors d'une séance de qualification verra tout ou partie de ses temps au tour supprimés de cette séance de qualification, sauf conditions exceptionnelles à la discrétion du Collège des Commissaires Sportifs. ○ Toute voiture provoquant un drapeau rouge pourrait ne pas être autorisée à rejoindre la séance de qualification.	○ At the end of the qualifying session, it is strictly forbidden to lift their car to go inside their garage or to go into the scrutineering area. ○ Lifting of the Parc Fermé rules will be confirmed to the Competitors on the orders of Race Control. ○ Competitors will be allowed to take the cars out of the garages and place them on the pit lane only once authorised by the Race Director. ○ For the LMGTE Am category, only a Bronze driver can participate in qualifying. ○ Any car causing a red flag in a qualifying session will have all or part of its lap times deleted from that qualifying session, except under exceptional circumstances at the Stewards' discretion. ○ Any car causing a red flag may not be allowed to re-join the qualifying session.
10.2.2 Cas particulier	10.2.2 Particular case
Toute voiture ne participant pas à la séance ou n'établissant pas de temps lors des essais qualificatifs sera placée à l'arrière de la grille de départ (complète, au sens du classement général). Le pilote le plus rapide de l'équipage devra alors prendre le départ.	Any car that does not participate in the session or does not set times during qualifying will be placed at the back of the starting grid (full grid, in terms of general classification). The fastest driver of the crew must then take the start.
10.2.3 Circonstances exceptionnelles pendant les qualifications	10.2.3 Exceptional circumstances during qualifying
En cas de circonstances exceptionnelles pendant les essais qualificatifs, le Collège des Commissaires Sportifs, à la demande du Directeur d'Epreuve, 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.	In case of exceptional circumstances during qualifying, the Panel of Stewards, at the request of the Race Director, may, for safety reasons, disregard the result of qualifying to establish the starting grid. A Stewards' decision that is made for safety reasons will be applicable notwithstanding any form of recourse.
11 DEPART DE LA COURSE	11. START OF THE RACE

11.1 Grille de départ	11.1 Starting grid
11.1.1 Grille de départ	11.1.1 Starting grid
La grille de départ est établie après la fin des essais qualificatifs. En cas de warm-up, une grille de départ provisoire est établie et la grille de départ définitive sera établie 1 heure après la fin du warm-up. Elle est disposée en formation 2 x 2 dans l'ordre des meilleurs temps réalisés par les pilotes les plus rapides au cours des essais qualificatifs. Si deux ou plusieurs pilotes ont réalisé un même temps priorité est donnée à celui qui l'a réalisé le premier.	The starting grid is established after the end of qualifying. In case of a warm-up, a provisional starting grid is drawn up and the definitive starting grid will be established 1 hour after the end of the warm-up. It is set up in a two by two formation in the order of the best times set by the fastest drivers during qualifying. If two or more drivers set identical times, priority is given to the one who set it first.
11.1.2 Pole Position	11.1.2 Pole Position
La "Pole Position", réservée à la voiture ayant réalisé le meilleur temps des essais qualificatifs déterminé en application de la règle ci-dessus, est située sur chaque circuit en fonction de l'homologation FIA.	Pole Position, reserved for the car that set the best time in qualifying, determined in application of the rule mentioned above, is situated on each circuit according to the FIA homologation.
11.1.3 Voitures manquantes sur la grille de départ	11.1.3 Cars missing from the starting grid
Les voitures qui, pour quelque raison que ce soit, ne peuvent prendre le départ de l'emplacement qui leur est réservé sur la grille de départ doivent, sous peine de disqualification à l'appréciation des Commissaires Sportifs, en informer par écrit le Collège des Commissaires Sportifs. Si une ou plusieurs voitures manquent sur la grille, les intervalles seront comblés, si le Collège des Commissaires Sportifs estime qu'une nouvelle grille de départ peut être établie. Dans tous les cas, le départ de la voie des stands se fera selon les instructions des Officiels. Le pilote et la voiture doivent quitter leur stand et gagner la sortie des stands par leurs propres moyens.	Cars which, for whatever reason, cannot take the start from the place reserved for them on the starting grid must, on pain of disqualification at the Stewards' discretion, inform the Stewards of this in writing. If one or more cars are missing from the grid, the gaps will be closed up, if the Stewards have considered that a new starting grid can be established. In all cases, cars starting from the pit lane will follow the instructions of the Officials. The driver and the car must leave their pit and proceed to the pit lane exit under their own power.
11.1.4 Mise en route du moteur sur la grille	11.1.4 Starting the engine on the grid
Il est strictement interdit de mettre en marche le moteur d'une voiture pendant les hymnes nationaux, sous peine d'une amende de 1000 € par infraction. Lorsqu'une voiture se trouve sur la grille de départ, roues montées, il est strictement interdit de démarrer son moteur si personne n'est au volant.	It is strictly prohibited to start the engine of a car during the national anthems, on pain of a fine of €1000 per infringement. When a car is on the starting grid with its wheels fitted, it is strictly prohibited to start the car's engine if nobody is at the steering wheel.

11.1.5 Sécurité générale sur la grille	11.1.5 General safety on the grid
Toute opération effectuée par le Concurrent sur la grille de départ, qu'il s'agisse d'opérations techniques de mise en route de la voiture ou de mise en chauffe d'éléments de la voiture, doit être faite en toute sécurité pour le pilote, pour le Concurrent et pour l'ensemble du personnel présent sur la grille de départ.	Any operation carried out by the Competitor on the starting grid, whether concerning technical operations for starting the car or the heating of car components, must be conducted in total safety for the driver, for the Competitor and for all personnel present on the starting grid.
11.1.6 Accès à la grille	11.1.6 Access to the grid
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*.	Access to the grid closes 15 minutes before the scheduled time for the start of the formation lap*.
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.	Any car that is not in its place on the grid may no longer go there and must take the start from the pits.
Après la présentation du signal "5 minutes", les places inoccupées sur la grille resteront vacantes.	After the "5 minutes" signal is shown, any unoccupied places on the grid shall remain vacant.
<i>* Les modalités seront précisées dans le programme officiel et l'horaire de départ détaillé de chaque Compétition.</i>	<i>* The details shall be specified in the official programme and the detailed starting timetable of each Competition.</i>
11.2 Procédure de départ	11.2 Starting procedure
11.2.1 Déroulement général	11.2.1 General procedure
A compter du moment indiqué lors du briefing, les pilotes doivent occuper leurs positions respectives de la grille sur la piste.	From the moment indicated during the briefing, drivers must assume their relative grid positions on track.
Les pilotes dans leurs voitures doivent rester en formation aussi serrée que possible en maintenant la distance par rapport aux voitures devant jusqu'à ce qu'ils aient franchi la ligne de départ après que le signal de départ a été donné, à la suite d'un ou plusieurs tours de formation.	Drivers in their cars must keep the formation as tight as possible maintaining the distance from the cars in front until they have crossed the start line after the start signal has been given, following one or more formation laps.
A la fin du (dernier) tour de formation, la Voiture de tête s'écartera avant la ligne de départ.	At the end of the (last) formation lap, the Leading Car will pull off before the start line.
La voiture en "Pole Position" doit maintenir sa vitesse jusqu'au moment où le signal de départ est donné. Sauf indication contraire lors du briefing, le signal de départ sera donné par l'extinction des feux rouges. Toutes les voitures garderont leur position jusqu'au passage de la ligne de départ.	The car in Pole Position must maintain its speed until the start signal is given. Unless otherwise specified in the briefing, the start signal will be given by turning off the red lights. All the cars will keep their position until they have passed the start line.
Le départ est donné lancé au moyen de feux.	There will be a rolling start, given by means of lights.
Les voitures ne prenant pas le départ de la grille de départ et les voitures ne franchissant pas la ligne de départ sur la piste à la fin du tour de formation ne pourront rejoindre la course qu'après le 1 ^{er} tour effectué par la dernière voiture du plateau.	Any car not starting from the starting grid, and any car that does not cross the start line on track at the end of the formation lap, cannot join the race until the last car in the field has completed its first lap.

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 de manière bien visible.	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.
11.2.2 Tour(s) de reconnaissance Au moins 30 minutes avant le départ du tour de formation, les voitures quitteront leur stand pour couvrir un ou plusieurs tours de reconnaissance. Les horaires d'ouverture et de fermeture de la voie des stands avant le départ du tour de formation seront précisés à l'Annexe 1 de chaque Compétition. Après la fermeture de la sortie des stands, toute voiture qui est toujours dans les stands prendra le départ de la course depuis la sortie des stands. A la fin du (des) tour(s) de reconnaissance, les voitures doivent prendre leur place sur la grille de départ, les pilotes restant sous les ordres des commissaires. Si une voiture effectue plusieurs tours de reconnaissance, elle doit obligatoirement et à chaque tour emprunter la voie des stands à 60 km/h maximum. Il est interdit d'emprunter la grille sous peine d'un Stop-And-Go d'une minute Toute voiture qui n'effectue pas de tour de reconnaissance et ne rejoint pas sa position sur la grille ou la voie des stands par ses propres moyens ne sera pas autorisée à prendre le départ de la course depuis la grille.	11.2.2 Reconnaissance lap(s) At least 30 minutes before the start of the formation lap, the cars will leave their pits to cover one or more reconnaissance laps. The times for the opening and closing of the pit lane before the start of the formation lap will be specified in Appendix 1 of each Competition. After the closing of the pit lane exit, any car that is still in the pits will start the race from the pit lane exit. At the end of the reconnaissance lap(s), the cars must take up their place on the starting grid, the drivers remaining under the marshals' orders. If a car covers several reconnaissance laps, between each lap and the next it must use the pit lane at a maximum speed of 60 kph. It is prohibited to use the grid on pain of a one-minute Stop & Go penalty. Any car which does not complete the reconnaissance lap and does not reach its position on the grid or the pit lane under its own power will not be permitted to start the race from the grid.
11.2.3 Compte-à-rebours A l'approche du départ, des signaux seront donnés aux Concurrents : Ces signaux signifient : ○ Signal "5 minutes" : début du compte à rebours : pilotes à bord, aucune intervention n'est plus autorisée sur les voitures. Changement de pneumatiques interdit, les voitures doivent reposer sur leurs roues. ○ Signal "3 minutes" : évacuation de la grille à l'exception des pilotes dans leur voiture, d'un membre d'équipe par voiture et des officiels. ○ Signal "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. ○ Signal "30 secondes" : il ne vous reste que 30 secondes avant le tour de formation.	11.2.3 Countdown As the start approaches signals will be given to the Competitors: These signals mean: ○ "5 minutes" signal: start of the countdown: drivers on board, no further work allowed on the cars. Tyre changing is forbidden, and cars must be resting on their wheels. ○ "3 minutes" signal: everyone except the drivers in their cars, one team member per car and officials must leave the grid. ○ "1 minute" signal: 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" signal: only 30 seconds remaining before the formation lap.

○ Présentation du drapeau vert : départ du tour de formation derrière la Voiture de Tête : les voitures doivent conserver leur place sur la grille. ○ Les détails seront précisés lors de chaque Compétition	○ Showing of the green flag: start of the formation lap behind the Leading Car: the cars must maintain their grid positions. ○ The details will be specified at each Competition.
11.2.4 Départ assisté	11.2.4 Assisted start
Un pilote incapable de prendre le départ du tour de formation doit l'indiquer aux commissaires de piste. Lorsqu'ils quittent la grille, tous les pilotes doivent rouler à une vitesse très réduite jusqu'au dégagement de tout le personnel se trouvant à côté de la piste. Les commissaires de piste recevront l'ordre de pousser toute voiture restant sur la grille dans la voie des stands par le chemin le plus court immédiatement après que toutes les voitures en mesure de quitter la grille l'aient fait. Tout pilote étant poussé depuis la grille ne peut pas essayer de faire démarrer sa voiture et doit suivre les instructions des commissaires. Une fois que la voiture est dans la voie des stands, elle pourra faire l'objet d'une intervention. Si le pilote est ensuite en mesure de rejoindre la course, il le fera après que l'ensemble des autres Concurrents ont bouclé leur premier tour de course.	A driver who is unable to start the formation lap must indicate this to the marshals. When leaving the grid, all drivers must proceed at a greatly reduced speed until clear of any personnel standing beside the track. Marshals will be instructed to push any car(s) remaining on the grid into the pit lane by the shortest route as soon as all cars able to leave the grid have done so. Any driver being pushed from the grid may not attempt to start the car and must follow the instructions of the marshals. Once the car is in the pit lane, it may be worked on. If the driver is then able to join the race, he will do so after all the other Competitors have completed their first racing lap.
11.2.5 Voiture de Tête et Voiture d'Intervention Médicale	11.2.5 Leading Car and Medical Intervention Car
Pendant le tour de formation, les voitures sont précédées d'une Voiture de Tête et suivies d'une Voiture d'Intervention Médicale.	During the formation lap, the cars will be preceded by a Leading Car and followed by a Medical Intervention Car.
11.2.6 Voiture retardée lors du tour de formation	11.2.6 Car delayed on the formation lap
1) <u>La voiture est retardée et ne démarre pas au moment où elle le devrait</u> Une voiture retardée en quittant sa position de départ ne peut rejoindre le tour de formation qu'une fois que la dernière voiture a quitté sa position de départ et a franchi la ligne de départ. A ce moment-là, la voiture retardée peut dépasser la Voiture d'Intervention Médicale et/ou les pilotes se trouvant devant lui afin de regagner sa position de départ correcte, à condition que ceci se produise avant que sa voiture n'ait franchi la Ligne « Intermediate » 2. Si la voiture n'est pas en mesure de regagner sa position avant de franchir la Ligne « Intermediate » 2, elle doit prendre le départ à l'arrière de la file. La voiture devra se placer immédiatement à l'arrière de la file en laissant passer toutes les voitures se trouvant derrière elle. 2) <u>La voiture est retardée et n'arrive pas à partir avant que toutes les voitures aient franchi l'emplacement de la Pole Position</u>	1) <u>The car is delayed and does not start at the requested time</u> Any car that is delayed leaving its starting position may only join the formation lap once the last car has left its starting position and crossed the start line. At this point, the delayed car may overtake the Medical Intervention Car and/or drivers ahead of it in order to regain its correct starting position, on condition that this occurs before crossing the Intermediate Line 2. If the car is unable to regain its position before crossing the Intermediate Line 2, it must start the race from the back of the grid. The car must drop back to the rear of the grid immediately by allowing all cars behind to pass it. 2) <u>The car is delayed and does not manage to leave before all the other cars have passed the location of the Pole Position</u>

Si une voiture n'est pas en mesure de quitter sa position avant que toutes les autres voitures aient franchi l'emplacement de la Pole Position, elle devra prendre le départ de la course depuis l'arrière de la file. ○ Si plusieurs pilotes sont concernés, ils doivent se ranger à l'arrière de la file dans l'ordre dans lequel ils sont partis pour effectuer leur tour de formation. ○ Toute voiture n'étant pas en mesure de se tenir devant la « Voiture d'Intervention » 2 avant la fin du tour de formation devra entrer dans la voie des stands et prendre le départ depuis la sortie de la voie des stands, lorsqu'elle sera ouverte, après que les Concurrents ont bouclé leur premier tour de course. Dans tous les cas, si une voiture est retardée lors du tour de formation, le Concurrent devra suivre les instructions du Directeur de Course.	If a car is unable to leave its position before all the other cars have passed the location of the Pole Position, it must start the race from the back of the grid. ○ If more than one car is affected, they must form up at the back of the grid in the order in which they left to complete their formation lap. ○ Any car that is unable to be ahead of the Intervention Car before reaching the Intermediate Line 2 before the end of the formation lap, must enter the pit lane and start from the end of the pit lane, when it is open, after all the other Competitors have completed their first racing lap. In all cases, if a car is delayed on the formation lap, the Competitor must follow the Race Director's instructions.
11.2.7 Tour de formation supplémentaire	11.2.7 Additional formation lap
Si les conditions l'exigent, le Directeur de Course ou le Directeur d'Epreuve peut demander à la Voiture de Tête d'effectuer un ou plusieurs tours de formations supplémentaires. Dans ce cas, le départ de la course, aux seules fins de la distance de course, est considéré comme donné dès la fin du premier tour de formation. Procédure recommencée : Si, pour une raison imprévisible, il est impossible d'accomplir un (ou plusieurs) tour(s) de formation supplémentaire(s), la procédure sera la suivante : Le Directeur d'Epreuve suspendra la course et toutes les voitures s'arrêteront derrière la voiture de tête. Une fois toutes les voitures arrêtées derrière la voiture de tête, les moteurs seront éteints. Le Directeur d'Epreuve ordonnera la reprise de la course conformément aux principes énoncés à l'Article 14.4.	If conditions so require, the Clerk of the Course or the Race Director may ask the Leading Car to cover one or more additional formation laps. In that case, the start of the race, for the sole purpose of race distance, is considered as having been given at the end of the first formation lap. Procedure restarted: If, for an unforeseeable reason, it is impossible to cover one or more additional formation laps, the procedure will be as follows: The Race Director will suspend the race and all cars will stop behind the Leading Car. Once stopped behind the Leading Car, all cars will turn off their engines. The Race Director will order that the race be resumed and will do so following the principles in Article 14.4.
11.2.8 Départ retardé par le Directeur d'Epreuve	11.2.8 Start delayed by the Race Director
Si, pour une raison imprévue, 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.	If for an unforeseen reason, it is 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.

5 minutes avant le départ du tour de formation, l'Article 11.2.3 s'appliquera.	From 5 minutes before the start of the formation lap, Article 11.2.3 will apply.
11.3 Départ de la course derrière la Voiture de Sécurité	11.3 Starting the race behind the Safety Car
11.3.1 Déroulement général	11.3.1 General procedure
Dans des circonstances exceptionnelles, le départ de la course peut être donné derrière la Voiture de Sécurité. Dans ce cas, ses feux orange seront allumés à tout moment avant le signal une minute. C'est le signal pour les pilotes que le départ de la course sera donné derrière la Voiture de Sécurité. Lorsque les feux verts s'allumeront, la Voiture de Sécurité quittera la grille suivie de toutes les voitures dans l'ordre de la grille à une distance inférieure à 5 longueurs de voiture. Il n'y aura aucun tour de formation et la course commencera lorsque les feux verts seront allumés. Une Voiture de Sécurité peut être utilisée comme « voiture officielle » pour un départ lancé conformément à l'Article 8.3 du Code et l'Article 2.10.19 de l'Annexe H : dans ce cas, l'Annexe 1 régissant le départ s'appliquera à la voiture jusqu'à ce qu'elle reprenne sa fonction de Voiture de Sécurité après que le départ a été donné.	In exceptional circumstances, the race may be started behind the Safety Car. In this case, at any time before the one-minute signal, its orange lights will be turned on. This is the signal to the drivers that the race will be started behind the Safety Car. When the green lights are illuminated, the Safety Car will leave the grid with all cars following in grid order no more than 5 car lengths apart. There will be no formation lap and the race will start when the green lights are illuminated. A Safety Car may be used as the official car for a rolling start in conformity with Article 8.3 of the Code and Article 2.10.19 of Appendix H: in this case, the Appendix 1 governing the start will apply to it until it resumes its Safety Car function after the start has been given.
11.3.2 Dépassements lors d'un départ derrière la Voiture de Sécurité	11.3.2 Overtaking when starting behind the Safety Car
Le dépassement est autorisé, pendant le premier tour uniquement, si une voiture est retardée lorsqu'elle quitte sa position sur la grille et que les voitures se trouvant derrière elle ne peuvent éviter de la dépasser sans retarder outre mesure le reste du plateau. Dans ce cas, les pilotes ne peuvent dépasser que pour rétablir l'ordre de départ initial. Un pilote retardé en quittant la grille ne peut dépasser une autre voiture en marche s'il était immobile après le franchissement de la Ligne par les autres voitures, et doit se ranger à l'arrière de la file de voitures se trouvant derrière la Voiture de Sécurité. Si plusieurs pilotes sont concernés, ils doivent se ranger à l'arrière de la file de voitures selon l'ordre dans lequel ils ont quitté la grille.	Overtaking, during the first lap only, is permitted if a car is delayed when leaving its grid position and cars behind cannot avoid passing it without unduly delaying the remainder of the field. In this case, drivers may only overtake to re-establish the original starting order. Any driver who is delayed leaving the grid may not overtake another moving car if he was stationary after the remainder of the cars had crossed the Line and must form up at the back of the line of cars behind the Safety Car. If more than one driver is affected, they must form up at the back of the field in the order in which they left the grid.
11.3.3 Départ de la voie de stand lors d'un départ derrière la Voiture de Sécurité	11.3.3 Starting from the pit lane when starting behind the Safety Car
Juste après que la dernière voiture de la file derrière la Voiture de Sécurité aura franchi la sortie de la voie des stands, après la fin du premier tour le feu de sortie des stands passera au vert et toute voiture dans la voie des stands pourra entrer sur la piste et rejoindre la file des voitures derrière la Voiture de Sécurité.	Soon after the last car in line behind the Safety Car passes the end of the pit lane, after the end of the first lap the pit exit light will turn green; any car in the pit lane may then enter the track and join the line of cars behind the Safety Car.

12. VOIE DES STANDS, ARRÊTS AUX STANDS ET INTERVENTIONS SUR LA VOITURE	12. PIT LANE, PIT STOPS AND INTERVENTIONS ON THE CAR
12.1 Prescriptions générales concernant la sécurité	12.1 General prescriptions concerning safety
12.1.1 Installations du Concurrent dans le stand et la voie des stands	12.1.1 Competitor installations in the pit and the pit lane
Le Concurrent doit s'assurer que ses installations et son travail dans le stand et la voie des stands : - Sont sûrs ; - Respectent les prescriptions communiquées par le Promoteur et les Officiels ; - Ne présentent pas une gêne pour les autres Concurrents. Ces éléments sont laissés à la seule appréciation des Officiels de la voie des stands et insusceptibles de recours devant le pouvoir sportif. Les voitures ne peuvent pas entrer ou sortir de leur garage par leurs propres moyens. Les voitures ne peuvent pas entrer ou sortir de leur stand ou de leur position d'arrêt aux stands d'une manière qui pourrait mettre en danger le personnel de la voie des stands ou une autre voiture et pilote. L'utilisation des skates est autorisée. Les voitures ne peuvent être libérées que si la manœuvre est sûre. Une pénalité supplémentaire peut être imposée si, de l'avis des commissaires sportifs, un pilote continue de conduire une voiture en sachant qu'elle a été libérée lors d'une situation dangereuse.	The Competitor must ensure that the installations and the work in the pit and the pit lane: - Are safe; - Respect the prescriptions stated by the Promoter and the Officials; - Do not obstruct the other Competitors. These elements are left to the sole discretion of the pit lane Officials and are not subject to appeal before the Sporting Power. Cars cannot enter or exit their garage under their own power. Cars may not enter or leave the pits or their pit stop position in a way that could endanger pit lane personnel or another car and driver. It is permitted to use skates. Cars may be released only if it is safe to do so. An additional penalty may be assessed if, in the opinion of the stewards, a driver continues to drive a car knowing it to have been released in an unsafe condition.
12.1.2 Zones de la voie des stands	12.1.2 Pit lane areas
Lorsque le circuit le permet, la voie des stands est divisée en trois zones : - « Voie rapide » : c'est la voie la plus proche du mur de la voie des stands. Toute voiture rejoignant la voie rapide doit le faire par ses propres moyens. - « Voie d'accélération et de décélération » (ou « blending lane ») : c'est la voie centrale. - « Zone de travail » : c'est la partie la plus proche des stands où il est permis de travailler sur les voitures. Elle est matérialisée d'un côté par un mur ou par une ligne peinte devant le rideau du stand et de l'autre par une ligne de	When the circuit allows, the pit lane is to be divided into three areas: - The fast lane: this is the lane closest to the pit lane wall. A car can access the fast lane only under its own power. - The acceleration and deceleration lane (or blending lane): this is the central lane. - The working area: this is the part closest to the garages, where work on the cars is allowed. It has a wall or a painted line in front of the pit shutter on one side and a line separating it from the central lane on the other. The presence of people is authorised only during interventions on the car.

séparation avec la voie centrale. La présence humaine n'y est autorisée que lors des interventions sur la voiture.

Les voitures se trouvant dans la voie rapide ont la priorité sur celles étant dans la voie d'accélération ou dans la zone de travail.

12.1.3 Poussée de la voiture dans la voie des stands

Une voiture ne peut être poussée que par un maximum de 4 personnes, uniquement dans les conditions suivantes :

- Pour la rentrer dans son stand ou l'en sortir ;
- Depuis les positions indiquées par le Directeur d'Epreuve lors du briefing jusqu'à son stand.

