



2026 – 24 HOURS OF LE MANS

SUPPLEMENTARY REGULATIONS – V1 – 03/12/2025

1. DISPOSITION GENERALES	1. GENERAL PROVISIONS
1.1 Préambule Le Championnat du Monde d’Endurance de la FIA (désigné ci-après « le Championnat »), réservé aux voitures prototypes (Hypercar) et GT (LMGT3), 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. Les 94^{èmes} 24 Heures du Mans (ci-après désignées par « la Compétition ») sont une Compétition Internationale Réservée, comptant pour le Championnat du Monde d’Endurance de la FIA 2026. La Compétition est réservée aux voitures des catégories Hypercar, LMP2, et LMGT3. Les 24 Heures du Mans sont régies par :	1.1 Foreword The FIA World Endurance Championship (hereinafter “the Championship”), reserved for prototype (Hypercar) and GT (LMGT3) 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. The 94rd 24 Hours of Le Mans (hereafter defined as “the Competition”) is an International Reserved Competition, counting for the 2026 FIA World Endurance Championship. The Competition is reserved for cars competing in the Hypercar, LMP2, and LMGT3 categories. The 24 Hours of Le Mans are governed by:

- 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 Particulier, - et les Règlements Sportif et Techniques applicables et leurs annexes du Championnat du Monde d'Endurance de la FIA. Le Règlement Particulier (ci-après « RP » ou « Règlement Sportif ») des 24 Heures du Mans est établi sur la base du Règlement Sportif du Championnat du Monde d'Endurance de la FIA et utilise une numérotation similaire. Les articles du Règlement Sportif du Championnat du Monde du Monde d'Endurance qui ne figurent pas dans le présent règlement ne sont pas applicables aux 24 Heures du Mans. Les dispositions spécifiques au présent règlement apparaissent en bleu. Toutes les parties participantes (FIA, ACO, Le Mans Endurance Management : LMEM, ci-après « le Promoteur », ASN, organisateurs, Concurrents et circuits) s'engagent à appliquer et à respecter les règles régissant le Championnat.	- the FIA International Sporting Code and its appendices (hereinafter “the Code” - except for 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 Supplementary Regulations, - and the applicable Sporting and Technical Regulations and their appendices, of the FIA World Endurance Championship. The Supplementary Regulations (hereafter “SR” or “Sporting Regulations”) of the 24 Hours of Le Mans are based on the FIA World Endurance Championship Sporting Regulations and use a similar numbering. The articles of the FIA World Endurance Championship Sporting Regulations that are not included in the present regulations are not applicable to the 24 Hours of Le Mans. Specific provisions from these regulations appear in blue. All the participating parties (FIA, ACO, Le Mans Endurance Management: LMEM, hereinafter “the Promotor”, ASNs, organisers, Competitors and circuits) undertake to apply as well as observe the rules governing the Championship.
1.2 Règlement	1.2 Regulations
1.2.1 Version de référence La version française, lorsqu'elle existe, du présent Règlement Sportif et de ses annexes constituera le texte définitif auquel il sera fait référence en cas de divergence d'interprétation.	1.2.1 Reference version The final text of the present Sporting Regulations and its appendixes shall be the French version, when it exists, which will be used should any dispute arise as to their interpretation.
1.2.2 Clause interprétative 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. Les mêmes principes s'appliquent à l'interprétation du Règlement Technique en vigueur.	1.2.2 Interpretative clause 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. The same principles apply to the interpretation of the Technical Regulations in effect.

1.2.3 Entrée en vigueur Le présent Règlement Sportif entre en vigueur le : voir Annexe 15, remplaçant tout précédent Règlement Sportif concernant la Compétition. une fois approuvé par le Conseil Mondial du Sport Automobile et s'appliquera à toutes les séances d'essais et Compétitions de la saison 2026, remplaçant tout précédent Règlement Sportif concernant le Championnat.	1.2.3 Date of application These Sporting Regulations come into force once see Appendix 15, replacing all previous Sporting Regulations regarding the Competition. approved by the World Motor Sport Council and will apply to any testing session and Competition of the 2026 season, replacing all previous Sporting Regulations regarding the Championship.
1.2.4 Les 24 Heures du Mans Compte tenu de leurs spécificités, les 24 Heures du Mans sont régies par un Règlement Particulier fourni par l'organisateur. Ce Règlement Particulier sera mis à la disposition des Concurrents au plus tard à la fin du mois de décembre de l'année précédant chaque édition. Afin d'éviter toute équivoque, le Règlement Particulier des 24 Heures du Mans prévaudra en tous aspects sur le présent Règlement Sportif du FIA WEC.	1.2.4 The 24 Hours of Le Mans Given its specificity, the 24 Hours of Le Mans is governed by Supplementary Regulations supplied by the organiser. These Supplementary Regulations will be made available to the Competitors at the latest at the end of December of the year preceding each edition. To avoid any ambiguity, the Supplementary Regulations of the Le Mans 24 Hours take precedence over the present FIA WEC Sporting Regulations in all aspects.
1.2.5 Annexes Certains aspects spécifiques (comprenant, sans s'y limiter : les règles applicables aux pneumatiques, aux essais privés ainsi qu'à la limitation du personnel) du présent Règlement sont détaillés dans des annexes dédiées. Celles-ci sont partie intégrante du présent Règlement et peuvent être sanctionnées par le pouvoir sportif.	1.2.5 Appendixes Certain specific aspects (including, but not limited to rules applicable to tyres, private testing and personnel limitations) of these Regulations are detailed in dedicated appendices. These are an integral part of these Regulations and may be sanctioned by the sporting authorities.
1.3 Conditions générales	1.3 General conditions
1.3.1 Responsabilité Générale du Concurrent 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.	1.3.1 General responsibility of the Competitor 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.

- s'assurer que toutes les mesures et décisions ont été prises en interne en matière de sécurité des Pilotes et du personnel à l'occasion de la prestation sportive.	- ensure that all measures and decisions have been taken internally in relation to the safety of the Drivers and of the personnel when sporting services are provided.
1.3.2 Représentant du Concurrent Tout Concurrent doit désigner son représentant par écrit au moment de son engagement à la Compétition 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 dans la Compétition est tenue à tout moment de la Compétition, conjointement et solidairement avec le Concurrent, de veiller à ce que ces dispositions soient respectées.	1.3.2 Competitor's representative Each Competitor must nominate his representative in writing at the time of entering the Competition 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 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.	1.3.3 Responsibility for the conformity and safety of the cars Competitors must ensure that their cars satisfy the conditions of eligibility, compliance with the technical regulations, and safety throughout the Competition. The presentation of a car for scrutineering will be deemed an implicit statement by the Competitor of the conformity of the car.
1.3.4 Cas des fournisseurs, marques et constructeurs 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 et fournisseurs de pièces et systèmes communs 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	1.3.4 Status of suppliers, brands and manufacturers 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 and supplier of common parts and systems 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 La Compétition a le statut de Compétition internationale réservée.

Les 24 Heures du Mans auront lieu les : voir Annexe 15.

La Compétition débutera à l'ouverture des vérifications administratives et se terminera conformément aux dispositions prévues par le Code.

La Compétition a lieu sur le Circuit des 24 Heures du Mans.

Les horaires sont précisés en l'Annexe.

Les 24 Heures du Mans sont composées de :

A. La Journée Test : 2 séances d'une durée de 3 heures chacune.

B. Essais libres : 4 séances d'une durée variable

- 1 séance d'une heure (1h)
- 1 séance de deux heures (2h)
- 2 séances de trois heures (3h)

C. Essais qualificatifs

1. Qualifications (Q)

- Une séance Q LMP2-LMGT3
 - o Réservée aux voitures des catégories LMP2 et LMGT3.
 - o D'une durée minimale de 30 minutes.
 - o Qui déterminera les positions de grille de départs à partir de la 13^{ème} place de chaque catégorie LMP2 et LMGT3.
- Une séance Q Hypercar
 - o Réservée aux voitures Hypercar.
 - o D'une durée minimale de 30 minutes.
 - o Qui déterminera les positions de grille de départ à partir de la 16^{ème} place de la catégorie Hypercar.

2. Hyperpole 1 (H1)

- Une séance H1 LMP2-LMGT3 :
 - o Réservée aux 12 meilleures voitures des catégories respectives LMP2 et LMGT3 issues de Q.
 - o D'une durée minimale de 20 minutes.

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

The 24 Hours of Le Mans will take place on: see Appendix 15.

The Competition will start at the opening of the administrative checks will end in accordance with the provisions of the Code

The Competition takes place on the Circuit des 24 Heures du Mans.

Detailed timing listed in Appendix.

The 24 Hours of Le Mans are composed of:

A. The Test day: 2 sessions of 3 hours duration each.

B. Free practice: 4 sessions of variable duration

- 1 session of one hour (1h)
- 1 session of two hours (2h)
- 2 sessions of three hours (3h)

C. Qualifying practices

1. Qualifying (Q)

- One session Q LMP2-LMGT3
 - o Reserved for cars from LMP2 and LMGT3 categories.
 - o Minimum duration of 30 minutes.
 - o That will determine the positions of the starting grid of each of the LMP2 and LMGT3 category from the 13th positions onwards.
- One session Q Hypercar
 - o Reserved for cars from Hypercar category.
 - o Minimum duration of 30 minutes.
 - o That will determine the positions of the starting grid of the Hypercar category from the 16th position onwards

2. Hyperpole 1 (H1)

- One session H1 LMP2-LMGT3
 - o Reserved for the 12 best cars of the LMP2 and LMGT3 respective categories from the Q.
 - o Minimum duration of 20 minutes.
 - o That will determine the positions of the starting grid of each LMP2 and

- Qui détermine les positions de grille de départ de chaque catégorie LMP2 et LMGT3 de la 9^{ème} à la 12^{ème} place.
- Une séance H1 Hypercar :
 - Réservee aux 15 meilleures voitures de la catégorie Hypercar issues de Q.
 - D'une durée minimale de 20 minutes.
 - Qui détermine les positions de grille de la catégorie Hypercar de la 11^{ème} à la 15^{ème} place

3. Hyperpole 2 (H2)

- Une séance H2 LMP2-LMGT3
 - Réservee aux 8 meilleures voitures des catégories respectives LMP2 et LMGT3 issues de H1.
 - D'une durée minimale de 15 minutes.
 - Qui détermine les 8 premières positions de grille pour les voitures éligibles de chaque catégorie.
- Une séance H2 Hypercar
 - Réservee aux 10 meilleures voitures de la catégorie Hypercar issues de H1.
 - D'une durée minimale de 15 minutes.
 - Qui détermine les 10 premières positions de grille pour les voitures éligibles de cette catégorie.

D. Warm up : une séance unique d'une durée de 15 minutes organisée durant la demi-journée précédant le départ de la course.

E. Course : une épreuve d'une durée minimale de 24 Heures.

La liste des voitures et des pilotes admis à participer au warm-up sera affichée après la dernière séance d'essais libres.

~~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.~~

LMGT3 categories from 9th to 12th position.

- One session H1 Hypercar
 - Reserved for the 15 best cars of the Hypercar category from the Q.
 - Minimum duration of 20 minutes.
 - That will determine the positions of the starting grid of the Hypercar category from 11th to 15th position.

3. Hyperpole 2 (H2)

- One session H2 LMP2-LMGT3
 - Reserved for the 8 best cars of the LMP2 and LMGT3 respective categories from the H1.
 - Minimum duration of 15 minutes.
 - That will determine the 8 first positions of the starting grid for the cars eligible of each category.
- One session H2 Hypercar
 - Reserved for the 10 best cars of the Hypercar category from the H1.
 - Minimum duration of 15 minutes.
 - That will determine the 10 first positions of the starting grid for the cars eligible of this category.

D. Warm-up: a unique session of 15 minutes organised during the half-day preceding the start of the race.

E. Race: an event of a minimum duration of 24 hours.

The list of cars and drivers allowed to take part in the warm-up will be posted after the last practice session.

~~“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:~~

~~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):~~

~~Sauf spécification contraire mentionnée dans le règlement particulier de l'épreuve (Annexe 1), la durée des séances qualificatives et Hyperpole seront définies comme suit:~~

- ~~- Une première séance qualificative LMGT3 d'au moins 12 minutes réservées aux voitures de la catégorie LMGT3 : cette séance déterminera la grille de départ de la catégorie LMGT3 à partir de la 11ème place.~~
- ~~- Une seconde séance qualificative LMGT3 d'au moins 10 minutes, appelée Hyperpole : cette séance est réservée aux 10 meilleures voitures de la première séance qualificative LMGT3 et elle déterminera les 10 premières positions de la grille de départ LMGT3.~~
- ~~- Une première séance qualificative Hypercar d'au moins 12 minutes réservées aux voitures de la catégorie Hypercar : cette séance déterminera la grille de départ de la catégorie Hypercar à partir de la 11ème place.~~
- ~~- Une seconde séance qualificative Hypercar d'au moins 10 minutes, appelée Hyperpole : cette séance est réservée aux 10 meilleures voitures de la première séance qualificative Hypercar et elle déterminera les 10 premières positions de la grille de départ Hypercar.~~
- ~~- 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'Épreuve 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.~~

- ~~- 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):~~

~~Unless otherwise specified in the supplementary regulations of the event (Appendix 1), the duration of qualifying sessions and Hyperpole sessions are defined as follows:~~

- ~~- One first LMGT3 qualifying session of at least 12 minutes reserved for cars of category LMGT3: this session will determine the starting grid of LMGT3 category from the 11th place onward.~~
- ~~- One second LMGT3 qualifying session of at least 10 minutes, called Hyperpole: this session is reserved for the 10 best cars from the first LMGT3 qualifying session which will determine the first 10 positions on the starting grid for the LMGT3 category.~~
- ~~- One first Hypercar qualifying session of at least 12 minutes reserved for cars of category Hypercar: this session will determine the starting grid of Hypercar category from the 11th place onward.~~
- ~~- One second Hypercar qualifying session of at least 10 minutes, called Hyperpole: this session is reserved for the 10 best cars from the first Hypercar qualifying session will determine the first 10 positions on the starting grid for the Hypercar category.~~
- ~~- 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 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.	1.4.2 Calendar aspects In accordance with the Agreement, a Competition may take place on the same date as a Competition counting towards another FIA World Championship. The Championship comprises a minimum of 3 Competitions.
1.4.3 Annulation Toute Compétition annulée sans respecter un préavis écrit d'au moins trois mois envoyé à la FIA ne sera pas prise en considération en vue d'une inscription au Championnat de l'année suivante, sauf si la FIA estime que cette annulation résulte d'un cas de force majeure. Une Compétition peut être annulée si moins de 20 voitures sont engagées. Dans l'hypothèse où le départ de la course ne pourrait avoir lieu ou être reporté, pour quelque motif que ce soit, et notamment pour les motifs non limitatifs suivants : non obtention et/ou retrait des agréments fédéraux, défection financière rendant impossible l'organisation technique et sportive de la Compétition, etc., l'ACO ne serait redevable envers les Concurrents que des montants perçus. Dans le cadre de la survenance d'un cas de force majeure, l'ACO se réserve le droit d'annuler ou repousser la Compétition. Dans tous les cas, les Concurrents ne pourront prétendre à aucune autre indemnité, ni même à la prise en charge des frais déboursés pour participer à la Compétition.	1.4.3 Cancellation 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. In the event that the start of the race cannot take place or cannot be postponed for any reason whatsoever and including but not limited to the following ones: not obtained and/or withdrawn federal authorisation, financial withdrawal making the technical and sporting organisation of the Competition impossible, etc., the ACO will be indebted to the Competitors only for the amounts received. Upon occurrence of a case of force majeure, the ACO reserves the right to cancel or postpone the Competition. In any case, the entrants are not entitled to claim any other kind of compensation, nor even the reimbursement of expenses related to the taking part in the Competition.
2. ORGANISATION	2. ORGANISATION
2.1 Organisateur Toute demande d'organisation d'une Compétition doit être déposée par l'entité (l'Organisateur) ayant obtenu les droits exclusifs et nécessaires pour organiser la Compétition sur le circuit concerné auprès de l'ASN du pays dans lequel la Compétition doit avoir lieu, laquelle transmettra la demande à la FIA.	2.1 Organiser Any application to organise a Competition must be made, by the entity (Organiser) that has obtained the exclusive and necessary rights to organise the Competition on the circuit concerned, to the ASN of the country in which the Competition is to take place, which will forward the application to the FIA.

L'Association Sportive Automobile de l'Automobile Club de l'Ouest des 24 Heures du Mans (ci-après l'ACO ou l'ASA-ACO 24H) organise les 24 Heures du Mans avec les moyens de l'Automobile Club de l'Ouest, créateur de la Compétition. Coordonnées : ASA ACO 24 Heures du Mans / Circuit des 24 Heures 72019 LE MANS Cedex 2 (France) Tél. : +33 (0)2 43 40 24 24 E-mail : comite.sport@lemans.org / Internet : www.lemans.org	The Association Sportive Automobile de l'Automobile Club de l'Ouest des 24 Heures du Mans (hereafter: the Organiser or ASA-ACO 24H) organises the 24 Hours of Le Mans using all facilities supplied by the Automobile Club de l'Ouest, the creator of the Competition. Contact information : ASA ACO 24 Heures du Mans / Circuit des 24 Heures 72019 LE MANS Cedex 2 (France) Tel. : +33 (0)43 40 24 24 E-mail: comite.sport@lemans.org / Website: www.lemans.org
2.2 Organisation des Compétitions Chaque Organisateur, via son ASN, doit fournir à la FIA, au minimum en français et en anglais, les renseignements requis par l'Annexe 1 au présent Règlement ainsi que la Convention d'Organisation établie entre l'organisateur de la Compétition, l'ASN du pays organisateur et la FIA au moins un mois avant le déroulement de la Compétition, de même que le Questionnaire Médical conformément à l'Annexe H du Code au moins 2 mois avant la Compétition. Chaque Compétition devra être organisée dans le strict respect de ces documents. Un visa est délivré par la FIA pour chacune des Compétitions sous réserve que l'ensemble des documents requis par le présent Règlement aient été dûment transmis à la FIA dans les délais ci-dessus mentionnés et qu'ils soient conformes à la réglementation applicable au Championnat.	2.2 Organisation of Competitions Each Organiser, via its ASN, shall supply to the FIA, at least in French and in English, the information set out in Appendix 1 to the present Regulations as well as the Organisation Agreement entered into between the Organiser of the Competition, the ASN of the organising country and the FIA, at least one month before the Competition, and the Medical Questionnaire in accordance with Appendix H to the Code at least two months before the Competition. Each Competition must be organised in strict compliance with these documents. 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 2.3.1 Obligations et modalités de couverture Tous les Concurrents, leur personnel et leurs Pilotes doivent être couverts par une assurance au tiers. La prime d'assurance souscrite par l'organisateur doit fournir une couverture d'assurance responsabilité civile adéquate pour les dommages corporels ou matériels accidentels causés à des tiers. Une assurance responsabilité civile d'un montant total minimum de 10 millions d'euros pour chaque	2.3 Insurance 2.3.1 Obligations and procedures regarding coverage All Competitors, their personnel and Drivers must be covered by third party insurance. The insurance premium which must be included in the entry fee must guarantee adequate Public Liability Insurance cover in respect of accidental personal injury or property damage to third parties. A total minimum of €10 million Public Liability Insurance cover for each and every occurrence is required

événement est requise, sous réserve des exemptions prévues par la législation nationale. Si une exemption applicable en vertu de la législation nationale doit être invoquée, une déclaration d'un avocat qualifié justifiant l'exemption sur le territoire doit être incluse dans les documents soumis. La couverture de responsabilité civile sera en plus de et sans préjudice de toute police d'assurance personnelle détenue par un Concurrent ou toute autre personne ou entité légale participant à la Compétition. L'assurance au tiers souscrite par l'Organisateur viendra compléter, sans y porter atteinte, toute police d'assurance personnelle détenue par un Concurrent ou par toute autre personne physique ou morale participant à la Compétition. Les Pilotes participant à la Compétition ne sont pas considérés comme tiers entre eux.	subject to any applicable national law exemptions. If an applicable national law exemption is to be relied upon then a statement from a qualified lawyer with justification for the exemption in the territory should be included in the document submissions. Public Liability cover shall be in addition to and without prejudice to any personal insurance policy held by a Competitor or any other person or legal entity taking part in the Competition. 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. Drivers taking part in the Competition are not considered third parties with respect to one another.
2.3.2 Formalités administratives de rigueur Soixante jours avant la Compétition, l'Organisateur, via son ASN, doit envoyer à la FIA, au minimum en anglais, la Check List FIA dûment complétée ainsi que 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.	2.3.2 Mandatory administrative formalities Sixty days before the Competition, the Organiser, via its ASN, must send to the FIA, at least in English, the FIA Check List duly compiled as well as 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.
3. ENGAGEMENTS, CATEGORISATION, EQUIPAGES	3. ENTRIES, CATEGORISATION, CREWS
3.1 Dispositions générales	3.1 General provisions
3.1.1 Engagement à la saison Journée Test 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	3.1.1 Entry for the season Test Day 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

toutes les Compétitions comptant pour le Championnat. La Journée Test est réservée et obligatoire pour tous les Concurrents engagés aux 24 Heures du Mans. Un pilote participant à une compétition internationale pourra être autorisé par le Comité Sport ACO à ne pas participer à la Journée Test : une requête dûment motivée, devra être envoyée au Comité Sport, avant le voir Annexe 15. Dans ce cas, une participation aux frais de 3 000 € pourra être exigée par l'ACO et payable dans les 24 heures suivant la demande. Le pilote pourra être exempté de la participation aux frais si son absence est due à la participation à une des compétitions internationales suivantes : Formule 1, Formule E, WeatherTech SportsCar Championship, Fanatec GT World Challenge, Indy Car ou NASCAR. Si un Concurrent souhaite faire participer plus de 3 pilotes sur sa voiture à la Journée Test (5 pilotes maximum par voiture engagée), ou désigner un pilote sur plusieurs voitures, il devra en faire la demande via le bulletin d'engagement avant le voir Annexe 15. Cette demande est soumise à l'accord du Comité Sport de l'ACO. Le Comité de Sélection des 24 Heures du Mans se réserve la possibilité d'admettre une ou plusieurs voitures supplémentaires à participer à la Journée Test des 24 Heures du Mans dans le cadre d'expérimentations liées à la Compétition ou au Championnat du Monde d'Endurance de la FIA. Le présent règlement particulier (et les Règlements Techniques associés) est applicable (sauf spécificités indiquées dans le présent Règlement Particulier) pour l'ensemble des voitures, personnels et pilotes participant à la Journée Test.	Competitions counting towards the Championship is imperative. The Test Day is reserved and mandatory for all Competitors entered in the 24 Hours of Le Mans. A driver participating in an international competition may be allowed by the ACO Sport Committee not to take part in the Test Day: a motivated request must be sent to the Sport Committee, before the See appendix 15. In this case, a fee participation of 3 000 € may be asked by the ACO and must be paid in the 24 hours following the request. The driver may be exempted from the fee participation if its absence is due to the participation in one of the following internationals competition: Formula 1, Formula E, WeatherTech SportsCar Championship, Fanatec GT World Challenge, Indy Car or NASCAR. If a Competitor wishes to have more than 3 drivers to take part in the Test Day with his car (5 drivers maximum per car admitted), or to enter one driver on several cars, he must register them on the entry form before see Appendix 15. This request is subject to acceptance by the ACO Sport Committee. The Selection Committee of the 24 Hours of Le Mans reserves the right to admit one or more additional cars to attend the Test Day of the 24 Hours of Le Mans as part of experiments related to the Competition or the FIA World Endurance Championship. These specific regulations (and related Technical Regulations) are applicable (unless specified in these specific regulations) to all cars, staff and drivers taking part in the Test Day.
3.1.2 Cession des engagements et forfaits 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.	3.1.2 Transfer of entries and withdrawal 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.