L'utilisation de la marche arrière est interdite dans la voie des stands.

12.1.4 Excès de vitesse dans la voie des stands

La vitesse (arrondie au km/h supérieur) est limitée à 60 km/h dans la voie des stands.

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

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

Cars in the fast lane have priority over those in the acceleration lane or working area.

12.1.3 Pushing the car in the pit lane

A car can be pushed only by a maximum of four persons and only under the following circumstances:

- To put it back in or to exit its pit;
- From the positions indicated by the Race Director during the briefing as far as its pit;

The use of the reverse gear is prohibited in the pit lane.

12.1.4 Speeding in the pit lane

Speed (rounded to the higher km per hour) is limited to 60 kilometres per hour in the pit lane.

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

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

12.2 Arrêts aux stands	12.2 Pit stops
12.2.1 Obligations générales liées aux arrêts aux stands	12.2.1 General obligations regarding pit stop
Pendant un arrêt aux stands, le travail sur la voiture ne peut avoir lieu que sur la zone de travail dédiée ou dans le garage attribué. Le même principe s'applique au changement de pilote. Pour le personnel intervenant sur la voiture : la présence de matériel et de personnel (sauf officiel(s)) sur la zone de travail n'est autorisée que lorsque la voiture y est arrêtée, moteur éteint. Les pilotes ont interdiction tant que la voiture n'est pas arrêtée dans sa zone de travail, moteur éteint : - de desserrer ou de déboucler leur harnais, - de dégager le repose-tête de sa position, - le cas échéant, de commencer à enlever le filet de sécurité. Avant de quitter la zone de travail, uniquement une fois qu'elle repose sur ses roues, la voiture pourra être démarrée par le pilote, sans assistance extérieure.	During a pit stop, the only places where work can be carried out on the car are in its allocated working area and in its allocated garage. The same principle applies for driver changes. For personnel working on the car: the presence of equipment and personnel (excluding the official(s)) in the working area is authorised only when the car is stopped and its engine is off. As long as the car has not stopped in its working area, engine off, drivers are prohibited: - to release or unbuckle their harness, - to remove the headrest - and when applicable, to start to remove the safety net. Before leaving the working area, only after the car is resting on its wheels, the car may be restarted by the driver, without external assistance.
12.2.2 Déroulement d'un arrêt aux stands	12.2.2 Pit stop procedure
<i>a) Arrivée de la voiture dans la zone de travail</i> Une seule personne, le préposé au contrôle des voitures, est responsable de l'arrêt de la voiture en toute sécurité (parallèlement à et à 50 cm de la ligne des 2,5 m) dans sa zone de travail et de la sécurité pendant toute la durée de l'arrêt au stand. Elle doit être dans la zone de travail avant l'arrêt de la voiture. Cette personne doit rester dans la voie des stands tout au long de l'arrêt et superviser, mais ne peut exercer aucune autre fonction. <i>b) Changement de pilote</i> Un changement de pilote peut être effectué à tout moment pendant un arrêt aux stands, à condition que la voiture soit correctement immobilisée, parallèle à la ligne des 2,5 m, moteur éteint, dans sa zone de travail dédiée. Les pilotes ne peuvent participer à aucune autre intervention que celle directement liée au changement de pilote. L'aide au pilote peut être opérée : - soit par un pilote de l'équipage en question (qui prendra la fonction exclusive d'aide au pilote), - soit par une personne dédiée (qui prendra la fonction exclusive d'aide au pilote),	<i>a) Arrival of the car in the working area</i> Only one person, the car controller, is responsible for stopping the car safely (parallel and at 50 cm from the 2.5 m line) in its working area and for safety throughout the length of the pit stop. This person must be in the working area before the car stops. This person must remain in the pit lane throughout the stop and supervise, but may perform no other function. <i>b) Driver change</i> A driver change may be carried out at any time during a pit stop, under the condition that the car is properly stopped parallel to the 2.5 m line, engine off, in its dedicated working area. Drivers may not take part in any intervention other than that directly related to the driver change. The driver help must be administered either: - by a driver of the crew concerned (who will then assume the exclusive role of driver help) - by a dedicated person (who will then assume the exclusive role of driver help)

- soit par une ou plusieurs personne(s), portant le brassard approprié, autorisée(s) dans la zone de travail. L'utilisation d'outils n'est pas autorisée. <i>c) Ravitaillement</i> Pendant toutes les séances et la course, le ravitaillement en carburant est autorisé au début d'un arrêt au stand et exclusivement dans la zone de travail, sauf si la voiture est rentrée dans son stand pour des réparations ; dans ce cas, le ravitaillement en carburant peut être réalisé à la fin de l'arrêt au stand uniquement dans la zone de travail. Un préposé au ravitaillement peut intervenir uniquement pour mettre du carburant dans la voiture et uniquement lorsque : - La voiture repose sur ses roues - Le moteur est éteint - La voiture doit être connectée à la terre - Le préposé à la vanne de l'homme mort est en position et actionne la vanne - Le préposé à l'extincteur est muni d'un extincteur. Pendant cette phase : Quatre personnes au maximum, portant le brassard approprié, peuvent effectuer les opérations suivantes : - Mise à la terre de la voiture - Nettoyage manuel de la voiture - Contrôle visuel des pneus/freins à condition qu'aucun panneau de carrosserie ou qu'aucune pièce ne soit ni enlevé(e) de la voiture, ni apporté(e) dans la zone de travail. Les outils ne sont pas autorisés pendant la phase de ravitaillement. Un maximum de deux représentants de l'industrie et/ou techniciens, portant le brassard approprié, sont autorisés à vérifier visuellement les pneus et / ou les freins mais ne peuvent effectuer aucune autre opération. La mesure des températures des pneumatiques et des pressions de pneumatiques est autorisée lors des essais libres (avec des outils manuels uniquement). Pendant les courses de nuit, il sera permis d'apporter une lampe torche pour la vérification des pneus/freins tant que son utilisation ne met pas en danger d'autres Concurrents. Seul(s) le(s) personnel(s) mentionné(s) ci-dessus sont autorisé(s) dans la zone de travail. <i>d) Intervention</i>	- by one or more persons, wearing the appropriate armband, authorised in the working area. The use of tools is not allowed. <i>c) Refuelling</i> During all the sessions and the race, refuelling is authorised at the beginning of a pit stop and exclusively in the working area, unless the car has entered the garage for repairs, in which case the refuelling can be done at the end of the pit stop, only in the working area. A refueller can intervene only to put fuel into the car and only when: - The car is resting on its wheels - The engine is off - The car has been grounded - The deadman valve attendant is in position and operating the valve - The fire extinguisher attendant is equipped with an extinguisher During this phase: A maximum of four persons, wearing the appropriate armbands, may do the following operations: - Ground the car - Manual cleaning of the car - Visual checks of tyres / brakes under the condition that no bodywork panel and no part of any sort is removed from the car or brought into the working area. Tools are not allowed during the refuelling phase. A maximum of two industry representatives and/or technicians, wearing the appropriate armband, are permitted to check the tyres and/or the brakes but may not perform any other function. The measurement of tyre temperatures and pressures is allowed in free practices (with manual tools only). During racing at night, it will be allowed to bring a torch to check the tyres/brakes as long as its use does not put other Competitors in danger. Only the person(s) mentioned above are authorised in the working area. <i>d) Intervention</i>
---	--

Un maximum de quatre personnes, portant le brassard approprié, sont autorisées à intervenir sur la voiture, pour y effectuer tout type d'opérations. Un maximum de deux représentants et/ou techniciens de l'industrie, portant le brassard approprié, sont autorisés à vérifier les pneus et / ou les freins mais ne peuvent effectuer aucune autre opération. Le changement de pneumatiques doit se faire à l'aide d'un maximum de deux clefs à chocs pneumatiques A aucun moment pendant les opérations d'arrêt aux stands, les roues ne peuvent être laissées sans surveillance. Une roue détachée doit toujours être, soit portée, soit posée à plat sur le sol. <i>e) Départ de la voiture de la zone de travail</i> Le préposé au contrôle des voitures est chargé de permettre à la voiture de quitter sa zone de travail en sécurité.	A maximum of four persons, wearing the appropriate armband, are authorised to intervene on the car, to conduct any type of operations. A maximum of two industry representatives and /or technicians, wearing the appropriate armband, are permitted to check the tyres and/or the brakes, but may not perform any other function. Tyre changing must be done with the help of at most two pneumatic wheel guns At any time during pit stop operations, wheels cannot be left unattended. Detached wheels must always be either carried or laid flat on the ground. <i>e) Departure of the car from the working area</i> The car controller is responsible for allowing the car to leave the working area safely.
12.3 Interventions sur la voiture	12.3 Interventions on the car
12.3.1 Réparations dans le stand	12.3.1 Repairs in the garage
La voiture pourra être rentrée à l'intérieur de son stand pour tout type d'intervention. Les restrictions concernant le matériel et le personnel ne s'appliquent pas lorsque la voiture est dans le stand. Néanmoins, le ravitaillement n'est pas autorisé dans le stand et ne peut avoir lieu que sur la zone de travail. Par ailleurs, durant la course, il est interdit de procéder au remplacement total ou partiel des pièces suivantes : - du moteur : culasse, bloc et/ou composants, - de la boîte de vitesse : carter principal et carter de différentiel, - et du châssis : cellule de survie.	The car can return inside its garage for any type of intervention. The restrictions regarding equipment and personnel do not apply when the car is in the garage. Nevertheless, refuelling is not authorised in the garage and can only take place in the working area. Furthermore, during the race, it is forbidden to proceed with the total or partial replacement of the following parts: - the engine: cylinder head, block and/or components; - the gearbox: main and differential housings; - and the chassis: survival cell.
12.3.2 Réparations effectuables par le pilote	12.3.2 Repairs that can be carried out by the driver
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. <u>Pénalité</u> : disqualification	During the race, apart from in those areas situated in front of or inside the garage and on the starting grid, repairs must be carried out by the driver alone with the tools and components transported on board his car. <u>Penalty</u>: disqualification

13 TEMPS DE CONDUITE EN COURSE	13. DRIVING TIME DURING A RACE
13.1 Principes généraux	13.1 General principles
13.1.1 Décompte des tours	13.1.1 Lap count
Le temps de conduite sera mesuré sans tenir compte des temps d'arrêt aux stands, à savoir : Premier relais : Feu vert départ – boucle d'entrée des stands Relais suivants : Boucle de sortie des stands – boucle d'entrée des stands Dernier relais : Boucle de sortie des stands – temps écoulé de la course Si la Voiture de Sécurité doit faire passer toutes les voitures par la voie des stands, le temps passé sur la voie des stands sera comptabilisé dans le temps de conduite, sauf pour les voitures effectuant un arrêt au stand.	Driving time will be measured without taking pit stops into account: First stint: Green start light – loop to pit lane entry Following stints: Loop from pit lane exit – loop to pit lane entry Last stint: Loop from pit lane exit – elapsed time of the race If the Safety Car has to bring all cars through the pit lane, the time spent driving through the pit lane will be counted as driving time, except for the cars performing a pit stop.
13.1.2 Ajustements possibles des temps de conduite	13.1.2 Possible adjustments of driving times
Si les circonstances l'exigent, les Commissaires Sportifs peuvent ajuster les temps de conduite minimum et maximum à leur appréciation à tout moment pendant une Compétition.	If the circumstances so require, the Stewards may adjust minimum and maximum driving times at their discretion at any time during any Competition.
13.1.3 Pénalités	13.1.3 Penalties
Si un pilote ne conduit pas du tout pendant une course, la voiture sera disqualifiée, sauf cas de force majeure à l'appréciation du Collège des Commissaires Sportifs. Si un pilote n'atteint pas son temps de conduite minimum, une pénalité pouvant aller jusqu'à la disqualification sera imposée par les Commissaires Sportifs. Si un pilote dépasse son temps de conduite maximum, une pénalité pouvant aller jusqu'à la disqualification sera imposée par les Commissaires Sportifs.	If a driver does not drive at all during a race, the car will be disqualified, except in cases of force majeure acknowledged as such by the Stewards. If a driver does not achieve his/her minimum driving time, a penalty will be imposed by the Stewards, up to disqualification. If a driver exceeds his/her maximum driving time, a penalty will be imposed by the Stewards, up to disqualification.
13.1.4 Temps de conduite	13.1.4 Driving times
Les temps de conduite indiqués dans les tableaux ci-dessous peuvent être modifiés conformément aux dispositions du présent Article 13.	Driving times specified in the tables below may be amended as per the above provisions.
13.2 Temps de conduite par durée de course	13.2 Driving time in relation to the length of the race
Pour toutes les catégories, tout pilote ayant conduit moins d'une heure au total ne marquera pas de points au Championnat, en sus des pénalités prévues par le présent Règlement.	For all the categories, any driver having driven less than one hour in total will not score points in the Championship, in addition to the penalties applicable under these Regulations.

Le Comité WEC peut procéder à des ajustements des temps de conduite minimums pour la catégorie LMP2 suivant l'évolution de l'autonomie des voitures.

The WEC Committee may make adjustments to the minimum driving times for the LMP2 category following the evolution of the autonomy of the cars.

13.2.1 Pour les courses de 6 heures

13.2.1 For 6-hour races

6-Hour race		
	LMP2	LMGTE Am
Minimum driving time		
Silver	1h	1h45
Bronze	1h	1h45

13.2.2 Pour les courses de 8 heures

13.2.2 For 8-hour races

8-Hour race		
	LMP2	LMGTE Am
Minimum driving time		
Silver	1h40	2h20
Bronze	1h40	2h20

13.3 Composition des équipages

13.3 Composition of crews

13.3.1 Règles régissant la composition des équipages

13.3.1 Rules governing the composition of crews

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.

Any modification of a crew is prohibited when the administrative checks are finished, except in a case of force majeure at the discretion of the Stewards.

La liste définitive des Concurrents et pilotes admis à participer à la Compétition sera publiée par le Collège des Commissaires Sportifs.

The definitive list of Competitors and drivers eligible to participate in the Competition will be published by the Stewards.

13.3.2 Pour la catégorie Hypercar

13.3.2 For the Hypercar category

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

The composition of the teams is free, on the condition that it does not include a Bronze driver.

13.3.3 Pour la catégorie LMP2

13.3.3 For the LMP2 category

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

A crew of two or three drivers must include at least one Silver or Bronze driver.

13.3.4 Pour la catégorie LMGTE Am

13.3.4 For the LMGTE Am category

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

A crew of two or three drivers must include at least one Bronze driver, plus another Bronze driver or a Silver driver.

14 INTERRUPTION ET NEUTRALISATION D'UNE SEANCE	14. STOPPING AND NEUTRALISATION OF A SESSION
14.1 Dispositions générales concernant la procédure de drapeau rouge	14.1 General provisions concerning the red flag procedure
14.1.1 Responsabilité	14.1.1 Responsibility
La décision d'arrêter les essais ou la course incombe au Directeur d'Epreuve.	The decision to stop practice or the race lies with the Race Director.
14.2 Interruption des essais (procédure de drapeau rouge)	14.2 Stopping of practice (red flag procedure)
14.2.1 Modalités	14.2.1 Procedure
Le Directeur de Course : ○ Fera présenter un drapeau rouge simultanément sur la ligne de départ et à tous les postes de commissaires ; ○ Fera allumer les feux rouges (s'il y en a) autour du circuit. ○ Tous les pilotes doivent réduire la vitesse de leur voiture à 80 km/h maximum chaque fois qu'un drapeau rouge est déployé lors d'une séance d'essais libres, qualificatifs ou d'un warm-up). ○ Il est rappelé aux pilotes qu'une fois qu'un drapeau rouge est déployé, ils doivent se rendre aux stands (ou tout autre endroit indiqué par le Directeur d'Epreuve) avec une extrême prudence. ○ Le chronométrage ne sera pas arrêté pendant une séance d'essais libres mais sera suspendu pendant une séance qualificative.	The Clerk of the Course: ○ will order the red flag to be shown simultaneously at the start line and at all marshal posts; ○ will order the red lights (if there are any) switched on around the circuit. ○ All drivers must reduce the speed of their car to a maximum of 80 kph whenever a red flag is deployed during a free practice, qualifying or warm-up session. ○ Drivers are reminded that once a red flag is deployed they must proceed with extreme caution to the pits (or any other place indicated by the Race Director). ○ Timekeeping will not be suspended during a free practice session but will be suspended during a qualifying session.
14.2.2 Prolongation d'une séance interrompue	14.2.2 Prolongation of an interrupted session
Le Directeur d'Epreuve, en accord avec les Commissaires Sportifs, n'est pas obligé de prolonger une séance d'essais après une interruption.	The Race Director, in agreement with the Stewards, is not obliged to prolong a practice session that has been interrupted.
14.2.3 Réclamations	14.2.3 Protests
En cas d'interruption des essais, aucune réclamation n'est admise quant aux conséquences éventuelles sur la qualification des pilotes et des voitures.	If a practice session is interrupted, no protest will be admitted as to the possible consequences on the qualification of the drivers and cars.

14.2.4 Décompte des tours	14.2.4 Lap count
A l'exception d'un tour au cours duquel un drapeau rouge est montré, chaque fois qu'une voiture franchit la ligne de départ/arrivée, elle sera considérée comme ayant effectué un tour.	With the exception of a lap during which a red flag is shown, each time that a car crosses the start/finish line it will be considered as having covered a lap.
14.3 Suspension de la course (procédure de drapeau rouge)	14.3 Suspension of the race (red flag procedure)
14.3.1 Dispositions générale et conduite à adopter	14.3.1 General provisions and conduct to adopt
S'il s'avère nécessaire de suspendre la course à cause de l'encombrement du circuit à la suite d'un accident ou parce qu'à ce moment les conditions atmosphériques ou d'autres raisons en rendent la poursuite dangereuse, le directeur de course ordonnera que les drapeaux rouges soient déployés à tous les postes de commissaires de piste et que les feux rouges soient allumés sur la ligne de départ. Lorsque le signal de suspension de la course est donné, les dépassements sont interdits, l'entrée et la sortie des stands sont fermées et tous les pilotes doivent diriger lentement les voitures jusqu'à la ligne du drapeau rouge (dont l'emplacement sera confirmé par le Directeur d'Epreuve lors du Briefing des Pilotes), où elles seront alignées en une seule file. Le classement qui sera pris en compte sera le classement au moment où le drapeau rouge a été déployé. La voiture de sécurité sera placée devant les voitures alignées derrière la ligne du drapeau rouge. Pendant que la course est suspendue : ○ Ni la course ni le chronométrage ne sont arrêtés. ○ Le temps de conduite durant une période de drapeau rouge ne sera pas compté et les Commissaires Sportifs confirmeront les nouveaux temps de conduite avant la reprise de la course. ○ Si les circonstances l'exigent, les Commissaires Sportifs pourront prendre la décision d'arrêter et/ou modifier le temps de course effectué. Cela ne pourra pas excéder le temps de la Compétition prévu son Annexe 1. ○ Seuls les officiels et une personne par voiture portant un brassard rouge 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.	Should it become necessary to suspend the race because the circuit is blocked by an accident or because weather or other conditions make it dangerous to continue, the Clerk of the Course will order red flags to be shown at all marshal posts and the abort lights to be shown at the start line. When the signal to suspend the race is given, overtaking is prohibited, the pit entry and exit will be closed, and all drivers must drive their cars slowly to the red flag line (the location of which will be confirmed by the Race Director in the Drivers' Briefing), where they will line up in single file. The classification that will be considered will be the classification at the time the red flag was deployed. The Safety Car will be placed in front of the cars lined up behind the red flag line. While the race is suspended: ○ Neither the race nor the timekeeping will be halted. ○ Driving time during a red flag period will not be counted and the Stewards will confirm the updated driving times before the re-start of the race. ○ If the circumstances so require, the Stewards may take the decision to stop and/or modify the race time set. This may not exceed the time of the Competition provided for in Appendix 1 of the Competition. ○ Only officials and one person per car wearing a red armband 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.

○ À tout moment, les pilotes doivent respecter les consignes des commissaires. ○ Le régime de Parc Fermé étant appliqué à toutes les voitures, aucune réparation n'est autorisée sur la piste ou dans les stands.	○ The drivers must obey the marshals' instructions at all times. ○ As Parc Fermé rules apply to all the cars, no repairs are authorised on the track or in the pits.
14.3.2 Interventions autorisées sur les voitures	14.3.2 Interventions allowed on the cars
Toute intervention sur les voitures est interdite sur la grille et dans la voie des stands, sauf autorisation par la direction de course et supervision par un Commissaire Technique uniquement pour : ○ installer un dispositif externe fixe supplémentaire sur la voiture pour refroidir les systèmes de récupération d'énergie (Hybrides – ERS) ○ connecter une batterie externe ○ démarrer le moteur pour contrôler la température ○ couvrir la voiture Ces interventions ne peuvent être effectuées pour chaque voiture que par un membre d'équipe portant le brassard approprié.	All interventions on the cars are prohibited on the grid and in the pit lane, except with authorisation from Race Control and under the supervision of a Scrutineer solely for: ○ installation of an additional external stationary device fitted on the car for cooling the energy recovery systems (Hybrids – ERS) ○ connection of an external battery ○ starting the engine for temperature control ○ covering the car. These interventions may be carried out by only 1 team member per car, wearing the appropriate armband.
14.3.3 Cas d'une voiture ayant besoin d'assistance pour rejoindre la grille	14.3.3 If a car needs assistance to re-join the grid
Toute voiture qui, après le signal du drapeau rouge, a besoin d'assistance pour se rendre sur la grille doit entrer dans la voie des stands et rester dans sa zone de travail à l'extérieur de son garage en régime de Parc Fermé et doit se conformer à l'Article 14.4.4.	Any car which, after the red flag signal, requires assistance to make it to the grid must then enter the pit lane and stay in its working area outside its garage under Parc Fermé conditions and must comply with Article 14.4.4.
14.4 Reprise d'une course suspendue (fin de la procédure de drapeau rouge)	14.4 Resuming a suspended race (end of the red flag procedure)
14.4.1 Dispositions générales	14.4.1 General provisions
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, des signaux seront donnés aux Concurrents.	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, signals will be given to the Competitors

14.4.2 Procédure concernant les voitures présentes sur la grille	14.4.2 Procedure concerning cars present on the grid
<u>Au signal « 10 minutes »</u> ○ Le Directeur d'Epreuve, pour des raisons de sécurité, peut décider d'autoriser un changement de pneus. ○ 4 membres du personnel d'équipe maximum par voiture, portant les brassards appropriés, et équipés comme défini à l'Article 4.1.5, seront autorisés à pénétrer sur la grille, pour y effectuer exclusivement les tâches suivantes : ▪ L'aide au pilote, ▪ L'aide au démarrage par batterie extérieure, ▪ Le contrôle des pneus et freins, ▪ Le changement de pneus si autorisé par le Directeur d'Epreuve, ▪ L'enlèvement de la couverture sur la voiture, ▪ L'enlèvement du dispositif de refroidissement pour les voitures hybrides, ▪ Le désembuage du pare-brise. <u>Au signal « 5 minutes »</u> ○ Les voitures devront être découvertes. ○ Les voitures devront être posées sur leurs roues, sans dispositif de refroidissement. <u>4 minutes avant la reprise de la course</u> ○ Toutes les voitures se trouvant sur la grille entre la meilleure voiture du classement général sur la piste et la ligne du drapeau rouge recevront l'instruction d'accomplir un tour sans se dépasser et de rejoindre l'arrière de la file de voitures derrière la Voiture de Sécurité. <u>Au signal « 3 minutes »</u> ○ 3 minutes avant la reprise de la course. ○ Le pilote doit être à bord de la voiture. <u>Au signal « 1 minute »</u> ○ 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 signal "30 secondes", il sera signalé par les commissaires avec les drapeaux jaunes.	<u>At the "10 minutes" signal</u> ○ The Race Director, for safety reasons, may authorise a tyre change. ○ A maximum of 4 team personnel per car, wearing the appropriate armbands, and equipped as defined in Article 4.1.5, will be allowed to access the grid to carry out exclusively the following tasks: ▪ Assisting the driver, ▪ Helping to start the car with an external battery, ▪ Checking the tyres and brakes, ▪ Changing the tyres if allowed by the Race Director, ▪ Removing the cover from the car, ▪ Removing the cooling device for Hybrid cars, ▪ Demisting the windscreen. <u>At the "5 minutes" signal</u> ○ The cars must be uncovered. ○ The cars must be resting on their wheels, without any cooling device. <u>4 minutes before the race resumes</u> ○ All cars located on the grid between the best overall classified car on track and the red flag line will be waved off to complete one lap without overtaking and join the rear of the line of cars behind the Safety Car. <u>At the "3 minutes" signal</u> ○ 3 minutes before the race resumes. ○ The driver needs to be in the car. <u>At the "1 minute" signal</u> ○ 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" signal, this shall be signalled by the marshals with the yellow flags.
14.4.3 Procédure concernant les voitures qui sont entrées dans la voie des stands avant le signal du drapeau rouge	14.4.3 Procedure concerning cars that entered the pit lane before the red flag signal
<u>Au signal « 10 minutes »</u> ○ Le travail sur les voitures pourra reprendre, en respectant les dispositions prévues à l'Article 12. <u>Au signal « 3 minutes »</u> ○ La sortie des stands sera ouverte pendant une minute. ○ Toutes les voitures entendant reprendre la course depuis la sortie des stands pourront le faire dans l'ordre dans lequel elles y sont arrivées par leurs propres moyens, à moins qu'une autre voiture ne soit excessivement retardée.	<u>At the "10 minutes" signal</u> ○ Work on the cars may resume, respecting the conditions set out in Article 12. <u>At the "3 minutes" signal</u> ○ The pit exit will open for one minute. ○ Any cars intending to resume the race from the pit exit may do so in the order in which they got there under their own power, unless another car was unduly delayed.