~~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.~~

La cession d'un engagement est interdite et l'ACO reprendra l'engagement d'un Concurrent qui ne peut honorer son invitation, à la discrétion du Comité de Sélection des 24 Heures du Mans. Les critères d'appréciation liés à la cession d'un engagement ne se limitent pas à la licence Concurrent, le Comité de Sélection appréciera en dernier ressort.

Tout forfait déclaré est irrévocable. Le représentant du Concurrent doit le notifier par écrit à l'ACO, via l'e-mail : comite.sport@lemans.org et m.tizon@fiawec.com .

Dans ce cas :

Si le forfait est déclaré avant le : voir Annexe 15, les sommes déjà versées à l'ACO lui restent intégralement acquises.

Si le forfait est déclaré après : le voir Annexe 15, l'intégralité du droit de participation reste due à l'ACO.

Tout forfait déclaré après le : voir Annexe 15, entraînera une pénalité financière supplémentaire de 50 000 € (payable à la SSP SA ACO) et rendra le Concurrent non-éligible à toute demande de participation aux éditions suivantes de la Compétition, sauf cas de force majeure à l'appréciation du Comité Sport ACO.

3.1.3 Spécificités des Participation aux 24 Heures du Mans

Conformément à l'Accord et à l'Article 1.2.4 du présent Règlement, la procédure d'engagement aux 24 Heures du Mans (dont l'ensemble des 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.

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

~~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.~~

Transfer of any entry is forbidden and the ACO will take back the entry from a Competitor who is unable to honour his invitation (at the discretion of the Selection Committee of the 24 Hours of Le Mans). Appreciation criteria are not limited to the Competitor's license, the Selection Committee will appreciate as a last resort.

Any declared withdrawal is irrevocable. The representative of the Competitor must give written notification to the ACO, via email: comite.sport@lemans.org and m.tizon@fiawec.com .

In this case:

If the withdrawal is declared before: see Appendix 15, all sums already paid to the ACO will remain its property.

If the withdrawal is declared after: see Appendix 15, the full amount of the participation fee remains due to the ACO.

Any withdrawal declared after see: Appendix 15, will incur a 50 000 € financial penalty (to be paid to the SA SSP ACO) and render the Competitor non eligible for selection to the next editions of the Competition, except for cas de force majeure left at the exclusive appreciation of the ACO Sport Committee.

3.1.3 Specificities of Participation to the 24 Hours of Le Mans

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

A Selection Committee specific to the 24 Hours of Le Mans will meet to determine the entry list.

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 du Concurrent à toutes les autres Compétitions du Championnat. Dans le cas d'une éventuelle demande d'engagement supplémentaire du Concurrent aux 24 Heures du Mans, celle-ci sera soumise au dépôt d'un dossier, tel que défini par le Règlement Particulier de la Compétition, dont le Comité de Sélection des 24 Heures du Mans appréciera la recevabilité. La participation aux 24 Heures du Mans se fait sur invitation uniquement. Les modalités et critères de sélection sont définis par l'Article 3.2 du présent Règlement. 62 Concurrents titulaires et 10 suppléants seront sélectionnés par le Comité de Sélection des 24 Heures du Mans. Le nombre de Concurrents titulaires serait ramené à 61 si une voiture innovante venait à être retenue.	participation of the Competitor in all the other Competitions of the Championship. If the Competitor requests an additional entry in the 24 Hours of Le Mans, he will be required to submit a entry form, as defined by the Supplementary Regulations of the Competition. The admissibility of this form will be assessed by the 24 Hours of Le Mans Selection Committee. Participation in the 24 Hours of Le Mans is by invitation only. Conditions and selection criteria are detailed in Article 3.2 of these Regulations. 62 selected Competitors and 10 reserve Competitors will be selected by the 24 Hours of Le Mans Selection Committee. The number of selected Competitors will be reduced to 61 if an innovative car was to be selected.
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).	3.1.4 Licences 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).
3.1.5 Licence du Concurrent Le libellé de la licence du Concurrent présentée sera le seul retenu pour les documents officiels. Le nombre de caractères maximum autorisé est de 25, les espaces étant comptés comme des caractères. Après la date spécifiée en Annexe 2 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.	3.1.5 Competitor's licence The wording of the Competitor's licence submitted will be the only wording used for the official documents. The maximum number of characters authorised is 25, with spaces counting as characters. After the date specified in Appendix 2 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.

Pour les Concurrents engagés en Championnat du Monde d'Endurance de la FIA, le libellé et la nationalité de la licence Concurrent devront être identique.	For the FIA World Endurance Championship Competitors, the name and the nationality of the Competitors' license must be identical.
3.1.6 Licence du Pilote Degré A de la FIA pour les Pilotes engagés dans la catégorie Hypercar. Degré B de la FIA minimum pour les autres catégories.	3.1.6 Driver's licence FIA Grade A for Drivers competing in the Hypercar category. Minimum FIA Grade B for the other categories.
3.1.7 Trophée pour une Endurance Durable L'engagement au Championnat inclut l'engagement au Trophée pour une Endurance Durable. Les modalités de participation seront détaillées dans un document dédié, publié simultanément à l'ouverture des engagements au Championnat. Fidèle à la tradition d'innovation des 24 Heures du Mans et conformément à son rôle d'acteur de la mobilité durable, l'ACO organisera un prix récompensant l'engagement des Concurrents en matière de responsabilité sociétale et environnementale (RSE), en particulier les progrès réalisés par les Concurrents d'une année sur l'autre. L'ensemble des modalités afférentes à ce prix seront communiquées ultérieurement. La participation à ce prix est obligatoire pour tous les Concurrents.	3.1.7 Sustainable Endurance Award 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. Following the 24 Hours of Le Mans long tradition of innovation and in accordance with its role as a key actor in sustainable mobility, the ACO will give a prize rewarding the Competitors' commitment to Corporate Social and Environmental Responsibility (CSR), in particular the progress made by the Competitors from one year to the next. More detailed information on the terms and conditions of the prize will be provided later. Participation to the prize is mandatory for all Competitors.
3.1.8 Voiture innovante : Garage 56 Le Comité de Sélection, à son entière discrétion, pourra inviter un Concurrent souhaitant engager une « voiture innovante » ou « Garage 56 ». - La voiture devra être conçue autour d'un projet innovant, évalué par le Comité de Sélection ; - Le Concurrent participera à la Compétition hors-classement ; - Aspects techniques : définis selon les exigences et à la discrétion du département Compétition de l'ACO, qui pourra solliciter l'avis de la FIA concernant la sécurité du véhicule. Dans tous les cas, la responsabilité concernant la sécurité du véhicule incombe au Concurrent ;	3.1.8 Innovative car : Garage 56 The Selection Committee, at its discretion, may invite a Competitor wishing to enter an "Innovative Car" or "Garage 56". - The car must be the product of an innovative project, which will be assessed by the Selection Committee; - The Competitor will take part in the Competition as an unclassified Competitor - Technical aspects: defined according to the requirements and at the discretion of the ACO Competition department, which may request the opinion of the FIA regarding vehicle safety. In any case, responsibility for the safety of the vehicle rests with the Competitor.

- Aspects sportifs : définis selon les exigences et à la discrétion du département Compétition de l'ACO ; - Le Comité de Sélection pourra, à tout moment, révoquer l'invitation attribuée à un Concurrent engageant une voiture innovante.	- Sporting aspects: defined according to the requirements and at the discretion of the ACO Competition department; - The Selection Committee may, at any time, revoke the assigned invitation to a Competitor entering an innovative car.
3.2 Procédure d'engagement	3.2 Entry procedure
3.2.1 Comité de Sélection et invitation à la Compétition admission au Championnat Conformément à l'Accord, la sélection des Concurrents est effectuée par un Comité de Sélection de six membres, constitué par la Commission Endurance. Le Comité de Sélection des 24 Heures du Mans est seul juge de l'admissibilité d'un Concurrent aux 24 Heures du Mans. A ce titre, il appréciera en dernier ressort la recevabilité de la candidature d'un Concurrent, y compris ceux disposant d'une invitation en fonction des dispositions prévues par le présent Article 3 et l'annexe 2. Sa composition est indiquée en Annexe 2 du présent règlement. Le Comité de Sélection se réserve le droit d'accepter des engagements en dehors des périodes d'engagements définies en Annexe 2. La date à laquelle le Comité de Sélection appelé à statuer sur les candidatures se réunira est disponible en Annexe 2 du présent règlement. 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 la ses Compétitions, qu'à réception du paiement de l'intégralité des droits de participation par l'ACO la FIA (dans les conditions définies ci-dessous). Le Comité de Sélection aura la liberté et le plein pouvoir sur le choix des dossiers d'engagements pour la participation à la Compétition au Championnat. A son entière discrétion, il pourra utiliser entre autres les critères suivants, listés de manière non exhaustive, sans ordre de priorité : - Palmarès ;	3.2.1 Selection Committee and admission to the Championship In accordance with the Agreement, the selection of the Competitors is carried out by a Selection Committee of six members, put together by the Endurance Commission. The Selection Committee of the 24 Hours of Le Mans is the only competent body to judge the eligibility of a Competitor to take part in the 24 Hours of Le Mans. To this regard, the Committee is the final authority regarding the admissibility of a Competitor, including if the Competitor is invited based on this Article 3 and appendix 2 Its members are listed under Appendix 2 of these regulations. The Selection Committee shall reserve the right to accept entry outside of the entry form periods defined by Appendix 2. The date at which the Selection Committee, called upon to rule on applications, will meet is available in Appendix 2 to the present regulations. 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 the Competitions, until payment of the entirety of the participation fees has been received by the ACO FIA (in the conditions defined below). The Selection Committee will have freedom and full power on the choice of the registration files to participate to the Competition Championship. At its sole discretion, it will be able to use, amongst others, the following criterion, listed in a non-exhaustive way, without priority order: - Track record;

- Intérêt pour le Championnat ; - Participation régulière au Championnat du Monde d'Endurance ou aux 24 Heures du Mans ; - Situation juridique ou financière avec l'ACO, LMEM ou la FIA, leurs environnements et leurs partenaires. 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. Aucun changement de catégorie, de modèle de châssis, de modèle de voiture, de type de groupe motopropulseur ou de manufacturier de pneumatiques n'est autorisé pendant la saison. Les Concurrents engagés au Championnat du Monde d'Endurance de la FIA ont l'obligation de s'engager dans la même catégorie aux 24 Heures du Mans Les Concurrents figurant à l'annexe 8 ont l'obligation de s'engager dans la catégorie dans laquelle ils sont invités. 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.	- Interest for the Championship; - Regular participation at the World Endurance Championship or at the 24 Hours of Le Mans; - Financial and legal situation with the ACO, LMEM or the FIA or their surroundings and their partners. The FIA and/or the Promoter reserve the right to request additional information from the Competitors in order to clarify the decisions of the Selection Committee. No change of category, chassis model, car model, power unit type or tyre manufacturer is permitted during the season. Competitors entered in the FIA World Endurance Championship must enter the 24 Hours of Le Mans in the same category. Competitors listed under Appendix 8 must enter in the category in which they are invited. 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.
3.2.2 Cas général : bulletin d'engagement, dossier, délai Le lien pour accéder au bulletin d'engagement est disponible à l'Annexe 2 du présent Règlement avec les dates officielles d'ouverture des engagements à la Compétition au Championnat et date limite d'envoi des dossiers de candidature. Chaque dossier de candidature devra être accompagné de l'ensemble des pièces et informations requises par le formulaire en ligne (notamment et sans s'y limiter : attestation de paiement, copies des licences applicables, etc...).	3.2.2 General case: entry form, dossier, deadline The link to access the entry form is available in Appendix 2 to the present Regulations together with the official opening date for entries in the Competition Championship and the application submission deadline. Each application dossier must be accompanied by all the documents and information required by the online form (in particular and without limitation: payment certificate, copies of the applicable licenses, etc.).

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). Tout Concurrent n'ayant pas signé retourné les Dispositions Extra Sportives « <i>Non-Sporting Provisions</i> » s'appliquant aux Concurrents se verra refuser l'accès au circuit. Tout non-respect d'une obligation contractuelle pourra être sanctionné par l'autorité sportive. Tout dossier d'engagement incomplet sera considéré comme nul et non avenu.	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). Any Competitor having failed to submit the signed Non-Sporting Provisions applicable to Competitors will be refused access to the circuit. Any non-respect of a contractual obligation may be sanctioned by the Sporting Power. Any incomplete entry form will be considered null and void.
3.2.3 Condition spécifique pour l'engagement dans la catégorie Hypercar Outre le respect des dispositions de l'Article 3 de l'Annexe 2 un Constructeur doit engager deux voitures au Championnat du Monde d'Endurance Hypercar de la FIA sous le même nom, figurant sur la licence Concurrent. Les voitures additionnelles devront être inscrites à la Coupe du Monde des Équipes Hypercar. Le Comité de Sélection déterminera le nombre maximum de voitures par constructeur qui seront acceptées. 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 Équipes Hypercar. Ces désignations seront valables pour l'ensemble des Compétitions et aucun changement ne pourra avoir lieu en cours de saison. 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.	3.2.3 Specific condition of entry in the Hypercar category In addition to respecting the provisions of Article 3 of Appendix 2 a Manufacturer must enter two cars in the Hypercar FIA World Endurance Championship under the same name appearing on the Competitor licence. Any additional cars must be entered in the Hypercar Team World Cup. The Selection Committee will determine the maximum number of cars per manufacturer that will be accepted. 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. 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.

La Commission Endurance se prononcera, 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 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 après la date de clôture des engagements.	The Endurance Commission will rule, 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 support provided by the "designated hybrid partners" and pay the related fees. The amounts related to these obligations will be communicated by the Promoter after the closing date for entries.
3.2.4 Conditions spécifiques d'engagement dans la catégorie LMGT3 Outre le respect des dispositions de l'Annexe 2, un Concurrent souhaitant s'engager dans la catégorie LMGT3 devra, lors du remplissage du dossier d'engagement, y déposer un accord de désignation de son Constructeur de modèle de voiture qui aura été au préalable sélectionné par le Comité de Sélection pour concourir dans la catégorie LMGT3. Seuls les modèles de voitures LMGT3, homologuées pour le Championnat FIA WEC pourront être éligibles à la Compétition. Un Constructeur pourra désigner deux voitures, sous deux licences différentes, à la seule condition que ces voitures soient engagées par la même société. Il est de la responsabilité du Constructeur de déterminer quelles voitures participeront au Trophée Endurance FIA pour les équipes LMGT3. Ces désignations seront valables pour l'ensemble des Compétitions et aucun changement ne pourra avoir lieu en cours de saison.	3.2.4 Specific conditions of entry in the LMGT3 category Besides the respect of the dispositions of Appendix 2, a Competitor wishing to register in the LMGT3 category must, while filling in the registration file, add a designation agreement from the Manufacturer of his car which would have been selected beforehand by the Selection Committee to compete in the LMGT3 category. Only the LMGT3 car models homologated for the FIA WEC Championship could be eligible for the Series. A Manufacturer may designate two cars, under two different licenses, on the sole condition that these cars are entered by the same company. It is the Manufacturer's responsibility to determine which cars will participate in the FIA Endurance Trophy for the LMGT3 teams. These designations will be valid for all the Competitions and no change can be made during the season.
3.2.5 Engagements des Concurrents dits « course par course » 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.	3.2.5 Entry of "race-by-race" Competitors Exceptionally, and depending on the interest that they might represent for the Championship, the Selection Committee may admit, for one or more Competitions, one or more additional cars, subject to their conformity with the applicable Technical and Homologation regulations.

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.	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.								
3.2.6 Droits d'engagement et conditions financières Les droits de participation et droits d'engagement sont disponibles en Annexe 2 et Annexe 13 du présent règlement. Les droits de participation au Championnat sont composés des droits d'engagement et des avances sur les fournitures et frais techniques. Tout droit de participation perçu par la FIA reste acquis et ne pourra faire l'objet d'aucun remboursement pour quelque raison que ce soit. Si une ou plusieurs voitures ne sont pas retenues par le Comité de Sélection, l'intégralité du paiement correspondant au montant de l'engagement sera remboursée, sous réserve d'une somme de 1000 €, qui sera conservée à titre de frais de dossier.	3.2.6 Entry fees and financial conditions Participation and entry fees are available in Appendix 2 and Appendix 13 of these regulations. Participation fees for the Championship are composed of entry fees and advances on technical costs and supplies. 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.								
3.2.7 Accréditation environnementale Tous les Concurrents du championnat, circuits, organisateurs et fournisseurs devront suivre le programme d'accréditation environnementale de la FIA selon la feuille de route présente dans le tableau ci-dessous. Les engagements des Concurrents seront conditionnés à l'obtention des niveau requis. Il peut être trouvé sur https://www.fia.com/sustainability-programme. <table border="1"> <tr> <td></td><td>2026</td></tr> <tr> <td>Hypercar</td><td>3 étoiles</td></tr> </table>		2026	Hypercar	3 étoiles	3.2.7 Environmental accreditation All Championship Competitors, circuits, organisers and suppliers will have to follow the FIA Environmental Accreditation Programme according to the roadmap present in the table below. Competitors' entries will be conditioned to the obtention of the required level. It can be found at https://www.fia.com/sustainability-programme. <table border="1"> <tr> <td></td><td>2026</td></tr> <tr> <td>Hypercar</td><td>3 stars</td></tr> </table>		2026	Hypercar	3 stars
	2026								
Hypercar	3 étoiles								
	2026								
Hypercar	3 stars								

<table border="1"> <tr> <td>LMGT3</td><td>2 étoiles</td></tr> <tr> <td>Circuit et organisateurs</td><td>3 étoiles</td></tr> <tr> <td>Fournisseurs communs</td><td>3 étoiles</td></tr> </table>	LMGT3	2 étoiles	Circuit et organisateurs	3 étoiles	Fournisseurs communs	3 étoiles	<table border="1"> <tr> <td>LMGT3</td><td>2 stars</td></tr> <tr> <td>Circuit and organiser</td><td>3 stars</td></tr> <tr> <td>Common suppliers</td><td>3 stars</td></tr> </table>	LMGT3	2 stars	Circuit and organiser	3 stars	Common suppliers	3 stars
LMGT3	2 étoiles												
Circuit et organisateurs	3 étoiles												
Fournisseurs communs	3 étoiles												
LMGT3	2 stars												
Circuit and organiser	3 stars												
Common suppliers	3 stars												
3.3 Critères de selection	3.3 Selection criteria												
3.3.1 Concurrents invités au titre de leurs résultats Certains Concurrents sont invités à participer aux 24 Heures du Mans 2025, en fonction de leurs résultats en 2024. L'Annexe 8 du présent règlement définit la liste et les conditions propres à l'attribution de ces invitations. La licence Concurrent, le nom de l'équipe opérateur et la catégorie de la voiture doivent être identiques à ceux figurant dans l'Annexe 8.	3.3.1 Competitors invited on the basis of their results Some Competitors are invited to take part in the 2025 24 Hours of Le Mans, based on their results in the 2024. Appendix 8 of these regulations presents the list and conditions for the attribution of these invitations. The Competitor's licence, as well as the name of the operating team and the category of the car must be identical to those appearing in Appendix 8.												
3.3.2 Concurrents engagés au Championnat du Monde d'Endurance de la FIA Les Concurrents engagés dans le Championnat du Monde d'Endurance de la FIA sont invités à participer aux 24 Heures du Mans, sous réserve : - du paiement des droits de participation et respect des autres dispositions du présent règlement, et du règlement du Championnat du Monde d'Endurance de la FIA, - du respect de leurs obligations financières, contractuelles et juridiques vis-à-vis de l'ACO, de la FIA et de LMEM	3.3.2 Competitors entered in the FIA World Endurance Championship The Competitors entered in the FIA World Endurance Championship are invited to take part in the 24 Hours of Le Mans subject to: - the payment of the entry fees, and respect for other provisions of these regulations and of the FIA World Endurance Championship Regulations - the respect of their financial, contractual, and legal obligations towards the FIA and LMEM.												
3.3.3 Concurrents sélectionnés sur dossier Certains Concurrents sont sélectionnés sur dossier par le Comité de Sélection et invités à participer aux 24 Heures du Mans. Les critères suivants sont appréciés à la discrétion du Comité de Sélection, et listés de manière non exhaustive, sans ordre de priorité : - Notoriété du Concurrent (constructeur, équipe assistée par un constructeur, équipe privée renommée, etc.) - Participation(s) aux 24 Heures du Mans - Palmarès - Participation régulière à : Championnat du Monde d'Endurance de la FIA, IMSA	3.3.3 Competitors selected on the strength of their application Competitors who are selected by the Selection Committee and invited to take part in the 24 Hours of Le Mans. The following criteria are at the Selection Committee's discretion. The list is not exhaustive and with no order of priority: - Fame of the Competitor (manufacturer, factory-backed team, well-known private team, etc.) - Previous 24 Hours of Le Mans participations - Competitor's record - Regular entry in: FIA World Endurance Championship, IMSA WeatherTech Sportscar												

WeatherTech Sportscar Championship, European Le Mans Series, Asian Le Mans Series. - Notoriété des pilotes - Qualité des voitures - Intérêt technique - Situation juridique ou financière avec l'ACO, son environnement, ses partenaires.	Championship, European Le Mans Series, Asian Le Mans Series - Drivers' reputation - Quality of the cars - Technical interest - Relationship with the ACO and its environment & partners regarding legal and financial issues.
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 Le Collège des Commissaires Sportifs pourra être saisi par le Directeur d'Épreuve 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.	4.1.1 Unsporting conduct The Race Director and/or the Clerk of the Course may bring before the Panel of Stewards any unsporting behaviour on the part of a manufacturer, Competitor, 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 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. Seul le Promoteur et la FIA l'ACO est habilité 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.	4.1.2 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 ACO alone is 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.
4.1.3 Contrôle Médical Les Commissaires Sportifs, le Directeur de Course et le Médecin-Chef peuvent demander à un Pilote ou à un officiel de se soumettre à un contrôle médical à tout moment de la Compétition.	4.1.3 Medical control The Stewards, the Clerk of the Course and the Chief Medical Officer may require a Driver or an official to undergo a medical examination at any time during the Competition.