○ Ces voitures recevront l'instruction d'accomplir un tour sans se dépasser et de rejoindre l'arrière de la file de voitures en piste. <u>2 minutes avant la reprise de la course</u> ○ La sortie des stands sera fermée. ○ Toute voiture n'ayant pas quitté la sortie des stands doit rester à la sortie des stands jusqu'à sa réouverture à la fin du premier tour après la reprise de la course, après que la dernière voiture sur la piste a franchi la Ligne 2 de la Voiture de Sécurité.	○ These cars will be waved off to complete one lap without overtaking and join the back of the line of cars on track. <u>2 minutes before the race resumes</u> ○ The pit exit will be closed. ○ Any car which has not left the pit must stay at the pit exit until it opens again at the end of the first lap after the race has been resumed, after the last car on track has crossed Safety Car Line 2.
14.4.4 Procédure concernant les voitures qui sont entrées dans la voie des stands après le signal du drapeau rouge ○ Chaque voiture qui entre dans les stands après le signal du drapeau rouge doit en informer la Direction de Course. ○ Une fois que les voitures sont entrées dans la voie des stands, elles doivent rester dans leur zone de travail, dans la voie des stands, à l'extérieur de leur garage en régime de Parc Fermé. <u>4 minutes avant la reprise de la course</u> Le travail sur les voitures sera à nouveau autorisé et le Concurrent pourra effectuer une des deux interventions suivantes : 1) Arrêt d'urgence ○ Le Concurrent sera autorisé à ravitailler en essence pendant 5 secondes et/ou à remplacer un/les pneu(s) endommagés, et à réparer les dommages associés. ○ Dans ce cas, le Concurrent devra entrer à nouveau dans la voie des stands dès que l'entrée des stands sera ouverte. 2) Intervention sur la voiture ○ Si le Concurrent doit effectuer une intervention qui ne se limite pas à l'arrêt d'urgence tel que décrit ci-dessus, il ne pourra travailler sur la voiture qu'à condition que suite à cet arrêt, la voiture perde au moins un tour. <u>Au signal « 3 minutes »</u> ○ La sortie des stands sera ouverte pendant une minute. <u>2 minutes avant la reprise de la course</u> ○ La sortie des stands sera fermée. ○ Toute voiture n'ayant pas quitté la sortie des stands doit rester à la sortie des stands jusqu'à sa réouverture à la fin du premier tour après la reprise de la course, après que la dernière voiture sur la piste a franchi la Ligne 2 de la Voiture de Sécurité.	14.4.4 Procedure concerning cars that entered the pit lane after the red flag signal ○ Each car that enters the pit lane after the red flag signal must inform Race Control. ○ Once the cars have entered the pit lane, they must stay in their working area, in the pit lane, outside their garage under Parc Fermé conditions. <u>4 minutes before resuming the race</u> Work on the cars will be allowed, and the Competitor may operate with one of the two following interventions: 1) Emergency pit stop ○ The competitor will be allowed to refuel for 5 seconds and/or replace (a) damaged tyre(s), and to repair the associated damage. ○ In this case, the Competitor must again enter the pit lane as soon as the pit entry opens. 2) Intervention on the car ○ If the Competitor must conduct an intervention that requires more work than the emergency pit stop as defined above, then the work on the car will be allowed only under the condition that following that pit stop, the car loses at least one lap. <u>At the "3 minutes" signal</u> ○ The pit exit will open for one minute <u>2 minutes before the race resumes</u> ○ The pit exit will be closed. ○ Any car which has not left the pits will remain at the pit exit until it opens again at the end of the first lap after the race has been resumed, after the last car on track has crossed Safety Car Line 2.

14.4.5 Concernant toutes les voitures, à la reprise de la course	14.4.5 Concerning all cars, at the resumption of the race
○ La reprise de la course se fera derrière la Voiture de Sécurité. ○ Lorsque les feux verts s'allumeront, la Voiture de Sécurité quittera la grille suivie de toutes les voitures dans l'ordre dans lequel elles se sont arrêtées derrière la ligne du drapeau rouge. ○ Une fois que la Voiture de Sécurité a complété un tour, après que la dernière voiture en piste a franchi la Ligne 2 de la Voiture de Sécurité, la sortie des stands sera ouverte, et ensuite, la procédure se déroulera comme défini à l'Article 14.6 du présent Règlement. ○ 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.	○ The race will be resumed behind the Safety Car. ○ When the green lights are switched on, the Safety Car will leave the grid, followed by all the cars in the order in which they stopped behind the red flag line. ○ After the Safety Car has completed one lap, after the last car on track has crossed Safety Car Line 2, the pit exit will open; after that, the procedure defined in Article 14.6 of these regulations will apply. ○ If the race cannot be resumed, the results will be taken as they stood at the end of the penultimate lap before the lap during which the signal to suspend the race was given.
14.5 Neutralisation de la course : Full Course Yellow (FCY)	14.5 Neutralisation of the race: Full Course Yellow (FCY)
14.5.1 Mise de la course sous régime de FCY	14.5.1 Placing the race under FCY
○ Le Directeur d'Epreuve peut déclarer une période Full Course Yellow s'il le juge nécessaire pour des raisons de sécurité. ○ Une fois sous FCY, les voitures ralentissent à 80 km/h, en une seule ligne, et conservent la distance qui les sépare de la voiture de devant et de celle de derrière. ○ Il est strictement interdit de dépasser sous FCY, excepté si une voiture ralentit en raison d'un problème évident. ○ Tous les postes de commissaires présenteront un drapeau jaune agité et un panneau indiquant FCY. ○ Toute voiture conduite de manière inutilement lente, erratique ou jugée potentiellement dangereuse pour les autres pilotes à tout moment lorsque le FCY est utilisé, sera signalée aux Commissaires Sportifs. Ceci s'appliquera que la voiture soit conduite sur la piste, dans l'entrée des stands ou dans la voie de sortie des stands.	○ The Race Director may declare a Full Course Yellow period if he decides that this is necessary for safety reasons. ○ Once under FCY, cars will slow down to 80 kph, in single file, and maintain their distance to the car in front and the car behind. ○ Overtaking is strictly prohibited under the FCY, except if a car slows down with an obvious problem. ○ All marshal posts will display a waved yellow flag and a board with the indication FCY. ○ Any car being driven unnecessarily slowly, erratically or in a manner deemed potentially dangerous to other drivers at any time whilst the FCY is in use, will be reported to the Stewards. This will apply whether any such car is being driven on the track, the pit entry road or the pit lane exit road.
14.5.2 Accès à la voie des stands sous régime de FCY	14.5.2 Access to the pit lane under the FCY
○ L'entrée de la voie des stands sera fermée à l'annonce du FCY, dès que le message « PREPARE FOR FCY AT XXhXXminXXsec » sera posté sur les écrans. ○ La sortie de la voie des stands restera ouverte.	○ The pit lane entry will be closed when FCY is announced, as soon as the message "PREPARE FOR FCY AT XXhXXminXXsec" is posted on the monitors. ○ The pit lane exit will remain open.

- Les voitures entrant dans la voie des stands peuvent dépasser les voitures qui se trouvent sur la piste une fois qu'elles ont franchi la Ligne 1 de la Voiture de Sécurité. - Les voitures sortant de la voie des stands peuvent dépasser les autres voitures jusqu'à ce qu'elles atteignent la Ligne 2 de la Voiture de Sécurité. - Dans les voies d'entrée et de sortie des stands, la vitesse maximale est aussi limitée à 80 km/h. - Toute voiture entrant dans les stands une fois le FCY annoncé devra en informer la Direction de Course et ne sera autorisée à entrer dans la voie des stands que dans les deux cas suivants : 1) <u>Arrêt au stand d'urgence</u> - Le Concurrent sera autorisé à ravitailler en essence pendant 5 secondes et/ou à remplacer un/les pneu(s) endommagés et à réparer les dommages associés. - Dans ce cas, le Concurrent devra entrer à nouveau dans la voie des stands dès que l'entrée des stands sera ouverte. - Une fois la procédure FCY annoncée, un seul arrêt d'urgence sera autorisé par Concurrent, par FCY. 2) <u>Intervention sur la voiture</u> - Si le Concurrent doit effectuer une intervention qui ne se limite pas à l'arrêt d'urgence tel que décrit ci-dessus, il sera autorisé à rentrer dans la voie des stands, à condition que suite à cet arrêt, la voiture perde au moins un tour. Le non-respect de ces deux cas entraînera une pénalité de Stop & Go de 3 minutes.	- Cars going into the pit lane may overtake cars that are on the track once they cross Safety Car Line 1. - Cars exiting the pit lane may overtake other cars until they reach Safety Car Line 2. - On the pit lane entry and exit roads, the maximum speed is also limited to 80 kph. - Any car entering the pits once FCY is announced must inform Race Control, and will only be allowed to enter the pits in the two following cases: 1) <u>Emergency pit stop</u> - The Competitor will be allowed to refuel for 5 seconds and/or replace (a) damaged tyre(s), and to repair the associated damage. - In this case, the Competitor must again enter the pit lane as soon as the pit entry opens. - Once the FCY procedures are announced, only one emergency pit stop will be allowed per Competitor, by FCY. 2) <u>Intervention on the car</u> - If the Competitor must conduct an intervention that requires more work than the emergency pit stop defined above, it will only be allowed to enter the pit lane under the condition that, following that pit stop, the car loses at least one lap. Failure to comply with the above will entail a three-minute Stop & Go penalty.
14.5.3 Fin du régime de FCY - Une fois le(s) problème(s) résolu(s), le Directeur d'Epreuve autorise à nouveau la reprise de la course en affichant un message sur les moniteurs. - A ce stade, tous les postes de commissaires remplacent les drapeaux jaunes et les panneaux FCY par des drapeaux verts agités. La course et les dépassements peuvent reprendre normalement sans restriction, indépendamment des positions des voitures les unes par rapport aux autres et par rapport à la ligne.	14.5.3 End of the FCY period - Once the problem(s) is/are solved, the Race Director will return the track to green; this is done by posting a message on the monitors. - At this stage, all marshal posts will replace the yellow flags and FCY boards with waved green flags. Racing and overtaking will normally resume without restrictions, regardless of the positions of the cars relative to one another and to the Line.

14.5.4 Régime de FCY et Voiture de Sécurité	14.5.4 FCY and Safety Car
Une période FCY peut être suivie d'une intervention de la Voiture de Sécurité si le problème n'est pas résolu et la sécurité compromise. Dans ce cas, la procédure pourra être clarifiée ultérieurement.	A FCY period may be followed by a Safety Car intervention if the problem remains unsolved and safety may be at risk. In this case, the procedure may be clarified later.
14.6 Neutralisation de la course : procédure Voiture de Sécurité	14.6 Neutralising the race: Safety Car procedure
14.6.1 Dispositions générales et conduite à adopter	14.6.1 General provisions and conduct to adopt
○ L'Article 2.10 de l'Annexe H du Code s'applique, sauf pour les dispositions listées ci-après. ○ Sur décision du Directeur de Course, la Voiture de Sécurité pourra être mise en service pour : - Neutraliser la course si des Concurrents ou des officiels courent un danger physique immédiat, dans des circonstances ne justifiant néanmoins pas l'arrêt de la course ; - Donner le départ de la course dans des circonstances exceptionnelles ; - Guider un départ lancé ; - Reprendre une course suspendue. ○ Pour les Compétitions du Championnat, il y aura une Voiture de Sécurité, sauf si d'autres dispositions sont prévues par le Règlement Particulier de la Compétition. ○ Quand l'ordre sera donné d'utiliser la Voiture de Sécurité, tous les postes de commissaires présenteront des drapeaux jaunes agités des panneaux « SC » et les feux orange sur la Ligne seront allumés, pendant la durée de l'intervention. ○ Une fois que le message "Safety Car" est affiché sur les moniteurs, toutes les voitures ralentiront et le signal "Pit Entry Closed" sera activé. ○ La Voiture de Sécurité, feux orange allumés, partira de la voie des stands et gagnera la piste, où que se trouve la voiture en tête de la course. ○ Toutes les voitures en course doivent se mettre en file derrière la Voiture de Sécurité à une distance inférieure à cinq longueurs de voiture et il est absolument interdit, avec les exceptions suivantes, de dépasser tant que les voitures n'ont pas franchi la Ligne (ou le point de fin de neutralisation de la course suivant) après le retour aux stands de la Voiture de Sécurité. ○ Toute voiture conduite de manière inutilement lente, erratique ou jugée potentiellement dangereuse pour les autres pilotes à tout moment lorsque la Voiture de Sécurité	○ Article 2.10 of Appendix H to the Code applies, except for the provisions listed below. ○ On the decision of the Clerk of the Course, the Safety Car may be brought into operation to: - Neutralise a race if Competitors or officials are in immediate physical danger but the circumstances are not such as to necessitate stopping the race; - Start a race in exceptional conditions; - Pace a rolling start; - Resume a suspended race. ○ For Championship Competitions, there will be one Safety Car, unless other provisions are specified in the Supplementary Regulations of the Competition. ○ When the order is given to deploy the Safety Car, all marshal posts will display waved yellow flags and "SC" boards and the orange lights at the Line will be illuminated, for the duration of the intervention. ○ Once the "Safety Car" message is displayed on the monitors, all cars will slow down and the "Pit Entry Closed" signal will be activated. ○ The Safety Car will start from the pit lane with its orange lights illuminated and will join the track regardless of where the race leader is. ○ All the competing cars must then form up in line behind the Safety Car no more than five car lengths apart, and overtaking, with the following exceptions, is absolutely forbidden until the cars reach the Line (or the next race neutralisation end point) after the Safety Car has returned to the pits. ○ Any car being driven unnecessarily slowly, erratically or in a manner deemed potentially dangerous to other drivers at any time whilst the Safety Car is deployed will be

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.	reported to the Stewards. This will apply whether any such car is being driven on the track, the pit entry road or the pit lane.
14.6.2 Dépassements autorisés sous régime de Voiture de Sécurité	14.6.2 Overtaking allowed under the Safety Car
Les dépassements seront autorisés aux conditions suivantes : ○ si une voiture y est invitée par la Voiture de Sécurité ; ○ selon l'Article 11.3.2 ; ○ toute voiture entrant dans les stands pourra dépasser une autre voiture ou la Voiture de Sécurité après avoir franchi la ligne 1 de la Voiture de Sécurité, comme défini à l'Article 9.2.3 ; ○ toute voiture quittant les stands pourra être dépassée par une autre voiture sur la piste avant qu'elle ne franchisse la ligne 2 de la Voiture de Sécurité, comme défini à l'Article 9.2.3 ; ○ lors de son retour aux stands ou à son emplacement intermédiaire, la Voiture de Sécurité pourra être dépassée par des voitures sur la piste une fois qu'elle aura franchi la ligne 1 de la Voiture de Sécurité ; ○ toute voiture s'arrêtant dans le garage qui lui a été attribué alors que la Voiture de Sécurité emprunte la voie des stands (voir l'Article 14.6.11) pourra être dépassée ; ○ si une voiture ralentit en raison d'un problème évident.	Overtaking will be permitted under the following circumstances: ○ if a car is signalled to do so from the Safety Car; ○ under Article 11.3.2; ○ any car entering the pits may pass another car or the Safety Car after it has crossed Safety Car Line 1, as defined under Article 9.2.3; ○ any car leaving the pits may be overtaken by another car on the track before it crosses Safety Car Line 2, as defined under Article 9.2.3; ○ when the Safety Car is returning to the pits or its intermediate position, it may be overtaken by cars on the track once it has crossed Safety Car Line 1; ○ any car stopping in its designated garage area whilst the Safety Car is using the pit lane (see Article 14.6.11) may be overtaken ; ○ if any car slows down with an obvious problem.
14.6.3 Cas du signal de dépassement donné par la Voiture de Sécurité	14.6.3 Overtaking signal given by the Safety Car
Quand le Directeur de Course le lui ordonnera, l'observateur à bord de la Voiture de Sécurité utilisera un feu vert pour faire signe de dépasser à toutes les voitures se trouvant entre cette voiture et la voiture de tête. Ces voitures continueront de rouler à vitesse réduite et sans se dépasser, jusqu'à ce qu'elles atteignent la file de voitures se trouvant derrière la Voiture de Sécurité.	When ordered to do so by the Clerk of the Course, the observer in the Safety Car will use a green light to signal to any cars between it and the race leader that they should pass. These cars will continue at reduced speed and without overtaking until they reach the line of cars behind the Safety Car.
14.6.4 Cas du « Pass-Around »	14.6.4 "Pass-Around"
○ S'il le juge approprié, le Directeur d'Epreuve autorisera le "Pass-Around" pour toute voiture dont le leader de sa catégorie se trouve derrière dans l'ordre des voitures circulant derrière la Voiture de Sécurité. ○ Il incombe au Concurrent de déterminer si sa voiture est admissible pour le "Pass-Around". Pénalité pour "Pass-	○ If deemed appropriate, the Race Director will authorise "Pass-Around" for any car that has their category leader behind them in the order circulating behind the Safety Car. ○ It is the competitor's responsibility to determine if their car is eligible for Pass-Around. Penalty for Pass-Around when

Around" en cas de non-admissibilité : Stop & Go pendant un temps équivalant à deux (2) tours de course. ○ Toutes les voitures participant au "Pass-Around" doivent, tout au long de la procédure, rester en ligne les unes par rapport aux autres, dans l'ordre initialement établi derrière la Voiture de Sécurité. ○ Les voitures participant au "Pass-Around" doivent, uniquement quand elles en reçoivent l'ordre, dépasser la Voiture de Sécurité en toute sécurité dans le bon ordre et rattraper le plateau aussi rapidement que possible sans nuire à la sécurité et prendre position derrière la/les voiture(s) se trouvant derrière la Voiture de Sécurité. ○ Les voitures qui bénéficient du "Pass Around" doivent respecter le feu "Entrée des stands fermée", indépendamment du nombre de tours effectués derrière la Voiture de Sécurité. ○ La Voiture de Sécurité pourra également être équipée d'un panneau arrière à commande électrique sur lequel s'affichera le numéro du pilote de tête. Une fois allumé, les voitures dans la file jusqu'au, mais à l'exclusion du, pilote dont le numéro est affiché doivent dépasser la Voiture de Sécurité. ○ La Voiture de Sécurité sera utilisée au moins jusqu'à ce que la voiture de tête soit derrière la Voiture de Sécurité (sauf dans le cas prévu par l'Article 11.3) et que les autres voitures soient alignées derrière la voiture de tête (ou, s'il y a plusieurs voitures de sécurité, toutes les voitures dans le secteur de cette Voiture de Sécurité). ○ Une fois derrière la Voiture de Sécurité, la voiture de tête (ou la voiture de tête de ce secteur) doit rester à une distance inférieure à 5 longueurs de voiture (excepté en application de l'Article 14.6.12) de la Voiture de Sécurité et toutes les autres voitures doivent rester en formation aussi serrée que possible.	ineligible: Stop & Go for time equal to two (2) race laps. ○ All cars participating in the Pass-Around must, throughout the procedure, remain in line relative to each other, in the order initially established behind the Safety Car. ○ Cars participating in the Pass-Around must, only when directed to do so, overtake the Safety Car safely in the proper order and catch up with the field as quickly as possible without affecting safety and take up position at the rear of the line of cars behind the Safety Car. ○ Cars that benefit from the Pass-Around must respect the "Pit Entry Closed" light, regardless of the number of laps they have completed behind the Safety Car. ○ The Safety Car may also have an electrically controlled rear panel which will show the race leader's number. When it is illuminated, cars up to but excluding the race leader, whose number is displayed, must pass the Safety Car. ○ The Safety Car shall be used at least until the car in the lead is behind it (except under Article 11.3) and all remaining cars are lined up behind the leader (or, when there is more than one Safety Car, all the cars in that Safety Car's sector). ○ Once behind the Safety Car, the race leader (or leader of that sector) must keep within 5 car lengths of it (except as under Article 14.6.12) and all remaining cars must keep the formation as tight as possible.
14.6.5 Accès et intervention dans les stands sous régime de Voiture de Sécurité	14.6.5 Access to and work in the pits under the Safety Car
○ Pendant les 3 premiers tours de la Voiture de Sécurité, l'entrée des stands sera fermée. ○ Toute voiture entrant dans les stands pendant ces trois premiers tours devra en informer la Direction de Course et ne sera autorisée à entrer dans la voie des stands que dans les deux cas suivants : 1) <u>Arrêt au stand d'urgence</u> ○ Le Concurrent sera autorisé à ravitailler en essence pendant 5 secondes et/ou à remplacer un/les pneu(s) endommagés et à réparer les dommages associés. ○ Dans ce cas, le Concurrent devra entrer à nouveau dans la voie des stands dès que l'entrée des stands sera ouverte.	○ During the first three laps of the Safety Car, the pit entry will be closed. ○ Any car entering the pits during these first three laps must inform Race Control, and will only be allowed to enter the pits in the two following cases: 1) <u>Emergency pit stop</u> ○ The competitor will be allowed to refuel for 5 seconds and/or replace (a) damaged tyre(s), and to repair the associated damage. ○ In this case, the Competitor must again enter the pit lane as soon as the pit entry opens.