4.1.4 Sécurité opérationnelle Haute Tension 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 En catégorie Hypercar, la charge de la batterie du système hybride n'est autorisée que lorsque la couverture incendie mise en place par l'organisateur est active et que du personnel se trouve dans le garage. La charge et le stockage des batteries sera autorisée uniquement à l'arrière des structures à l'arrière des garages.	4.1.4 High Voltage operational safety 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 In Hypercar category, the charge of the battery of the hybrid system is only authorized when the fire cover put in place by the organizer is active and personnel are in the garage. La charge et le stockage des batteries sera autorisée uniquement à l'arrière des structures à l'arrière des garages.
4.1.5 Obligations promotionnelles des Concurrents Les Concurrents et l'ensemble de leur personnel ont l'obligation, si sollicités, d'être présents et de participer à la totalité des animations promotionnelles et commerciales organisées par le Promoteur. Il s'agit, sans s'y limiter, de : - Conférence de presse avant l'événement - Séance d'autographes - Parade des pilotes - Parade des voitures - Le Pesage - Présentation des Pilotes - Podium(s) et cérémonies - 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. Dans le cadre des vérifications techniques préliminaires, aussi appelées Le Pesage, le	4.1.5 Competitors' promotional obligations Competitors and all their team members, if requested, must be present and take part to all promotional and commercial events organised by the Promoter. This is, without limitations: - Press conference before the event - Autograph session - Drivers' parade - Car's parade - The Pesage - Drivers' presentation - Podium(s) and ceremonies - 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. In the field of the pre-race scrutineering, also called The Pesage, the Competitor will hold at the disposal of

Concurrent devra tenir à la disposition du Promoteur : pilotes, voitures et personnel nécessaires à la réalisation d'une parade ou de tout type d'activités réalisées avec le pilote au volant. Au minimum, une voiture par catégorie par marque engagée à la compétition devra être disponible pour le promoteur. Le Promoteur publiera les détails relatifs à cette procédure (comme le parcours, les horaires, la vitesse maximale, et autre) dans une communication Concurrent « Team Information » ultérieurement. Les Concurrents auront l'obligation de participer à cet événement et de s'accommoder aux recommandations du promoteur. En cas de non-respect, une pénalité sera prononcée à l'appréciation des Commissaires Sportifs.	the Promotor: drivers, cars and personal necessary to realise a parade or any other type of activity realised with the driver at the steering wheel. At least, one car by brand for each category entering the Competition must be available for the Promotor. The Promotor will publish the details relative to this procedure (such as the route, the timing, the maximum speed, and other) in a Competitor communication "Team Information" later. The Competitors will have the obligation to participate in this event and to comply with the promotor recommendations". In case of non-compliance, penalty at the Stewards' discretion.
4.1.6 Signalétique apposée sur les voitures 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). Les Concurrents engagés à la saison dans le Championnat du Monde d'Endurance de la FIA doivent également se référer au Règlement Sportif du Championnat. Chaque Concurrent doit fournir à l'ACO des visuels de la voiture dans sa configuration complète et finale au plus tard le voir Annexe 15 : - Décoration définitive de la voiture. - L'ensemble des adhésifs prévus doivent figurer sur les visuels. - Les visuels suivants devront être fournis : Face, côté gauche, côté droit, dessus, arrière. Toute modification soumise après le voir Annexe 15 devra être approuvée par l'ACO.	4.1.6 Signage affixed to the cars 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). Full season Competitors of the FIA World Endurance Championship must also refer to the Championship Sporting Regulations Each Competitor must provide the ACO with visuals of the car in its complete and final configuration no later than Final see Appendix 15: - Final decoration of the car. - All adhesives expected on the car must appear on the visuals. - The following visuals must be provided: Face, left side, right side, top, back. Any change submitted after see Appendix 15 must be approved by the ACO.

Les visuels devront être approuvés par l'ACO et seront utilisés comme référence lors des vérifications techniques. Contact : m.tizon@fiawec.com - f.brindeau@lemans.org - e.leboulleux@lemans.org	The visuals must be approved by the ACO and will be used as a reference during scrutineering. Contact: m.tizon@fiawec.com - f.brindeau@lemans.org - e.leboulleux@lemans.org
4.1.7 Limitation du personnel et des essais Non applicable aux 24 Heures du Mans. Dans l'esprit de la réduction et du contrôle des coûts, les Concurrents sont réglementairement limités en matière de personnel (Annexe 7) et d'essais privés (Article 8 et Annexe 09).	4.1.7 Personnel limitation and testing Non applicable to the Le Mans 24 Hours. In the spirit of cost reduction and control, Competitors are restricted by regulation in terms of personnel (Appendix 7) and private testing (Article 8 & Appendix 09).
4.2 Equipements des Concurrents	4.2 Competitors equipment
4.2.1 Equipements obligatoires des pilotes Pendant l'ensemble de la Compétition 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. 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.	4.2.1 Mandatory equipment for Drivers During the entire Competition 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. For easier identification and for the unity of the crews, the Drivers of one and the same car are obliged to wear identical overalls.
4.2.2 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	4.2.2 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

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 résistant au feu - 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.	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 - Fire-resistant goggles - 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.
4.2.3 Caméras des Concurrents Les images filmées par l'équipe peuvent, moyennant l'approbation préalable et discrétionnaire des Commissaires Sportifs, être utilisées par les équipes comme élément de preuve dans leur défense dans le cas d'une enquête, à condition que l'équipe utilisant les images soit l'équipe détentrice/utilisatrice de la caméra qui les a filmées. 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. Les Concurrents ne sont pas autorisés à avoir leurs propres caméras dans les voitures lors des séances qualificatives et la Course.	4.2.3 Competitors' cameras Images filmed by the team may, subject to the prior and discretionary approval of the Stewards, be used by teams as evidence in their defence in case of an inquiry, provided that the team using the images is the team owning/using the camera that filmed them. 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. Competitors are not allowed to have their own cameras in the cars during qualifying sessions and the race.
4.2.4 Caméras embarquées La description technique sera détaillée dans le document envoyé par le Promoteur.	4.2.4 On-board cameras The technical description will be summarised in the document sent by the promoter.

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 = 3.8 kg.

- Les voitures sans caméra devront se lester
- HYPERCAR : poids minimum avec le système de caméra ou le lest caméra = décrit dans la BoP
- LMGT3 : poids minimum avec le système de caméra ou le lest caméra = décrit dans la BoP
- LMP2 : poids minimum avec le système de caméra ou le lest caméra.

Les Concurrents ne peuvent pas refuser l'installation de caméras et d'équipements de l'ACO à bord de leurs voitures.

Pénalité : à la discrétion des Commissaires Sportifs.

L'ACO se réserve le droit d'installer une ou plusieurs caméras embarquées dans et/ou à l'extérieur des voitures.

Seul un adhésif portant le nom du **Concurrent team** (celui figurant sur la licence du Concurrent) est autorisé sur le tableau de bord. Néanmoins, les Concurrents qui souhaitent poser des adhésifs de sponsor sur le tableau de bord ou ailleurs dans le cockpit pourront demander à l'ACO un devis (n.fargier@fiawec.com).

L'utilisation des caméras embarquées autres que celles fournies par l'ACO est limitée :

- A la Journée Test ainsi qu'aux essais libres;
- A un usage strictement sportif (analyse du pilotage des pilotes). Toute utilisation commerciale ou promotionnelle est strictement interdite.
- Un formulaire de déclaration devra être transmis aux Commissaires Techniques (Annexe 16) et l'installation devra être contrôlée par les Commissaires Techniques.

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 = 3.8kg

- Cars without a camera will need to have ballast on board
- HYPERCAR: minimum car weight with a camera system or camera ballast = described in BoP
- LMGT3: minimum car weight with a camera system or camera ballast = described in the BoP
- LMP2: minimum car weight with a camera system or camera ballast.

Competitors cannot refuse the fittings of the ACO's cameras and equipment inside their cars.

Sanction: at Stewards' discretion.

The ACO reserve the right to install 1 or more on board video cameras in and/or outside the cars.

One sticker only, with the name of the **Competitor team** (the name of the Competitor licence) is authorized. Nevertheless, Competitors who want to put sponsor sticker(s) on the dashboard, or somewhere else in the cockpit, can ask the ACO for a quotation (n.fargier@fiawec.com).

The use of on-board cameras other than those provided by the ACO is restricted to:

- The Test Day and the free practice sessions;
- A strictly sporting context (driving analysis of the drivers). Any commercial or promotional use is strictly forbidden.
- A declaration form will have to be sent to the Scrutineers (Appendix 16) and the installation will have to be checked by the Scrutineers.

- L'attention du Concurrent est attirée sur le fait que la responsabilité de l'ACO ainsi que celle de ses partenaires ne pourront être engagées en cas de dysfonctionnements des caméras embarquées : - d'une part si le Concurrent a refusé l'accès à l'installation avant le départ de la course, - d'autre part si la course a débuté.	- The Competitor's attention is drawn to the fact neither the ACO's nor its partners' liability can be incurred in the case of dysfunction of the on-board camera, - whether the Competitor had refused access to the installation before the start of the race - or if the race has started.
4.2.5 Brassards associés au personnel pit lane Le Promoteur distribuera à chaque Concurrent quatre types de brassards identifiable par une couleur distincte : - Brassard vert (PIT LANE) : il 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 20 minutes. - Brassard bleu (TYRE & BRAKE) : il 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. - Brassard rouge (RED) : il devra être porté par la personne autorisée sur la grille en cas de suspension de course. - Brassard jaune (HV) : il HV devra être porté par le technicien du système hybride pour intervenir dans la voie des stands ou sur la piste. Le Comité WEC précisera avant le début de saison si une méthode d'identification additionnelle sera mise en place.	4.2.5 Armbands associated with pit lane personnel The Promotor will distribute to each Competitor quatre types of armbands: - Green armband (PIT LANE): it 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 20-minute signal. - Blue armband (TYRE & BRAKE): it must be worn by any person accessing the pit lane in the presence of the car who needs to check brakes / tyres. - Red armband (RED): it must be worn by the person authorised on the grid in case of a race suspension. - Yellow armband (HV): it must be worn by the hybrid system technician to intervene in the pit lane or on track. The WEC Committee will precise before the beginning of the season if any additional identification method will be used.
4.3 Moyens de communications 4.3.1 Communications radio du Concurrent Les officiels de l'ACO et de la FIA sont autorisés à écouter, enregistrer et retranscrire par tout moyen électronique disponible par l'ACO et la FIA, les conversations des canaux voitures et Concurrents, à tout moment, et pour tout usage. L'anglais sera la seule langue admise pour toutes les conversations radio émises et reçues par la voiture	4.3 Means of communication 4.3.1 Competitor radio communications The ACO and FIA officials are allowed to listen to, record and transcript car and Competitors channels conversations at any time and for any purpose by any electronic means available to the ACO and FIA. English will be the only language admitted for all radio conversations coming from or received by the car

sauf circonstances exceptionnelles ou autorisation exceptionnelle accordée par le Comité WEC. L'utilisation de tout émetteur radio sur la fréquence 2,4 GHz est strictement interdite. En cas d'infraction : pénalité à l'appréciation des Commissaires Sportifs.	unless exceptional circumstances or exceptional authorization granted by the WEC Committee. The use of any radio transmitter on 2.4 GHz is strictly forbidden. In case of infringement: penalty at the Stewards' discretion.
4.3.2 Radio de la Direction de Course 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 indication contraire des officiels, la radio de la direction de course doit être écoutée : - à partir de 10 minutes avant que les voitures ne soient autorisées sur la piste, - jusqu'à 10 minutes après que la dernière voiture a : - o soit franchi la ligne 1 de la Voiture de Sécurité à l'issue d'une séance, - o soit rejoint le Parc fermé à l'issue de la course. Chaque Concurrent doit s'assurer que pour chaque voiture engagée, quelqu'un écoute la Radio de la Direction de Course pendant les périodes décrites ci-dessus. Les Concurrents doivent s'assurer que les consignes de sécurité sont transmises immédiatement aux Pilotes. A l'appréciation uniquement des Commissaires Sportifs (dont la décision n'est pas sujette à appel), le non-respect des instructions données par l'intermédiaire de la Radio de la Direction de Course peut être considéré comme une violation de l'Article 12.2.1.i du Code. Les Concurrents doivent informer immédiatement la Direction de Course de tout problème concernant la réception de ce canal radio par tous les moyens à leur disposition.	4.3.2 Race Control Radio 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 otherwise directed by officials, the race control radio must be monitored: - from 10 minutes before the cars are allowed on track, - until 10 minutes after the last car has: - o either crossed Safety Car line 1 at the end of a session, - o or entered Parc Fermé at the end of the race. Each Competitor must ensure that for every car entered, someone is listening to the Race Control Radio during the periods detailed above. Competitors must ensure that safety information is passed on to the Drivers immediately. Solely at the Stewards' discretion (whose decision cannot be appealed), failure to adhere to instructions given via Race Control Radio may be considered an infringement of Article 12.2.1.i of the Code. Competitors must immediately inform Race Control of any problems with the reception of this radio channel by any means available to them.
4.3.3 Moyens de communication électroniques	4.3.3 Electronic means of communication

Les officiels et le Promoteur pourront utiliser des moyens de communication électroniques. Le moyen de communication électronique principal sera Discord. Une politique d'utilisateur est détaillée ci-dessous et doit être respectée. Les erreurs administratives des officiels ne peuvent être opposées en aucune manière. 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. Discord sera utilisé en accord avec les recommandations suivantes (non limitatives) : - un maximum de deux (ou 3 pour les voitures hybrides) connexions sont autorisées par numéro de voiture : une dédiée à l'e-safety (pour les voitures hybrides), une dédiée aux sujets techniques et une déclarée comme Team Manager - les identifiants des Concurrents doivent suivre la nomenclature : 'aa_bbbb_cccc' avec aa=numéro de voiture, bbbb=le nom du Concurrent et cccc=eSAFE ou TECH ou TM - les conversations privées en dehors des canaux individuels ne peuvent avoir lieu qu'à l'initiative d'un officiel, qui pourra décider d'interrompre la conversation à sa discrétion. - Aucune demande réglementaire de la part d'un Concurrent sera prise en compte en conversation privée. Une telle demande d'un Concurrent pendant une séance devra être discutée lors d'un rendez-vous en personne, à la discrétion des officiels. - Les Concurrents ne peuvent rapporter un incident qu'une seule fois, en utilisant le modèle imposé par la Direction de Course en début de la Compétition.	The officials and the Promoter may use electronic means of communication. The principal electronic mean of communication will be Discord. A user policy is set out below and must be abided by. Clerical mistakes from officials cannot be opposed to them in any way or form. 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. Discord will be used in accordance with the following guidelines (which are not limitative): - A maximum of two (or 3 for hybrid cars) connections are allowed per car number: one dedicated for eSafety (for hybrid cars), one dedicated for technical purposes and one for the declared Team Manager - Competitors' ID's must be labelled as follows: 'aa_bbbb_cccc', with aa= the car number, bbbb= the Competitor's name and cccc= eSAFE or TECH or TM - Private conversations outside of identified 'individual' channels can only take place at the initiative of an official, who may choose to interrupt the conversation at discretion. - No regulatory inquiry from Competitors will be handled in private conversations. Any such inquiry from Competitor during a session must be dealt with during an in-person appointment, at the Officials' discretion. - Competitors can only report an incident once, using template published by Race Control at the beginning of the Competition.
---	---

- Tout manquement au respect de ce qui précède ou tout comportement inapproprié entraînera l'expulsion du serveur Discord.	- Any failure to comply with the above, or any other behavior deemed inappropriate will result in removal from the Discord Server.
4.4 Attribution des garages	4.4 Pit allocation
4.4.1 Prescriptions générales Le présent article est valable pour toutes les Compétitions comptant pour le Championnat du Monde d'Endurance mais également pour les essais collectifs qui seraient organisés par le Promoteur ou l'ACO. Si les installations du circuit l'y obligent, le Promoteur pourra imposer à certains Concurrents le partage de garages. Dans ce cas, le Concurrent sera informé par le Promoteur directement. À tout moment de la Compétition, le Concurrent devra laisser libre un passage de sécurité d'au minimum 1 mètre entre l'arrière de son garage et ses installations.	4.4.1 General prescriptions This article is valid for all Competitions counting towards the World Endurance Championship, but also for the collective testing organised by the Promoter or the ACO. If the circuit installations require, the Promotor could impose to certain Competitors to share garages. In this case, the Competitors will be informed by the Promotor directly. At any moment of the Competition, the Competitor must leave free a safety passage of 1 meter minimum between the back of the garage and its installations.
4.4.2 Horaires d'ouverture obligatoire des stands pendant la Compétition Sauf instructions contraires du Promoteur ou accord spécifique des délégués techniques, les rideaux du stand (du côté de la voie des stands) doivent rester ouverts : - à partir d'1 heure avant le début de la première séance FIA WEC, - jusqu'à 1 heure après la fin de la dernière séance de chaque jour, - et en tout état de cause, au minimum de 10h00 à 18h00. Les horaires d'ouverture des stands sont détaillés à l'Annexe 1 du présent Règlement. La voiture de course doit rester visible à tout moment à l'intérieur du stand 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.	4.4.2 Mandatory opening times for the garages during the Competition Unless otherwise instructed by the Promoter or otherwise agreed by the technical delegates, the pit curtains (on the pit lane side) must remain open: - from 1 hour before the start of the first FIA WEC session, - until 1 hour after the end of the last session of each day, - and in any event, at least from 10:00 to 18:00. The opening times for the garages are detailed in Appendix 1 of the present Regulations. The race car must remain visible at any time inside the garage 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.

Toute personne se tenant devant la voiture lorsque celle-ci est à l'intérieur du stand est considérée comme une obstruction à la visibilité, sauf si elle est en train d'intervenir directement sur le véhicule. Il est strictement interdit de former une rangée de personnes devant la voiture. Les exceptions sont 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 la face avant face à la voie des stands, sauf autorisation contraire des délégués techniques. Pénalité : à l'appréciation des Commissaires Sportifs.	Anyone standing in front of the car while it is inside the pit is considered an obstruction to visibility, unless they are working directly on the vehicle. It is strictly forbidden to form a line of people in front of the car. Exceptions are cooling fans, fuel rigs or fuel bowzers 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.
4.4.3 En cas de retrait de la Compétition 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.	4.4.3 In case of withdrawal from the Competition 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 Promotor's instructions with regard to organisation and vacating the pits.
4.4.4 En cas d'abandon de la Compétition En course, le rideau du stand doit être baissé lorsque l'abandon est déclaré par écrit par le Concurrent à la Direction de Course.	4.4.4 In case of withdrawal from the Competition During the race, the pit shutter must be closed when the Competitor has declared in writing the withdrawal of the car to Race Control.
4.4.5 Exercices de changement de roues Les Concurrents sont autorisés à procéder à des exercices de changements de roues sous réserve du respect des conditions suivantes : - La manipulation de carburant est strictement interdite (les opérateurs et équipements carburant peuvent être en place). - Les exercices doivent se dérouler en respectant l'espace mis à disposition par l'ACO. - Des instructions complémentaires pourront être imposées par l'ACO à tout moment.	4.4.5 Wheel change training exercises Competitors can carry out wheel change exercises subject to the following conditions: - Fuel handling is strictly prohibited (operators and fuel equipment may be in place). - The exercises must be carried out respecting the space made available by the ACO. - Additional instructions may be imposed by the ACO at any time.

Les Concurrents peuvent également procéder à des exercices de changement de roue, dès lors qu'il n'y a pas d'activité annexe en piste (ex : courses support).	Competitors can also carry out wheel change training exercises when there is no ancillary activity on track (eg: support races).
5. VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES	5. ADMINISTRATIVE AND TECHNICAL CHECKS
5.1 Vérifications administratives	5.1 Administrative checks
5.1.1 Dispositions générales Les vérifications administratives et techniques des 24 Heures du Mans prennent aussi la dénomination de « Pesage » dans les horaires officiels. Les Concurrents et leurs pilotes doivent respecter l'heure de convocation qui leur est communiquée. Horaires et lieux précisés à l'Annexe 1 du présent règlement. Chaque Concurrent et chaque Pilote devra 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) devra être obtenue et présentée avant la participation à ladite Compétition. 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 ;	5.1.1 General provisions Administrative checks and scrutineering at the 24 Hours of Le Mans are also named "Pesage" in the official timetable. Competitors and drivers must respect the time at which they are summoned. Places and timing listed in Appendix 1 of these regulations. 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, an authorisation to race in the country of the Competition, issued by the National Sporting Authority (ASN) must be obtained and presented before participation in said Competition. 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 deputy(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 ;

- 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. Tout retard ou absence aux vérifications administratives ou aux briefings des 24 Heures du Mans est interdit (forte amende, assortie d'une sanction pouvant aller jusqu'à l'exclusion du pilote), sauf cas de force majeure dûment apprécié par le Collège des Commissaires Sportifs. Concernant les vérifications administratives, la présence des pilotes et du Concurrent est obligatoire. Un pilote participant à une compétition internationale pourra être autorisé par le Comité Sport ACO à se présenter en retard aux vérifications administratives : une requête dûment motivée devra être envoyée au Comité Sport ACO, au plus tard 7 jours avant le début des vérifications administratives. Dans ce cas, une participation aux frais de 3 000 € pourra être exigé par l'ACO et payable dans les 24 Heures suivant la demande. Un pilote sollicitant une dérogation, pourra être exempté de la participation aux frais si son absence est due à la participation à une des compétitions internationales suivantes : Formule 1, Formule E, WeatherTech SportsCar Championship, Fanatec GT World Challenge, Indy Car ou NASCAR.	- 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. Any late arrival or absence to the administrative checks and briefings of the 24 Hours of Le Mans is forbidden (substantial fine and sanction up to disqualification of the driver) except for <i>cas de force majeure</i> duly assessed as such by the Panel of Stewards. Concerning the administrative checks, the presence of the drivers and the Competitor is mandatory. A driver participating in an international competition may be allowed by the ACO Sport Committee to show late to the administrative checks: a motivated request must be sent to the ACO Sport Committee, at the latest 7 days prior the beginning of the administrative checks. In this case, a fee participation of 3 000 € may be asked by the ACO and must be paid in the 24 hours following the request. A driver requesting for the derogation may be exempted from the fee participation if its absence is due to the participation in one of the following internationals competition: Formula 1, Formula E, WeatherTech SportsCar Championship, Fanatec GT World Challenge, Indy Car or NASCAR.
5.1.2 Déclarations 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.	5.1.2 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.