○ Une fois la procédure de Voiture de Sécurité déployée, un seul arrêt d'urgence sera autorisé par Concurrent. 2) Intervention sur la voiture ○ Si le Concurrent doit effectuer une intervention qui ne se limite pas à l'arrêt d'urgence tel que décrit ci-dessus, il sera autorisé à rentrer dans la voie des stands, à condition que suite à cet arrêt, la voiture perde au moins un tour. Le non-respect de ces deux cas entraînera une pénalité de Stop & Go de 3 minutes. ○ Si la voiture de tête rentre au stand pendant les 3 premiers tours, la voiture suivante dans le classement sera placée derrière la Voiture de Sécurité et ainsi de suite au fur et mesure que les voitures décident de rentrer aux stands lors des 3 premiers tours. ○ Une voiture peut entrer dans les stands pour des opérations de réparation ou de ravitaillement, sans restrictions, une fois que l'entrée des stands est ouverte.	○ Once the Safety Car procedure has been deployed, only one emergency pit stop will be allowed per Competitor. 2) Intervention on the car ○ If the Competitor must conduct an intervention that requires more work than the emergency pit stop as defined above, then it will be allowed to enter the pit lane only under the condition that following that pit stop, the car loses at least one lap. Failure to comply with the above will entail a 3-minute Stop & Go penalty. ○ If the leader pits during the first three laps, the next car in the results will be placed behind the Safety Car and so on as the cars decide to pit in the first three laps. ○ A car may enter the pits for repairs or refuelling, without restrictions, once the pit entry is open.
14.6.6 Sortie des stands sous régime de Voiture de Sécurité ○ Après les 3 premiers tours de la Voiture de Sécurité, Pendant que la Voiture de Sécurité sera en service, les voitures Concurrentes pourront entrer dans la voie des stands, mais elles ne pourront regagner la piste que lorsque le feu vert à la sortie de la voie des stands aura été allumé. ○ Il sera allumé en permanence, sauf lorsque la Voiture de Sécurité franchit la Ligne 1 de la Voiture de Sécurité jusqu'à ce que la dernière voiture de la file de voitures qui la suit franchisse la Ligne 2 de la Voiture de Sécurité. ○ Une voiture regagnant la piste avancera à une vitesse appropriée jusqu'à ce qu'elle atteigne l'extrémité de la file de voitures se trouvant derrière la Voiture de Sécurité.	14.6.6 Exiting the pit lane under the Safety Car ○ After the first three laps of the Safety Car, while the Safety Car is in operation, competing cars may enter the pit lane, but may only re-join the track when the green light at the end of the pit lane is on. ○ It will be on at all times, except from when the Safety Car crosses Safety Car Line 1 until the last car of the line of cars following it crosses Safety Car Line 2. ○ A car re-joining the track must proceed at an appropriate speed until it reaches the end of the line of cars behind the Safety Car.
14.6.7 Décompte des trois premiers tours de la Voiture de Sécurité ○ La première fois que la Voiture de Sécurité franchit la Ligne de Contrôle sur la piste, elle sera considérée comme ayant achevé le premier tour de la Voiture de Sécurité. Ceci s'appliquera également à toutes les voitures derrière elle lorsqu'elles franchissent la Ligne de Contrôle sur la piste. ○ La deuxième fois que la Voiture de Sécurité franchit la Ligne de Contrôle sur la piste, elle sera considérée comme ayant achevé le deuxième tour de la Voiture de Sécurité. Ceci s'appliquera également à toutes les voitures derrière	14.6.7 Lap count for the first three Safety Car laps ○ The first time the Safety Car passes the Control Line on track, it will be considered to have completed the first Safety Car lap. This will also apply to all cars behind it as they cross the Control Line on track. ○ The second time the Safety Car crosses the Control Line on track, it will be considered to have completed its second Safety Car lap. This will also apply to all cars behind it as they cross the Control Line on track.

elle lorsqu'elles franchissent la Ligne de Contrôle sur la piste. La troisième fois que la Voiture de Sécurité franchit la Ligne de Contrôle sur la piste, elle sera considérée comme ayant achevé le troisième tour de la Voiture de Sécurité. Ceci s'appliquera également à toutes les voitures derrière elle lorsqu'elles franchissent la Ligne de Contrôle sur la piste.	The third time the Safety Car crosses the Control Line on track, it will be considered to have completed its third Safety Car lap. This will also apply to all cars behind it as they cross the Control Line on track.
14.6.8 Décompte des tours pour les Concurrents	14.6.8 Lap count for the Competitors
Chaque tour accompli pendant que la Voiture de Sécurité est utilisée sera compté comme un tour de course.	Each lap completed while the Safety Car is deployed will be counted as a race lap.
14.6.9 Cas où la Voiture de Sécurité est déployée ou piste lors du dernier tour	14.6.9 If the Safety Car is deployed or on the track during the final lap
Si la Voiture de Sécurité est encore en piste au début du dernier tour, ou est déployée lors du dernier tour, elle regagnera la voie des stands à la fin du tour et les voitures se verront présenter le drapeau à damier selon la procédure normale sans être autorisées à doubler.	If the Safety Car is still deployed at the beginning of the last lap, or is deployed during the last lap, it will enter the pit lane at the end of the lap and the cars will take the chequered flag as normal without overtaking.
14.6.10 Cas où la Voiture de Sécurité est retirée au cours de ses trois premiers tours	14.6.10 If the Safety Car is withdrawn during its first three laps
- Si la Voiture de Sécurité est retirée de la piste au cours des trois premiers tours, la Voiture de Sécurité entrera dans la voie des stands, tous les drapeaux jaunes seront remplacés par des drapeaux verts et toutes les voitures franchiront la Ligne de Contrôle sur la piste, le drapeau vert étant déployé et les feux verts allumés. Ce n'est qu'après qu'elles pourront entrer dans la voie des stands sans pénalité. - Durant cette période, et jusqu'à ce que la dernière voiture franchisse la Ligne de Contrôle, le signal "Pit Entry Closed" demeurera activé.	- If the Safety Car is withdrawn from the track during the first three laps, it will enter the pit lane, all yellow flags will be replaced by green flags, and all cars will cross the Control Line on track with the green flag being shown and green lights on. Only afterwards may they enter the pit lane without penalty. - During this period, and until the last car crosses the Control Line, the "Pit Entry Closed" signal will remain activated.
14.6.11 Cas où la Voiture de Sécurité doit emprunter la voie des stands	14.6.11 If the Safety Car has to use the pit lane
- Dans certaines conditions, le Directeur de Course pourra demander à la Voiture de Sécurité d'emprunter la voie des stands. Dans ce cas et à condition que les feux orange de la Voiture de Sécurité restent allumés, toutes les voitures devront la suivre sur la voie des stands sans se dépasser. Toute voiture entrant dans la voie des stands dans ces conditions pourra s'arrêter dans le garage attribué à son équipe, sauf pendant les 3 premiers tours de la Voiture de Sécurité. - Si la Voiture de Sécurité doit faire passer toutes les voitures par la voie des stands durant ses trois premiers tours, le décompte des tours sera effectué au moment où la Voiture	- Under certain circumstances, the Clerk of the Course may ask the Safety Car to use the pit lane. In this case, and provided its orange lights remain illuminated, all cars must follow it into the pit lane without overtaking. Any car entering the pit lane under these circumstances may stop at its designated garage area, except during the first three safety car laps. - If the Safety Car has to bring all cars through the pit lane during its first three laps, the counting of laps will be done when the Safety Car and all other cars cross the pit lane exit loop.

de Sécurité et toutes les autres voitures franchissent la boucle de sortie de la voie des stands. ○ Si la Voiture de Sécurité emprunte la voie des stands, toute voiture se trouvant dans sa zone de travail ne pourra plus la quitter une fois que le feu de la sortie des stands sera passé au rouge. Dans ce cas, une voiture ne peut quitter sa zone de travail qu'une fois que la dernière voiture en file derrière la Voiture de Sécurité est passée devant son garage. ○ Si un Concurrent a besoin d'effectuer un arrêt d'urgence comme défini en 14.6.5.1), il pourra rejoindre la file derrière la Voiture de Sécurité uniquement lorsque la dernière voiture de la file sera passée devant sa zone de travail.	○ If the Safety Car is using the pit lane, any car that is in its working area cannot leave its position once the pit exit light turns red. In this case, a car may only leave its working area once the last car in line behind the Safety Car has passed in front of its garage. ○ If a Competitor needs to conduct an emergency pit stop as defined in 14.6.5.1), then the competitor can re-join the line behind the Safety Car only when the last car of the line has passed in front of its working area.
14.6.12 Fin de la procédure de Voiture de Sécurité	14.6.12 End of the Safety Car procedure
○ Lorsque le Directeur de Course rappellera la Voiture de Sécurité, ses feux orange seront éteints, ce sera le signal qu'elle rentrera dans la voie des stands à la fin de ce tour. A ce moment-là, la première voiture de la file derrière la Voiture de Sécurité pourra imposer l'allure et, si nécessaire, se situer à plus de cinq longueurs de voiture derrière elle. ○ Afin d'éviter le risque d'accidents avant que la Voiture de Sécurité ne rentre aux stands, à partir du point où les feux sur la voiture sont éteints, les pilotes doivent continuer à une allure n'impliquant ni accélération intempestive, ni freinage, ni toute autre manœuvre susceptible de mettre en danger d'autres pilotes ou de gêner le nouveau départ. ○ Lorsque la Voiture de Sécurité approchera de l'entrée des stands, les drapeaux jaunes et les panneaux SC aux postes de commissaires seront retirés et remplacés par des drapeaux verts agités, les feux verts étant allumés sur la Ligne et au(x) point(s) de fin de neutralisation de la course intermédiaire(s). Ces drapeaux seront déployés jusqu'à ce que la dernière voiture ait franchi la Ligne. ○ La sortie de la voie des stands sera fermée lorsque la Voiture de Sécurité franchit la Ligne 1 de la Voiture de Sécurité jusqu'à ce que la dernière voiture de la file de voitures franchisse la Ligne 2 de la Voiture de Sécurité ○ S'il y a plusieurs voitures de sécurité, leur retrait devra être synchronisé de manière précise.	○ When the Clerk of the Course calls in the Safety Car, its orange lights will be extinguished; this will be the signal that it will be entering the pit lane at the end of that lap. At this point, the first car in line behind the Safety Car may dictate the pace and, if necessary, fall more than five car lengths behind it. ○ In order to avoid the likelihood of accidents before the Safety Car returns to the pits, from the point at which the lights on the car are extinguished, drivers must proceed at a pace which involves no erratic acceleration, braking, or any other manoeuvre which is likely to endanger other drivers or impede the re-start. ○ As the Safety Car is approaching the pit entry, the yellow flags and SC boards at the marshal posts will be withdrawn and replaced by waved green flags with green lights at the Line and at the Intermediate race neutralisation end point(s). These flags will be displayed until the last car crosses the Line. ○ The pit lane exit will be closed from when the Safety Car crosses Safety Car Line 1 until the last car of the line of cars crosses Safety Car Line 2. ○ In the case of more than one Safety Car, their withdrawal must be precisely synchronised.

15 ARRIVEE, CLASSEMENTS, TITRES ET POINTS	15. FINISH, CLASSIFICATIONS, TITLES AND POINTS
15.1 Arrivée d'une Compétition	15.1 Finish of a Competition
15.1.1 Procédure d'arrivée	15.1.1 Finish procedure
A l'échéance du temps de course ou de la distance à couvrir, le drapeau à damier sera présenté à la voiture classée première du classement général lorsqu'elle franchit la ligne d'arrivée sur la piste de course. Si, quelle qu'en soit la raison, le drapeau à damier est présenté en retard, la course sera considérée comme s'étant terminée à l'heure prévue. Lorsque le drapeau à damier sera présenté, la sortie de la voie des stands sera fermée. Après avoir reçu le drapeau à damier, toutes les voitures doivent se rendre directement au Parc Fermé sans arrêt ni assistance (sauf de la part des commissaires de piste en cas de nécessité). Les membres des équipes doivent se tenir à proximité du Parc Fermé afin d'aider les commissaires techniques. Pénalité : Disqualification possible de toute voiture qui ne rejoindra pas le Parc Fermé dans le plus bref délai.	Chequered flag: when the scheduled time for the race has elapsed or the full race distance has been covered, the chequered flag will be shown to the car that is leading the general classification when it crosses the finish line on the race track. If for any reason the chequered flag is shown late, the race will be deemed to have finished at the scheduled time. When the chequered flag is shown, the pit exit will be closed. After receiving the end-of-race signal, all cars must proceed on the circuit directly to the Parc Fermé without stopping and without any assistance (except that of the marshals, if necessary). Team members must be available in the vicinity of the Parc Fermé in order to help the Scrutineers. Penalty: possible disqualification of any car that does not proceed to the Parc Fermé as soon as possible.
15.1.2 Arrivée anticipée ou retardée	15.1.2 Early or late finish
Si, quelle qu'en soit la raison, le drapeau à damier est présenté avant que la durée prévue pour la course soit écoulée (sauf arrêt de la course prévu l'Article 15.3.4), la course sera considérée comme terminée lorsque la voiture de tête aura franchi la ligne d'arrivée pour la dernière fois avant que le drapeau à damier ne soit présenté. 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.	If for any reason the chequered flag is shown before the scheduled time for the race has elapsed (unless the race was suspended under Article 15.3.4), the race will be deemed to have finished when the leading car crossed the finish line for the last time before the chequered flag was shown. If for any reason the chequered flag is shown late, the race will be deemed to have finished at the scheduled time.
15.1.3 Parc Fermé d'arrivée	15.1.3 Parc Fermé after the finish
○ Après l'arrivée, les voitures gagneront le Parc Fermé sous le contrôle des officiels. Une voiture qui ne rejoindra pas immédiatement et directement le Parc Fermé pourra être exclue des classements par le Collège des Commissaires Sportifs. ○ Un mécanicien de chaque équipe peut entrer dans le Parc Fermé pour connecter ou déconnecter une source d'alimentation supplémentaire pour des unités de refroidissement internes ou placer des dispositifs de refroidissement externes autour de la voiture afin de prévenir tout dégât car un refroidissement approprié doit être effectué. Il sera également autorisé de procéder à toute intervention inhérente à une procédure de sécurité sur les voitures hybrides. En aucun cas, d'autres	○ After the finish, the cars will go to the Parc Fermé under the supervision of the officials. A car that does not go immediately and directly to the Parc Fermé may be excluded from the classifications by the Panel of Stewards. ○ One mechanic of each team may enter the Parc Fermé in order to connect or disconnect an additional power supply to run internal cooling units or to place external cooling devices around the car in order to prevent damage, as a proper cool-down must be carried out. It will also be authorised to proceed with any work that is inherent to a safety procedure on hybrid cars. In no case are further works or installations of any kind permitted.

interventions ou installations de quelque type que ce soit ne sont autorisées. ○ 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.	○ A person from each team must be present at the entrance to the Parc Fermé to be informed of any measures to be taken in case of scrutineering.
15.1.4 Conditions requises pour qu'une voiture soit classée	15.1.4 Conditions required in order for a car to be classified
Pour être classée, une voiture doit : ○ Franchir la ligne d'arrivée sur la piste de course lorsque le drapeau à damier est présenté, sauf cas de force majeure à l'appréciation des Commissaires Sportifs. Il est interdit de s'arrêter sur la piste de course en attendant la présentation du drapeau à damier ; ○ Avoir couvert une distance au moins égale à 70% de la distance couverte par la voiture classée 1ère au classement général. ○ Le nombre de tours officiel sera arrondi au nombre entier inférieur.	To be classified, a car must: ○ Cross the finish line on the race track when the chequered flag is shown, except in a case of force majeure at the Stewards' discretion. It is prohibited to stop on the race track pending the showing of the chequered flag; ○ Have covered at least 70% of the distance covered by the car classified in first place in the overall classification. ○ The official number of laps will be rounded down to the nearest whole number.
15.1.5 Premier classé	15.1.5 Car placed first
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).	The car placed first is the one that covered the greatest distance up to the showing of the chequered flag (the position of the cars on the starting grid is not taken into account).
15.1.6 Critères généraux de classement	15.1.6 General criteria for classification
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.	The cars are classified according to the number of complete laps covered during the race. For Competitors having covered the same number of laps, the time at which they crossed the finish line will determine the order of the classification.
15.1.7 Résultats et classements officiels	15.1.7 Official results and classifications
Sont seuls considérés comme officiels les résultats et les classements publiés et affichés par l'organisateur sur le tableau d'affichage officiel.	The only official results and classifications are those published and posted by the organiser on the official notice board.
15.2 Classements du Championnat	15.2 Championship classifications
15.2.1 Principes généraux	15.2.1. General principles
Les classements applicables au Championnat sont listés dans le tableau ci-dessous.	The classifications applicable to the Championship are listed in the below table.

Hypercar	LMP2	LMGTE Am
Pilote Champion du Monde d'Endurance FIA Hypercar	Trophée Endurance FIA pour Pilotes LMP2	Trophée Endurance FIA pour Pilotes LMGTE Am
Constructeur Champion du Monde d'Endurance FIA Hypercar	Trophée Endurance FIA pour Equipes LMP2	Trophée Endurance FIA pour Equipes LMGTE Am
Coupe du Monde FIA des Equipes Hypercar		

Après chaque Compétition, le classement général sera établi ainsi que chacun des classements listés ci-dessus.

15.2.2 Championnat du Monde d'Endurance Hypercar de la FIA et Coupe du Monde des Equipes Hypercar

Championnat du Monde d'Endurance Hypercar de la FIA

Le titre de Champion du Monde d'Endurance Hypercar de la FIA sera attribué dans les conditions suivantes :

- Lorsque au moins deux Constructeurs sont engagés.
- Au Constructeur engagé dans le Championnat Hypercar qui a marqué le plus grand nombre de points, après avoir considéré tous les résultats obtenus par la voiture la mieux classée de ce Constructeur, parmi les deux voitures désignées pour la saison par celui-ci, à chaque Compétition. Les points seront attribués en fonction du barème défini à l'Article 15.3 dans l'ordre des voitures classées inscrites au Championnat du Monde d'Endurance Hypercar de la FIA.

Championnat du Monde d'Endurance des Pilotes de la FIA

Le titre de Pilote Champion du Monde d'Endurance Hypercar de la FIA est réservé aux pilotes engagés dans la catégorie Hypercar (indépendamment de leur participation au Championnat du Monde d'Endurance Hypercar de la FIA ou à la Coupe du Monde des Equipes Hypercar) et sera attribué au(x) pilote(s) qui a/ont marqué le plus grand nombre de points dans le classement général de chaque Compétition.

Les pilotes qui, au nombre de deux ou trois, auront formé un équipage permanent tout au long de la saison, marqueront le même nombre de points, et si applicable, se verront attribuer le titre Pilotes. Cependant, deux pilotes ou plus de différents équipages seront séparés, comme le prévoit l'Article 15.4 ci-dessous.

Coupe du Monde des Equipes Hypercar

La Coupe du Monde des Equipes Hypercar sera attribuée aux conditions suivantes :

Hypercar	LMP2	LMGTE Am
FIA Hypercar World Endurance Drivers' Championship	FIA Endurance Trophy for LMP2 Drivers	FIA Endurance Trophy for LMGTE Am Drivers
FIA Hypercar World Endurance Manufacturers' Championship	FIA Endurance Trophy for LMP2 Teams	FIA Endurance Trophy for LMGTE Am Teams.
FIA World Cup for Hypercar Teams		

After each Competition, the general classification will be drawn up, as well as the above-listed classifications.

15.2.2 FIA Hypercar World Endurance Championships and World Cup for Hypercar Teams

FIA Hypercar World Endurance Championship

The title of FIA World Endurance Champion in the Hypercar category will be conferred under the following conditions:

- When at least two Manufacturers are entered.
- Upon the Manufacturer entered in the Hypercar Championship that has scored the greatest number of points after consideration of all the results obtained by the best placed car of that Manufacturer, among the two cars designed by the Manufacturer for the season, in each Competition. The points will be attributed by the table defined in Article 15.3, in the order of the cars classified, entered in the FIA Hypercar World Endurance Championship.

FIA World Endurance Drivers Championship

The title of FIA World Endurance Drivers Champion in the Hypercar category is reserved for drivers entered in the Hypercar category (independently of their participation in the FIA Hypercar World Endurance Championship or Hypercar Team World Cup), and will be conferred on the driver(s) having scored the greatest number of points in the general classification for each Competition.

Drivers who, in a group of two or three, have formed a permanent crew throughout the Championship season, will all score the same number of points and, if applicable, may all be awarded the Drivers' title. However, two or more drivers of different crews will be separated according to the provisions of Article 15.4 below.

Hypercar Team World Cup

The World Cup for Hypercar Teams will be conferred under the following conditions:

- Lorsque au moins deux voitures de différents Concurrents sont engagées.
- Au Concurrent ayant engagé la voiture (définie par son numéro de course) dans la Coupe du Monde des Equipes Hypercar (modalités définies à l'Article 3.2.3) qui aura marqué le plus grand nombre de points après considération des résultats obtenus à chaque Compétition. Les points seront attribués en fonction du barème défini à l'Article 15.3 dans l'ordre des voitures classées inscrites à la Coupe du Monde des Equipes Hypercar.

- When at least two cars from different Competitors are entered.
- Upon the Competitor that entered the car (as defined by its race number) in the Hypercar Team World Cup (as defined in Article 3.2.3) that has scored the greatest number of points after consideration of all the results obtained in each Competition. The points will be attributed by the table defined in Article 15.3, in the order of the cars classified entered in the Hypercar Team World Cup.

15.2.3 Trophées Endurance de la FIA

Le Trophée Endurance Pilotes de la FIA sera attribué au(x) pilote(s) qui a/ont marqué le plus grand nombre de points après considération de tous les résultats obtenus, dans leur catégorie, par les pilotes sur les voitures avec lesquelles ils sont engagés, après chaque Compétition.

Les pilotes qui, au nombre de deux ou trois, ont formé un équipage permanent tout au long de la saison marqueront le même nombre de points, et si applicable, se verront attribuer le Trophée Pilotes. Cependant, deux pilotes ou plus de différents équipages seront séparés, comme le prévoit l'Article 15.4 ci-dessous.

Le Trophée Endurance Equipes de la FIA sera attribué aux conditions suivantes :

- Lorsque au moins deux voitures de différents Concurrents sont engagées.
- A la voiture (définie par son numéro de course) engagée en catégorie LMP2 ou LMGTE Am qui aura marqué le plus grand nombre de points après considération des résultats obtenus à chaque Compétition.

15.2.3 FIA Endurance Trophies

The FIA Endurance Trophies for Drivers will be awarded to the drivers who have scored the greatest number of points after consideration of all the results obtained, in their category, by the drivers in the car in which they are entered, at the end of each Competition in which they take part.

Drivers who, in groups of two or three, have formed a permanent crew in the same car throughout the Championship season, will all score the same number of points and, if applicable, may all be awarded the Drivers' trophy. However, two or more drivers from different crews will be separated according to the provisions of Article 15.4 below.

The FIA Endurance Trophies for Teams will be conferred under the following conditions:

- When at least two cars from different Competitors are entered.
- Upon the car (as defined by its race number) entered in the LMP2 or LMGTE Am category that has scored the greatest number of points after consideration of all the results obtained at each Competition.

15.3 Barèmes des points

15.3 Scale of points

15.3.1 Barèmes de points selon les durées de course

15.3.1 Scales of points according to the length of the races

Position au classement	Course de 6 heures	Course de 8h et 10h (dont les 1000 miles de Sebring)	24 Heures du Mans
1er	25 points	38 points	50 points
2ème	18 points	27 points	36 points
3ème	15 points	23 points	30 points
4ème	12 points	18 points	24 points
5ème	10 points	15 points	20 points
6ème	8 points	12 points	16 points
7ème	6 points	9 points	12 points
8ème	4 points	6 points	8 points
9ème	2 points	3 points	4 points
10ème	1 point	2 points	2 points

Position in the classification	6-hour race	8-hour and 10-hour race (including 1000 miles of Sebring)	Le Mans 24 Hours
1st	25 points	38 points	50 points
2nd	18 points	27 points	36 points
3rd	15 points	23 points	30 points
4th	12 points	18 points	24 points
5th	10 points	15 points	20 points
6th	8 points	12 points	16 points
7th	6 points	9 points	12 points
8th	4 points	6 points	8 points
9th	2 points	3 points	4 points
10th	1 point	2 points	2 points

15.3.2 Point de la Pole Position	15.3.2 Point for Pole Position
Un point supplémentaire sera attribué, lors de chaque Compétition, à la Pole Position de chaque catégorie (meilleur temps réalisé par la voiture de chaque catégorie lors des essais qualificatifs, et de l'Hyperpole aux 24 Heures du Mans, à l'exception des voitures supplémentaires et complémentaires) à chaque équipe ainsi qu'à tous les pilotes composant l'équipage de la voiture concernée.	An additional point will be awarded, at each Competition, to the "pole position" team in each category (best time achieved by the car in each category during qualifying, and the 24 Hours of Le Mans Hyperpole, with the exception of additional cars), as well as to all the drivers making up the crew of the car concerned.
15.3.3 Concurrents admis à marquer des points	15.3.3 Competitors eligible to score points
- Seuls les Concurrents inscrits sur la liste officielle des engagés au Championnat sont habilités à marquer des points pour les titres du Championnat. - Les "voitures supplémentaires" telles que définies à l'Article 3.2.6 du présent Règlement, ne seront pas habilitées à marquer des points pour les titres du Championnat, mais conserveront leur place au classement à l'issue de chaque Compétition du Championnat, tout en étant "transparentes" pour les différents classements. - D'une façon générale, toute voiture participant à une Compétition du Championnat, qui n'y est pas officiellement engagée, conservera son classement à l'issue de chaque Compétition à laquelle elle participera, mais ne marquera pas de point pour les divers titres du Championnat et sera "transparente" dans ces différents classements.	- Only those competitors appearing on the official list of entries in the Championship are entitled to score points for the Championship titles. "Additional cars", as defined by Article 3.2.6 of these regulations, will not be allowed to score points for the Championship titles, but will retain their place in the classification at the end of each Championship Competition, while being "invisible" for the various classifications. - In general, any car which is taking part in a Championship Competition but is not officially registered for it will keep its classification at the end of each Competition in which it takes part but will not score points for the various titles in the Championship and will be "invisible" in these various classifications.
15.3.4 Cas où la course est suspendue mais ne peut reprendre	15.3.4 If the race is suspended and cannot resume
- Si une course est suspendue par le Directeur d'Epreuve et qu'elle ne peut reprendre, aucun point ne sera attribué pour quelque classement que ce soit, si la voiture de tête a effectué moins de deux tours sans être sous régime de Full Course Yellow (Art. 14.5) ou de Voiture de Sécurité (Art. 14.6). - La moitié des points sera attribuée si la voiture de tête a effectué plus de deux tours (sans être sous régime de Full Course Yellow (Art. 14.5) ou de Voiture de Sécurité (Art. 14.6)) mais moins de 75% de la durée réglementaire de la Compétition. Un minimum de deux tours doit avoir été couvert par la voiture de tête en dehors d'une procédure de Voiture de Sécurité. - La totalité des points sera attribuée si la voiture de tête a effectué plus de 75% de la durée réglementaire de la Compétition.	- If a race is suspended by the Race Director and cannot be resumed, no points will be awarded to the crews if the leader has completed less than two laps without being under a Full Course Yellow (Article 14.5) or Safety Car (Article 14.6) procedure. - Half points will be awarded to the crews if the leader has completed more than two laps (without being under a Full Course Yellow (Article 14.5) or Safety Car (Article 14.6) procedure) but less than 75% of the original race time. A minimum of two laps must have been completed by the leader outside of a Safety Car procedure. - Full points will be awarded if the leader has completed more than 75% of the original race time.

15.3.5 Présence à la cérémonie annuelle de remise des prix de la FIA	15.3.5 Presence at the FIA annual prize-giving ceremony
Si la FIA le requiert, les pilotes classés premiers au Championnat du Monde des Pilotes Hypercar de la FIA, le représentant du Champion du Monde d'Endurance Hypercar, 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.	If the FIA so requires, the drivers classified first in the-Hypercar World Endurance Drivers' Championship, the representative of the Hypercar World Champion, and possibly any winner of a Trophy who is expressly designated by the FIA, must be present at the annual FIA Prize-Giving ceremony. All Competitors shall use their best endeavours to ensure that their drivers attend as aforesaid. Any such driver or Competitor who is absent will be liable to a fine of ten thousand euros, except in a case of force majeure.
15.3.6 Présence à la cérémonie annuelle de remise des prix du WEC	15.3.6 Presence at the WEC annual prize-giving ceremony
Si l'organisateur le requiert, les pilotes classés premiers dans tous les classements pilotes, le représentant du Champion du Monde Hypercar, ainsi qu'un représentant des trois premiers aux classements des différents trophées tel que précisé dans l'Article 15.2 doivent être présents lors de la cérémonie annuelle de remise des prix du WEC. Les Concurrents devront faire tout leur possible pour faire en sorte que leurs pilotes respectent cette obligation. Tout pilote ou Concurrent absent, excepté en cas de force majeure, se verra infliger une amende de dix mille euros.	If the organiser so requires, the drivers classified first in all driver classifications, the representative of the Hypercar World Champion, as well as a representative of the first three in the classifications of the different trophies as specified in Article 15.2, must be present at the annual WEC Prize-Giving Ceremony. All Competitors shall use their best endeavours to ensure that their drivers attend as aforesaid. Any such driver or Competitor who is absent will be liable to a fine of ten thousand euros, except in a case of force majeure.
15.4 Concurrents ex-aequo	15.4 Tied competitors
15.4.1 Attribution des prix	15.4.1 Awarding of prizes
Les prix attribués conformément au classement aux Concurrents arrivés ex æquo seront additionnés et partagés de façon égale.	Prizes awarded in accordance with the classification to Competitors who tie will be added together and shared equally.
15.4.2 Attribution de la place la plus élevée au Championnat	15.4.2 Allocation of the higher place in the Championship
Si deux pilotes, Constructeurs et/ou équipes, au moins terminent la saison avec le même nombre de points, la place la plus élevée au Championnat sera attribuée : ○ Au titulaire du plus grand nombre de premières places. ○ Si le nombre de premières places est identique, au titulaire du plus grand nombre de deuxièmes places. ○ Si le nombre de deuxièmes places est identique, au titulaire du plus grand nombre de troisièmes places et ainsi de suite jusqu'à ce qu'un vainqueur se dégage.	If two or more drivers, manufacturers and/or teams finish the season with the same number of points, the higher place in the Championship shall be awarded to: ○ The holder of the greatest number of first places. ○ If the number of first places is the same, the holder of the greatest number of second places. ○ If the number of second places is the same, the holder of the greatest number of third places, and so on until a winner emerges.

○ Si cette procédure ne permet pas de dégager un résultat, le pilote ayant réalisé le meilleur résultat le plus tôt dans la saison aura la place la plus élevée au Championnat. ○ En cas de nouvel ex æquo, les pilotes et/ou Constructeurs sont départagés en fonction du meilleur temps réalisé par chaque voiture dans chaque course de chaque Compétition du Championnat à laquelle ils ont participé. ○ En cas de nouvel ex æquo, les pilotes et/ou Constructeurs sont départagés en fonction du meilleur temps réalisé par chaque voiture dans chaque séance d'essais qualificatifs de chaque Compétition du Championnat à laquelle ils ont participé. ○ Si cette procédure ne permet pas de dégager un résultat, les pilotes et/ou Constructeurs étant classés par exemple premiers ex æquo occuperont 2 rangs au classement du Championnat. Le pilote ou le Constructeur suivant(e) est alors classé(e) 3ème au classement concerné. La FIA pourra néanmoins désigner un vainqueur lorsque les circonstances l'exigent et dans l'intérêt du sport en fonction des critères qu'elle jugera convenables.	○ If this procedure fails to produce a result, the driver, having achieved the best result earliest in the season will have the higher place in the Championship. ○ In case of a further tie, the criterion for breaking the tie is the best time set by each car in each race of each Championship Competition in which they have taken part. ○ In case of a further tie, the criterion for breaking the tie is the best time set by each car in each qualifying session of each Championship Competition in which they have taken part. ○ If this procedure fails to produce a result, the drivers and/or manufacturers which, for example, are classified equal first, will occupy 2 rows in the Championship classification. The next driver or manufacturer is then classified third in the classification concerned. The FIA may nevertheless designate a winner, when circumstances so require and in the interest of the sport, according to such criteria as it sees fit.
16 POUVOIRS DES COMMISSAIRES SPORTIFS ET PENALITES	16. POWERS OF THE STEWARDS AND PENALTIES
16.1 Dispositions générales	16.1 General provisions
16.1.1 Clause de compétence générale des Commissaires Sportifs	16.1.1 General competence of the Stewards
La compétence des Commissaires Sportifs est telle que définie par le Code.	The competence of the Stewards is as defined by the Code.
16.1.2 Pénalisation des pilotes	16.1.2 Penalisation of drivers
Il appartiendra aux Commissaires Sportifs de décider, sur rapport ou demande du Directeur d'Epreuve, si un ou des pilote(s) mêlé(s) à un incident doi(ven)t être pénalisé(s).	It shall be at the discretion of the Stewards to decide, upon a report or a request by the Race Director, whether a driver or drivers involved in an incident should be penalised.
16.1.3 Mise sous enquête	16.1.3 Instigation of an investigation
Si les Commissaires Sportifs enquêtent sur un incident, un message informant toutes les équipes de la ou des voiture(s) impliquée(s) sera affiché sur le système de messagerie officiel.	If an incident is under investigation by the Stewards, a message informing all teams as to which car or cars are involved shall be displayed on the official messaging system.
16.1.4 Interdiction de quitter le circuit pour le(s) pilote(s) enquêté(s)	16.1.4 Drivers under investigation prohibited from leaving the circuit
A condition que ce message soit affiché dans les cinq minutes suivant la fin de la course, ou communiqué de toute autre	Provided that such a message is displayed no later than five minutes after the race has finished, or notified in any other

manière que ce soit, le(s) pilote(s) concerné(s) ne pourra(ont) pas quitter le circuit sans l'accord des Commissaires Sportifs.	way, the driver or drivers concerned may not leave the circuit without the consent of the Stewards.
16.1.5 Notification des décisions	16.1.5 Notification of decisions
Les décisions des Commissaires Sportifs sont adressées par écrit aux Concurrents. - Les Concurrents doivent en accuser réception : signature obligatoire du Concurrent ou de son représentant désigné. Ceci s'applique également dans le cas où les décisions sont adressées au Concurrent de manière dématérialisée. Toute décision adressée électroniquement qui n'aura pas fait l'objet d'un accusé de réception sera réputée reçue 30 minutes après envoi. - Les notifications, les décisions des officiels et les résultats (essais et course) sont affichés sur le tableau officiel et/ou son équivalent virtuel.	Decisions from the Stewards are given to the Competitors in writing. - Competitors must acknowledge receipt: the signature of the Competitor or of his designated representative is mandatory. This also applies to cases in which decisions are sent to the Competitor in electronic format. Any decision sent electronically which has not received an acknowledgement of receipt will be deemed to have been received 30 minutes after transmission. - Officials' notifications and decisions and the results (practice and race) will be posted on the official notice board.
16.1.6 Droit de réclamation, appel et droit de révision	16.1.6 Right to Protest, Appeal and right of Review
<u>Droit de réclamation</u> - Les réclamations devront être effectuées conformément à l'Article 13 du Code et accompagnées d'une caution de 1000 € (ou leur contrepartie en dollars au cours du jour), versée en numéraire ou par virement bancaire. - Si le versement de la caution est effectué par virement bancaire, la réclamation doit être accompagnée d'une preuve de paiement. A défaut, ou si les Commissaires Sportifs considèrent que la preuve de paiement n'est pas satisfaisante, la réclamation ne sera pas recevable. - Les coordonnées bancaires sont celles qui figurent à l'Article 3.3.3 du présent Règlement. La raison du transfert doit être clairement indiquée. - Si le bien-fondé de la réclamation a été reconnu ou si la réclamation est jugée partiellement fondée conformément à l'Article 13.10.2 du Code, la caution sera restituée par la FIA dès réception de la décision des Commissaires Sportifs. <u>Dépôt d'appel</u> - Le droit d'appel devant la Cour d'Appel internationale est de 6'000 € (cf. Règlement disciplinaire et juridictionnel de la FIA). - Toutes les décisions qui sont prises par le Comité WEC ne sont pas susceptibles de recours.	<u>Right to protest</u> - Protests must be made in accordance with Article 13 of the Code and accompanied by a deposit of €1000 (or the equivalent in dollars at the rate of the day), paid in cash or by bank transfer. - If the deposit is made by bank transfer, the protest must be accompanied by a proof of payment. Failing this, or should the Stewards consider that the proof of payment is not satisfactory, the protest shall not be admissible. - The relevant bank account details are the ones included in Article 3.3.3 a) hereto. The reason for the transfer must be clearly indicated. - If the protest is upheld or judged partially founded in accordance with Article 13.10.2 of the Code, the deposit will be returned by the FIA upon receipt of the relevant Stewards' decision. <u>Appeal deposit</u> - The appeal deposit for the International Court of Appeal is €6000 (see Judicial and Disciplinary Rules of the FIA). - Any decision taken by the WEC Committee is not subject to appeal.

<u>Droit de révision</u>	<u>Right of review</u>
○ Il est tel que prévu par le Code.	○ This is as provided for in the Code.
16.2 Type des pénalités en vigueur	16.2 Type of the penalties in force
16.2.1 Principes généraux	16.2.1 General principles
Les pénalités applicables sont celles prévues par l'Article 12 du Code, complétées des dispositions prévues par le présent Règlement et ses annexes. Les Commissaires Sportifs pourront moduler à leur discrétion les pénalités prévues par le présent Règlement et ses annexes.	The penalties applicable are those provided for under Article 12 of the Code, together with the provisions of these Regulations and their appendices. The Stewards will be able to adapt at their discretion the penalties provided for by these Regulations and their appendices.
16.2.2 Drive-Through	16.2.2 Drive-Through
Une fois que le Drive-Through a été notifié sur les moniteurs, la voiture ne peut pas franchir la Ligne plus de 4 fois, sauf cas prévu par le présent Règlement. Les Drive-Through sont insusceptibles d'appel.	Once the Drive-Through penalty has been notified on the monitors, the car cannot cross the Line more than four times, except if provided for under these Regulations. Drive-Through penalties are not subject to appeal.
16.2.3 Stop & Go	16.2.3 Stop & Go
Une fois que le Stop & Go a été notifié sur les moniteurs, la voiture ne peut pas franchir la Ligne plus de 4 fois, sauf cas prévu par le présent Règlement. Le Stop & Go s'effectue sur la zone de travail, sous la responsabilité du seul préposé au contrôle des voitures. La voiture doit s'arrêter complètement et peut être libérée soit immédiatement, ou si un Stop & Go avec une pénalité de temps est spécifié, la voiture doit rester immobile durant ce temps. Le moteur peut continuer de tourner (sauf précision contraire dans la décision), mais aucune opération n'est autorisée sur la voiture et le pilote doit rester à bord. Après le Stop & Go, la voiture doit quitter la zone de travail afin de rejoindre la piste. Les Stop & Go sont insusceptibles d'appel.	Once the Stop & Go penalty has been notified on the monitors, the car cannot cross the Line more than four times, except if provided for under these Regulations. The Stop & Go is served in the working area, under the sole responsibility of the car controller. The car must come to a complete stop and may be released either immediately, or if a Stop & Go with time penalty is specified, the car must remain motionless for this time. The engine can be kept running (unless otherwise stated in the decision), but no operation is authorised on the car, and the driver must remain on board. After the Stop & Go, the car must leave the working area to re-join the track. Stop & Go penalties are not subject to appeal.
16.2.4 Temps ajouté à l'arrêt au stand	16.2.4 Time added to the pit stop
Un temps (précisé dans la décision) sera ajouté au début de l'arrêt au stand. Aucune opération n'est autorisée, le pilote doit rester à bord et le décompte débutera lorsque la voiture se sera immobilisée dans sa zone de travail. Sauf indication contraire dans la décision, la pénalité doit être effectuée lors du prochain arrêt de la voiture suivant la notification de la pénalité sur les moniteurs.	Time (specified in the decision) will be added at the start of the pit stop. No operation is authorised, the driver must remain on board and the time will be counted from the moment the car is immobilised in its working area. Unless otherwise indicated in the decision, the penalty must be served the next time the car makes a pit stop after the notification of the penalty on the monitors.

Si la pénalité est attribuée à la suite d'une séance d'essais (libres ou qualificatifs), elle doit être effectuée lors du premier arrêt de la voiture lors de la course. Les pénalités en temps ajoutées à l'arrêt au stand sont insusceptibles d'appel.	If the penalty is attributed after a practice session (free or qualifying), it must be served the first time the car pits in the race. Pit lane time penalties are not subject to appeal.
16.2.5 Stop & Hold	16.2.5 Stop & Hold
Une pénalité Stop & Hold est une pénalité Stop & Go qui doit être effectuée au début d'une séance. Dans ce cas, la voiture doit rester dans son garage pour la durée indiquée dans la décision. Le moteur peut être mis en route. Le pilote n'est pas obligé de s'installer à bord et peut entrer ou sortir de la voiture. Aucune autre opération n'est autorisée. Les pénalités Stop & Hold sont insusceptibles d'appel.	A Stop & Hold penalty is a Stop & Go penalty that must be served at the start of a session. In this case, the car must remain in its garage for the duration of time indicated in the decision. The engine may be started. The driver is not obliged to be on board and may enter or exit the car. No other operation is authorised. Stop & Hold penalties are not subject to appeal.
16.2.6 Pénalités en temp(s), en tours et suppression de tour(s)	16.2.6 Time, lap penalties and removal of lap(s) penalties
En plus des pénalités spécifiées comme non susceptibles d'appel en vertu du Code, les pénalités de temps ajouté à l'arrêt au stand, les pénalités Stop & Hold, les pénalités de grille, la suppression des temps au tour, les réprimandes et les avertissements ne sont pas non plus susceptibles d'appel. Les points de pénalité infligés en plus de l'une des pénalités susmentionnées ne sont pas non plus susceptibles d'appel.	In addition to those penalties specified as not being subject to appeal under the Code, penalties of Time Added to the Pit Stop, Stop & Hold penalties, Grid Penalties, Deletion of Lap times, Reprimands and Warnings are also not subject to Appeal. Penalty points imposed in addition to any of the aforementioned penalties are also not subject to appeal.
16.2.7 Conversion des pénalités de temps	16.2.7 Conversion of Time Penalties
Les pénalités de temps appliquées après une course qui sont plus longues que le temps d'un tour peuvent être converties en une pénalité de suppression d'un certain nombre de tours complets (pénalité de tour), comme déterminé par les commissaires sportifs, plus le temps restant appliqué comme pénalité de temps Ces pénalités ne sont pas susceptibles d'appel.	Time penalties applied after a race which are longer than the time of a lap may be converted to a penalty of deleting a number of whole laps (Lap Penalty), as determined by the Stewards, plus the remaining time applied as a Time Penalty. These penalties are not subject to appeal.
16.2.8 Retrait de points	16.2.8 Withdrawal of points
Le retrait de points est une pénalité accessoire. Accessoirement à toute pénalité prononcée à l'encontre d'un Concurrent, sanctionnant le comportement d'un pilote, les commissaires sportifs peuvent ordonner un retrait de points, dans la limite de 4 points par Compétition. Les décisions de retrait de points demeurent en vigueur jusqu'à la fin de la saison du Championnat au cours de laquelle elles ont été prononcées.	The withdrawal of points is a secondary penalty. In addition to any penalty imposed on a Competitor sanctioning the behaviour of a driver, the Stewards may order the withdrawal of points, up to a maximum of 4 points per Competition. Decisions regarding withdrawal of points remain in effect until the end of the Championship season in which they were declared.

Lorsqu'elles sont l'accessoire d'une pénalité qui n'est pas susceptible d'appel, les décisions de retrait de points ne le sont pas d'avantage.	When the withdrawal of points is in addition to a penalty which is not subject to appeal, the decision to withdraw points is equally not subject to appeal.
16.3 Cas particuliers d'application des pénalités	16.3 Special cases for application of penalties
16.3.1 Pénalités dans la voie des stands	16.3.1 Pit lane penalties
Les pénalités devant être effectuées dans la voie des stands ne peuvent l'être qu'après avoir été affichées sur les moniteurs. Par ailleurs, les pénalités dans la voie des stands ne peuvent pas être effectuées dans les cas suivants : ○ si la Voiture de Sécurité est en piste. ○ si la piste est en régime de FCY. ○ Si un drapeau rouge est déployé. Sauf si la voiture se trouvait déjà dans la voie d'entrée des stands lorsque la neutralisation a été déclarée, le nombre de tours couverts par la neutralisation sera ajouté au nombre de fois que la voiture peut franchir la "ligne" sur la piste, après que le pilote a été notifié sur les moniteurs de chronométrage.	Penalties that have to be served in the pit lane can only be done so after they have been displayed on the monitors. Furthermore, pit lane penalties cannot be served: ○ if the Safety Car is on track. ○ if the track is under FCY. ○ If a Red Flag is deployed. Unless the car was already in the pit entry road when the neutralisation was declared, the number of laps covered by the neutralisation will be added to the number of times the car may cross the Line on track, after the driver has been notified on the timing monitors.
16.3.2 Cas des pénalités notifiées en fin de course	16.3.2 For penalties notified at the end of the race
Si une pénalité est notifiée sur les écrans de chronométrage pendant les 5 derniers tours de course et que la voiture n'effectue pas la pénalité, celle-ci sera convertie en pénalité en temps ou en tour(s), et pourra être revue à la hausse. Le temps ajouté pour une pénalité de Drive Through ou de Stop & Go sera spécifié dans le premier Bulletin des Commissaires Sportifs pour chaque Compétition.	If a penalty is notified on the timing screens during the last 5 laps of the race, and the car does not serve the penalty, the latter shall be converted into a time or lap penalty and can be revised upwards. The time added for a Drive Through penalty or a Stop & Go penalty will be specified in the first Stewards' Bulletin for each Competition.

CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE DE LA FIA / FIA WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP

ANNEXE 1		APPENDIX 1	
PARTIE A (voir l'Article 2.2)		PART A (see Article 2.2)	
1. Nom et adresse de l'Autorité Sportive Nationale (ASN)		1. Name and address of the National Sporting Authority (ASN).	
2. Nom et adresse de l'organisateur		2. Name and address of the organiser	
3. Date et lieu de la Compétition		3. Date and place of the Competition	
4. Début des vérifications sportives et techniques <i>le (date) à (heure).</i>		4. Start of the sporting checks and scrutineering on..... (date) at..... (time).	
5. Heure de départ de la course		5. Start time of the race	
6. Adresse, numéro de téléphone, fax et e-mail auxquels la correspondance peut être adressée		6. Address, telephone number, fax number and email to which enquiries can be addressed	
7. Détails sur le circuit, comprenant obligatoirement :		7. Details of the circuit, which must include:	
Localisation et moyens d'accès		Location and how to get there	
Longueur d'un tour		Length of one lap	
Durée de la course		Race duration	
Direction (dans le sens des aiguilles d'une montre ou dans le sens opposé)		Direction (clockwise or anti-clockwise)	
Localisation de la sortie des stands par rapport à la Ligne		Location of pit exit in relation to Line	
8. Localisation précise sur le circuit du :		8. Precise location at the circuit of:	
Bureau des Commissaires Sportifs		Stewards' office	
Bureau du Directeur d'Epreuve		Race Director's office	
Bureau de la FIA		FIA office	
Local des vérifications sportives,		Sporting checks	
		Scrutineering, flat area and weighing	

Local des vérifications techniques, aire plane et pesées			
Parc Fermé		Parc Fermé	
Briefing des pilotes et Concurrents		Driver and competitor briefing	
Briefing des team managers : Heure et jour		Team manager briefing: Date and time	
Briefing pilotes : Heure et jour		Driver briefing: Date and time	
Panneau d'affichage officiel*		Official notice board*	
Conférence de presse du vainqueur		Winner's press conference	
Centre presse		Press centre	
Centre d'accréditation des médias		Media accreditation centre	
<i>* Tous les classements seront affichés 20 minutes après la fin des séances d'essais ou de la course.</i>		<i>* All classifications will be posted 20 minutes after the end of the sessions or the race.</i>	
9. Liste des trophées supplémentaires et récompenses spéciales (en plus de ceux prévus par le Règlement Sportif du Championnat).		9. List of any supplementary trophies and special awards (in addition to those specified in the Sporting Regulations of the Championship).	
10. Nom des officiels de la Compétition suivants, désignés par l'ASN :		10. The names of the following officials of the Competition appointed by the ASN:	
Commissaire Sportif		Steward	
Directeur de Course		Clerk of the Course	
Secrétaire du meeting		Secretary of the meeting	
Commissaire Technique National en Chef		Chief National Scrutineer	
Responsable Médical National		Chief National Medical Officer	
11. Autres points spécifiques		11. Other specific points	
11.1 Horaires des séances (voir l'Article 1.4.1)		11.1 Session times (see Article 1.4.1)	
3 séances d'essais chronométrés seront organisées comme suit : - 1 séance de 60 minutes - 2 séances de 90 minutes 1 séance d'essais qualificatifs déterminant la grille de départ aura lieu (Date :....) et sera organisée comme suit :		3 timed practice sessions will be organised as follows: - 1 practice session of 60 minutes - 2 practice sessions of 90 minutes 1 qualifying session determining the starting grid will take place on (Date:...) and will be organised as follows:	

- Une partie de séance d'au moins 15 minutes réservée aux voitures de la catégorie Hypercar – hh :mm – hh :mm. - Une partie de séance d'au moins 15 minutes réservée aux voitures de la catégorie LMP2 – hh :mm – hh :mm. - Une partie de séance d'au moins 15 minutes réservée aux voitures de la catégorie LMGTE Am – hh :mm – hh :mm.		- One part of session of at least 15 minutes reserved for cars of category Hypercar – from hh:mm p.m. to hh:mm p.m. - One part of session of at least 15 minutes reserved for cars of category LMP2 – from hh:mm p.m. to hh:mm p.m. - One part of session of at least 15 minutes reserved for cars of category LMGTE Am – from hh:mm p.m. to hh:mm p.m.	
11.2 Warm-up (voir l'Article 1.4.1)		11.2 Warm-up (see Article 1.4.1)	
Aucun warm-up ne sera organisé.		No warm up will be organised.	
11.3 Pole Position (voir l'Article 11.1.3)		11.3 Pole Position (see Article 11.1.3)	
« La Pole Position » se situe sur le côté (droite/gauche : à préciser) de la première ligne en accord avec l'homologation FIA du circuit.		The "Pole Position" is on the (right/left: to be confirmed) of the front row according to circuit homologation by the FIA.	
11.4 Tour de reconnaissance (voir l'Article 11.2.2)		11.4 Reconnaissance Lap (see Article 11.2.2)	
La voie des stands ouvrira à hh :mm et fermera à hh :mm pour un ou plusieurs tours de reconnaissance.		The pit lane will open at hh:mm and will close at hh:mm for one or more reconnaissance laps.	
Le tour de formation débutera à hh :mm		Formation lap will start at hh:mm	
11.5 Zone mixte-interview (voir l'Article 4.6.1)		11.5 Mixed interview zone (see Article 4.6.1)	
Voir programme détaillé de la Compétition.		See detailed timetable of the Competition.	
PARTIE B (Réservée à la FIA) – voir l'Article 2.4		PART B (Reserved for the FIA) – see Article 2.4	
Commissaires Sportifs FIA		FIA Stewards	
Directeur d'Epreuve		Race Director	
Délégué Technique		Technical Delegate	
Délégué presse		Press delegate	
Délégué médical		Medical delegate	
Chronométrateur en chef		Chief timekeeper	
Pilote Conseiller des Commissaires Sportifs		Driver Adviser to the Stewards	
Délégué sportif		Sporting delegate	
et, le cas échéant,		and, if appropriate,	
Observateur(s)		Observer(s)	
Assistant(s)		Assistant(s)	