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 de la H2 l'Hyperpole, le Pilote qui prendra le départ sera obligatoirement celui qui a été indiqué lors des vérifications administratives. Contact : startingdrivers@fiawec.com	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 H2 Hyperpole, the Driver who takes the start must be the one declared during the administrative checks. Contact: startingdrivers@fiawec.com
5.2 Vérifications techniques	5.2 Scrutineering
5.2.1 Dispositions générales Six personnes maximum du Concurrent 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. Le fait qu'une voiture ou une pièce 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 à minima : - 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	5.2.1 General provisions A maximum of six people of a Competitor 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. The fact that a car or a part 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 a minima: - 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

dispositif de retenue frontale de la tête n'est autorisée en dehors de celles homologuées. Ces contrôles sont obligatoires pour tous les pilotes.	authorised apart from those homologated. These checks are mandatory for all drivers.
5.2.2 Contrôles aléatoires	5.2.2 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.
5.2.4 Déclaration d'équipements	5.2.4 Equipment declaration
Les Concurrents doivent consigner toutes les informations requises sur la plate-forme technique du Championnat de façon précise et dans les délais impartis et les tenir à jour pendant toute la durée de la Compétition. Ils devront également procéder dans les meilleurs délais à tout changement réclamé par les Délégués Techniques et leurs adjoints.	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. They must also make any changes requested by the Technical Delegates and their deputies as soon as possible.
Les déclarations d'équipements devront être fait sur ACO-TECH : https://aco-tech.online	Equipment declarations must be done on ACO-TECH: https://aco-tech.online
6. PROVISIONS TECHNIQUES	6. TECHNICAL PROVISIONS
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 », aux voitures « Le Mans Prototype » (désignées ci-après LMP2) et aux voitures « Le Mans Grand Tourisme Trois » (désignées ci-après LMGT3) telles que définies dans les Règlements Techniques applicables et homologuées par la FIA et l'ACO conformément aux Règlements Techniques applicables : - Hypercar LMH : homologuées à partir de 2020 - Hypercar LMDh : homologuées à partir de 2022 - LMP2 : homologuées à partir de 2017 - LMGT3 : homologuées LMGT3	The Competitions are exclusively reserved for “Le Mans Hypercars” , “Le Mans Prototype” (hereafter LMP2) and “Le Mans Grand Touring Three” (hereafter LMGT3) as defined in the applicable Technical Regulations, and homologated by the FIA and ACO in accordance with the applicable Technical Regulations: - Hypercar LMH: homologated from 2020 - Hypercar LMDh: homologated from 2022 - LMP2 : homologated from 2017 - LMGT3: LMGT3 homologated
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	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.

quelque partie que ce soit, devant quelque juridiction que ce soit.	
6.1.3 Voitures de réserve Les voitures de réserve telles que définies ci-après ne sont pas admises. Est une voiture de réserve, une voiture qui n'est pas destinée à participer à la Compétition mais à se substituer à celle engagée à titre principal par le Concurrent. Par voiture, il convient d'entendre une automobile (au sens de l'Article 20 du Code) qui résulte de l'assemblage d'éléments de diverses natures (mécaniques, électriques, électroniques, etc.), en vue de constituer un objet identifié en lui-même, susceptible de répondre à la destination pour laquelle il a été conçu et construit.	6.1.3 Reserve cars Reserve cars as defined below are not admitted. A reserve car is a car that is not intended to take part in the Competition but to substitute for the one registered by the Competitor as the principal race car. “Car” means an automobile (in the sense of Article 20 of the Code) resulting from the assembly of components of various kinds (mechanical, electrical, electronic, etc.), with a view to forming an identified object in itself, likely to meet the purpose for which it was designed and built.
6.2 Systèmes d'équivalence (technologies et performance)	6.2 Equivalence systems (technologies and performance)
6.2.1 Principe général 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. Il procédera aux différents ajustements par le biais de décisions spécifiques. Les voitures des catégories Hypercar et LMGT3 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. 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. À tout moment, le Comité est autorisé à demander (y compris avec des composants techniques ou des capteurs) aux Concurrents et aux Constructeurs	6.2. General principle 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. It will make the various adjustments through specific decisions. Cars in the Hypercar and LMGT3 categories are subject to an equivalence system called “Balance of Performance” (BoP). The BoP aims to allow cars of different engineering designs to compete within the same category. 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

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 le procédé et/ou 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.	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 process and/or 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.
6.2.2 Handicap lié au succès (Success Handicap) Un <i>success handicap</i> pourra être imposé pour les Hypercar et LMGT3 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 sera déterminé par le Comité WEC au plus tard avant la première séance chronométrée du Prologue. Cet handicap de temps au tour sera transformé en masse et / ou puissance à la discrétion de l'ACO / la FIA qui le communiquera dans le tableau de BOP envoyé par le Comité WEC avant chaque Compétition.	6.2.2 Success Handicap Success handicap may be imposed for Hypercar and LMGT3 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 calculation system will be determined by the WEC Committee before the first timed session of the Prologue. This lap time handicap will be transformed into mass and/or power at ACO/FIA discretion which will be communicated in the BOP table sent by the WEC Committee before each Competition.
6.2.3 Pour la catégorie LMP2 La FIA et l'ACO ne souhaitent pas encourager les constructeurs à investir en LMP2 dans des développements qui améliorent les performances des voitures. Les objectifs principaux pour ces voitures doivent être la fiabilité, la sécurité et un faible coût de maintenance. Pour atteindre ces objectifs, Le Comité WEC pourra procéder à des ajustements de performance.	6.2.3 For the LMP2 category The FIA and the ACO do not wish to encourage LMP2 manufacturers to pursue performance developments. The main goals for LMP2 cars must be reliability, safety and low maintenance costs. To ensure that these goals are reached, The WEC Committee may impose performance adjustments.
6.3 Systèmes et équipements imposés	6.3 Systems and equipment imposed

6.3.1 Enregistreur de données

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

Chaque Concurrent devra s'assurer :

- Que son système fonctionne correctement pendant toute la durée de la Compétition.
- Que l'enregistreur de données et les systèmes de contrôles associés soient alimentés et opérationnels au moins 5 minutes avant le début d'une séance ou de l'ouverture de la voie des stands.
- Qu'un ordinateur spécialement dédié au transfert des données 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 depuis son stand au Délégué Technique par l'intermédiaire du réseau dans les délais ci-dessous :
 - o Pendant les essais, au début de chaque séance lors du premier arrêt au stand, puis pendant la session au minimum 1 fois par heure et à la fin de chaque session.
 - o Pendant la course lors de chaque ravitaillement, excepté la dernière heure ou en cas d'arrêt d'urgence.
 - o À la fin de la course, pour les voitures en Parc Fermé, le support de données sera récupéré par un membre du personnel du Concurrent, sous la supervision des officiels. Dans ce cas, le support devra être remplacé par un support identique.

Pour chaque téléchargement obligatoire indiqué ci-dessus, les données doivent être transmises aux Délégués Techniques au plus tard 10 minutes après

6.3.1 Data recorder

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

Each Competitor must make sure:

- That his system works correctly throughout the Competition.
- The data recorder and associated live scrutineering system must be powered and operational at least 5 minutes before the start of a session and/or before the opening of the pitlane.
- That a computer specially dedicated to transferring the data 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 it from his pit to the Technical Delegate via the network within the time frame given below:
 - o 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;
 - o During the race, on each refuelling stop, except in the final hour or during an emergency stop.
 - o At the end of the race, for cars in Parc Fermé the data storage device shall be retrieved by 1 personnel member from the Competitor, under the supervision of officials. In this case, the data storage device must be replaced with an identical device.

For each mandatory download indicated above, the data must be transmitted to the Technical Delegates at the latest 10 minutes after the car entered the pit lane or 30 minutes after the end of the race.

l'entrée de la voiture dans la voie des stands ou 30 minutes après la fin de la course.

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. Tout changement de transpondeur doit être déclaré au Chronométrage au moins 15 minutes avant le départ d'une séance.

Il est de la responsabilité du Concurrent 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.

6.3.2 Débitmètres de carburant et couplemètres

Cet article pourra être précisé, clarifié ou complété par l'ACO et les officiels qu'il aura désignés (voir l'Annexe 1).

L'installation des débitmètres de carburant et couplemètres homologués par la FIA est obligatoire, à l'exclusion de tout autre débitmètre ou couplemètre. 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 :

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. Any transponder change must be declared to the Timekeeping at least 15 minutes before the start of a session.

It is the Competitor'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.

6.3.2 Fuel flow meters and torquemeters

This article may be precised, clarified or completed by the ACO and the designated officials (see Appendix 1).

The installation of the fuel flow meters and torquemeters homologated by the FIA is mandatory, to the exclusion of any other fuel flow meter or torquemeter. 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:

- Les Concurrents 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 Concurrents sont tenus de mettre ces derniers à disposition sur demande. - Le Délégué Technique peut interdire l'utilisation d'un capteur. Cette décision sera prise à son absolue discrétion et ne pourra faire l'objet d'un appel. - Du début 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.	- Competitors 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. Competitors are obliged to make them available if requested to do so. - The Technical Delegate may forbid the use of a sensor. This decision will be made at his absolute discretion and may not be appealed. - From the beginning 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.
Tout capteur en erreur et/ou défectueux entraînera l'application des pénalités prévues à l'Annexe 4.	Any sensor in error and/or defective will result in the application of the penalties provided for in Appendix 4.
Le non-respect du délai de remplacement ou l'amélioration de la performance d'une voiture lors d'une période de dysfonctionnement seront considérés comme des circonstances aggravantes par le collège des Commissaires Sportifs.	The non-respect of the deadline for replacing it, or the improvement of the performance of a car during the time in which sensors are not operating properly will be considered as aggravating circumstances by the Panel of the Stewards.
6.3.3 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.	6.3.3 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.

Il est de la responsabilité de tous les Concurrents de se procurer le système auprès du Promoteur du Championnat, de l'installer et de le faire fonctionner correctement. Le poids du boîtier et de ses équipements est inclus dans le poids minimum de la voiture.	All Competitors are themselves responsible for obtaining this system from the Championship Promoter, and for the correct installation and functioning thereof. The weight of the unit and its equipment is included in the minimum weight of the car.
6.3.4 Caméras de surveillance 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. 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 instructions 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. En cas de circonstances exceptionnelles, l'ACO et la FIA pourront étendre la durée de conservation des images. En ce cas, ils en informeront le/les Concurrents concernés. Pénalités en cas de dysfonctionnement à l'appréciation des Commissaires Sportifs.	6.3.4 Monitoring cameras 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. During each Competition, the camera must function permanently, from the start of the Competition, until the end of the <i>Parc Fermé</i>, and its view must never be obstructed. The Competitor will access the video feed of its camera and must ensure that the installation instructions 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. In exceptional circumstances, the ACO and the FIA may extend the retention period for the images. In this case, they will inform the Competitor(s) concerned. Penalties in case of malfunctioning at the Stewards' discretion.
6.3.5 Afficheur Marshalling de la FIA Il est de la responsabilité du Concurrent de s'assurer que l'écran de <i>Marshalling</i> FIA est installé dans le champ de vision du Pilote. Le Pilote doit être en mesure de visualiser et de reconnaître sans difficulté les signes ou messages affichés.	6.3.5 FIA Marshalling display It is the Competitor's responsibility to ensure that the FIA Marshalling Screen is installed within the Driver's field of vision. The Driver must be able to easily see and recognize the signs or messages displayed.

En l'absence de défaillance technique avérée, les Commissaires Sportifs considéreront que l'écran était visible conformément aux exigences.	In the absence of a proven technical failure, the Stewards will consider that the screen was visible in accordance with the requirements.
6.3.6 Autres systèmes et équipements obligatoires Les systèmes et équipements identifiés comme obligatoires dans le cadre du Championnat, figurant à la <i>Technical List</i> n°46 ainsi que dans les Règlements Sportifs et Techniques applicables, doivent : - être installés dans le strict respect des instructions applicables, - être en état de fonctionnement à tout moment pendant la Compétition, - être fournis par les fournisseurs officiels désignés. Il relève de la responsabilité exclusive de chaque Concurrent de se procurer ces systèmes ou équipements, de les installer correctement et de s'assurer de leur bon fonctionnement pendant toute la durée de la Compétition.	6.3.6 Other mandatory systems and equipment The systems and equipment identified as mandatory for the Championship, as listed in Technical List No. 46 and in the applicable Sporting and Technical Regulations, must: - be installed in strict compliance with the applicable instructions, - be in working order at all times during the Competition, - be provided by the designated official suppliers. It is the sole responsibility of each Competitor to procure these systems or equipment, install them correctly, and ensure their proper functioning throughout the Competition.
6.4 Lumières	6.4 Lights
6.4.1 Projecteurs principaux Deux projecteurs principaux (comme indiqué sur la fiche d'homologation) et lumières arrière doivent être allumés en permanence de jour comme de nuit lorsque la voiture se déplace sur la piste ou sur la voie des stands. Aucun des projecteurs avant ne doit clignoter lorsque la voiture est en mouvement dans la voie des stands. Toute séquence de clignotements des projecteurs sur la piste doit être actionnée directement par le Pilote sans aucune assistance. Une séquence ne peut durer plus de 2 secondes et comporter plus de 4 clignotements.	6.4.1 Main headlights Two main headlights (as indicated on the homologation form) and rear lights must be switched on permanently, both by day and by night, when the car is in motion on the track or on the pit lane. None of the headlights are allowed to flash when the car is in motion on the pit lane. Each sequence of flashing headlights on the track needs to be individually activated by the Driver without any assistance. A sequence cannot last more than 2 seconds and cannot have more than 4 flashes.
6.4.2 Feu de pluie Le feu de pluie arrière doit être allumé en permanence lorsque la piste a été déclarée humide, sauf instruction contraire du Directeur d'Épreuve.	6.4.2 Rain lights 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.
6.4.3 Voyant médical Si, après un incident / accident, le voyant d'avertissement médical signale que les seuils ont été	6.4.3 Medical light If, after an incident/accident, the Medical Warning Light signals that threshold forces have been

dépassés, le Pilote devra être examiné par le service médical de la Compétition sans tarder. Le Délégué Médical de la FIA déterminera le lieu le plus approprié pour cet examen. Le Directeur d'Épreuve 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.	exceeded, the Driver must be examined by the Competition medical service without delay; the FIA Medical Delegate will determine the most appropriate place for this examination. The Race Director or the Clerk of the Course may allow the Driver to drive the car directly back to his allocated working area or garage. The FIA Medical Delegate or the Competition Chief Medical Officer must give their consent in advance.
6.4.4 Panneau d'affichage Le système de panneau d'affichage doit être fonctionnel à tout moment de la Compétition selon les caractéristiques fournies par l'ACO/FIA. L'utilisation du panneau d'affichage n'est pas obligatoire pour les Concurrents LMP2.	6.4.4 Display panel The Display panel system must be operational at all times during the Competition according to the characteristics provided by the ACO/FIA. The use of the display panel is not mandatory for LMP2 Competitors.
6.4.5 Témoin lumineux de l'ERS 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 le Concurrent. La voiture sera autorisée à rejoindre la piste uniquement si un voyant vert s'affiche. 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'Épreuve peut à tout moment demander au Concurrent d'allumer le voyant de fonctionnement ERS (lumière verte) pour vérification.	6.4.5 ERS indicator light For Hypercar hybrid cars, a "red or no light" ERS light will indicate that a car requires immediate assistance from the Competitor (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. 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.
6.4.6 En cas de dysfonctionnement En cas de dysfonctionnement du système d'éclairage et signalisation lumineuse d'une voiture tant sur la piste qu'en circulant sur la voie des stands, le Directeur d'Épreuve en informera sans délai le Concurrent, lequel devra remédier à la situation au prochain arrêt aux stands, sauf si le Directeur d'Épreuve, pour des raisons de sécurité appréciées à	6.4.6 In case of malfunction In case of malfunction of a car's lighting and light signalling system, whether on the track or in the pit lane, the Race Director shall immediately inform the Competitor, who must remedy the situation during the next pit stop, unless the Race Director, for safety reasons at his own discretion, decides to order the

sa seule discrétion, décide d'ordonner l'arrêt immédiat de la voiture aux fins de réparation.	immediate stopping of the car in order for repairs to be carried out.
6.5 Pneumatiques	6.5 Tyres
6.5.1 Définitions et conditions générales 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 manufacturier de pneumatiques au Délégué Technique au moins 24 heures avant la Journée Test 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 5. 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, à tout moment de la Compétition, d'autocollants RFID selon l'Annexe 5, correctement positionnés conformément aux prescriptions de celle-ci. L'utilisation de pneumatiques non déclarés est interdite sur l'ensemble des Compétitions du Championnat.	6.5.1 Definitions and general conditions 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 24 hours before the Test Day 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 5 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, at all times during the Competition, with RFID stickers in accordance with Appendix 5, correctly positioned in accordance with its requirements. 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 chaque catégorie. Les pneus	6.5.2 Designated suppliers Single tyre suppliers have been appointed for each category respectively. Tyres must come from the appointed tyre supplier for each category.

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.

Les manufacturiers de pneumatiques devront communiquer à l'ACO/FIA les informations relatives aux pneumatiques utilisés par chaque Concurrent lors de chaque Compétition.

6.5.3 Spécification

Les manufacturiers 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 Comité WEC avant le début de la saison. Le nombre maximum de spécifications utilisables 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 pneus temps pluie
	24H du Mans	Autres courses	Total sur la saison	
HYPERCAR	3	2	3	1
LMGT3	2	2	2	1

Les manufacturiers de pneumatiques décideront des spécifications qui devront être utilisées sur chaque Compétition et devront les déclarer au Comité WEC au plus tard 30 jours avant le début de la Compétition. Les spécifications devront être identiques pour tous les modèles de voitures.

Pour la catégorie Hypercar, les Délégués Techniques pourront choisir au hasard un train de pneumatiques de chaque spécification et l'assigner à chaque Concurrent. Ces pneumatiques devront être utilisés pour la première introduction de la spécification pendant la qualification et/ou la course.

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.

6.5.4 Allocations

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

The tyre manufacturers will have to communicate to the ACO/ FIA information about tyres used by each Competitor during each Competition.

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 Comité WEC 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
LMGT3	2	2	2	1

The tyre manufacturers will decide of the specifications that must be used on each Competition and will have to declare them to the WEC Committee no later than 30 days before the Competition. The specifications must be identical for all the car models.

For the Hypercar category, the Technical Delegates may randomly assign one set of tyres of each specification to every Competitor using the 29/34 tyre layout. These tyres will have to be used on the first introduction of the specification in qualifying and/or the race.

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.

6.5.4 Allocations

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

- Les pneumatiques utilisés pendant la Journée Test ne seront pas comptabilisés mais ne pourront pas être utilisés sur d'autres séances.
- Pour les essais libres, depuis le début des essais.
- ~~Pour les essais qualificatifs et la course, depuis le départ des essais qualificatifs.~~
- Pour les séances H1 et H2 ~~l'Hyperpote~~ depuis le début de la séance H1 : les pneumatiques alloués pour ~~l'Hyperpote H1 et H2~~ devront être utilisés pour ces séances ~~Hyperpote~~ exclusivement, à l'exception du warm up.
- Les pneumatiques utilisés pendant le warm up ne seront pas comptabilisés – tout pneumatique déclaré pour la Compétition pourra être utilisé pendant le warm up.
- 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.
- Pour la course, depuis le départ de la course.
- Depuis le début de la première séance d'essais libres du Mercredi d'une Compétition, tout pneumatique pour temps sec introduit pour la première fois de la Compétition devra être neuf.

	Essais libres et Q	H1 et H2	Course
HYPERCAR	24	12	56
LMGT3	28	12	60
LMP2	24	12	56

~~* ou de 1812 km.~~

~~** La spécification de pneumatique utilisée pour l'Hyperpote sera précisée dans une décision Comité WEC avant la Compétition.~~

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

- Tyres used for the Test Day will not be considered but cannot be used for other sessions.
- 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.~~
- For the H1 and H2 ~~Hyperpote~~ from the start of the H1 session: tyres allocated for H1 and H2 ~~Hyperpote~~ must be used only and exclusively for those sessions, except for warm up session. the ~~Hyperpote session.~~
- Tyres used for the warm up will not be considered – any tyre declared for the Competition may be used during the warm up.
- 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.
- For the race, from the start of the race.
- From the start of the first Free Practice on Wednesday a ~~Compétition~~, any dry weather tyres introduced for the first time of the Competition must be new.