PARTIE C - Programme détaillé de la Compétition	PART C - Detailed timetable of the Competition
A envoyer à la FIA avec l'Annexe 1 dûment complétée.	To be sent to the FIA together with the duly completed Appendix 1.
PARTIE D - Convention d'organisation et Questionnaire médical	PART D - Organisation Agreement and Medical Questionnaire
Voir l'Article 2.2 (disponible au Secrétariat de la FIA). Convention d'organisation : A envoyer à la FIA dûment complétée au plus tard un mois avant le début de la Compétition. Questionnaire médical : A envoyer à la FIA (Département Médical) dûment complétée au plus tard deux mois avant le début de la Compétition, conformément à l'Annexe H du Code Sportif International.	See Article 2.2 (available from the FIA Secretariat). Organisation Agreement: To be sent to the FIA at the latest one month prior to the Competition. Medical Questionnaire: To be sent to the FIA (Medical Department) at the latest two months prior to the Competition in accordance with Appendix H to the International Sporting Code.
PARTIE E - Assurance (Voir l'Article 2.3)	PART E - Insurance (see Article 2.3)
A envoyer à la FIA avec l'Annexe 1 dûment complétée.	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 2023 / ENTRY FORM FOR THE 2023 FIA WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP

Disponible sur le lien suivant :
Available under the following link:

<https://registrations.fia.com/wec>

FIA Contacts:

FIA Geneva – WEC Department
Chemin de Blandonnet 2 – CH 1215 Genève 15
Fax: + 41 22 544 44 74

FIA Director of Sport and Touring Cars Department: Mr Marek NAWARECKI (mnawarecki@fia.com)

FIA Sporting Coordinator: Mr Sina AMIRDIVANI (samirdivani@fia.com)

ANNEXE 3 : SIGNALÉTIQUE OBLIGATOIRE, PUBLICITE ET PATCH SUR LES COMBINAISONS	APPENDIX 3: MANDATORY SIGNAGE, ADVERTISING AND PATCHES ON THE OVERALLS
A/ Signalétique apposée sur les voitures	A/ Signage affixed to the cars
Dispositions générales	General provisions
Les voitures doivent être présentées : Avec un drapeau mesurant 140 x 100 mm de la nationalité de la licence du Concurrent apposé sur le capot avant. Cet autocollant n'est pas fourni par l'organisation. Les numéros et les autocollants de catégorie tels que demandés par le Promoteur doivent être mis en place dans leur intégralité (sauf autorisation écrite) avant les vérifications techniques. Pour le positionnement des fonds des numéros de course et de tous les autres autocollants (catégorie, logo du Championnat, site Internet ou sponsors...) tel que décrit ci-dessous, se référer au plan d'implantation des autocollants ci-annexé. En cas de non-conformité, le Concurrent devra suivre les instructions données.	The cars must be presented: With a flag measuring 140 x 100 mm of the nationality of the competitor's licence affixed to the front bonnet. This sticker is not provided by the Organisers. The numbers and the category stickers as requested by the Promoter must be in place in their entirety (unless with written authorisation) before scrutineering. For positioning the backgrounds of the race numbers and of all the other stickers (category, Championship logo, website or sponsors) as described below, refer to the sticker installation plan appended hereto. In case of non-compliance, the Competitor must follow the instructions given.
B/ Fonds de numéros de course	B/ Backgrounds of the race numbers
Les fonds des numéros de course doivent être produits et posés par les Concurrents avant les vérifications techniques. Ils doivent rester visibles en toute circonstance. Les 3 fonds des numéros dimensions 250 mm (hauteur) x 350 mm (largeur) doivent impérativement respecter les couleurs ci-dessous : - o Hypercar : Rouge pantone 485, - o LMP2 : Bleu pantone 653, - o LMGTE Am : Orange pantone 021C. Les 2 fonds de numéros de course latéraux doivent être apposés autant que possible sur une surface plane et verticale et doivent être situés entre les roues avant et arrière. Le fond de numéro de course situé sur la partie avant de la voiture doit être situé dans une zone où il est facilement visible par la Direction de Course et les caméras de télévision.	The backgrounds of the race numbers must be produced and affixed by the Competitors before scrutineering. They must remain visible in all circumstances. The 3 backgrounds of the numbers measuring 250 mm (height) x 350 mm (width) must imperatively respect the following colours: Hypercar: Pantone red 485, LMP2: Pantone blue 653, LMGTE Am: Pantone orange 021C. The 2 backgrounds of the lateral race numbers must be affixed as far as possible on a flat and vertical surface. They must be situated between the front and rear wheels. The background of the race number situated on the front of the car must be situated in an area where it is easily visible to Race Control and the television cameras.

C/ Numéros de course	C/ Race numbers
Ils peuvent être choisis par les Concurrents (de 1 à 999) avant la fin des inscriptions selon le principe du « premier arrivé, premier servi » Pour les Concurrents n'ayant pas demandé de numéro(s) de course avant la fin de la période d'inscription, ces derniers seront attribués par le Promoteur pour toute la saison. La seule exception à cette procédure d'attribution concernera le Champion du Monde Hypercar en titre qui aura la possibilité d'utiliser le numéro 1. Le numéro qui lui a été précédemment attribué lui sera réservé pour les saisons suivantes s'il ne conserve pas son titre de Champion du Monde Equipe. Si le Champion du Monde ne souhaite pas utiliser le numéro 1, ce numéro sera disponible pour d'autres Concurrents souhaitant l'utiliser. La procédure et les conditions d'attribution sont précisées en détail dans le "Contrat Commercial FIA WEC". Les numéros de course doivent être produits et posés par chaque Concurrent sur les fonds des numéros de course décrits ci-dessus en respectant les règles suivantes : Hauteur : de 180 mm à 210 mm maximum Epaisseur : libre Couleur : libre mais doit être une couleur unique contrastant avec la couleur du fond de la catégorie Police : libre Les numéros doivent être facilement lisibles, dans une police simple et claire, et contraster fortement avec la couleur des fonds de chaque catégorie Zone dégagée de 20 mm au minimum autour des numéros Si un Concurrent ne souhaite pas choisir le design de son(ses) numéro(s) de course, il doit respecter les règles suivantes : Hauteur : 21 cm Epaisseur : 4 cm Couleur : blanc Police : Helvetica Neue Bold Condensed Pour les courses se déroulant de nuit ou en partie de nuit, les voitures devront être équipées de supports électroluminescents blancs (ou équivalents) de façon à ce que les numéros de course soient visibles à tout moment 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. .	These can be chosen by the Competitors (from 1 to 999) before the end of registration on a 'first come, first served' basis. For the Competitors that did not request race number(s) before the end of the registration period, they will be allocated by the Promoter for the whole season. The only exception to this allocation process will be for the reigning Hypercar World Champion, who will have the option to use the number 1. The number that was previously allocated to him will be reserved for him in subsequent seasons if he does not retain his World Champion Team title. Should the World Champion not wish to use the number 1, this number will be available for other Competitors who wish to use it. The precise allocation process and conditions are detailed in the FIA WEC Commercial Agreement. They must be produced and affixed by each Competitor on the race number backgrounds described above and must respect the following rules: Height: From 180 mm to 210 mm maximum Thickness: free Colour: free, but must be a unique colour contrasting with the background colour of the category Font: free Numbers must be easily legible in a clear, simple font, and contrast strongly with the background colour of each category Minimum clear area of 20 mm around the numbers If a Competitor does not wish to choose the design of its race number(s), it must respect the following rules: Height: 21 cm Thickness: 4 cm Colour: white Font: Helvetica Neue Bold Condensed For races run at night or partly at night, the cars must be equipped with white electroluminescent backgrounds (or equivalent) to ensure the race numbers are visible at any time 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.
D/ Autocollants de catégorie	D/ Category stickers
Ils sont attribués et fournis par le Promoteur :	These are allocated and supplied by the Promoter:

- o Rouge : Hypercar 160 x 195 mm - o Bleu : LMP2 160 x 160 mm - o Orange : LMGTE Am 160 x 160 mm. 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 LMGTE, les 4 autocollants de catégorie doivent être mis en place avant les vérifications techniques. Ils doivent être disposés sur chaque côté, sur le capot avant et à l'arrière de la voiture à proximité des fonds des numéros (sauf pour l'autocollant se situant à l'arrière de la voiture).	- o Red: Hypercar 160 x 195 mm - o Blue: LMP2 160 x 160 mm - o Orange: LMGTE Am 160 x 160 mm. 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 LMGTE cars, the 4 category stickers must be in place before scrutineering. They must be affixed to each side of the car, to the front bonnet and to the rear of the car, close to the backgrounds of the numbers (except for the sticker situated at the rear of the car).
E/ Autocollant avec le logo du Championnat	E/ Sticker with Championship logo
Les autocollants avec le logo du Championnat seront fournis par le Promoteur et devront être mis en place avant les vérifications techniques. Les prototypes et les LMGTE doivent prévoir un emplacement libre mesurant 100 mm (hauteur) x 350 mm (largeur) pour installer l'autocollant avec le logo du Championnat. Il devra obligatoirement être situé directement au-dessus du fond des numéros sur la partie avant de la voiture.	The stickers with the Championship logo will be supplied by the Promoter and must be in place before scrutineering. Prototypes and LMGTE cars must have one free location measuring 100 mm (height) x 350 mm (width) for installing the sticker with the Championship logo. It must be situated directly above the backgrounds of the numbers on the front part of the car.
F/ Autocollants avec sponsors du Championnat ou de La Compétition	F/ Stickers with sponsors of the Championship or of the Competition
Tel que requis par le Promoteur du Championnat, les autocollants avec le sponsor du Championnat ou de la Compétition seront fournis par le Promoteur du Championnat et devront être mis en place par les Concurrents sur leurs voitures avant les vérifications techniques. Les prototypes et les LMGTE doivent prévoir deux emplacements libres autant que possible sur une surface plane et verticale mesurant 100 mm (hauteur) x 350 mm (largeur) pour installer les autocollants avec le sponsor du Championnat ou de la Compétition. Ils devront, obligatoirement, être situés directement au-dessus des fonds des numéros.	As required by the Championship Promoter, the stickers with the sponsor of the Championship or of the Competition will be supplied by the Championship Promoter and must be affixed by the Competitors to their cars before scrutineering. Prototypes and LMGTE cars must have two free locations as far as possible on a flat and vertical surface measuring 100 mm (height) x 350 mm (width) for installing the stickers with the sponsor of the Championship or of the Competition. They must be situated directly above the backgrounds of the numbers.
G/ Autocollants pour voitures hybrides	G/ Stickers for hybrid cars
Ils sont fournis par le Promoteur et devront être mis en place avant les vérifications techniques.	These are supplied by the Promoter and must be in place before scrutineering.

Les prototypes hybrides doivent prévoir trois emplacements libres mesurant 160 mm (hauteur) x 160 mm (largeur).	Hybrid prototypes must have three free locations measuring 160 mm (height) x 160 mm (width).
H/ Autocollants FIA/ACO	H/ FIA / ACO stickers
Les Concurrents sont tenus d'apposer les 3 autocollants FIA/ACO sur les voitures à l'emplacement de leur choix dans les dimensions suivantes : Voitures : 180 x 61 mm Les autocollants seront disponibles auprès du Promoteur en monochrome blanc ou bleu.	Competitors are required to place the 3 FIA/ACO stickers on their cars in the position of their choice in the following dimensions: Cars: 180 x 61 mm The stickers will be available for collection from the Promoter in white or blue monochrome.
I/ Autocollants Michelin pour les Concurrents de la catégorie Hypercar	I/ Michelin stickers for the Hypercar competitors
Les Concurrents de la catégorie Hypercar sont tenus d'apposer au minimum 6 autocollants "Michelin" sur les voitures en accord avec les schémas ci-dessous. Les autocollants seront disponibles auprès de Michelin, le fournisseur unique de pneumatiques de la catégorie Hypercar. 4 autocollants Michelin devront être situés sur chaque coin de la voiture (dans la zone bleu) et ils devront être aussi visible que possible, notamment les deux de devant qui doivent être visibles depuis la face avant. Ces quatre autocollants Michelin mesureront environ 350 mm (longueur) Ensuite, les Concurrents pourront choisir de placer soit deux autocollants Michelin ou bien un autocollant Bibendum sur chaque cotés (dans la zone verte). Ils devront être aussi visible que possible. Les autocollants Michelin sur la partie avant mesureront environ 350 mm (longueur), tandis que les autocollants Bibendum mesureront environ 150 mm (hauteur)	Hypercar category competitors are required to place as a minimum, 6 Michelin stickers on their cars in accordance with the drawings below. The stickers will be available for collection from Michelin, the only tyre supplier in the Hypercar category. 4 Michelin stickers will have to be located on each corner of the car (in the blue section) and they must be as visible as possible, including the 2 at the front which must be visible when the car is viewed from the front. These 4 Michelin stickers will be around 350 mm in length. Then, either one Michelin sticker or one Michelin Man sticker must be placed on each side of the car (on the green section). They must be as visible as possible. Michelin stickers will be around 350 mm in length while Michelin Man stickers will be around 150 mm high.
J/ Autocollants Goodyear pour les Concurrents de la catégorie LMP2	J/ Goodyear stickers for the LMP2 competitors
Les Concurrents de la catégorie LMP2 sont tenus d'apposer les autocollants "Goodyear" sur les voitures en accord avec les schémas ci-dessous.	LMP2 competitors are required to place the Goodyear stickers on their cars in accordance with the drawings below.

Les autocollants seront disponibles auprès de Goodyear, le fournisseur unique de pneumatiques de la catégorie LMP2.

Au moins deux autocollants Goodyear situés sur chaque côté (dans la zone verte) de la voiture devront être aussi visible que possible lorsque la voiture est vue de côté.

Ces deux autocollants Goodyear mesureront environ 350 mm x 100 mm.

4 autocollants Goodyear devront également être situés sur chaque coin de la voiture (dans la zone jaune) et ils devront être aussi visible que possible

Ces quatre autocollants Goodyear mesureront environ 350 mm x 60 mm.

The stickers will be available for collection from Goodyear, the only tyre supplier in the LMP2 category.

At least 2 Goodyear stickers will be located on each side of the car (located in the green section) and they must be as visible as possible when the car is viewed from the side.

These 2 Goodyear stickers will be around 350 mm x 100 mm.

4 Goodyear stickers must also be located on each corner of the car (in the yellow section) and they must be as visible as possible.

These 4 Goodyear stickers will be around 350 mm x 60 mm.

K/ Signalétique apposée sur les combinaisons des pilotes et mécaniciens

Les patches FIA World Endurance Championship et 24 Heures du Mans devront obligatoirement être cousus/brodés/imprimés sur les combinaisons des pilotes et des mécaniciens en respectant les règles de sécurité de la FIA.

Les infractions concernant cet article peuvent entraîner des sanctions en accord avec le Contrat Commercial FIA WEC.

La position des patches sur les combinaisons pilotes et mécaniciens doit respecter le schéma de position ci-dessous.

Toutes les spécifications sont disponibles sur demande auprès du Promoteur.

La dimension du patch cousus/brodés/imprimés sera de 135 mm (longueur) x 56 mm (hauteur).

Position des patches des pilotes et des mécaniciens : 2 patches.

K/ Signage affixed to the drivers' and mechanics' overalls

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

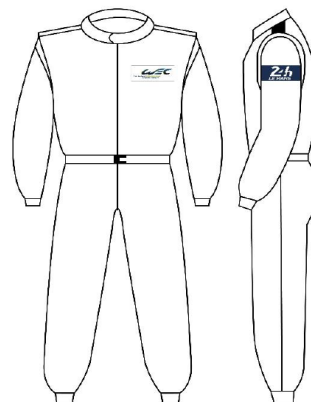
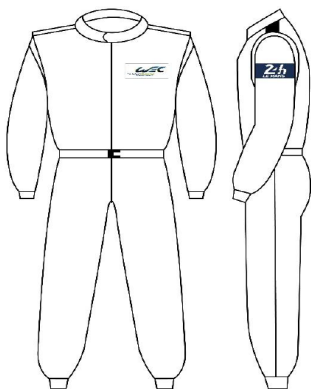
Any breach of this article may lead to sanctions in accordance with the FIA WEC Commercial Agreement.

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

All the specifications are available from the Promoter upon request.

The dimensions of the stitched/embroidered/printed patches are: 135 mm (length) x 56 mm (height).

Drivers' and mechanics' patch position: 2 patches.



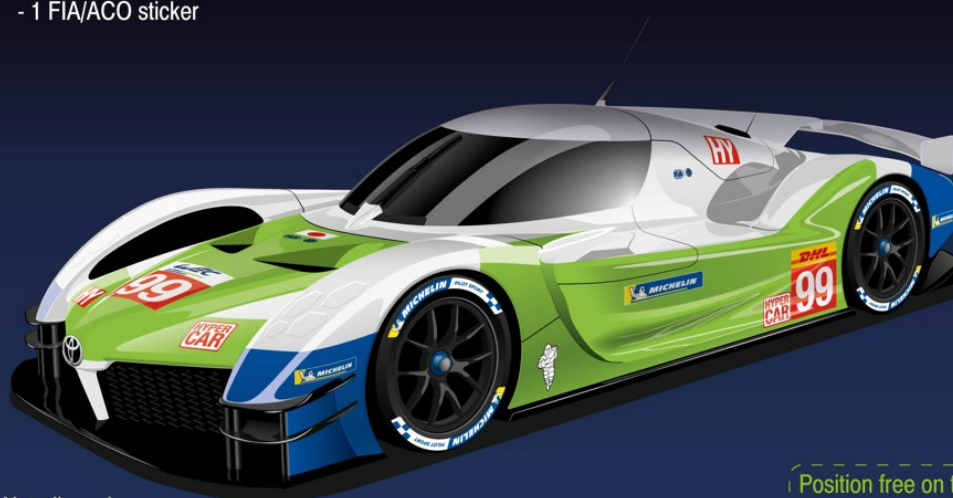
WEC HYPERCAR FRONT DISPLAY

(This view is only valid as an identification for stickers placement)

FRONT AREA:

- 1 Race Number
- 1 Official WEC sticker
- 1 Car category sticker
- 1 National flag
- 1 Hybrid identification sticker
- 1 FIA/ACO sticker

Position free in the allowed area
Must be accepted at scrutineering
No official sticker on horizontal surfaces (must be visible from front)



Not allowed
No horizontal surface

EXCEPT COUNTRY FLAG ALLOWED ON SPLITTER

Position free on the
allowed area. Must
be accepted at the
scrutineering.

WEC HYPERCAR

(This view is only valid as an identification for stickers placement)

1 Hybrid identification sticker,
on a high part of the car

2 Michelin man stickers near the wheels
OR 2 additional Michelin stickers (one on each side)

Michelin stickers on the 4 sides
near the wheels



Side pod area :

- 1 car category sticker
- Race number and official sponsor stickers combined

1 FIA / ACO Sticker

Position free on the allowed area.
Must be accepted at the scrutineering.

WEC LMP2 FRONT DISPLAY

FRONT AREA:

- 1 Race Number
- 1 Official WEC sticker
- 1 Car category sticker
- 1 National flag
- 1 FIA / ACO sticker

Position free in the allowed area

Must be accepted at scrutineering

No official sticker on horizontal surfaces (must be visible from front)

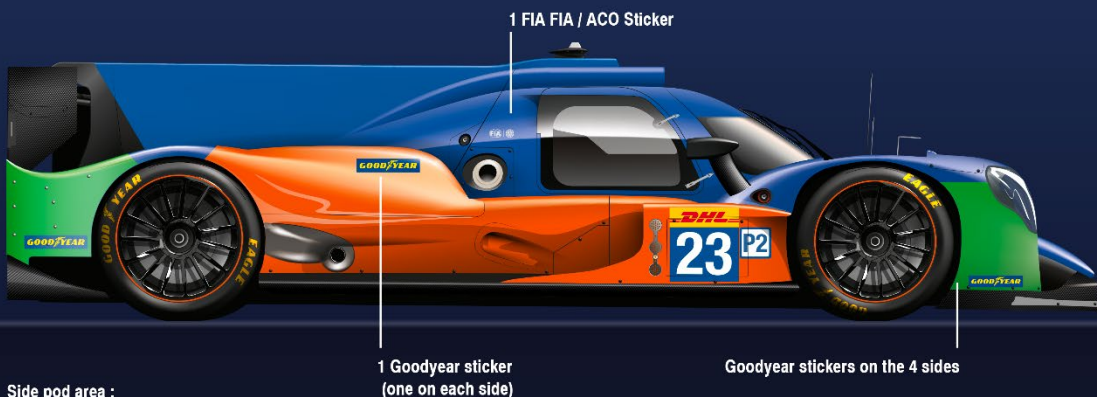


EXCEPT COUNTRY FLAG ALLOWED ON SPLITTER

Position free on the allowed area. Must be accepted at the scrutineering.

WEC LMP2 SIDE DISPLAY

(This view is only valid as an identification for stickers placement)



Side pod area :

- 1 car category sticker
- Race number and official sponsor stickers combined

Position free on the allowed area. Must be accepted at the scrutineering.

Version approved by the WMSC of 07.12.2022

According to Article F / from the appendix 3

GTE Am display

(for sizes, colours, fonts etc., refer to the regulation.)

This view is only valid as an indication for sticker placement)

SIDE AREA:
1 RACE NUMBER
1 Official Sponsor Sticker
1 Car category sticker

FRONT AREA:
1 RACE NUMBER
1 Official WEC Sticker
1 Car category sticker
1 National Flag
1 FIA / ACO sticker



For GTE cars : Race number and WEC official stickers must be linked as this model on front and side area.
1 Car category sticker must be displayed on the rear part of the car, on vertical area visible from the back.

ANNEXE 4 : PENALITES LIEES AU NON-RESPECT DE LA REGLEMENTATION TECHNIQUE / APPENDIX 4: PENALTIES FOR FAILURE TO RESPECT THE TECHNICAL REGULATIONS

TR: Technical Regulations
SR: Sporting Regulations

Nr.	Topic	Article	Qualifying	Race	
				Occurrence	Penalty
HYPERCAR					
1	Energy per stint > BOP limit	Art. 5.1.1 & 6.8 (TR-LMH) Art. 5.1.1 & 6.8 (TR-LMDh) WEC Committee Decision	-	1st time 2nd time 3rd time +	Stop&Go 100 sec Stop&Go 200 sec Stop&Go 300 sec
2	Maximum released powertrain power > limit of Technical regulation and BOP table	Art. 5.1.2 (TR-LMH) WEC Committee Decision	current & next lap times cancelled	1st time 2nd time 3rd time +	Reprimand Stop&Go 5 sec Stop&Go 30 sec
3	Maximum EOS Recovery over Limit	Art. 5.1.2 (TR)			
4	Maximum released ERS power > limit	Art. 5.3.2 (TR)			
5	ERS deployment speed < BOP limit	Art. 5.3.2 (TR)			
6	Front and total braking torque transfer > limit	Art. 9.11 (TR-LMH) Art. 9.11 (TR-LMDh)			
7	Pit launch release time < BOP limit	tbc	-	1st time 2nd time 3rd time +	Add 5 sec next pitstop Add 10 sec next pitstop Add 20 sec next pitstop

8	Torquemeter in error		current & next lap times cancelled	1st time 2nd time 3rd time +	Stop&Go 5 sec Stop&Go 30 sec Stop&Go 60 sec
LMGTE AM					
9	Lambda < limit BOP table		current & next lap times cancelled	1st time 2nd time 3rd time +	Reprimand Stop&Go 5 sec Stop&Go 30 sec
10	Pboost > limit BOP table	Art. 334 (TR)			
ALL CATEGORIES					
11	Data not transfered within due time after pitstop	Art. 6.4.1 (SR)	-	1st time 2nd time +	Warning Add 5 sec next pitstop
12	Cockpit temperature > limit	Art. 13.13 (TR-LMH) Art. 13.13 (TR-LMDh) Art. 901.1 (TR-LMGTE) Art. 16.8 (TR-LMP2)	-	1st time 2nd time +	Warning Add 20 sec next pitstop
13	Team CAN channels not correct		Lap time cancelled	All times	Stop & repair
14	FIA/ACO sensor signal in error		Lap time cancelled	All times	Stop & repair

Note : *In accordance with the provisions of Article 12.3.4 of the International Sporting Code, the penalties set out in Appendix 4 are not susceptible to appeal. Any infringement occurring in the last 30 minutes of the race may result in increased penalty at Steward's discretion.*

ANNEXE 5 – APPENDIX 5

Déclarations d'équipement à effectuer sur : <https://aco-tech-online>

Equipment declarations on: <https://aco-tech-online>

ANNEXE 6 : Documentation concernant les pneumatiques

A6.1 : Stickers RFID

Chaque voiture doit être équipée d'autocollant RFID contenant une identité spécifique.

Assurez-vous que vos voitures sont équipées de leurs propres autocollants chaque fois qu'elles vont sur la piste.

Informations et recommandations

Dimensions des autocollants : 94mm x 24mm.
Les autocollants doivent être positionnés de chaque côté de la voiture en respectant les indications "L" et "R".
Les autocollants doivent être visibles sur le côté.
Les autocollants doivent être positionnés verticalement (petit côté horizontal).

Positionnement

Option 1 : en avant de la roue arrière à une hauteur proche de l'axe de roue (zone rouge sur le schéma ci-dessous).

Option 2 : si l'option 1 n'est possible, (ex : proximité avec la sortie d'échappement), derrière la roue arrière à une hauteur proche de l'axe de roue (zone verte sur le schéma ci-dessous).

Option 3 : le Délégué Technique pourra décider d'une position différente selon la forme de la voiture.

Ne pas équiper les pièces de rechange à l'avance dans le cas où ces pièces peuvent être installées sur des voitures différentes.

Afin de préserver la livrée de la carrosserie, il est autorisé de couvrir l'autocollant RFID avec un film adhésif fin sans composant métallique

APPENDIX 6: Documents regarding tyres

A6.1: RFID stickers

All cars will need to be equipped with specific identity RFID stickers.

Ensure that your cars are equipped with their own stickers every time they go on the track.

Information and recommendation

Sticker dimensions: 94mm x 24mm.
Stickers need to be located on each side of the car respecting "L" and "R" indications.
Stickers must be visible from the side.
Stickers must be positioned vertically (small side horizontal).

Positioning

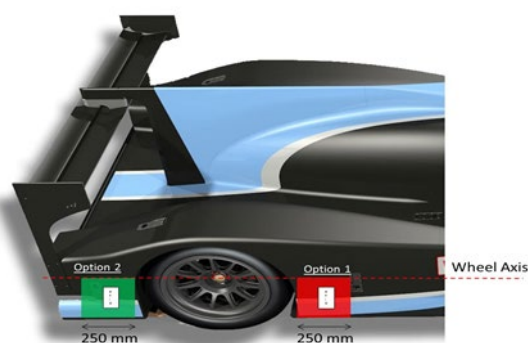
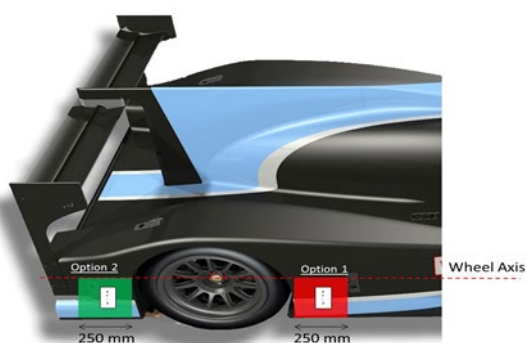
Option 1: in front of the rear wheel at a height close to the wheel axis (red area on the diagram below).

Option 2: in case option 1 is not possible (e.g. proximity with exhaust pipe), behind the rear wheel at a height close to the wheel axis (green area on the diagram below).

Option 3: the Technical Delegate may decide on a different position depending on the shape of the car.

Do not equip spare parts in advance in case those parts can be used on different cars.

In order to preserve the livery of the bodywork, it is allowed to cover the RFID sticker with thin adhesive films without a metallic component.



A6.2 : Spécification pour la déclaration des listes pneumatiques					A6.2: Specification for the declaration of the tyre list																		
Les listes de pneus doivent être au format Excel (.xls).					Tyre list must be an Excel file (.xls).																		
Un fichier unique doit être fourni en incluant une page par catégorie : HYPERCAR LMP2 LMGTE AM					A unique file must be provided including one sheet per category: HYPERCAR LMP2 LMGTE AM																		
Pour chaque page, la structure doit être la suivante :					For each sheet, the frame must be as follows:																		
<table><tr><th>Tyre Brand</th><th>Car Type</th><th>Teams</th><th>Tyre Type</th><th>Position</th></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></table>					Tyre Brand	Car Type	Teams	Tyre Type	Position						<table><tr><th>Barcode</th><th>TID</th><th>UII</th></tr><tr><td></td><td></td><td></td></tr></table>			Barcode	TID	UII			
Tyre Brand	Car Type	Teams	Tyre Type	Position																			
Barcode	TID	UII																					
Tyre brand: <i>code du manufacturier pneumatique</i> M = MICHELIN G = GOODYEAR Car type: <i>catégorie</i> HYPERCAR LMP2 LMGTE Teams: <i>nom du constructeur si pneumatiques dédiés (cellule vierge si non dédié)</i> Tyre type: <i>spécification du pneumatique</i> “A” pour pneumatique de spécification A “B” pour pneumatique de spécification B “C” pour pneumatique de spécification C “D” pour pneumatique de spécification D “I” pour pneumatique de spécification Intermédiaire “W” pour pneumatique de spécification Pluie “FW” pour pneumatique de spécification Grosse Pluie Position: <i>“Rear” or “Front” (Cellule vierge si multi position)</i> Barcode: <i>numéro de code à barres</i> TID: <i>référence TID</i> UII: <i>référence UII</i> Dans tous les cas, une cellule vierge ne doit jamais être remplacée par un caractère.					Tyre brand: <i>code of the tyre manufacturer</i> M = MICHELIN G = GOODYEAR Car type: <i>category</i> HYPERCAR LMP2 LMGTE Teams: <i>name of the car manufacturer if dedicated tyres (blank cell if not dedicated)</i> Tyre type: <i>specification of the tyre</i> “A” for tyre spec A “B” for tyre spec B “C” for tyre spec C “D” for tyre spec D “I” for tyre spec Intermediate “W” for tyre spec Wet “FW” for tyre spec Full Wet Position: <i>“Rear” or “Front” (Blank cell if all positions)</i> Barcode: <i>barcode number</i> TID: <i>TID reference</i> UII: <i>UII reference</i> In all cases, a blank cell must never be replaced by any character.																		

ANNEXE 7 / APPENDIX 7: CONSIGNES GENERALES DE SECURITE RELATIVES A LA VOIE DES STANDS / GENERAL SAFETY GUIDELINES RELATED TO THE PIT LANE

A7.1 Recommendations générales liées à la sécurité	A7.1 General safety recommendations
Il est de l'obligation des équipes d'effectuer un arrêt au stand et d'effectuer toute opération dans le garage en toute sécurité à tout moment. Les éléments suivants doivent être pris en compte : • Les bouteilles d'air doivent être solidement ancrées. • L'utilisation d'outils pouvant provoquer des étincelles est interdite. • Aucun outil ne peut se trouver dans la zone de travail sauf lors d'une intervention. • Les installations sur le mur de signalisation ne doivent pas dépasser dans la voie des stands ou sur la piste, sauf pour effectuer des signalisations au pilote lors de son passage. Les signaux ne peuvent pas clignoter. • Les voitures équipées d'un système de récupération d'énergie hybride doivent être dans une position sûre avec le voyant rouge éteint et le voyant vert allumé. • Les équipes doivent suivre les instructions des officiels concernant la sécurité. Ces dernières ne sont pas sujettes à réclamation ou appel.	It is the obligation of the teams to complete a pit stop and operate the garage in a safe manner at all times. The following must be taken into account: • Air bottles must be firmly anchored. • The use of tools that may cause sparks is prohibited in the working area and garage. • No tools may be in the working area except during an intervention. • Installations on the signaling wall may not protrude into the pit lane or track, except to signal the driver when passing. Signals may not flash. • Cars equipped with a Hybrid energy recovery system must be in a safe position with red light off and green light on. • Teams must follow the instructions of the officials regarding safety. Safety instructions are not subject to protest or appeal.
A7.2 Eclairages et installations électriques dans les stands	A7.2 Lighting and electrical installations in the pits
Le faisceau des éclairages doit être dirigé vers l'aval de la piste ou vers les stands afin de ne pas constituer une gêne pour les pilotes sur la piste. Toute installation électrique située à moins de 3 mètres du réservoir de carburant autonome et des canalisations de carburant doit être antidéflagrante. Seules les lampes à basse température et antidéflagrantes sont autorisées. Les lampes halogènes sont interdites.	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. Any electrical installation situated less than 3 metres from the autonomous fuel tank and the fuel lines must be spark-proof. Only low temperature and spark-proof lamps are allowed. Halogen lamps are prohibited.
A7.3 Potences, supports de flexible, extincteurs	A7.3 Brackets, line supports, extinguishers
Les potences repliables, support(s) de flexible(s) d'air, de carburant ou d'éclairage ne doivent pas : ○ Dépasser la limite extérieure de la « zone de travail » (Article 12.2.2) ; ○ Se trouver à un minimum de 2 mètres au-dessus du sol. Pendant un arrêt au stand, depuis la ligne peinte devant le rideau du stand, un assistant muni d'un extincteur doit se trouver à tout moment à côté de la voiture.	Folding brackets, supports for air or fuel lines or lighting must not: ○ Extend beyond the outer limit of the working area (Article 12.2.2); ○ Be situated less than 2 metres above the ground. During a pit stop, from the line painted in front of the pit shutter, an assistant with an extinguisher must be beside the car at all times.

Pénalité : à l'appréciation des Commissaires Sportifs. Chaque Concurrent doit être en possession, par voiture engagée, d'au moins trois extincteurs (dont au moins deux dans le garage). La capacité minimale acceptée est de 5 kg / 6 litres. Les extincteurs à base de poudre et de CO₂ sont acceptés, les extincteurs à base d'eau sont recommandés.	Penalty: at the Stewards' discretion. Each competitor must be in possession, per car entered, of a minimum of three fire extinguishers (at least two of them in the garage). The minimum accepted capacity is 5 kg / 6 litres. Powder-based and CO₂ extinguishers are accepted, water-based extinguishers are recommended.
A7.4 Bouteilles d'air	A7.4 Air Bottles
Les bouteilles d'air doivent être solidement attachées ou ancrées une fois leur chapeau protecteur enlevé. Une protection autour des vannes et du détendeur doit être mise en place en permanence. La conformité des installations et les dates de validité des bouteilles d'air pourront être contrôlées à tout moment. Par ailleurs, le remplissage ou le transvasement des bouteilles d'air est strictement interdit quand les voitures sont autorisées en piste. Pénalité : à l'appréciation des Commissaires Sportifs.	Air bottles must be firmly attached or anchored once their protective lid is removed. Protection around the valves and regulator must be permanently in place. The conformity of the installations and the dates of validity of the air bottles may be checked at any moment. Also, the filling or decanting of the air bottles is strictly prohibited whenever the cars are allowed on the track. Penalty: at the Stewards' discretion.
A7.5 Zone de panneautage	A7.5 Signalling area
a) La "zone de panneautage" est clairement délimitée, pour chaque Concurrent, sur le mur des stands. Les dimensions maximales des installations sont les suivantes : • Hauteur : 2,20 m au-dessus du niveau de la piste ; • Largeur : 2,50 m le long du mur de signalisation ; • Profondeur : 1,00 m côté voie des stands depuis le mur séparant la piste de la voie des stands. b) Les installations, et leurs fixations ne doivent pas dépasser l'aplomb du mur (côté piste). b) Les seules inscriptions autorisées sur ces installations sont la marque de la voiture et/ou le nom de l'équipe figurant sur la licence Concurrent. d) Les panneaux utilisés pour renseigner les pilotes : • doivent être coulissants ou pivotant • le fond ne peut pas être coloré (doit être noir, gris ou blanc).	a) The "signalling area" is clearly delimited, for each Competitor, on the pit wall. The maximum dimensions of the installations are as follows: • Height: 2.20 m above the level of the track; • Width: 2.50 m along the signalling wall; • Depth: 1.00 m from the pit wall on the pit side. b) The installations and their means of attachment must remain flush with the wall (on the track side). c) The only inscriptions authorised on these installations are the make of the car and/or the name of the team given on the Competitor's licence. d) The boards used for informing the drivers: • must be sliding or pivoting. • The background cannot be coloured (must be black, grey or white).

- la couleur du lettrage à l'intérieur du panneau est libre mais il ne peut pas clignoter. - Les panneaux doivent être sortis et présentés au pilote concerné uniquement lorsque la voiture passe sur la piste à proximité de la zone de panneautage. e) Les ombrelles, parasols ou parapluies sont interdits. f) Les membres des équipes ne peuvent accéder qu'à la zone du mur des stands attribuée à leur voiture. g) un maximum de 3 personnes par Concurrent est autorisé dans la zone de panneautage.	- The colour of the lettering inside the board is at the teams' choice but it cannot flash. - The boards must be taken out and shown to the driver concerned only when the car is in the vicinity of the signalling area while driving past on the track. e) Sunshades, parasols and umbrellas are prohibited. f) Team members can only access the pit wall area that is allocated to their car. g) 3 people maximum per competitor are authorised in the signalling area.
A7.6 Panneau utilisé par le préposé au contrôle des voitures	A7.6 Sign used by the car controller
Afin de garantir une libération sans danger de leur voiture après un arrêt au stand, les Concurrents sont autorisés à apposer sur la rambarde arrière du mur des stands une marque ou un panneau pour permettre au préposé au contrôle des voitures chargé de libérer la voiture de le faire en toute sécurité. Un commissaire technique ACO et/ou FIA peut, à sa seule appréciation, faire enlever un panneau s'il est jugé dangereux. Toute équipe gênée par le positionnement d'un panneau d'une autre équipe, ne peut, en aucune circonstance, y toucher. Si une équipe est gênée par un panneau placé proche d'elle, elle devra appeler un officiel pour y remédier.	In order to ensure the safe release of their car after a pit stop, Competitors are allowed to affix a mark or sign to the rear handrail on the pit wall to allow the car controller responsible for releasing the car to do so safely. An ACO and/or FIA scrutineer may, at his sole discretion, have any sign removed if it is found to be dangerous. Any team that is dissatisfied with the positioning of another team's sign cannot touch that sign under any circumstances. If a sign placed near a team is the cause of hindrance, the relevant team must call an official to deal with it.
A7.7 Sécurité et obligations durant le ravitaillement en essence	A7.7 Safety and obligations during refuelling
A7.7.1 Autorisations et obligations générales lors du ravitaillement	A7.7.1 General authorisations and obligations during refuelling
Pendant le ravitaillement, depuis la ligne peinte devant le rideau du stand : - Le pilote peut rester à bord de la voiture. - La voiture est connectée électriquement à la terre et en équipotentiel avec les équipements de ravitaillement avant et pendant la connexion des raccords de remplissage et d'évent. - Les voitures équipées d'un système de récupération d'énergie (Hybrides – ERS) doivent être en position sûre : témoin ROUGE éteint, témoin VERT allumé. Pénalité : à l'appréciation des Commissaires Sportifs.	During refuelling, from the painted line in front of the pit shutter: - The driver may remain on board the car. - The car is grounded electrically and equipotentially with the refuelling equipment before and during the connection of the filling and venting couplings. - Cars equipped with an energy recovery system (Hybrids – ERS) must be in a safe position: RED light off, GREEN light on. Penalty: at the Stewards' discretion.

A7.7.2 Emploi d'un réservoir autonome	A7.7.2 Use of an autonomous supply tank
Pendant les essais et la course, le ravitaillement doit être effectué au moyen du réservoir autonome du stand portant le numéro de la voiture et avec le carburant délivré par l'organisateur. Il est interdit de déplacer le chariot de ravitaillement pour faciliter les opérations de ravitaillement lors de l'arrêt au stand d'une voiture. Pénalité : à l'appréciation des Commissaires Sportifs. Le réservoir autonome doit rester à la pression atmosphérique et à la température ambiante. Tous les réservoirs pour le carburant stocké dans les stands doivent pouvoir maintenir une pression de 3 atmosphères. Pendant la course, tout ravitaillement dans les stands doit être effectué avec un réservoir autonome par stand conformément aux Règlements Techniques en vigueur.	During practice and the race, refuelling must be carried out using the pit's autonomous supply tank bearing the number of the car and with the fuel delivered by the Organiser. It is prohibited to move the refuelling rig in order to facilitate refuelling operations during a car's pit stop. Penalty: at the Stewards' discretion. The autonomous tank must remain at atmospheric pressure and at the ambient temperature. All the tanks for the fuel stored in the pits must be capable of holding a pressure of 3 atmospheres. During the race, any refuelling in the pits must be carried out using one autonomous tank per pit in conformity with the Technical Regulations in force.
A7.7.3 Remplissage du réservoir autonome	A7.7.3 Filling the autonomous tank
Pour raisons de sécurité, pendant le ravitaillement : - Il est interdit de remplir le réservoir autonome pendant tout le temps où la voiture se trouve dans la zone de travail. - Les réservoirs de carburant doivent être connectés à la terre en équipotentiel pendant le processus de remplissage. Pénalité : à l'appréciation des Commissaires Sportifs. Le carburant contenu dans le tuyau de dégazage doit être versé dans le réservoir temporaire décrit dans l'Annexe A (Hypercar) et l'Annexe 2 (LMP2 et LMGTE), et dans l'Article 8 des règlements techniques : - par l'intermédiaire d'un récipient métallique vide d'une contenance maximum de 6 litres et équipé d'un coupleur pour le remplissage et de raccords auto-obturants pour transférer le carburant vers le réservoir temporaire. Disqualification possible de la voiture en cas d'infraction, à l'appréciation des Commissaires Sportifs.	For safety reasons, during refuelling: - It is prohibited to fill the autonomous supply tank while the car is still in the working area. - Fuel bowzers must be equipotentially grounded during the filling process. Penalty: at the Stewards' discretion. The fuel contained in the vent hose must be poured into the temporary tank described in Appendix A (Hypercar) and Appendix 2 (LMP2 and LMGTE), and in Article 8 of the Technical Regulations: - by means of an empty metallic receptacle with a maximum capacity of 6 litres and fitted with a coupler for filling and with self-sealing connectors for transferring the fuel into the temporary tank. Possible disqualification of the car in case of infringement, at the Stewards' discretion.
A7.8 Restrictions concernant le matériel	A7.8 Restrictions concerning equipment
Les outils utilisant une source d'énergie externe à l'outil (électrique, pneumatique, etc.) sont interdits, à l'exception des deux clés à chocs pneumatiques et du connecteur des vérins pneumatiques.	Tools which are operated using an external power source (electrical, pneumatic, etc.) are prohibited, with the exception of the two-wheel guns and the air-jack coupling.

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none">○ Les outils à batterie interne sont autorisés mais doivent être utilisés en permanence par une personne portant le brassard approprié et ne peuvent être laissés sans surveillance. | <ul style="list-style-type: none">○ Tools with internal batteries are authorised but must be operated at any moment by a person wearing the appropriate armband and cannot be left unattended. |
|--|--|

ANNEXE 8 : CAMERAS EMBARQUEES APPENDIX 8: ONBOARD CAMERAS

La description technique sera détaillée dans le document envoyé par le Promoteur. Le poids minimum des voitures étant défini sans système de caméra, il paraît important que les voitures équipées du système de caméra ne soient pas pénalisées en termes de performance. Ce qui suit sera donc mis en place, en considérant le poids du système de caméra = 3kg. • Les voitures sans caméra devront se lester (3kg au total) • HYPERCAR : poids minimum avec le système de caméra ou le lesté caméra = décrit dans la BOP • LMP2 : poids minimum avec le système de caméra ou le lesté caméra = 950 kg • LMGTE : poids minimum avec le système de caméra ou le lesté caméra = décrit dans la BOP	The technical description will be summarised in the document sent by the promoter. As the minimum weight of all cars is defined and maintained without a camera system, it is considered of major importance that the cars equipped with a camera system do not suffer any performance penalty. The following will be put in place, considering the weight of the camera system = 3kg • Cars without a camera will need to have ballast on board (total 3kg) • HYPERCAR: minimum car weight with a camera system or camera ballast = described in BOP • LMP2: minimum car weight with a camera system or camera ballast = 950kg • LMGTE: minimum car weight with a camera system or camera ballast = described in the BoP
--	---

**ANNEXE 9 : PROCEDURE DE POMPE A CARBURANT APPLICABLE POUR LE
CONTROLE TECHNIQUE
APPENDIX 9: FUEL PUMP PROCEDURE APPLICABLE FOR SCRUTINEERING**

Sécurité : Toutes les manipulations de carburant doivent être effectuées en respectant le règlement sportif (extincteur, combinaisons, cagoules, lunettes, gants, chaussures, sous-vêtements, etc.). Echantillon de carburant : Si un échantillon de carburant est demandé, il devra être prélevé en utilisant directement la canalisation de carburant sortant du châssis, conformément au Règlement Technique approprié. Procédure : Toutes les équipes seront autorisées à retirer le carburant en utilisant leur propre réservoir dans le Parc Fermé, sous le contrôle d'un Commissaire Technique. A la fin de la procédure, une canalisation transparente devra être montée sur la canalisation de carburant allant du châssis au moteur et toutes les pompes à carburant de la voiture devront être activées. Pendant cette procédure, les Concurrents devront afficher le courant d'alimentation de toutes les pompes à carburant.	Safety: All fuel manipulations must be done respecting the regulations (extinguisher, overalls, balaclava, goggles, gloves, shoes, underwear, etc.). Fuel sample: If a fuel sample is required, it should be taken by collecting fuel directly using the fuel line that goes out of the chassis, as per the relevant Technical Regulations. Procedure: All teams will be allowed to pump out fuel using their own fuel tank in the Parc Fermé, under the supervision of a Scrutineer. At the end of the procedure, a transparent line must be fitted on the fuel line going from the chassis to the engine and all car fuel pumps must be activated. During this procedure, Competitors will be required to display the supply current of all fuel pumps.
---	---

ANNEXE 10 : SECURITE OPERATIONNELLE HAUTE TENSION

APPENDIX 10: HIGH-VOLTAGE OPERATIONAL SAFETY

Les Concurrents, pilotes, ASN, Promoteurs, organisateurs, bénévoles et officiels doivent se conformer au Supplément 10 de l'Annexe H au Code Sportif International et, sur demande de la FIA, doivent fournir toute preuve de conformité que la FIA jugera nécessaire.

Le Supplément 10 de l'Annexe H au Code Sportif International est disponible via le lien suivant :

<https://www.fia.com/regulation/category/123>

The Competitors, drivers, ASN, Promoters, organisers, volunteers and officials must comply with Supplement 10 of Appendix H to the International Sporting Code, and upon request from the FIA, they must provide any proof of compliance that the FIA may deem necessary.

Supplement 10 of the Appendix H to the International Sporting Code is available via the following link:

<https://www.fia.com/regulation/category/123>

ANNEXE 11 : REGLEMENTATION DES ESSAIS HYPERCAR

* *
*

PARTIE A – PREAMBULE

1. PRINCIPES GENERAUX

- 1.1 La présente Réglementation des Essais est applicable du 1^{er} janvier au 31 décembre de chaque année civile. Des périodes de "blackout" spécifiques au Championnat peuvent être ajoutées par l'ACO/FIA et/ou l'IMSA comme indiqué ailleurs dans les règlements concernés.
- 1.2 La voiture est considérée comme étant le véhicule tel qu'homologué par chaque Constructeur pour une participation au Championnat FIA WEC et/ou au Championnat IMSA.
- 1.3 A l'exception des changements fondamentaux, si la voiture comporte des déviations mineures et/ou des variations de pièces par rapport à la voiture homologuée, elle ne sera pas considérée comme une voiture différente aux fins de la présente Réglementation des Essais, tel que déterminé uniquement par l'ACO/FIA/IMSA. Une telle décision sera définitive et ne pourra faire l'objet d'aucune réclamation ou appel.
- 1.4 Les Constructeurs et/ou les équipes ne doivent pas tester et/ou faire courir la voiture homologuée par le Constructeur dans un Championnat autre que le Championnat FIA WEC et/ou le Championnat IMSA.
- 1.5 Le coût de toute enquête de l'ACO/FIA et/ou de l'IMSA pourra être facturé au Constructeur et/ou à l'équipe.
- 1.6 Une fois qu'une voiture est homologuée, les Essais ne sont autorisés que pour les Constructeurs et les équipes officiellement engagés dans le Championnat FIA WEC et/ou le Championnat IMSA.
- 1.7 La quantité d'essais autorisés est limitée par l'allocation de quantités de pneus et l'attribution de Journées d'Essais (définies et décrites plus en détail dans la Partie B ci-dessous).
- 1.8 Les Constructeurs et/ou les équipes ne doivent pas effectuer d'essais sur un circuit aux moments suivants : 14 jours avant le dernier jour d'activité sur piste pour le circuit en question dans le Championnat IMSA et pour la Compétition de Sebring du FIA WEC ; et 30 jours avant l'ouverture des vérifications administratives pour le circuit en question pour le FIA WEC.
- 1.9 La participation aux Compétitions et aux Essais autorisés du FIA WEC et/ou du Championnat IMSA n'est pas prise en compte dans les allocations décrites ci-dessous.
- 1.10 Tout essai doit être déclaré et approuvé selon les conditions décrites ci-dessous. L'ACO/FIA et/ou l'IMSA peuvent imposer toute autre condition qu'ils jugent nécessaire lors de l'approbation d'un essai.
- 1.11 L'ACO/FIA est l'autorité compétente pour les équipes participant au WEC de la FIA, et l'IMSA est l'autorité compétente pour les équipes participant au Championnat IMSA. Lorsqu'une approbation conjointe est requise, une réponse conjointe sera envoyée.
- 1.12 Tous les Essais déclarés et approuvés seront rendus publics par chaque Championnat.
- 1.13 Les points de contact pour les déclarations d'essais et les demandes d'approbation sont le Comité WEC pour le FIA WEC : comite.wec@lemans.org et Geoff Carter pour le Championnat IMSA : gcarte@imsa.com. Ces deux adresses e-mail doivent être mises en copie de toute communication connexe.