	Free practices and Q	H1 and H2	Race
HYPERCAR	24	12	56
LMGT3	28	12	60
LMP2	24	12	56

~~* or of 1812 km.~~

~~** The specification of the tyres used for Hyperpote will be specified in a WEC Committee decision prior to the Competition.~~

<u>Pneus pour temps humide</u> Le nombre de pneus pour temps humide utilisables pendant une Compétition n'est pas limité. Leur usage n'est autorisé lors des essais et de la course que si la piste a été officiellement déclarée humide par le Directeur de Course ou le Directeur d'Épreuve. Les pneumatiques utilisés doivent appartenir à une spécification déclarée par le fabricant et pourront être neufs ou déjà utilisés. Pour ce qui concerne les obligations promotionnelles comme défini à l'article 4.1.5, les Concurrents devront utiliser des pneumatiques de transport ou pneumatiques pour temps humides et ne seront pas limités dans leurs quantités.	<u>Wet-weather tyres</u> The number of wet-weather tyres usable during a Competition is not limited. Their use is only permitted during practice and the race if the track has been officially declared wet by the Clerk of the Course or the Race Director. The tyres used must meet a specification declared by the manufacturer and can be new or already used. Regarding the promotional obligation as defined in article 4.1.5, Competitors will have to use transport tyres or wet-weather tyres, and the quantities will not be limited.
6.5.5 Stockage des pneumatiques Les Concurrents doivent identifier deux zones de stockage des pneus dans et à proximité du garage de chaque voiture : - Une zone à l'intérieur du garage (partie avant) où 3 trains de pneus maximums par voiture seront autorisés à rester dans le garage et devront rester visibles de la voie des stands ; - Une seconde zone pour le stockage et la préparation de tous les autres trains de pneus (immédiatement à l'extérieur de l'arrière du garage), y compris la zone de comprenant le lavage des roues. Les Concurrents Hypercar soumettront des solutions schématiques décrivant ces deux zones pour approbation au Délégué Technique deux semaines avant le début de la compétition sur ACOTech. Une fois en possession des pneus, il relève de la responsabilité du Concurrent de s'assurer qu'ils sont stockés dans l'endroit approuvé. 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. Les pneus et les roues doivent rester entièrement et facilement visibles, sans aucune forme d'obstruction et à des endroits approuvés par les délégués technique ACO/FIA, pendant toute la durée de la Compétition et à tout moment, sauf dans les cas suivants :	6.5.5 Tyre storage Competitors must identify two tyre storage areas in each cars' garage and its surrounding. - An area inside the garage (front part) where maximum 3 sets per car are allowed to stay into the garage and must remain all visible from the pit lane; - A second area for storing and preparing all the other tyres sets (immediately out of the rear of the garage) including wheel washing area. Hypercar Competitors will submit schematic solutions describing these two zones for approval to the Technical Delegate two weeks before the start of the competition on ACOTech. Once in possession of the tyres, it is the responsibility of the Competitor to ensure that there are stored in the approved location. Use of storage tents in designated areas is permitted only if they are always ventilated with ambient air and accessible. Tyres and wheels must remain entirely and easily visible, without any form of obstruction and in locations approved by the ACO/ FIA Technical Delegates, throughout the Competition at all time, except the following cases:

- Quand les pneus sont montés sur une voiture ; - Lors des montage et démontage des pneus sur les jantes dans les garages des fournisseurs de pneus ; - Lors des transports entre les lieux de stockage ; - Lors d'un arrêt au stand lorsque les pneus doivent être à proximité de la zone de travail; - Lorsque les pneus sont dans des racks de stockage pour être emmenés et posés sur la grille de départ ou lorsqu'ils en reviennent ; - Lorsque les pneus sont transportés dans la structure des fabricants de pneus pour examen des dommages/perforations. A sa discrétion absolue, le Délégué Technique ACO/FIA peut à tout moment appliquer les conditions du Parc Fermé aux pneus qui se trouvent en dehors des lieux de stockage approuvés, ainsi qu'à ceux effectuant des arrêts, transits non nécessaires ou non raisonnables entre les lieux de stockage ou entre ceux-ci et la structure des fournisseurs de Pneus. Lorsque cela est jugé nécessaire, des détails pourront être spécifiés dans un bulletin des commissaires Sportifs.	- When tyres are being fitted on a car; - When mounting and dismounting the tyre to the rim at the Tyre Suppliers garages; - During transport between storage locations; - During a pitstop when tyres are near the working area; - When tyres are in racks being taken to/returning from or sitting on the grid; - When tyres taken to tyre manufacturers structure for damage/ puncture examination. At his absolute discretion, the ACO/FIA Technical Delegate may at any time enforce <i>Parc Fermé</i> conditions on tyres located outside the approved storage areas, as well as to tyres making unnecessary or unreasonable stops, transits between the storage areas or between these and the Tyre suppliers' structure. Where this is deemed necessary, details may be specified in a Stewards' bulletin.
6.5.6 Chauffage, traitement et modifications 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. Il sera autorisé d'utiliser un outil chauffant pour enlever les débris ou nettoyer les roues à l'exception des créneaux commençant deux heures précédant une séance jusqu'à la fin de cette séance. Pendant une séance, il est permis d'utiliser un outil chauffant pour enlever un débris uniquement s'il est utilisé sur une partie du pneumatique ; les pneumatiques ne peuvent pas avoir une chaleur excessive lorsque qu'ils sont montés sur la voiture.	6.5.6 Heating, treatment and modifications 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. It will be permitted to use a heating tool to remove debris or clean the wheels except for slots beginning two hours before a session until the end of that session. During a session, using a heating tool to remove debris from a tyre is allowed as long as it is only on a portion of the tyre; tyre cannot have exceed heat when being fitted to the car.

Dans tous les cas, l'outil chauffant ne peut pas être utilisé pour ajouter de la chaleur dans le pneumatique dans le but de gagner de la performance.	In any case, the heat gun cannot be used to add heat in the tyre in order to gain performance.
Le fil ou le profil du pneumatique ne peut pas être modifié ou retaillé.	The tread and profile of the tyres must not be modified or recut.
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. Cette interdiction inclut, sans s'y limiter : le chauffage des composants de 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.	Any process that involves a direct or indirect attempt at modifying the temperature of a tyre (compared to the ambient temperature) is forbidden. This prohibition includes, but is not limited to: warming of the car's suspension components, wheel hub assembly and braking system; modification of the filling medium, water heating system/element when washing the wheels.
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.	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.
Dans tous les cas, les instructions des officiels devront être respectées.	In any case, instructions of the officials must be respected.
D'autres restrictions pourront être appliquées pour les pneumatiques qualificatifs par les Délégués Techniques.	Further restrictions may be applied regarding qualifying tyres by the Technical Delegates.
6.5.7 Pression et carrossage des pneumatiques 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. Les pressions et carrossages de référence des pneumatiques pour temps sec sont fournis par les fournisseurs de pneus désignés par décision du Comité. Des contrôles peuvent être effectués à tout moment par (sans que cela soit limitatif) : les Délégués Techniques, leurs assistants, les juges de fait, le personnel des fournisseurs de pneumatiques. <u>Surveillance de la pression des pneus</u>	6.5.7 Tyres pressure and camber The tyre manufacturer must establish identical technical requirements (pressures and camber) for all Competitors. Non-compliance with this requirement by the Competitor may be penalised by the Panel of the Stewards. Reference tyre pressures and cambers for dry-weather tyres are provided by the designated tyre suppliers via Committee decision. Checks can be performed at any time by (without it being limited to): the Technical Delegates, their assistants, judges of fact, tyre supplier personnel. <u>Tyre pressure monitoring</u>

La pression des pneus sera surveillée à l'aide de capteurs de surveillance de la pression des pneus (« TPMS ») et de jauges manuelles. Le signal TPMS sera vérifié de manière aléatoire avec des jauges manuelles par les commissaires techniques et/ou les techniciens du fabricant de pneus. Si le signal TPMS est supérieur à la lecture de la jauge manuelle de plus de 0,03 bar, cela sera signalé aux commissaires sportifs. L'exigence minimale de pression stabilisée des pneus sera considérée comme étant la pression moyenne des pneus chauds sur un tour complet lorsque la variation de pression d'un tour à l'autre est $\leq 1\%$ lorsque la piste est sous drapeau vert. <u>Surveillance du carrossage</u> La voiture sera contrôlée, selon les barèmes de référence des Délégués Techniques, quand elle sort du Parc Fermé sans Pilote et avec des pressions de pneumatiques réglées à la pression relative minimale autorisée par le fabricant de pneumatiques. La tolérance du gabarit de carrossage est fixée à 0,1°.	Tyre pressure will be monitored using tyre pressure monitoring sensors ("TPMS") and manual gauge readings. The TPMS signal will be randomly checked with manual gauge readings by scrutineers and/or tyre manufacturer technicians. If the TPMS signal is higher compared to the manual gauge reading by more than 0.03 bar, it will be reported to the stewards. The minimum stabilized tyre pressure requirement will be deemed to be the average hot tyre pressure over one full lap when lap-to-lap pressure variation is $\leq 1\%$ when track under green flag status. <u>Camber monitoring</u> The car will be checked, using the Technical Delegates' reference scales, as it has come out of Parc Fermé with no Driver and with tyre pressures set to the tyre manufacturer's minimum authorized relative pressure. The tolerance for the camber gauge is set to 0.1°.
6.5.8 Pénalités applicables 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 : <i>Stop & Go</i> de 2 minutes par pneumatique pendant la course. - Infraction à la chauffe ou au stockage des pneumatiques : <i>Stop & Go</i> de 3 minutes pendant la course. Toute autre infraction à l'appréciation des Stewards.	6.5.8 Applicable penalties 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: <i>Stop & Go</i> of 2 minutes per tyre during the race. - Infringement of the tyre heating rules or tyre storage rules: <i>Stop and Go</i> of 3 minutes during the race. Any other violation at the discretion of the Stewards.
6.6 Démarrage moteur Pour ce qui concerne ce règlement, toute activation du démarreur est considérée comme démarrage du moteur.	6.6 Engine start For the purpose of these regulations, any cranking operation is considered as starting the engine.

7. COMITE, OFFICIELS ET PENALISATIONS	7. COMMITTEE, OFFICIALS AND PENALIZATION
7.1 Comité WEC et Comité Sport ACO	7.1 WEC Committee and ACO Sport Committee
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. Les membres du Comité sont : Membres titulaires : - Marek Nawarecki (FIA) - Thierry Bouvet (ACO) Suppléants désignés : - Xavier Mestelan-Pinon (FIA) - Christophe Besse (ACO) Toute interprétation émise par le Comité WEC ne peut être opposable au pouvoir sportif que constituent le Directeur d'Épreuve et le Collège des Commissaires. Pour les 24 Heures du Mans, sa composition est identique à celle en vigueur pour les autres Compétitions du Championnat du Monde d'Endurance de la FIA. 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 sera émise pour cette Compétition.	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. The Committee members are: Primary members: - Marek Nawarecki (FIA) - Thierry Bouvet (ACO) Nominated substitutes: - Xavier Mestelan-Pinon (FIA) - Christophe Besse (ACO) Any Interpretation given by the WEC Committee shall not be binding on the sporting authority represented by the Race Director and Stewards. For the 24 Hours of Le Mans, the Committee is composed of the same people than for other Competitions of the FIA World Endurance Championship. 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 would have been is published for this Competition.
7.1.2 Comité Sport ACO	7.1.2 ACO Sport Committee

Adresse e-mail : comite.sport@lemans.org

Nom	En qualité de
Thierry Bouvet	Directeur Compétition de l'ACO
Cédric Vilatte	Directeur des évènements de LMEM
Christophe Besse	Responsable Sportif ACO

Email address: comite.sport@lemans.org

Name	As
Thierry Bouvet	ACO Competition Director
Cédric Vilatte	LMEM Events Director
Christophe Besse	ACO Sporting Manager

7.2 Commissaires Sportifs

7.2.1 Clause de compétence générale des Commissaires Sportifs

La compétence des Commissaires Sportifs est telle que définie par le Code.

Par ailleurs, tout non-respect d'une obligation contractuelle pourra être sanctionné par l'autorité sportive.

Un Collège des Commissaires Sportifs dédié, composé de 3 membres, officiera à l'occasion de la Journée Test.

Conformément à l'Article 11.9.2.b du Code, le Collège de la Compétition aura toute latitude pour statuer sur toute infraction présumée survenue après la fin de la Journée Test.

Compte tenu de la durée de la Compétition, le Collège des Commissaires Sportifs des 24 Heures du Mans est composé de 6 Commissaires Sportifs.

Conformément à l'art. 11.3.4 du Code en cas d'égalité des voix au cours d'un vote, la voix du Président sera prépondérante.

Les décisions du Collège des Commissaires Sportifs devront être signées par au moins 3 Commissaires Sportifs.

7.2.2 Pénalisation des Pilotes

Il appartiendra aux Commissaires Sportifs de décider, sur rapport ou demande du Directeur d'Épreuve, si un ou des Pilote(s) mêlé(s) à un incident doi(ven)t être pénalisé(s).

7.2 Stewards

7.2.1 General competence of the Stewards

The competence of the Stewards is as defined by the Code.

Furthermore, any non-respect of a contractual obligation may be sanctioned by the Sporting Power.

A dedicated Panel of Stewards, composed of 3 members, will be nominated for the Test Day.

As per Article 11.9.2.b of the Code, the Panel of Stewards of the Competition will have authority to rule over any alleged breach occurring after the end of the Test Day.

Given the duration of the event, the Panel of Stewards of the 24 Hours of Le Mans is composed of 6 Stewards.

In accordance with Art. 11.3.4 of the Code, in the event of a tie in a vote, the vote of the Chairman of the Panel of Stewards shall prevail.

The decisions of the Panel of Stewards must be signed by 3 Stewards at least.

7.2.2 Penalization of Drivers

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.

7.2.3 Mise sous enquête Si les Commissaires Sportifs enquêtent sur un incident, un message informant toutes les Concurrents de la ou des voiture(s) impliquée(s) sera affiché sur le système de messagerie officiel.	7.2.3 Instigation of an investigation If an incident is under investigation by the Stewards, a message informing all Competitors as to which car or cars are involved shall be displayed on the official messaging system.
7.2.4 Interdiction de quitter le circuit pour le(s) Pilote(s) enquêté(s) A condition que ce message soit affiché dans les cinq minutes suivant la fin de la course, ou communiqué de toute autre manière que ce soit, le(s) Pilote(s) concerné(s) ne pourra(ont) pas quitter le circuit sans l'accord des Commissaires Sportifs.	7.2.4 Drivers under investigation prohibited from leaving the circuit Provided that such a message is displayed no later than five minutes after the race has finished, or notified in any other way, the Driver or Drivers concerned may not leave the circuit without the consent of the Stewards.
7.2.5 Notifications des décisions 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.	7.2.5 Notification of decisions 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 and/or virtual equivalent.
7.2.6 Droit de réclamation, appel et droit de révision <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 par carte de crédit 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	7.2.6 Right to Protest, Appeal and right of Review <u>Right to protest</u> - Protests must be made in accordance with Article 13 of the Code and accompanied by a deposit of €1,000 (or the equivalent in dollars at the rate of the day), paid by credit card 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.

satisfaisante, la réclamation ne sera pas recevable. - Les coordonnées bancaires sont celles qui figurent à Annexe 2 Article 4 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>Droit de révision</u> - Il est tel que prévu par le Code. - Le montant du droit de révision est fixé à 2'000 € <u>Details pour cautions mentionnées ci-dessus :</u> - La raison du transfert doit être indiquée clairement : FIA 8, Place de la Concorde 75008 Paris (France) SG PARIS CENTRE ENT (02267) 132 rue Réaumur 75002 PARIS Account holder: FIA IBAN: FR76 3000 3022 6700 0200 1171 295 BIC: SOGEFRPP	- The relevant bank account details are the ones included in Appendix 2 Article 4 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 €6,000 (see Judicial and Disciplinary Rules of the FIA). - Any decision taken by the WEC Committee is not subject to appeal. <u>Right of review</u> - This is as provided for in the Code. - Right of review fee is €2,000 <u>Relevant details for deposits mentioned above</u> - The reason of the transfer must be clearly indicated: FIA 8, Place de la Concorde 75008 Paris (France) SG PARIS CENTRE ENT (02267) 132 rue Réaumur 75002 PARIS Account holder: FIA IBAN: FR76 3000 3022 6700 0200 1171 295 BIC: SOGEFRPP
7.2.7 Révision à la demande de l'Organisateur L'Organisateur pourra saisir le Collège des Commissaires Sportifs d'une demande de révision des classements en cas de révélation ultérieure d'une erreur manifeste d'ordre purement technique, dans l'élaboration de ceux-ci. L'Organisateur pourra exercer ce droit de révision dans le mois qui suit la publication des classements. Les Commissaires Sportifs devront rendre leur décision sous quinze (15) jours à compter de leur saisie. A défaut de pouvoir se réunir physiquement, ils	7.2.7 Revision at the organiser's request The Organiser will be able to lodge a request to the Panel of Stewards to review the classifications should an error of a purely technical nature be subsequently revealed when drawing them up. The Organiser will be able to exercise this right of review within the month following the publication of the classifications. The Stewards will have to give their decision within fifteen (15) days from the moment the request was lodged. Should they be unable to meet physically, they will be able to communicate with each other and

pourront échanger et délibérer en ayant recours à tous les moyens de communication disponibles. Leur décision pourra faire l'objet d'un appel dans les formes, délais et conditions posés par le Code.	to deliberate using all available means of communication. Their decision may be appealed in compliance with the forms, delays and conditions stipulated by the Code.
7.3 Officiels et délégués FIA	7.3 Officials and FIA delegates
7.3.1 Officiels permanents La FIA désignera les officiels permanents du Championnat qui officieront à chaque Compétition de celui-ci, à savoir : - Le Président et Commissaires Sportifs internationaux du Collège des Commissaires Sportifs, qui devront être titulaires d'une Licence Platine de la FIA, - Le Directeur d'Épreuve et son adjoint, - Les Délégués Techniques - Le Délégué Médical, - Le chronométrateur officiel.	7.3.1 Permanent officials The FIA will appoint the permanent officials of the Championship who will officiate at each of its Competitions, namely: - The Chairperson and 2 International Stewards of the Panel of Stewards, who must hold an FIA Platinum Licence, - The Race Director and its deputy, - The Technical Delegates, - The Medical Delegate, - The official timekeeper.
7.3.2 Officiels et délégués non-permanents Officiels nommés par l'ASN Les officiels suivants seront désignés par l'ASN et leurs noms communiqués à la FIA simultanément à la demande d'organisation d'une Compétition : - Un au moins des commissaires sportifs sera nommé par l'ASN qui organise ou qui délivre le Permis d'Organisation pour la Compétition. - Le Directeur de Course. L'ACO désignera les officiels (voir Annexe 1) conformément aux termes de l'Accord. <u>Délégués nommés par la FIA</u> - La FIA pourra notamment 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 7.3.3 du présent Règlement, - Un Délégué Sécurité Électrique (eSafety); - Un Délégué Media. 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	7.3.2 Non-permanent officials and delegates Officials appointed by the ASN The following officials will be appointed by the ASN and their names notified to the FIA at the same time as the application to organise a Competition : - At least one of the Stewards shall be nominated by the ASN organising the Competition or granting the Organising Permit - The Clerk of the Course. The ACO will designate the official (see Appendix 1) as per the terms of the Accord. <u>Delegates appointed by the FIA</u> - The FIA may notably appoint for each Competition: - A Sporting Delegate representing the FIA, - An Adviser to the Stewards whose status and role are defined in Article 7.3.3 of the present Regulations, - An Electric Safety Delegate (eSafety); - A Media 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

Règlements régissant le Championnat soient respectés, de formuler les remarques qu'ils jugeront utiles et de dresser tout rapport nécessaire concernant la Compétition.	governing the Championship are respected, to make any comments they deem necessary, and to draw up any necessary reports concerning the Competition.
7.3.3 Pilote conseiller du collège Commissaires Sportifs Le Conseiller des Commissaires Sportifs est un ancien Pilote d'endurance expérimenté. Il a pour rôle d'assister le Collège, en tant que conseil, sur toutes les questions liées à la Compétition automobile en général et en particulier celles liées : - Au comportement des Pilotes et des Concurrents sur la piste ; - A la catégorisation des Pilotes lorsque le Collège est amené à se prononcer sur ce point. Le Conseiller peut assister aux réunions du Collège des Commissaires Sportifs sans disposer d'un droit de vote.	7.3.3 Driver adviser to the panel of the Stewards The Adviser to the Stewards is necessarily an experienced former endurance Driver. His role is to assist the Panel in its decisions by providing advice on all questions pertaining to motor sport in general and in particular those relating to: - The behaviour of the Drivers and the Competitors on the track, - The categorisation of the Drivers when the Panel is required to give a decision on this point. The Adviser may attend the meetings of the Panel of Stewards, without having the right to vote.
7.3.4 Délégués Techniques et Commissaires Techniques 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. 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 les échantillons jugés nécessaires à leur exercice ; - Établir un rapport d'infraction, que les Délégués Techniques transmettront aux Commissaires Sportifs. - Effectuer des contrôles : les Commissaires Techniques sont responsables des opérations dans le Parc Fermé et habilités à donner des instructions aux Concurrents et aux Pilotes.	7.3.4 Technical Delegates and Scrutineers 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. 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. - Carry out checks: Scrutineers are in charge of operations in the Parc Fermé and are empowered to give instructions to the Competitors and to the Drivers.