2. DISPOSITIONS CONCERNANT L'UTILISATION DES PNEUMATIQUES

- 2.1 Les pneumatiques utilisés pour les Essais doivent être fournis uniquement par le fabricant de pneumatiques désigné, conformément à la présente Réglementation.
- 2.2 Sauf indication contraire dans la présente Réglementation, les Essais doivent être effectués avec des pneumatiques dont les spécifications sont déclarées pour les Compétitions du Championnat correspondant.
- 2.3 Un nombre maximum de pneumatiques pour temps sec est alloué par équipe pour une année civile donnée.
Un nombre maximum de pneus pour temps sec est alloué par équipe pour une Journée d'Essais donnée.
Un nombre maximum de pneus pour temps sec est alloué par équipe pour une Journée d'Essais d'endurance déclarée (essais sur une période de 24 heures).
- 2.4 Dans le cadre des allocations, les Constructeurs sont limités à deux Journées d'Essais d'endurance, et les équipes à une Journée d'Essais d'endurance par année civile.
- 2.5 Le nombre de pneumatiques spécifiés pour les allocations ci-dessus sera communiqué à l'aide de Bulletins spécifiques au Championnat.
- 2.6 Ces pneumatiques ne doivent pas être vendus ou transférés de quelque manière que ce soit d'un Constructeur et/ou d'une équipe à une autre.

* *

*

PARTIE B – ESSAIS REGULIERS

3. JOURNEES D'ESSAIS CONSTRUCTEURS

- 3.1 Un Constructeur est défini comme étant le Constructeur qui homologue la voiture. Un Constructeur peut être tenu responsable des infractions relatives à la Réglementation des Essais, y compris celles commises par ses équipes clientes. Lorsqu'ils font appel à des équipes clientes pour les essais du Constructeur, comme décrit dans la Partie B, paragraphe 3, les Constructeurs doivent répartir équitablement les Journées d'Essais entre ces équipes.
- 3.2 Les limitations des Journées d'Essais Constructeurs sont exprimées en nombre de voiture/jour : une (1) voiture en piste équivaut à une (1) journée consommée.
- 3.3 Cette limitation est définie par Constructeur et n'est pas spécifique au Championnat.
- 3.4 Les Journées d'Essais Constructeurs doivent être déclarées par le Constructeur au plus tard à 14 heures CET, trente (30) jours avant la première Journée d'Essais (incluse) et doivent être confirmées au plus tard à 14 heures CET, trois (3) jours avant la première Journée d'Essais (incluse) à l'ACO/FIA et/ou à l'IMSA. Toute reprogrammation de ces Journées d'Essais doit être communiquée à toutes les parties au moment où d'autres dates sont recherchées. Après ce délai de confirmation, il est interdit d'annuler ou de reprogrammer cette Journée d'Essais, et la Journée d'Essais sera imputée sur l'allocation.
- 3.5 Les allocations sont limitées comme suit, par Constructeur :
 - 2023 : Quatre (4) jours
 - 2024 : Trois (3) jours
 - 2025 : Deux (2) jours

4. JOURNEES D'ESSAIS COLLECTIFS CONSTRUCTEURS

- 4.1 Les limitations des Journées d'Essais Collectifs Constructeurs sont exprimées en jours de location de piste par Constructeur. Cela signifie qu'un (1) jour de location par Journée d'Essais sera imputé à l'allocation du Constructeur, quel que soit le nombre de voitures en piste.

4.2 Cette limitation est spécifique au Championnat.

4.3 Seules les équipes inscrites sont autorisées à participer à ces Essais Collectifs Constructeurs (conformément au paragraphe 1.6), mais la participation aux Journées d'Essais Collectifs Constructeurs n'est pas comptabilisée dans l'allocation d'une équipe. Aux fins de la présente Réglementation des Essais, une équipe est définie par le numéro d'une voiture engagée dans le Championnat FIA WEC et/ou le Championnat IMSA. Dans le FIA WEC, un Concurrent peut superviser jusqu'à deux (2) équipes.

4.4 Toute équipe utilisant une voiture du Constructeur qui organise la Journée d'Essais Collectifs Constructeurs doit être invitée à participer à ces essais. Un Constructeur ne peut pas refuser la participation d'une équipe éligible.

4.5 Les Journées d'Essais Collectifs Constructeurs doivent être déclarées par le Constructeur au plus tard à 14 heures CET, trente (30) jours avant la première Journée d'Essais (incluse) et doivent être confirmées au plus tard à 14 heures CET, trois (3) jours avant la première Journée d'Essais (incluse) à l'ACO/FIA et/ou l'IMSA.

4.6 Ces essais ne peuvent être annulés, sauf en cas de *force majeure* ou de circonstances extraordinaires à la seule appréciation de l'ACO/FIA et/ou de l'IMSA. En cas d'annulation, le(s) jour(s) sera(ont) imputé(s) à l'allocation du Constructeur.

4.7 Ces essais peuvent être reprogrammés, une (1) seule fois par essai déclaré, sous réserve de l'approbation de l'ACO/FIA et/ou de l'IMSA. Dans ce cas, le Constructeur doit envoyer une demande au plus tard à 14 heures CET, trois (3) jours avant la première Journée d'Essais à l'ACO/FIA et/ou l'IMSA. L'essai reprogrammé doit être déclaré par le Constructeur au plus tard à 14 heures CET, quatorze (14) jours avant la première Journée d'Essais reprogrammés (incluse) et doit être confirmé au plus tard à 14 heures CET, trois (3) jours avant la première Journée d'Essais reprogrammés (incluse) à l'ACO/FIA et/ou l'IMSA, sauf approbation contraire de l'ACO/FIA et/ou l'IMSA. Si l'essai reprogrammé n'est pas utilisé, le(s) jour(s) sera(ont) imputé(s) à l'allocation du Constructeur.

4.8 Les allocations sont limitées comme suit, par Constructeur, par Championnat dans lequel il s'est engagé :

- 2023 : Quatre (4) jours
- 2024 : Trois (3) jours
- 2025 : Deux (2) jours

5. JOURNEES D'ESSAIS EQUIPES

5.1 Toute limitation du nombre de Journées d'Essais Equipes est exprimée en nombre de voiture/jour : une (1) voiture en piste équivaut à une (1) journée consommée.

5.2 Cette limitation est définie par Equipe et n'est pas spécifique au Championnat.

5.3 Une équipe peut inviter toute autre équipe à se joindre à un essai organisé par l'équipe aux fins de partager les coûts. Ceci inclut les équipes concourant dans d'autres catégories. La (Les) Journée(s) d'Essais seront imputées aux allocations des équipes invitantes et invitées, selon le cas, et conformément à la présente Réglementation. Aucune équipe n'a le droit de refuser la participation d'une autre équipe, sauf si le nombre de participants dépasse le nombre maximum de voitures admises sur le circuit.

5.4 Les Journées d'Essais Equipes doivent être déclarées par l'équipe organisatrice au plus tard à 14 heures CET, trente (30) jours avant la première Journée d'Essais (incluse) et doivent être confirmées au plus tard à 14 heures CET, trois (3) jours avant la première Journée d'Essais (incluse) à l'ACO/FIA et/ou l'IMSA. Après ce délai de confirmation, il est interdit d'annuler ou de reprogrammer cette Journée d'Essais et la Journée d'Essais sera imputée sur l'allocation. Toute équipe rejoignant une séance d'essais déclarée doit envoyer une déclaration nominative.

5.5 Les allocations sont limitées comme suit, par équipe :

- 2023 : Quatre (4) jours
- 2024 : Quatre (4) jours
- 2025 : Deux (2) jours

6. ALLOCATION DE JOURNEES D'ESSAIS POUR LES CONSTRUCTEURS AYANT ADHERE AUX REGLEMENTS TECHNIQUES LES PREMIERS (2023 UNIQUEMENT)

6.1 Le paragraphe 6 dans son intégralité ne s'applique qu'aux Constructeurs qui ont homologué des voitures entre juin 2022 et mars 2023. Le paragraphe 6 dans son intégralité sera supprimé de la Réglementation des Essais 2024.

6.2 Les allocations sont limitées comme suit :

- Journées d'Essais Constructeurs : Dix (10) jours par Constructeur.
- Journées d'Essais Collectifs Constructeurs : Six (6) jours par Constructeur par Championnat dans lequel il s'est engagé

6.3 Pour les Constructeurs ayant fait courir des voitures homologuées avant le 31 décembre 2022, les allocations sont limitées comme suit :

De janvier 2023 à juin 2023 (6 mois) :

- Journées d'Essais Constructeurs : Cinq (5) jours par Constructeur.
- Journées d'Essais Collectifs Constructeurs : Trois (3) jours par Constructeur et par Championnat dans lequel il s'est engagé.

De juillet 2023 à décembre 2023 (6 mois) :

- Journées d'Essais Constructeurs : Deux (2) jours par Constructeur.
- Journées d'Essais Collectifs Constructeurs : Deux (2) jours par Constructeur et par Championnat dans lequel il s'est engagé.

* *

*

PARTIE C – ESSAIS SOUS RESERVE D'APPROBATION

7. ESSAIS DU MANUFACTURIER DE PNEUMATIQUES

7.1 Sous réserve de l'approbation et des conditions fixées par l'ACO/FIA et/ou l'IMSA, le fabricant de pneumatiques désigné pour la catégorie peut organiser des essais de pneumatiques.

7.2 Le fabricant de pneumatiques désigné doit soumettre son plan d'essais à l'ACO/FIA et à l'IMSA au plus tard le 1^{er} décembre pour l'année civile suivante, applicable à la fois pour les Championnats ACO/FIA et IMSA.

7.3 L'ACO/FIA et/ou l'IMSA peuvent demander au fabricant de pneumatiques désigné d'organiser des séances d'essais dédiées.

7.4 Tout Essai du fabricant de pneumatiques ne faisant pas partie d'un essai autorisé par l'ACO/FIA ou l'IMSA, d'une Journée d'Essais Constructeurs ou d'une Journée d'Essais Collectifs Constructeurs, sera réalisé conformément aux Essais Equipes et sera comptabilisé dans l'allocation de l'équipe effectuant les essais.

8. ESSAIS SPECIAUX

8.1 Les Essais spéciaux désignent les essais ou les activités organisés par un Constructeur ou une équipe, y compris mais non limités à : les essais de déverminage, les essais en ligne droite, les essais en soufflerie, les essais sur banc à 7 vérins, les sessions commerciales, VIP et/ou médiatiques.

8.2 L'activité en piste est limitée à une (1) heure maximum, à moins qu'il n'en soit décidé autrement par l'ACO/FIA et/ou l'IMSA en cas de circonstances ou d'événements extraordinaires.

8.3 Les Essais spéciaux sont soumis à l'approbation de l'ACO/FIA et/ou de l'IMSA, qui doivent recevoir la demande au plus tard à 14 heures CET, trois (3) jours avant le début des essais spéciaux ou de l'activité. La décision de l'ACO/FIA et/ou de l'IMSA concernant l'approbation de tout Essai spécial est définitive et l'ACO/FIA et/ou l'IMSA ne sont pas tenus de fournir une justification en cas de refus.

8.4 Les Essais spéciaux doivent être effectués sur des pneus de transport fournis par le manufacturier de pneus désigné, et tels qu'approuvés par l'ACO/FIA et/ou l'IMSA.

9. ESSAIS AUTORISES

9.1 La participation à des Essais autorisés programmés par l'ACO/FIA ou l'IMSA n'est pas prise en compte dans l'allocation d'autres Journées d'Essais énumérées dans la présente Réglementation des Essais.

9.2 La participation aux Essais autorisés peut être obligatoire, en fonction des exigences de l'ACO/FIA ou de l'IMSA.

9.3 Essais autorisés FIA WEC, 2023 :

11-12 mars - Prologue
4 juin - Le Mans Test
5 novembre - Rookie Test

9.4 Essais autorisés IMSA, 2023 :

20-22 janvier - ROAR avant le 24
15-16 février - Sebring International Raceway
28-29 juillet - Indianapolis Motor Speedway
5-6 décembre - Daytona International Speedway

APPENDIX 11: HYPERCAR TESTING REGULATIONS

* *
*

PART A – PREAMBLE

1. GENERAL PRINCIPLES

- 1.1 These Testing Regulations are applicable from 1 January until 31 December of each calendar year. Championship-specific blackout periods may be added by the ACO/FIA and/or the IMSA as specified elsewhere in the respective regulations.
- 1.2 The car is considered to be the vehicle as homologated by each Manufacturer for participation in the FIA WEC Championship and/or the IMSA Championship.
- 1.3 Excluding fundamental changes, if the car has minor deviations and/or parts variations from the homologated car, it shall not be considered to be a different car for the purposes of these Testing Regulations as determined solely by the ACO/FIA/IMSA. Such a determination shall be final and not subject to protest or appeal.
- 1.4 Manufacturers and/or teams must not test and/or race the car as homologated by the Manufacturer in any other Championship except the FIA WEC and/or IMSA Championship.
- 1.5 The cost of any investigation by ACO/FIA and/or IMSA may be charged to the Manufacturer and/or team.
- 1.6 Once a car is homologated, testing is permitted only for Manufacturers and teams officially entered in either the FIA WEC and/or the IMSA Championship.
- 1.7 The amount of permitted testing is limited through the allocation of tyre quantities, and the allocation of Test Days (further defined and described in Part B below).
- 1.8 Manufacturers and/or teams must not test on a circuit as follows: 14 days prior to the last day of on-track activity for that circuit in the IMSA Championship and for the Sebring Competition of the FIA WEC; and 30 days prior to the opening of the administrative checks for that circuit for the FIA WEC.
- 1.9 Participation in Competitions and Sanctioned Tests of the FIA WEC and/or IMSA Championship are not considered towards allocations described below.
- 1.10 Any testing must be declared and approved according to the conditions described below. The ACO/FIA and/or IMSA may impose any further conditions they deem necessary when approving a test.
- 1.11 The ACO/FIA is the binding authority for teams participating in the FIA WEC, and the IMSA is the binding authority for teams participating in the IMSA Championship. Where joint approval is required, a joint response will be sent.
- 1.12 All declared and approved testing will be made public by each Championship.
- 1.13 The relevant contact points for testing declarations and requests for approval are the WEC Committee for the FIA WEC: comite.wec@lemans.org and Geoff Carter for the IMSA Championship: gcarte@imsa.com. Both email addresses must be placed in copy of any related communications.

2 PROVISIONS REGARDING THE USE OF TYRES

- 2.1 Tyres used for Testing must only be supplied by the designated tyre manufacturer, in compliance with these Regulations.

- 2.2 Unless stated otherwise in these Regulations, Testing must be carried out on tyres of the specifications declared for the corresponding Championship's Competitions.
- 2.3 A maximum number of dry-weather tyres shall be allocated per team for a given calendar year. A maximum number of dry-weather tyres shall be allocated per team for a given Test Day. A maximum number of dry-weather tyres shall be allocated per team for a declared endurance Test Day (testing for a 24-hour period).
- 2.4 Within the allocations, Manufacturers shall be limited to two endurance Test Days, and teams shall be limited to one endurance Test Day per calendar year.
- 2.5 The number of tyres specified for the allocations above shall be disseminated via Championship-specific Bulletins.
- 2.6 These tyres must not be sold or transferred in any way from any Manufacturer and/or team to another.

* *

*

PART B – REGULAR TESTING

3 MANUFACTURER TEST DAYS

- 3.1 A Manufacturer is defined as the Manufacturer homologating the car. A Manufacturer may be held responsible for infringements relating to the Testing Regulations, including those of its customer teams. When relying on customer teams for Manufacturer testing as described in Part B, Paragraph 3, Manufacturers must distribute Test Days equitably across those teams.
- 3.2 Manufacturer Test Day limitations are expressed in numbers of Car days: one (1) car on track equals one (1) day consumed.
- 3.3 This limitation is defined per Manufacturer and is not Championship-specific.
- 3.4 Manufacturer Test Days must be declared by the Manufacturer at the latest by 2 p.m. CET, thirty (30) days before the first day of testing (inclusive) and must be confirmed at the latest by 2 p.m. CET, three (3) days before the first day of testing (inclusive) to the ACO/FIA and/or IMSA. Any rescheduling of such Test Days must be communicated to all parties at the time that alternative dates are sought. After this confirmation deadline, it is prohibited to cancel or reschedule that Test Day, and the Test Day shall be charged against the allocation.
- 3.5 Allocations are limited as follows, per Manufacturer:
- 2023: Four (4) days
 - 2024: Three (3) days
 - 2025: Two (2) days

4 MANUFACTURER COLLECTIVE TEST DAYS

- 4.1 Manufacturer Collective Test Day limitations are expressed in track rental days per Manufacturer. This means that one (1) rental day per day of testing shall be charged against the Manufacturer's allocation regardless of the number of cars on track.
- 4.2 This limitation is Championship-specific.
- 4.3 Only entered teams are permitted to take part in these Manufacturer Collective Tests (as per paragraph 1.6), but participation in Manufacturer Collective Test Days is not counted against a team's allocation. For the purposes of these Testing Regulations, a team is defined by a car number entered in either the

FIA WEC and/or the IMSA Championship. In the FIA WEC, a Competitor may oversee up to two (2) teams.

- 4.4 Any team using a car from the Manufacturer organising the Manufacturer Collective Test Day must be invited to join that test. A Manufacturer cannot deny the participation of an eligible team.
- 4.5 Manufacturer Collective Test Days must be declared by the Manufacturer at the latest by 2 p.m. CET, thirty (30) days before the first day of testing (inclusive) and must be confirmed at the latest by 2 p.m. CET, three (3) days before the first day of testing (inclusive) to the ACO/FIA and/or IMSA.
- 4.6 These tests cannot be cancelled, except for *cas de force majeure* or extraordinary circumstances at the ACO's/FIA's and/or the IMSA's sole discretion. If cancelled, the day(s) shall be charged against the Manufacturer's allocation.
- 4.7 These tests may be rescheduled, only one (1) time per declared test, subject to the ACO's/FIA's and/or IMSA's approval. In such instances, the Manufacturer must send a request at the latest by 2 p.m. CET, three (3) days before the first day of testing to the ACO/FIA and/or IMSA. The rescheduled test must be declared by the Manufacturer at the latest by 2 p.m. CET, fourteen (14) days before the first day of rescheduled testing (inclusive) and must be confirmed at the latest by 2 p.m. CET, three (3) days before the first day of rescheduled testing (inclusive) to the ACO/FIA and/or IMSA, unless otherwise approved by the ACO/FIA and/or IMSA. If the rescheduled test is then unused, the day(s) shall be charged against the Manufacturer's allocation.
- 4.8 Allocations are limited as follows, per Manufacturer, per Championship entered:
- 2023: Four (4) days
 - 2024: Three (3) days
 - 2025: Two (2) days

5 TEAM TEST DAYS

- 5.1 Team Test Day limitations are expressed in numbers of car days: one (1) car on track equals one (1) day consumed.
- 5.2 This limitation is defined per Team and is not Championship-specific.
- 5.3 A team may invite any other team to join a test organised by the team in the interest of cost sharing. This includes Teams competing in other categories. Test Day(s) shall be charged against both the inviting and the invited Teams' allocations where applicable, and as per these Regulations. No team is entitled to refuse the participation of another team, unless the number of participants exceeds the maximum number of cars admitted on the circuit.
- 5.4 Team Test Days must be declared by the organising team at the latest by 2 p.m. CET, thirty (30) days before the first day of testing (inclusive) and must be confirmed at the latest by 2 p.m. CET, three (3) days before the first day of testing (inclusive) to the ACO/FIA and/or IMSA. After this confirmation deadline, it is prohibited to cancel or reschedule that Test Day and the Test Day shall be charged against the allocation. Any team joining a declared test session must send a nominative declaration.
- 5.5 Allocations are limited as follows, per team:
- 2023: Four (4) days
 - 2024: Four (4) days
 - 2025: Two (2) days

6 EARLY ADOPTER MANUFACTURER TEST DAYS ALLOCATION (2023 ONLY)

6.1 Paragraph 6 in its entirety is applicable only to Manufacturers who have cars homologated between June 2022 and March 2023. Paragraph 6 in its entirety will be removed from the 2024 Testing Regulations.

6.2 Allocations are limited as follows:

- Manufacturer Test Days: Ten (10) days per Manufacturer.
- Manufacturer Collective Test Days: Six (6) days per Manufacturer per Championship entered.

6.3 For Manufacturers having raced homologated cars prior to 31 December 2022, the allocations are limited as follows:

From January 2023 to June 2023 (6 months):

- Manufacturer Test Days: Five (5) days per Manufacturer.
- Manufacturer Collective Test Days: Three (3) days per Manufacturer per Championship entered.

From July 2023 to December 2023 (6 months):

- Manufacturer Test Days: Two (2) days per Manufacturer.
- Manufacturer Collective Test Days: Two (2) days per Manufacturer per Championship entered.

* *

*

PART C – TESTING SUBJECT TO APPROVAL

7 TYRE MANUFACTURER TESTS

7.1 Subject to the approval and conditions set by the ACO/FIA and/or IMSA, the designated tyre manufacturer for the category may organise tyre testing.

7.2 The designated tyre manufacturer must submit its test plan to the ACO/FIA and IMSA no later than 1 December for the following calendar year, applicable for both the ACO/FIA and IMSA Championships.

7.3 The ACO/FIA and/or IMSA may request the designated tyre manufacturer to organise dedicated testing sessions.

7.4 Any Tyre Manufacturer Test not part of any ACO/FIA or IMSA sanctioned test, Manufacturer Test Day, or Manufacturer Collective Test Day shall be in accordance with Team Testing, and counted against the testing team's allocation.

8 SPECIAL TESTING

8.1 Special Testing means testing, or activity organised by a Manufacturer or a team, including but not limited to: rollouts, straight line testing, wind tunnel testing, seven-post testing, commercial, VIP and/or media sessions.

8.2 On-track activity is limited to one (1) hour maximum, unless otherwise approved by the ACO/FIA and/or IMSA for extraordinary circumstances or events.

8.3 Special Testing is subject to the approval of the ACO/FIA and/or IMSA, which must receive the request at the latest by 2 p.m. CET, three (3) days before the beginning of the special testing or activity. The decision of the ACO/FIA and/or IMSA regarding approval of any Special Testing is final, and the ACO/FIA and/or IMSA are not obliged to provide justification in case of refusal.

8.4 Special Testing must be conducted on transport tyres supplied by the designated tyre manufacturer, and as approved by the ACO/FIA and/or IMSA.

9 SANCTIONED TESTS

9.1 Participation in Sanctioned tests scheduled by the ACO/FIA or IMSA is not counted against other Test Day allocations listed in these Testing Regulations.

9.2 Sanctioned test participation may be mandatory, as required by the ACO/FIA or IMSA.

9.3 FIA WEC Sanctioned tests, 2023 :

- 11- 12 March - Prologue
- 4 June - Le Mans Test
- 5 November - Rookie Test

9.4 IMSA Sanctioned Tests, 2023 :

- 20-22 January - ROAR before the 24
- 15-16 February - Sebring International Raceway
- 28-29 July - Indianapolis Motor Speedway
- 5-6 December - Daytona International Speedway