Les Concurrents doivent mettre à la disposition des Délégués Techniques la voiture, le matériel et le personnel nécessaires aux vérifications techniques de leur voiture, jusqu'au lundi suivant immédiatement la course, 20h00.	Competitors must keep the car, the necessary material, and staff at the Technical Delegates' disposal for the scrutineering of the car until the following Monday at 20:00
Des contrôles aléatoires peuvent avoir lieu pendant la Compétition.	Some random checks may occur during the Competition.
Une aire plane dans la voie des stands sera dédiée à ces contrôles.	A flat area in the pit lane will be dedicated to these checks.
Dès qu'elle en est informée, la voiture devra se rendre sur cette aire, arrêter le moteur et attendre que les contrôles soient effectués.	Once, the car is informed, the car will have to reach this area, switch off the engine, and wait for the checks to be done.
La voiture pourra quitter l'aire de contrôle qu'une fois l'accord des Commissaires Techniques donné.	The car will be allowed to leave this area only after the approval of the Scrutineers.
Pénalités : si le pilote ne s'arrête pas sur l'air de contrôle : - 1ère infraction : amende de 1000 € et annulation des temps réalisés par la voiture depuis le début de la séance, jusqu'à ce qu'elle s'arrête sur l'aire de contrôle - 2ème infraction : amende de 1000 €, annulation des temps réalisés par la voiture depuis le début de la séance et arrêt de la voiture au drapeau noir jusqu'à la fin de la séance.	Penalty: if the driver fails to stop in the control area: - 1st infringement: 1000 € fine and the cancellation of the times set by the car since the beginning of the session, until it stops in the control area. - 2nd infringement: 1000 € fine, cancellation of times set by the car since the beginning of the session and black flag, stopping the car until the end of the session.
7.3.5 Directeur de Course et Directeur d'Épreuve Le Directeur de Course travaillera en liaison permanente avec le Directeur d'Épreuve. Sous réserve des pouvoirs reconnus aux Commissaires Sportifs par le Code, le Directeur d'Épreuve 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 ;	7.3.5 Clerk of the Course and Race Director The Clerk of the Course shall work in permanent liaison with the Race Director. Subject to the powers conferred upon the Stewards by the Code, the Race Director shall have overriding authority in the following matters and the Clerk of the Course may give orders in respect of them only with his express agreement: - the control of practice and the race, adherence to the timetable and, if he deems it necessary, the formulation of any proposal to the Stewards to 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,

- Le recours à la Voiture de Sécurité Virtuelle; - Le recours au « Full Course Yellow » ; - Le recours aux Slow Zones ; - La suspension et la reprise de la course ; - L'arrêt définitif de la course.	- The use of the Virtual Safety Car; - The use of the Full Course Yellow, - The use of Slow Zones, - The suspending and resuming of the race, - The definitive stopping of the race.
7.3.6 Obligations générales des officiels Le Directeur d'Épreuve, 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. Le Directeur d'Épreuve 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.	7.3.6 General obligations of the officials 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. 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.
7.4 Pénalités en vigueur	7.4 Penalties in force
7.4.1 Principes généraux 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.	7.4.1 General principles 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.
7.4.2 Drive-Through Une fois que le <i>Drive-Through</i> a été notifié sur les Moniteurs (écrans de chronométrage officiels fournis par le Chronométrateur officiel, ci-après « les Moniteurs »), la voiture ne peut pas franchir la Ligne plus de 4 fois sur la piste, sauf cas prévu par le présent Règlement. Les <i>Drive-Through</i> sont insusceptibles d'appel.	7.4.2 Drive-Through Once the Drive-Through penalty has been notified on the Monitors (official timing screens provided by the Official Timekeeper, hereinafter "the Monitors"), the car cannot cross the Line more than four times on track, except if provided for under these Regulations. Drive-Through penalties are not subject to appeal.
7.4.3 Stop & Go Une fois que le <i>Stop & Go</i> a été notifié sur les Moniteurs, la voiture ne peut pas franchir la Ligne plus	7.4.3 Stop & Go Once the Stop & Go penalty has been notified on the Monitors, the car cannot cross the Line more than four

de 4 fois sur la piste, sauf cas prévu par le présent Règlement. Le <i>Stop & Go</i> 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 <i>Stop & Go</i> 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 <i>Stop & Go</i>, la voiture doit quitter la zone de travail afin de rejoindre la piste. Les <i>Stop & Go</i> sont insusceptibles d'appel.	times on track, except if provided for under these Regulations. The <i>Stop & Go</i> 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 <i>Stop & Go</i> 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 <i>Stop & Go</i>, the car must leave the working area to re-join the track. <i>Stop & Go</i> penalties are not subject to appeal.
7.4.4 Temps ajouté à l'arrêt au stand 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. 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 ajoutés à l'arrêt au stand sont insusceptibles d'appel.	7.4.4 Time added to the pit stop 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. 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.
7.4.5 Stop & Hold Une pénalité <i>Stop & Hold</i> est une pénalité <i>Stop & Go</i> 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 <i>Stop & Hold</i> sont insusceptibles d'appel.	7.4.5 Stop & Hold A <i>Stop & Hold</i> penalty is a <i>Stop & Go</i> 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. <i>Stop & Hold</i> penalties are not subject to appeal.

7.4.6 Pénalités en temps, en tours et suppression de tour(s) En plus des pénalités spécifiées comme non susceptibles d'appel en vertu du Code, les pénalités de temps ajouté à l'arrêt au stand, de temps ajouté en fin de course, les pénalités <i>Stop & Hold</i>, 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.	7.4.6 Time, lap penalties and removal of lap(s) penalties In addition to those penalties specified as not being subject to appeal under the Code, penalties of time added to the Pit Stop, of time added at the end of the race, 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.
7.4.7 Conversion des pénalités de temps 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.	7.4.7 Conversion of time penalties 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.
7.4.8 Système de points Chaque Pilote dispose d'un capital de 10 points. Dès que son capital de 10 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. 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. 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.	7.4.8 Points system Each Driver will have a reserve of 10 points. As soon as the reserve of 10 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. 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. 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.

7.4.9 Pénalités dans la voie des stands Les pénalités devant être effectuées dans la voie des stands ne peuvent l'être qu'après avoir été affichées sur les Moniteurs. Sauf si la voiture se trouvait déjà dans la voie d'entrée des stands lorsque la neutralisation a été déclarée, les pénalités dans la voie des stands ne peuvent pas être effectuées dans les cas suivants : - si la procédure de Voiture de Sécurité est déployée ; - si la procédure de Voiture de Sécurité Virtuelle est annoncée ou déployée ; - si la procédure de FCY est annoncée ou déployée; - Si la(les) zone(s) adjacente(s) à l'entrée de la voie des stands et/ou à la voie des stands et/ou à la sortie de la voie des stands fait (font) l'objet de procédures de Slow Zone. - Si un drapeau rouge est déployé. 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. En cas de <i>Safety car</i>, une pénalité dans la voie des stands ne peut être effectuée qu'à partir du tour suivant la fin de la neutralisation, sauf si la piste est à nouveau neutralisée.	7.4.9 Pit lane penalties Penalties that have to be served in the pit lane can only be done so after they have been displayed on the Monitors. Unless the car was already in the pit entry road when the neutralisation was declared, pit lane penalties cannot be served in the following situations: - if the Safety Car procedure is deployed; - if the Virtual Safety Car procedure is announced or deployed; - if the FCY procedure is announced or deployed; - If the area(s) adjacent to pit entry, and/or pit lane, and/or pit exit are under slow zone procedures. - If a Red Flag is deployed. 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. In case of a Safety Car, a pit lane penalty may only be served from the lap following the end of the neutralisation, unless the track is neutralised again.
7.4.10 Cas de pénalités notifiées en fin de course 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 <i>Drive Through</i> ou de <i>Stop & Go</i> sera spécifié dans le premier Bulletin des Commissaires Sportifs pour chaque Compétition.	7.4.10 For penalties notified at the end of the race 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.
8. ESSAIS	8. TESTING
8.1 Essais collectifs officiels	8.1 Official collective testing

8.1.1 Définition Par essais collectifs officiels on entend tous les essais officiels organisés par le Promoteur.	8.1.1 Definition Official collective testing means any official testing organised by the Promoter.
8.1.2 Calendrier Non applicable aux 24 Heures du Mans. 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. - Rookie test: - o Une voiture de chaque modèle homologué dans la catégorie Hypercar doit participer à cet essai; - o Chaque Concurrent vainqueur de chaque catégorie doit engager au moins une voiture à cet essai; - o 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; - o La participation à cet essai pour les autres Concurrents n'est pas obligatoire. - Les essais collectifs du promoteur : le promoteur pourra organiser des essais sur certains circuits du Championnat. Ces essais ne sont pas obligatoires et ne sont pas considérés comme faisant partie de la Compétition en cours. 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.	8.1.2 Calendar Non applicable to Le Mans 24 Hours. 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. - Rookie test: - o One car of each homologated model of car in the Hypercar category must participate in this test; - o Each winning Competitor in each category must enter at least one car in this test; - o 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; - o Participation in this test is not mandatory for other Competitors. - The collective tests of the promotor: the promotor may organise testing on some circuits of the Championship. Participation in testing is not mandatory, and they are not considered part of the current Competition. 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 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.	8.2.1 Definition “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.

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 partageant avec un Concurrent engagé dans le Championnat l'un au moins des éléments suivants :

- Une même licence Concurrent
- Une entité juridique sous contrôle commun ou majoritaire (ex. : filiale, société soeur, société mère),
- Une ou plusieurs personnes exerçant une responsabilité effective dans les 2 entités.

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.

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 depuis la date de publication des engagés du Championnat et la fin de la dernière Compétition du Championnat sauf pour la catégorie Hypercar dont la réglementation est définie dans l'Annexe 9 du présent règlement.

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

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 pour les LMGT3 ou comme défini dans l'Annexe 9 pour les Hypercars.

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 sharing with a Competitor entered in the Championship at least one of the following elements:

- A same Competitor's licence
- A legal entity under common or majority control (e.g., subsidiary, sister company, parent company),
- One or more persons exercising effective responsibility in both entities.

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 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 date of publication of the Championship entries and the end of the last Competition of the Championship unless for the Hypercar category which regulations is defined in Appendix 9 of these regulations.

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

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 for LMGT3 or as defined in Appendix 9 for Hypercars.

8.2.2 Interdiction de tester sur les circuits du Championnat Non applicable aux 24 Heures du Mans. 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. 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	8.2.2 Ban on testing on the Championship circuits Non applicable to Le Mans 24 Hours. 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. 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
8.2.3 Contrôles 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.	8.2.3 Checks 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.
8.2.4 Particularités des 24 Heures du Mans Dès le début des vérifications administratives et techniques de l'épreuve des 24 Heures du Mans, les essais privés sont interdits. À tout moment, chaque voiture engagée par un Concurrent devra se trouver dans l'enceinte du Circuit des 24 Heures du Mans, sauf indication contraire de l'ACO (pour le Pesage ou la Parade des Voitures par exemple). Le Collège des Commissaires Sportifs se réserve le droit d'accorder une dérogation aux dispositions du présent Article 8.2.2, sur demande écrite adressée par le Concurrent, uniquement en cas d'accident majeur et à l'appréciation des Délégués Techniques.	8.2.4 24 Hours of Le Mans peculiarities From the beginning of the administrative and technical checks of the 24 Hours of Le Mans, private testing is forbidden. At all times, any car entered by a Competitor will have to remain within the 24 Hours of Le Mans track enclosure, unless the ACO instructs otherwise (eg: le Pesage or the car Parade). The Panel of Stewards reserves the right to grant exemption to Article 8.2.2, upon written request by the Competitor and only in case of major crash, left at the appreciation of the Technical Delegates.

Pénalité : à la discrétion des Commissaires Sportifs, pouvant aller jusqu'à la disqualification de la voiture. Les sanctions relatives aux infractions relevées lors de la Journée Test pourront être applicables lors des essais libres, qualificatifs, ou lors de la course.	Penalty: at the Stewards' discretion, up until the car's disqualification. The sanctions relatives to infraction reported during the Test Day can be applicable during free practices, qualifying, or during the race.
9. DEROULEMENT DES COMPETITIONS	9. RUNNING OF THE COMPETITIONS
9.1 Discipline Générale et sécurité	9.1 General discipline and safety
9.1.1 Sens de conduite Il est interdit de conduire une voiture dans la direction opposée à celle de la course (sous peine de disqualification), sauf et uniquement pour la dégager d'une position dangereuse et suivant les instructions des commissaires de piste. Le Pilote doit conduire la voiture seul et sans aide.	9.1.1 Driving direction It is prohibited to drive a car in the opposite direction to that of the race (under penalty of 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 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.	9.1.2 Track limits 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 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 ;	9.1.3 Clearing a stopped car During all sessions, any car that is stopped will be cleared from the track by the marshals so as not to constitute a danger or hamper the running of the session in question: - If the Driver is unable to move his car from a dangerous position by himself, the marshals will assist him;

- Le Pilote ne doit pas profiter de cette aide pour relancer le moteur : Pénalité : à l'appréciation du Collège des Commissaires Sportifs : disqualification possible du Concurrent ; - Si le Pilote s'éloigne de sa voiture d'une distance supérieure à 10 mètres, la voiture pourra être considérée retirée de la séance (à l'appréciation du Collège des Commissaires Sportifs) ; - 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.	- The Driver must not benefit from that assistance to restart the engine: Penalty: at the Stewards' discretion: disqualification of the Competitor is possible; - If the Driver strays more than 10 metres from his car, the car may be considered as having retired from the session (at the Stewards' discretion); - 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 En aucun cas, le Pilote ne peut pousser sa voiture, y compris dans la zone des stands. Pénalité : disqualification du Concurrent.	9.1.4 Pushing of the car by the Driver Under no circumstances may the Driver push his car, including in the pit lane. Penalty: disqualification of the Competitor.
9.1.5 Ravitaillement sur la piste Tout ravitaillement en énergie ou liquide quelconque sur la piste est interdit. Pénalité : disqualification du Concurrent.	9.1.5 Replenishment on the track Any replenishment of any energy or liquid on the track is prohibited. Penalty: disqualification of the Competitor.
9.1.6 Opérations sur une voiture immobilisée Sauf cas prévus par le Code ou le présent Règlement Sportif, seul le Pilote est autorisé à toucher une voiture immobilisée à moins qu'elle ne se trouve devant son stand, ou sur la grille de départ.	9.1.6 Operations on a stopped car Save as specifically authorised by the Code or the present Regulations, only the Driver may touch a stopped car unless it is in front of its garage or on the starting grid.

Pénalité : disqualification du Concurrent.	Penalty: disqualification of the Competitor.
9.1.7 Présence humaine sur la piste Pendant les sessions : 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. Pendant la course : 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, des officiels ou du personnel médical dans l'exercice de leur mission et des Pilotes en course ou sous les ordres des commissaires.	9.1.7 Human presence on the track During sessions: 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. During the race: As soon as the grid is clear and until the cars have entered the <i>Parc Fermé</i> after the finish, nobody may be on the track with the exception of the marshals, officials or medical personnel 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 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.	9.1.8 Restarting the engine during the race During the race, if a car stops, the engine must be restarted with the starter or any other on-board equipment by the Driver alone.
9.1.9 Voiture présentant un danger potentiel Toute voiture présentant un danger potentiel (détérioration excessive ou détérioration d'un élément de sécurité) devra être arrêtée pour réparation. La voiture ne pourra reprendre la course que sur accord des commissaires techniques.	9.1.9 Car presenting a potential danger Any car presenting a potential danger (excessive deterioration or deterioration of a safety component) must be stopped for repairs. The car may not re-join the race without the consent of the Scrutineers.
9.1.10 Forfait Tout Concurrent dont la(les) voiture(s) est(sont) dans l'impossibilité de prendre le départ pour quelque raison que ce soit (ou qui a de bonnes raisons de penser que sa(ses) voiture(s) ne sera(ont) pas prête(s) pour prendre le départ) doit en informer le Directeur d'Épreuve, le Collège des Commissaires Sportifs et le Délégué Technique le plus tôt possible. Le droit d'inscription ne sera pas remboursé.	9.1.10 Withdrawal Any Competitor whose car(s) is(are) unable to start for any reason whatsoever (or who has good reason to believe that their car(s) will not be ready to start) must inform the Race Director, the Panel of the Stewards and the Technical Delegate accordingly at the earliest opportunity. The entry fee will not be refunded.
9.1.11 Pénalités applicables Toute infraction aux dispositions du Code Sportif International ou du présent règlement concernant la	9.1.11 Applicable penalties Any infringement of the provisions of the International Sporting Code or of the present regulations

discipline générale et la sécurité sera susceptible de sanction par les Commissaires Sportifs. À titre indicatif, non exhaustif, et sans préjudice de l'appréciation des Commissaires Sportifs : - Pendant les essais, en cas de non-respect des drapeaux et/ou de conduite antisportive, les temps réalisés depuis le début de la séance jusqu'à l'infraction pourront être annulés. - Pendant la course, les infractions suivantes pourront donner lieu à une pénalité: - o départ anticipé, - o simulation de départ lors du tour de formation, - o non-respect des distances imposées pendant le tour de formation lors d'une procédure de départ, - o dépassement lors du tour de formation précédant le départ lancé ou sous procédure de voiture de sécurité, - o non-respect des drapeaux, - o collision provoquée par le Pilote, - o conduite antisportive.	concerning general discipline and safety will be liable to a sanction from the Stewards. For informational purposes only, but not exhaustive, and without prejudice to the discretion of the Stewards: - During practice, in the event of non-compliance with flags and/ or unsportsmanlike conduct, the times recorded from the start of the session until the infraction may be cancelled. - During the race, in case of: - o a jumped start, - o practice starts during the formation lap, - o non-observance of the imposed distances during the formation lap preceding a start, - o overtaking on the formation lap preceding the rolling start or under the safety car, - o non-observance of flags, - o collision caused by the Driver - o unsporting conduct.
9.1.12 Niveau de température à l'intérieur de l'habitacle 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. Celui-ci pourra également, s'il le juge nécessaire, proposer au Collège des Commissaires Sportif de faire rentrer la voiture aux stands en cours de relais. S'il s'avère qu'elle est due à un problème de stress thermique, le Pilote ne sera pas autorisé à continuer de participer à la course.	9.1.12 Temperature in the interior of the cockpit 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. He may also, if he deems it necessary, propose to the panel of the Stewards to have the car brought back to the pits during the stint. 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 Drapeau à damier A la fin de toutes les séances, une voiture ne pourra pas franchir à nouveau la ligne d'arrivée après avoir reçu le drapeau à damier sauf instructions contraires données par le Directeur d'Épreuve, sous peine de sanction à l'appréciation du Collège des Commissaires Sportifs.	9.1.13 Chequered flag At the end of all sessions, a car cannot cross the finish line again once having been shown the chequered flag unless contradictory instructions are given by the Race Director. In that occurrence, the sanction is at the Stewards' discretion.
9.1.14 Essais	9.1.14 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.
9.1.15 Utilisation des moteurs Le moteur utilisé pour et pendant la course ne peut être remplacé durant la course. Pénalité : disqualification de la voiture	9.1.15 Use of engines The engine used for and during the race must not be replaced during the race. Penalty: disqualification of the car
9.2 Briefing et Track Walks	9.2 Briefing and Track Walks
9.2.1 Briefing des Pilotes Un Briefing des Pilotes organisé par le Directeur d'Épreuve se déroulera de préférence avant la première séance d'essais libres. Tous les Pilotes participant à une Compétition et le <i>Team Manager</i> ou le représentant officiel du Concurrent devront être présents pendant toute la durée du Briefing. Si le Directeur d'Épreuve considère qu'un autre briefing est nécessaire, celui-ci se déroulera dans un lieu et à une heure définis par le Directeur d'Épreuve en accord avec le Collège des Commissaires Sportifs. Les Pilotes, le <i>Team Manager</i> ou le représentant officiel du Concurrent en seront tenus informés.	9.2.1 Drivers' briefing A Drivers' Briefing held by the Race Director will take place preferably before the first free practice. All Drivers entered in the Competition, and their Team Manager or the official representative of the Competitor, 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 Competitor will be informed accordingly.
9.2.2 Briefing des Team Managers Un Briefing pour les <i>Team Managers</i> organisé par le Directeur d'Épreuve se déroulera sur chaque Compétition. Tous les <i>Team Managers</i> devront être présents pendant toute la durée du Briefing. Pénalité : à l'appréciation des Commissaires Sportifs.	9.2.2 Team Managers' 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. Penalty: at the Stewards' discretion.
9.2.3 Réunion des 4 meilleurs Pilotes partants Une réunion des Pilotes partants dirigée par le Directeur d'Épreuve 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 LMGT3 ainsi que les <i>Teams Managers</i> ou représentants du Concurrent concernés doivent être présents tout au long de la réunion. Pénalité : à l'appréciation des Commissaires Sportifs.	9.2.3 Top 4 Starting Drivers' Meeting A starting Drivers' meeting led by the Race Director will take place after the qualifying session and before the start of the race. The top 4 starting Drivers of each of the Hypercar, LMP2 and LMGT3 categories, as well as the respective Team Managers or Competitors' representatives, must be present throughout the meeting. Penalty: at the Stewards' discretion.
9.2.4 Track Walk	9.2.4 Track Walk

L'accès à la piste est limité et réglementé. Les concurrents peuvent accéder à la partie privative du circuit (du virage 23 au virage 8) uniquement à pied ou à vélo (véhicules motorisés interdits), Horaires et lieu précisés à l'Annexe 1 du présent règlement (sauf dérogation spécifique accordée par l'ACO) Pénalités : à l'appréciation des Commissaires Sportifs, pouvant aller jusqu'à l'exclusion du pilote. A chaque Compétition, le Promoteur fera son possible pour affecter un temps pendant lequel les Pilotes et Concurrents seront autorisés sur la piste. Cela sera indiqué à toutes les Concurrents 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 Concurrents seront autorisés sur la piste à la condition exclusive d'utiliser un moyen de locomotion non motorisé. Tout autre moyen de transport, sauf autorisation expresse, est interdit.	The entrance to the track is limited and regulated. The Competitors gain access to the private part of the circuit (from turn 23 to turn 8) only on foot or with a bicycle (motorised vehicle forbidden), Place and timing listed in Appendix 1 of these regulations (dispensations may be granted by the ACO). Penalty: at the Stewards' discretion, possible disqualification of the driver. At each Competition, the Promoter will make its best endeavours to allocate a time window when Drivers and Competitors 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 Competitors 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 PRACTICES AND QUALIFYING
10.1 Dispositions générales	10.1 General provisions
10.1.1 Pilotes et voitures éligibles 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'Épreuve, les Commissaires Sportifs pourront interdire à un Pilote de prendre part au reste de la Compétition pour des raisons de sécurité.	10.1.1 Drivers and cars eligible 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

Sauf dérogation expresse des Commissaires Sportifs : - Les pilotes ne peuvent conduire que la voiture pour laquelle ils sont désignés - Un Pilote ne sera pas autorisé à prendre le départ de la course s'il ne remplit pas l'ensemble des conditions suivantes : - o Avoir participé à au moins une séance d'essais libres ou qualificatifs et réalisé un temps au moins égal à 110 % du meilleur temps établi par la voiture la plus rapide de sa catégorie dans la séance en question. La qualification d'un pilote n'est pas autorisée lors d'un <i>warm up</i> ; - o Si la course se déroule en tout ou partie de nuit, Entre 22h et 24h, avoir effectué au minimum cinq tours d'essais de nuit et avoir franchi au moins une fois la Ligne de Contrôle sur la piste dans ces conditions; Le pilote participant à la H2 doit obligatoirement être différent de celui participé à la H1 ; Le pilote qui a qualifié la voiture lors de la Q, ne pourra pas qualifier la voiture lors de la H1. Les pilotes ayant qualifié la voiture lors de la Q et de la H1 ne pourront pas qualifier la voiture lors de la H2. - Pour la catégorie LMGT3 : - o Seul un Pilote Bronze peut qualifier la voiture lors de la première séance qualificative Q ; - o Seul un Pilote Silver est autorisé à participer à l'Hyperpole	Unless expressly authorized by the Stewards: - Drivers may only drive the car for which they are designated. - A Driver will not be permitted to start the race unless they meet all of the following conditions: - o Having participated in at least one free practice or qualifying session and achieved a time at least 110% of the fastest time set by the fastest car in their category in that session. A driver is not permitted to qualify during a warm-up; - o If the race is held in whole or in part at night, Between 22h and 24h, having completed at least five night practice laps and have crossed the Control Line at least once on the track under these conditions; The driver participating in H2 must be different than the driver participating in H1 ; The driver qualifying the car in Q cannot qualify the car in H1. The drivers qualifying the cars in Q and H1 cannot qualify the car in H2. - For the LMGT3 category: - o Only a Bronze Driver may qualify the car during the first qualifying session Q; - o Only a Silver Driver is permitted to participate in the Hyperpole.
10.2 Essais qualificatifs 10.2.1 Déroulement Pour chacune des séances d'essais qualificatifs : - Pour chaque voiture, le temps au tour considéré sera le temps réalisé par le pilote le plus rapide de chaque équipage. - Si plusieurs pilotes ont réalisé un même temps priorité est donnée à celui qui l'a réalisé le premier. A l'issue de la Q :	10.2 Qualifying practice 10.2.1 Procedure For each of the qualifying sessions: - For each car, the lap time considered will be the time set by the fastest driver of each crew. - If several drivers have set identical times, priority is given to the one who set it first. At the end of Q:

- Les 12 voitures ayant réalisé les meilleurs temps au tour de chaque catégorie LMP2 et LMGT3 seront qualifiées pour la H1. - Les 15 voitures ayant réalisé les meilleurs temps au tour de la catégorie Hypercar seront qualifiées pour la H1. A l'issue de la H1 : - Les 8 voitures ayant réalisé les meilleurs temps au tour de chaque catégorie LMP2 et LMGT3 seront qualifiées pour la H2. - Les 10 voitures ayant réalisé les meilleurs temps au tour de la catégorie Hypercar seront qualifiées pour la H2.	- the 12 cars having achieved the best lap times in each category LMP2 and LMGT3 will be qualified for the H1 - The 15 cars having achieved the best lap times in Hypercar category will be qualified for the H1. At the end of H1: - the 8 cars having achieved the best lap times in each category LMP2 and LMGT3 will be qualified for the H2. - The 10 cars having achieved the best lap times in Hypercar category will be qualified for the H2.
Pour chaque catégorie : - Les premières places de la grille de départ sont réservées aux voitures qualifiées pour la H2; dans l'ordre des meilleurs temps au tour réalisés lors de H2. - Les places suivantes de la grille de départ, réservées aux voitures non qualifiées pour la H2 ayant participé à la H1; dans l'ordre des meilleurs temps au tour réalisés lors de la H1. - Les dernières places de la grille de départ, sont réservées aux voitures non qualifiées pour la H1 ayant participé à la Q ; dans l'ordre des meilleurs temps au tour réalisés lors de la Q.	For each category: - The first places on the starting grid are reserved for cars qualified for the H2; in the order of the best lap times achieved during the H2. - The following places on the starting grid are reserved for cars not qualified for H2 having participated into H1; in the order of the best lap times achieved during the H1. - The last places of the starting grid are reserved for cars not qualified for H1 having participated into Q, in the order of the best lap times achieved during the Q.
A l'issue de la première séance de qualifications, les 10 voitures ayant réalisé les 10 meilleurs temps au tour de chaque catégorie seront qualifiées pour les séances de qualification dites Hyperpole.	At the end of the first qualifying session, the 10 cars having achieved the 10 best lap times in each category will be qualified for the so-called Hyperpole qualifying sessions:
Pour chaque catégorie : - Les 10 premières places de la grille de départ sont réservées aux voitures qualifiées pour l'Hyperpole ; dans l'ordre des meilleurs temps au tour réalisés lors de l'Hyperpole. - Les places suivantes de la grille de départ sont réservées aux voitures non qualifiées pour l'Hyperpole ; dans l'ordre des meilleurs temps au tour réalisés lors de la première séance d'essais qualificatifs.	For each category: - The first 10 places on the starting grid are reserved for cars qualified for the Hyperpole; in the order of the best lap times achieved during the Hyperpole. - The following places on the starting grid are reserved for cars not qualified for the Hyperpole; in the order of the best lap times achieved during the first qualifying practice session.
10.2.2 Cas particuliers	10.2.2 Special cases

Si une voiture qualifiée pour ~~une séance d'essais qualificatifs l'Hyperpote~~ ne réalise aucun tour chronométré lors de cette séance : sauf cas particulier à l'appréciation du collège des commissaires sportifs, elle sera placée sur la grille, à l'arrière des voitures de sa catégorie ayant participé à ~~la dernière séance d'essais qualificatifs à laquelle elle était éligible l'Hyperpote~~.

Si moins de ~~10~~ voitures sont engagées dans une catégorie ~~que le nombre de voitures éligible à l'une des séances d'essais qualificatifs~~, alors toutes les voitures de cette catégorie ayant réalisé un temps lors de la première séance d'essais qualificatifs seront qualifiées pour la ~~H1 l'Hyperpote~~. Un nombre correspondant de places leur sera réservé sur la grille. ~~Le même principe s'applique entre la H1 et la H2.~~

Si ~~les séances d'essais qualificatifs H1 et/ou H2 l'Hyperpote~~ ne peut avoir lieu ou est annulée, la grille de départ sera établie sur la base des temps réalisés ~~respectivement~~ lors de ~~la Q ou H1 première séance de qualifications~~.

Si ~~ni la première aucune des~~ séances d'essais qualificatifs ~~ni l'Hyperpote~~ ne peuvent avoir lieu ou sont annulées, la grille de départ sera établie sur la base des temps réalisés lors des séances d'essais libres (toutes séances confondues).

Si une voiture ne participe pas à la première séance d'essais qualificatifs, sa position sur la grille de départ sera déterminée par le Collège des Commissaires sportifs.

Si une voiture n'établit pas de temps ou voit ses temps annulés lors de la ~~Q première séance d'essais qualificatifs~~, elle sera placée sur la grille à l'arrière des voitures de sa catégorie.

Si une voiture ne participe pas à ~~une séance qualitative (Q, H1 ou H2) l'Hyperpote~~, ou n'y établit pas de temps ou voit ses temps annulés, elle sera placée sur la grille à l'arrière des voitures de sa catégorie ayant participé à ~~cette séance qualitative (Q, H1 ou H2) l'Hyperpote~~.

Dans le cas où plusieurs voitures sont placées sur la grille à l'arrière des voitures de leur catégorie, le Collège déterminera à discrétion l'ordonnancement approprié.

If a car qualified for a ~~qualifying session the Hyperpote~~ does not complete any timed laps during this session: except in special cases at the discretion of the panel of the stewards, it will be placed on the grid, behind the cars in its category which took part in the ~~in the last qualifying session to which the car was eligible. Hyperpote~~.

If less ~~than 10~~ cars are entered in a category ~~than the number of cars eligible to one of the qualifying session~~, then all the cars of this category having achieved a time during the first qualifying session will be qualified for the ~~H1 Hyperpote~~. A corresponding number of places will be reserved for them on the grid. ~~The same principle applies between H1 and H2.~~

If the ~~qualifying H1 and/or H2 Hyperpote~~ cannot take place or is cancelled, the starting grid will be established on the basis of the times achieved ~~respectively during Q or H1 the first qualifying session~~.

If ~~none of the neither the first~~ qualifying ~~practice sessions nor the Hyperpote~~ can take place or are cancelled, the starting grid will be established on the basis of the times achieved during the free practice sessions (all sessions combined).

If a car does not participate in the first qualifying practice session, its position on the starting grid will be determined by the Stewards.

If a car does not set a time or has its times cancelled during ~~Q the first qualifying practice session~~, it will be placed on the grid behind the cars in its category.

If a car does not participate in ~~any of the qualifying session (Q, H1 or H2) the Hyperpote~~, or does not set a time or has its times cancelled, it will be placed on the grid at the rear of the cars in its category that participated in ~~this qualifying session (Q, H1 or H2) Hyperpote~~.

In the event that several cars are placed on the grid behind the cars in their category, the Stewards will determine the appropriate order at its discretion.

Dès lors qu'une voiture est placée à l'arrière des voitures de sa catégorie, le Pilote le plus rapide de l'équipage devra prendre le départ. Le Comité Sport précisera avant le début de la Compétition les conditions de qualifications applicables à une voiture engagée au titre du Garage 56.	As soon as a car is placed at the rear of the cars in its category, the fastest Driver in the crew must start. The Sport Committee will clarify before the beginning of the Competition which are the applicable qualifying requirements for cars entered under Garage 56.
10.2.3 Procédures des essais qualificatifs et Hyperpote Les Concurrents pourront sortir les voitures des garages et les placer sur leur zone de travail dédiée uniquement lorsque le Directeur d'Épreuve l'aura autorisé. Ensuite, les voitures pourront rejoindre la voie rapide lorsque le Directeur d'Épreuve l'aura autorisé. A l'exception des exemptions décrites dessous, pendant les séances qualificatives Q, H1 et H2 et Hyperpote, les voitures non éligibles dans ladite séance et ne participant pas à ladite séance devront rester dans leur garage, atons que les voitures éligibles et participant à la séance en question auront l'interdiction de rentrer dans leur garage. En cas de non-respect de cette règle, les temps au tour effectués avant que la voiture n'entre dans son garage seront annulés comme pénalité. A la fin de chaque séance Q qualificative, les voitures non éligibles à l'Hyperpote seront placés sous régime de Parc Fermé. Les voitures devront entrer dans leur garage, ou aux contrôles techniques si elles y sont appelées. Les voitures éligibles à la séance Hyperpote devront rester dans leur zone de travail dédiée et ne seront pas placées sous régime de Parc Fermé. A la fin de chaque séance H1 Hyperpote, les voitures éligibles à H2 l'Hyperpote seront placées sous régime de Parc Fermé. Les voitures devront entrer dans leur garage ou aux contrôles techniques si elles y sont appelées. A la fin de chaque séance H2, les voitures éligibles à la H2 seront placées sous régime de Parc Fermé. Les voitures devront aller entrer dans leur garage ou aux contrôles techniques si elles y sont appelées. La fin du régime de Parc Fermé sera annoncée par la Direction de Course.	10.2.3 Qualifying practice and—Hyperpote procedures Competitors can only take the cars out of their garages and place them in their designated working areas when allowed to do so by the Race Director. Subsequently, cars can only join the “fast lane” when allowed to do so by the Race Director. Except for exemptions that may be set out below, during the qualifying Q, H1 and H2 and Hyperpote sessions, cars not eligible in the current session must remain in their garages while cars eligible and taking part in the current session must not enter their garages. Failing the latter, a penalty of cancellation of the lap times set before the car entered its garage may be imposed. At the end of each Q qualifying session, cars not eligible for Hyperpote will be placed under <i>Parc Fermé</i>. Cars must go either inside their garage or to the scrutineering area if required to do so. Cars eligible for Hyperpote must remain in their designated working area and will not be placed under Parc Fermé. At the end of each Hyperpote H1 session, cars eligible for H2 Hyperpote will be placed under <i>Parc Fermé</i>. Cars must go either inside their garage or to the scrutineering area if required to do so. At the end of each H2 session, cars eligible for H2 will be placed under <i>Parc Fermé</i>. Cars must go either inside their garage or to the scrutineering area if required to do so. The end of the <i>Parc Fermé</i> regulations will be announced by Race Control.

Concernant les opérations sur/relatives aux voitures : - Pour les voitures participantes aux séances, le ravitaillement en carburant est interdit pendant les séances d'essais qualificatifs. - Le travail sur les voitures (ravitaillement en carburant et changement de pneumatiques compris) est autorisé sur les voitures non soumises au régime de parc fermé, entre les séances pour lesquelles elles sont éligibles éligibles à l'Hyperpole entre les séances qualificatives et l'Hyperpole de sa catégorie. - Les pneumatiques doivent être montés sur la voiture uniquement lorsque celle-ci est dans sa zone de travail. - Pendant les séances d'essais qualificatifs, les voitures participant à la séance en cours ont l'interdiction de rentrer dans leur garage. - À la fin des séances, il est strictement interdit de lever les voitures qui se rendent dans la zone des contrôles techniques (sauf si autorisé par un officiel). - Pour les voitures en régime de Parc Fermé dans leur garage, les Concurrents ont l'autorisation de : lever la voiture et utiliser des skates pour garer la voiture dans le garage, vérifier les pressions de pneumatiques, les températures de pneumatiques et de retirer la clé USB relative aux données. Le Pilote a l'autorisation de sortir de la voiture. - En régime de Parc Fermé, un mécanicien par voiture peut connecter / déconnecter une source d'alimentation supplémentaire pour des unités de refroidissement interne ou placer des dispositifs de refroidissement externes afin de prévenir tout dégât. Toute intervention inhérente à une procédure de sécurité sur les voitures hybrides sera autorisée.	Regarding operations on/related to cars: - For cars taking part in the sessions, refuelling is forbidden during the qualifying sessions. - Working on the cars (including refuelling and tyre change) is allowed on cars that are not under Parc Fermé, in between the sessions they are eligible to eligible for Hyperpole in between the qualifying and Hyperpole sessions of its category. - Tyres must only be fitted when the car is on the working area. - During the qualifying sessions, it is forbidden for cars participating in the on-going session, to enter their garages. - At the end of the sessions, It is strictly forbidden to lift cars going to the scrutineering area (except if authorized by an official). - For cars placed under Parc Fermé in their garages, Competitors are only allowed to: lift the cars and use skates to park the cars in the garages, check tyre pressure, tyre temperature and remove the data logger USB. The Driver is allowed to exit the car. - Under Parc Fermé, one mechanic per car may connect/ disconnect an additional power supply to run internal cooling units or to place external cooling devices around the car to prevent damage. Any operation related to a safety procedure on a hybrid car is allowed.
10.2.4 Annulation des temps au tour Toute voiture provoquant un drapeau rouge lors d'une des séances d'essais qualificatifs de qualification verra tous ses temps au tour supprimés de cette séance d'essais qualificatifs de qualification, sauf	10.2.4 Lap time cancellations Any car causing a red flag in one of the qualifying sessions will have all its lap times deleted from that qualifying session, except under exceptional circumstances at the Stewards' discretion.

conditions exceptionnelles à la discrétion du Collège des Commissaires Sportifs. Par ailleurs, toute voiture provoquant un drapeau rouge pourrait ne pas être autorisée à rejoindre les séances d'essais qualificatifs. Toute voiture faisant l'objet d'une disqualification en raison d'une ou plusieurs infractions techniques verra tous ses temps au tour supprimés de l'ensemble des séances d'essais qualificatifs de qualification.	Furthermore, any car causing a red flag may not be allowed to re-join the qualifying sessions. Any car subject to disqualification due to one or more technical infractions will have all its lap times removed from all qualifying sessions.
10.2.5 Circonstances exceptionnelles pendant les essais qualificatifs En cas de circonstances exceptionnelles pendant les essais qualificatifs, le Collège des Commissaires Sportifs, à la demande du Directeur d'Épreuve, pourra, pour des raisons de sécurité, ne pas tenir compte du résultat des essais qualificatifs pour établir la grille de départ. La décision du Collège des Commissaires Sportifs intervenant pour raison de sécurité sera applicable nonobstant l'exercice de toute voie de recours.	10.2.5 Exceptional circumstances during qualifying sessions 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 La grille de départ est établie après la fin des essais qualificatifs. Une grille de départ provisoire est réalisée après la publication du classement final de la H2 et une grille de départ définitive sera établie 1 heure après la fin du warm up. Une grille de départ provisoire est réalisée après la publication du classement final des essais qualificatifs et une grille de départ définitive sera établie avant le début de la course. 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	11.1.1 Starting grid The starting grid is established after the end of qualifying. A provisional starting grid is created after the publication of the final classification of H2 and a final starting grid will be established 1 hour after the end of the warm up. A provisional starting grid is created after the publication of the final classification of the qualifying practices and a final starting grid will be established before the start of the race. It is set up in a two by two formation in the order of the best times set by the fastest Drivers during qualifying.

premier dans chacune des deux séances d'essais qualificatifs respectives. Les voitures seront placées sur la grille par catégorie, dans l'ordre suivant : - Hypercar - LMP2 - LMGT3	If two or more Drivers set identical times, priority is given to the one who set it first in each of the two respective qualifying sessions. Cars will be placed on the grid per category, in the following order: - Hypercar - LMP2 - LMGT3
11.1.2 Pole Position La «<i>Pole Position</i>», réservée à la voiture ayant réalisé le meilleur temps de H2 l'Hyperpole déterminé en application de la règle ci-dessus, est située sur chaque circuit en fonction de l'homologation circuit FIA. Le Concurrent de chaque catégorie ayant réalisé le meilleur temps lors de la séance H2 l'Hyperpole de sa catégorie sera positionné sur la grille de départ du côté où la «<i>pole position</i>» est homologuée sur ce circuit.	11.1.2 Pole Position Pole Position, reserved for the car that set the best time in the H2 l'Hyperpole, determined in application of the rule mentioned above, is situated on each circuit according to the FIA track homologation. The Competitor of each category who realised the best time during the H2 l'Hyperpole of its category will be positioned on the starting grid on the side of the homologated pole position on this circuit.
11.1.3 Voitures manquantes sur la grille de départ Les voitures qui, pour quelque raison que ce soit, ne peuvent prendre le départ depuis 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.	11.1.3 Cars missing from the starting grid Cars which, for whatever reason, cannot take the start from the place reserved for them on the starting grid must, under penalty 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 Il est strictement interdit de mettre en marche le moteur d'une voiture ou d'avoir un moteur en marche pendant les hymnes nationaux, sous peine d'une amende de 1000 € par infraction.	11.1.4 Starting the engine on the grid It is strictly prohibited to start the engine of a car or having the engine running during the national anthems, under penalty of a fine of €1000 per infringement.

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. Un moment dédié, précisé dans le « minute par minute détaillé », sera prévu pour que les Concurrents puissent procéder à la mise en route de leur moteur.	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. A dedicated time mentioned in the "detailed minute by minute" will be reserved for the Competitors to start the engine.
11.1.5 Sécurité Générale sur la grille 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.	11.1.5 General safety on the grid 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.
11.2 Procédure de départ	11.2 Starting procedure
11.2.1 Déroulement général A compter du moment indiqué lors du briefing, les Pilotes doivent occuper leurs positions respectives de la grille sur la piste. Les Pilotes dans leurs voitures doivent rester en formation aussi serrée que possible en maintenant la distance par rapport aux voitures les précédant 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. A la fin du (dernier) tour de formation, la Voiture de tête s'écartera avant la ligne de départ. La voiture en « <i>Pole Position</i> » doit maintenir sa vitesse jusqu'au moment où le signal de départ est donné. Sauf indication contraire lors du briefing, le signal de départ sera donné par l'extinction des feux rouges. Toutes les voitures garderont leur position jusqu'au passage de la ligne de départ. Le départ est donné lancé au moyen de feux. 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 dernier tour de formation devront prendre le départ depuis la voie des stands et ne pourront rejoindre la course qu'après que la	11.2.1 General procedure From the moment indicated during the briefing, Drivers must assume their relative grid positions on track. Drivers in their cars must keep the formation as tight as possible maintaining the distance from the cars in front until they have crossed the start line after the start signal has been given, following one or more formation laps. At the end of the (last) formation lap, the Leading Car will pull off before the start line. The car in Pole Position must maintain its speed until the start signal is given. Unless otherwise specified in the briefing, the start signal will be given by turning off the red lights. All the cars will keep their position until they have passed the start line. There will be a rolling start, given by means of lights. 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 last formation lap, will have to start from the pit lane and cannot join the race until the last car on track crosses Safety Car Line 2.

dernière voiture en piste ait franchi la Ligne 2 de Voiture de Sécurité. Une voiture partant de la voie des stands peut être autorisée par le Directeur d'Épreuve à rejoindre n'importe quel(s) tour(s) de formation, lorsque la dernière voiture en piste franchit la Ligne 2 de la Voiture de Sécurité à condition que la voiture repose sur ses roues au signal 5 minutes et qu'aucun changement de pneumatique ne soit opéré avant le début du ou des tours de formation. Dans ce cas, la voiture doit rester en fond de file pendant le(s) tour(s) de formation, et, au plus tard, à la fin du dernier tour de formation, cette voiture doit entrer dans la voie des stands, rejoindre directement la sortie des stands sans s'arrêter dans sa zone de travail et sera autorisée à rejoindre la piste une fois la sortie des stands ouverte. Pénalité pour les voitures prenant le départ depuis la voie des stands : 1 minute ajoutée au prochain arrêt aux stands en respectant l'Article 7.4.9. 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.	A car starting from the pit lane may be allowed by the Race Director to join any of the formation lap(s), when the last car on track crosses Safety Car Line 2 under the condition that the car rests on its wheels at the 5 minutes signal and that no change of tyre will be operated before the start of the formation lap(s). In this case, the car must stay at the back of the queue for the formation lap(s), and, at the latest at the end of the last formation lap, this car must enter the pit lane, drive directly to the end of the pit lane without stopping in its working area and will be allowed to rejoin the track when pit exit will open. Penalty for the cars starting from the pit lane: 1 minute added to the next pit stop, respecting Article 7.4.9. 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. 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'une pénalité de <i>Stop-And-Go</i> d'une minute. 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.	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. 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 km/h. It is prohibited to use the grid under penalty of a one-minute Stop & Go penalty. 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.

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.	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 personnel du Concurrent par voiture et des officiels. - Signal « 1 minute » : fermeture des portes des voitures couvertes, le personnel des Concurrents 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. - Présentation du drapeau vert : départ des tours de formation derrière la Voiture de Tête : les voitures doivent conserver leur place sur la grille. - Les détails seront précisés lors de chaque Compétition	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 personnel from the Competitor per car and officials must leave the grid. - "1 minute" signal: the doors of closed cars must be closed, and the Competitor 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. - Showing of the green flag: start of the formation laps behind the Leading Car: the cars must maintain their grid positions. - The details will be specified at each Competition.
11.2.4 Départ assisté Un Pilote incapable de prendre le départ du tour de formation doit le signaler 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	11.2.4 Assisted start A Driver who is unable to start the formation lap must signal it 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

mesure de quitter la grille l'auront fait. Tout Pilote étant poussé depuis la grille ne peut pas essayer de faire démarrer sa voiture et doit suivre les instructions des commissaires. 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 en respectant l'Article 11.2.1.	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 respecting Article 11.2.1.
11.2.5 Voiture de Tête et Voiture d'Intervention Médicale Pendant le tour de formation, les voitures sont précédées d'une Voiture de Tête et suivies d'une Voiture d'Intervention Médicale.	11.2.5 Leading Car and Medical Intervention Car During the formation lap, the cars will be preceded by a Leading Car and followed by a Medical Intervention Car.
11.2.6 Voiture retardée lors du tour de formation Si une voiture est retardée pendant le(s) tour(s) de formation, la voiture peut reprendre sa position avant de franchir la Ligne « <i>Intermediate</i> » 2, au cours du premier tour de formation. Si la voiture n'est pas capable de rejoindre sa position, 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. Toute voiture n'étant pas en mesure de se tenir devant la « Voiture d'Intervention » avant qu'elle n'atteigne la Ligne « <i>Intermediate</i> » 2 avant la fin du premier 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. Dans ce cas, la voiture devra respecter l'Article 11.2.1. Dans tous les cas, si une voiture est retardée lors du tour de formation, le Concurrent devra suivre les instructions du Directeur d'Épreuve.	11.2.6 Car delayed on the formation lap If a car is delayed during the formation lap(s), the car may regain its position before crossing the Intermediate Line 2, during the course of the first formation lap. If the car is unable to regain its position, 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. Any car that is unable to be ahead of the Intervention Car before reaching the Intermediate Line 2 before the end of the first formation lap, must enter the pit lane and start from the end of the pit lane, when it is open. In this case, the car will have to respect Article 11.2.1. 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 Avant le départ de la course, il y aura deux un tour de formation. Si les conditions l'exigent, le Directeur de Course ou le Directeur d'Épreuve peut demander à la Voiture de Tête d'effectuer un ou plusieurs tours de formations supplémentaires.	11.2.7 Formation lap Before the start of the race, there will be two one formation lap. 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.

Dans ce cas, le départ de la course, aux seules fins de la distance de course, est considéré comme donné dès la fin du deuxième premier tour de formation. Par ailleurs, le Directeur d'Épreuve pourra décider, à son entière discrétion, de n'effectuer qu'un seul tour de formation. Cette décision, ainsi que les modalités qui en découlent, seront communiquées aux Concurrents dans son briefing. 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'Épreuve 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'Épreuve ordonnera la reprise de la course conformément aux principes énoncés à l'Article 14.4.	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 second formation lap. Furthermore, the Race Director may decide, at his sole discretion, to carry out only one formation lap. This decision, as well as the resulting terms and conditions, will be communicated to the Competitors in its briefing. 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'Épreuve Si, pour une raison imprévue, il est dangereux de donner le départ, le Directeur d'Épreuve retardera le départ en présentant un panneau « départ retardé ». Dès que le Directeur d'Épreuve estimera que les conditions sont sûres et qu'un départ peut être donné, les informations seront affichées sur les Moniteurs de chronométrage, avec la nouvelle heure de départ du tour de formation. Ces informations seront toujours affichées au moins 10 minutes avant le départ du tour de formation. 5 minutes avant le départ du tour de formation, l'Article 11.2.3 s'appliquera.	11.2.8 Start delayed by the Race Director 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. From 5 minutes before the start of the formation lap, Article 11.2.3 will apply.
11.2.9 Départ tardif d'une voiture Une voiture ne peut se présenter à la sortie de la voie des stands plus d'une heure après le départ. Pénalité : Disqualification par les Commissaires Sportifs.	11.2.9 Late start of a car A car cannot present itself at the pit lane exit more than one hour after the start: Penalty: disqualification by the Stewards.
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 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.	11.3.1 General procedure In exceptional circumstances, the race may be started behind the Safety Car. In this case, at any time before the one-minute signal, its orange lights will be turned on. This is the signal to the Drivers that the race will be started behind the Safety Car. When the green lights are illuminated, the Safety Car will leave the grid with all cars following in grid order no more than 5 car lengths apart. There will be no formation lap and the race will start when the green lights are illuminated. A Safety Car may be used as the official car for a rolling start in conformity with Article 8.3 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 Si une voiture est retardée pendant le premier tour derrière la Voiture de Sécurité, la voiture peut reprendre sa position avant de franchir la Ligne « <i>Intermediate</i> » 2, au cours du premier tour. Si la voiture n'est pas capable de rejoindre sa position, elle doit rester l'arrière de la file. Dans tous les cas, si une voiture est retardée lors du premier tour derrière la Voiture de Sécurité, le Concurrent devra suivre les instructions du Directeur de Course.	11.3.2 Overtaking when starting behind the Safety Car If a car is delayed during the first lap behind the Safety Car, the car can return to its position before crossing "Intermediate" Line 2, during the first lap. If the car is unable to return to its position, it must remain at the back of the line. In any case, if a car is delayed during the first lap behind the Safety Car, the Competitor must follow the instructions of the Clerk of the Course.
11.3.3 Départ de la voie des stands lors d'un départ derrière la Voiture de Sécurité Juste après que la dernière voiture de la file derrière la Voiture de Sécurité aura franchi la sortie de la voie des stands le feu de sortie des stands passera au vert et toute voiture dans la voie des stands pourra entrer sur la piste et rejoindre la file des voitures derrière la Voiture de Sécurité ; dans ce cas, cette voiture devra respecter l'Article 11.2.1.	11.3.3 Starting from the pit lane when starting behind the Safety Car Soon after the last car in line behind the Safety Car passes the end of the pit lane the pit exit light will turn green; any car in the pit lane may then enter the track and join the line of cars behind the Safety Car; in this case the car will have to follow Article 11.2.1.

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 Sécurité générale dans la voie des stands 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. L'accès à la zone de travail et à la voie rapide sera donné par le Directeur d'Épreuve via les canaux de communication officiels. À partir de ce moment-là, les prescriptions de l'article 12 seront applicables. 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. 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.	12.1.1 General safety in the pit lane 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. Access to the working lane and the fast lane will be given by the Race Director via the official communication channels. From that moment on, the requirements of Article 12 will apply. 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. 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.
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 réservée exclusivement au passage d'un véhicule rejoignant : - o sa zone d'arrêt dédiée, en provenance de la voie rapide ; - o la voie rapide, lorsqu'il quitte sa zone d'arrêt. Cette voie n'est pas destinée à la circulation. - « Zone de travail » : c'est la partie la plus proche des stands où il est permis de travailler sur les voitures. Elle est matérialisée d'un côté par un mur ou par une ligne peinte devant le rideau du stand et de l'autre par une ligne de séparation avec la voie centrale. 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. Sauf circonstances particulières ou sans limitation spécifiées dans le règlement en vigueur, la voie des stands doit être utilisée, en toute sécurité, exclusivement pour permettre aux voitures de s'arrêter dans leur zone d'arrêt dédiée. En particulier, il est interdit d'utiliser la voie des stands pour dépasser ou de s'arrêter ailleurs que dans sa zone d'arrêt dédiée.	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 reserved exclusively for the transition of a car joining: - o its dedicated stopping area, when coming from the fast lane; - o the fast lane, when it leaves its stopping area. This lane is not intended for circulation. - 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. Cars in the fast lane have priority over those in the acceleration lane or working area. Except in special circumstances or otherwise specified in the applied regulations, the pit lane must be used, in complete safety, exclusively to allow cars to stop in their dedicated stopping area. In particular, it is not allowed to use the pit lane for the purposes of overtaking or to stop elsewhere than in its dedicated stopping area.
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'Épreuve lors du briefing jusqu'à son stand. L'utilisation de la marche arrière est interdite dans la voie des stands.	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 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.

Lors des essais et du *warm-up*, toute infraction sera sanctionnée comme indiqué dans le tableau ci-dessous :

Vitesse V (km/h)	Pénalité
$60 < V < 65$	Amende de 500€
$65 \leq V$	Amende de 100€ par km/h de dépassement
	- Si l'infraction est commise entre la boucle d'entrée des stands et la zone d'arrêt, tous les temps au tour enregistrés depuis le dernier arrêt jusqu'au moment de l'infraction seront annulés. - Si l'infraction est commise entre la zone d'arrêt et la boucle de sortie des stands, tous les temps au tour enregistrés jusqu'au prochain arrêt seront annulés.

Pendant la course, toute infraction sera pénalisée comme indiqué dans le tableau ci-dessous :

Vitesse V (km/h)	1 ^{ère} et 2 ^{ème} infraction	3 ^{ème} infraction et plus
$60 < V < 70$	Pénalité de passage par la voie des stands à chaque infraction	Pénalité à l'appréciation des commissaires sportifs, disqualification possible (Article 7.4)
$70 \leq V$	Stop & Go de 5 secondes par km/h au dessus de 70 km/h (Article 7.4.2)	

12.2 Arrêts aux stands

12.2.1 Obligations générales liées aux arrêts aux stands

Pour raison de sécurité, à n'importe quel moment pendant une séance ou pendant la course, le Directeur d'Épreuve pourra déclarer l'entrée de la voie des stands fermée. A partir de ce moment, toute voiture entrant dans les stands devra en informer au préalable la Direction de Course et ne sera autorisée à entrer dans la voie des stands que dans l'un des deux cas suivants :

- 1) Arrêt au stand d'urgence
- Le Concurrent sera autorisé à ravitailler en essence pendant 10 secondes (plus le temps d'amarrage supplémentaire indiqué dans la BoP) et/ou à remplacer un/les pneu(s) endommagés et à réparer les dommages associés ou des

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.

During practice and warm-up, any infringement will be penalised as indicated in the table below:

Speed S (km/h)	Penalty
$60 < S < 65$	Fine 500€
$65 \leq S$	Fine of 100€ per km/h over the limit
	- If the infringement is committed between the pit entry loop and the stopping area: all the lap times set since the previous pit stop up to the moment of the infringement will be cancelled. - If the infringement is committed between the stopping area and the pit exit loop, all lap times set up to the next pit stop will be cancelled.

During the race, any infringement will be penalised as indicated in the table below:

Speed S (km/h)	1st and 2 nd infringement	3rd infringement and more
$60 < S < 70$	Drive through penalty	Penalty at the steward's discretion, disqualification possible (Article 7.4)
$70 \leq S$	Stop & Go of 5 seconds per km/h in excess of 70 kph (Article 7.4.2)	

12.2 Pit stops

12.2. General obligations regarding pit stop

For safety reason, at any moment during a session or during the race, the Race Director will have the power to close the pit entry. From this moment, any cars entering the pit lane will have to inform Race Control beforehand and will be allowed to enter the pit lane only in one of the two following cases:

- 1) Emergency pit stop
- The Competitor will be allowed to refuel for 10 seconds (plus additional docking time stated in the BoP) and/or replace (a) damaged tyre(s), and to repair the associated damage or bodywork damage presenting an obvious safety risk.

dommages de carrosseries présentant un risque de sécurité évident. - Dans ce cas, le Concurrent devra entrer à nouveau dans la voie des stands dès que l'entrée des stands sera ouverte. 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. Pendant un arrêt aux stands, le travail sur la voiture ne peut avoir lieu que sur la zone d'arrêt dédiée ou dans le garage attribué. Le même principe s'applique au changement de Pilote. 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 course. 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.	- In this case, the Competitor must again enter the pit lane as soon as the pit entry opens. 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. During a pit stop, the only places where work can be carried out on the car are in its allocated stopping area and in its allocated garage. The same principle applies for Driver changes. 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. Before the car is totally immobilized and the engine is stopped, Drivers are prohibited: - to release or unbuckle their harness, - to remove the headrest - and when applicable, to start to remove the racing 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 a) <u>Arrivée de la voiture dans la zone de travail</u> Une seule personne, le préposé au contrôle des voitures, est responsable de l'arrêt de la voiture en toute sécurité dans sa zone de travail et de la sécurité générale 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.	12.2.2 Pit stop procedure a) <u>Arrival of the car in the working area</u> Only one person, the car controller, is responsible for stopping the car safely in its working area and for general 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.

Pour opérer un arrêt aux stands, la voiture doit s'arrêter dans sa zone d'arrêt dédiée telle que définie par le dessin numéro 1.

Quand la voiture est arrêtée dans sa zone d'arrêt dédiée, aucune partie de la voiture ne doit couvrir le ruban latéral en vue de dessus.

b) Changement de Pilote

Un changement de Pilote peut être effectué à tout moment pendant un arrêt aux stands, à condition que la voiture soit correctement immobilisée, moteur éteint, dans sa zone d'arrêt 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 par un Pilote de l'équipage en question (qui prendra la fonction exclusive d'aide au Pilote), et/ ou par une personne dédiée (qui prendra la fonction exclusive d'aide au Pilote), et/ou par une ou plusieurs personne(s), portant le brassard approprié, autorisée(s) dans la zone de travail.

c) Ravitaillement

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 d'arrêt, 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 d'arrêt.

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 est 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.

For operating a pit stop, the car must stop in its dedicated stopping area as defined as per the drawing number 1.

When the car is stopped in its dedicated stopping area, no part of the car must cover the lateral tape defining the area in top view.

b) Driver change

A Driver change may be carried out at any time during a pit stop, under the condition that the car is properly stopped, engine off, in its dedicated stopping area.

Drivers may not take part in any intervention other than that directly related to the Driver change.

The Driver help must be administered by a Driver of the crew concerned (who will then assume the exclusive role of Driver help) and/or by a dedicated person (who will then assume the exclusive role of Driver help) and/or by one or more persons, wearing the appropriate armband, authorised in the working area.

c) Refuelling

During all the sessions and the race, refuelling is authorised at the beginning of a pit stop and exclusively in the stopping 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 stopping 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

A maximum of four persons, wearing the appropriate armbands, may do the following operations:

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.

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.

d) Intervention

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.

e) Départ de la voiture de la zone de travail

- 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.

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.

d) Intervention

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.

e) Departure of the car from the working area

Le préposé au contrôle des voitures est chargé de permettre à la voiture de quitter sa zone de travail en sécurité, une fois la zone libérée de tout matériel et personnel.	The car controller is responsible for allowing the car to leave the working area safely, once the area has been cleared of all equipment and personnel.
12.3 Autres interventions sur la voiture	12.3 Other 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, pendant la course et les séances d'essais, le ravitaillement n'est pas autorisé dans le stand et ne peut avoir lieu que sur la zone d'arrêt. 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, during the race and the practice sessions, refuelling is not authorised in the garage and can only take place in the stopping 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. Pénalité : 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. Penalty: disqualification
13. CATEGORISATION, EQUIPAGES ET TEMPS DE CONDUITE	13. CATEGORISATION, CREWS AND DRIVING TIME
13.1 Catégorisation des Pilotes	13.1 Categorisation of Drivers
13.1.1 Dispositions générales	13.1.1 General provisions
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.	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	https://www.fia.com/fia-Driver-categorisation
13.2 Temps de conduite de course	13.2 Race driving time
13.2.1 Définition Temps effectif conduit par chaque Pilote au cours de la course d'une Compétition. Ce temps effectif exclut les arrêts aux stands et les périodes de suspension de la course liées au drapeau rouge.	13.2.1 Definition Actual time spent by each Driver during the race of a Competition. This actual time spent excludes the pit stops and the periods of race suspensions related to red flag.
13.2.2 Mesure des temps de conduite Le temps de conduite d'un Pilote se mesure par l'addition de chacun des relais qu'il prendra au cours d'une course. Un relais est effectué lors de chaque passage au stand d'une voiture qu'il y ait ou non changement de Pilote. Le temps de conduite pour chaque relais se mesure comme suit : - <u>Premier relais</u> : Du signal de départ à la boucle d'entrée des stands ; - <u>Premier relais pour les voitures prenant le départ depuis la voie des stands</u> : De la boucle de sortie des stands à la boucle d'entrée des stands ; - <u>Relais suivants</u> : De la boucle de sortie des stands à la boucle d'entrée des stands ; - <u>Dernier relais</u> : De la boucle de sortie des stands jusqu'au temps écoulé de la course par voiture (passage individuel sur la ligne de contrôle une fois que le drapeau à damier est présenté).	13.2.2 Driving times measurement The driving time of a Driver is measured by the addition of each of its stint that will be driven during a race. A stint is driven each time a car is going into the pit lane, with a Driver change or not. The driving time for each stint is measured as follows: - <u>First stint</u>: Start signal to pit lane entry loop; - <u>First stint for cars starting from the pit lane</u>: pit exit loop – pit entry loop; - <u>Following stints</u>: Loop from pit lane exit line to pit lane entry loop; - <u>Last stint</u>: From pit lane exit loop until the elapsed time of the race per car (individual passing on the control line once chequered flag is presented).
13.2.3 Temps de conduite requis par Pilote Pour toutes les catégories, tout Pilote ayant conduit moins de 60 minutes au total ne marquera pas de points au Championnat, en sus des pénalités prévues par le présent Règlement. Le temps de conduite maximal pour chaque pilote est limité à 4h pour toute période de 6h. En outre, pour les catégories LMP2 et LMGT3, les temps de conduite minimum suivants doivent être respectés. Ces temps de conduite diffèrent en	13.2.3 Driving time required by Driver For all the categories, any Driver having driven less than 60 minutes in total will not score points in the Championship, in addition to the penalties applicable under these Regulations. The maximum driving time for each driver is limited to 4h for any period of 6h. Furthermore, for the LMP2 and LMGT3 category*ies, the minimum following driving times must be

fonction de la catégorisation des Pilotes ~~et de la durée de la course.~~

	LMP2	LMGT3
Temps de conduite minimum		
Bronze	06h00	06h00
Silver	06h00	06h00
Temps de conduite maximum		
Bronze	14h00	14h00
Silver	14h00	14h00

En cas de non-respect de ce tableau des temps de conduite relatifs aux catégories LMP2 et LMGT3, des pénalités seront infligées par les Commissaires Sportifs conformément à l'article 13.2.5 du présent règlement.

Ce tableau des temps de conduite ne s'applique pas à la catégorie Hypercar.

13.2.4 Ajustements possibles des temps de conduite

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.

Le Comité WEC pourra procéder à des ajustements des temps de conduite en amont des Compétitions.

13.2.5 Pénalités

Si un Pilote ne conduit pas du tout pendant une course, la voiture sera disqualifiée, sauf cas de force majeure à l'appréciation du Collège des Commissaires Sportifs.

Si un Pilote n'atteint pas son temps de conduite minimum, une pénalité pouvant aller jusqu'à la disqualification sera imposée par les Commissaires Sportifs.

13.3 Composition des équipages

13.3.1 Règles régissant la composition des équipages

Toute modification d'un équipage est interdite lorsque les vérifications administratives sont terminées, sauf

respected. Those driving times are different relatively to the Drivers categorisation ~~and the race duration.~~

	LMP2	LMGT3
Minimum driving time		
Bronze	06h00	06h00
Silver	06h00	06h00
Maximum driving time		
Bronze	14h00	14h00
Silver	14h00	14h00

In case of disrespect of this driving times table relative to LMP2 and LMGT3 categories, penalties will be imposed by the Stewards as per Article 13.2.5 of the present regulations.

This driving times table does not apply to the Hypercar category.

13.2.4 Possible adjustments of driving times

If the circumstances so require, the Stewards may adjust minimum and maximum driving times at their discretion at any time during any Competition.

The WEC Committee could implement adjustments of the driving times ahead of the Competitions.

13.2.5 Penalties

If a Driver does not drive at all during a race, the car will be disqualified, except in cases of force majeure acknowledged as such by the Stewards.

If a Driver does not achieve his/her minimum driving time, a penalty will be imposed by the Stewards, up to disqualification.

13.3 Composition of crews

13.3.1 Rules governing the composition of crews

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.

cas de force majeure à l'appréciation du Collège des Commissaires Sportifs.	
La liste définitive des Concurrents et Pilotes admis à participer à la Compétition sera publiée par le Collège des Commissaires Sportifs.	The definitive list of Competitors and Drivers eligible to participate in the Competition will be published by the Stewards.
Les Concurrents sont tenus de respecter les délais et les conditions ci-dessous pour désigner leurs équipages.	Competitors must respect the deadlines and abide by the rules below to nominate their driver line-ups.
Les équipages sont composés au maximum de trois pilotes et chaque pilote ne peut être désigné qu'une seule fois et par un seul Concurrent, sous réserve des dispositions ci-après.	Driver line-ups are composed of a maximum of three drivers and each driver can be entered only once and by one Competitor, with respect to the provisions below.
Les pilotes de réserve sont interdits.	Reserve drivers are not allowed.
<u>Pour le pilote « titulaire »</u>	<u>For the « main » driver</u>
Avant le : voir Annexe 15 à midi, les Concurrents devront désigner au moins un pilote, le pilote « titulaire », par voiture engagée à la Compétition et fournir la copie de son passeport avec le bulletin d'engagement. Pour les équipages comprenant un pilote Bronze, le pilote Bronze doit être déclaré comme pilote titulaire.	Before: see Appendix 15, Competitors must nominate at least one driver – the “main” driver – per car entered to the Competition and attach a copy of his/her passport. For crew with Bronze driver, the Bronze driver must be declared as main driver.
Les pilotes « titulaires » engagés sur une voiture qui n'a pas été retenue par le Comité de Sélection seront autorisés à être engagés sur une autre voiture et/ou par un autre Concurrent.	“Main” drivers who happened to be entered on a car which has not been selected by the Selection Committee may be drafted in another car and/or by another Competitor.
Après le : voir Annexe 15 il n'est plus possible de changer de pilote « titulaire ». Néanmoins, les Concurrents auront la possibilité de demander une dérogation, en la formulant par écrit auprès du Comité Sport de l'ACO, qui exigera le paiement d'une participation aux frais de 20 000 € (payable à la SA SSP ACO dans les 72 heures suivant la demande) et qui accordera ou non ladite dérogation, à son entière discrétion.	After: see Appendix 15 it is not possible to change the « main » driver anymore. However, Competitors might ask for a dispensation in writing to the ACO Sport Committee. A contribution to expenses of 20 000 € (to be paid to the SA SSP ACO within 72 hours of the request) will be levied on the Competitor, and the ACO Sport Committee will grant or refuse the dispensation at its entire discretion.
<u>Pour le reste de l'équipage</u>	<u>For the other drivers</u>
Avant : voir Annexe 15, les Concurrents devront désigner les deux autres pilotes engagés sur chaque voiture pour la Compétition.	Before: see Appendix 15, Competitors must nominate the two other drivers that will compose the line-up of each car for the Competition.
Après : voir Annexe 15 et jusqu'à l'ouverture des vérifications administratives et techniques de l'épreuve des 24 Heures du Mans, aucun changement	After: see Appendix 15 and until the administrative and technical checks of the 24 Hours of Le Mans event open, no change is allowed. However, Competitors

n'est autorisé. Néanmoins, les Concurrents auront la possibilité de demander une dérogation, en la formulant par écrit auprès du Comité Sport de l'ACO, qui exigera le paiement d'une participation aux frais de 20 000 € (payable à la SA SSP ACO dans les 72 heures suivant la demande) et qui accordera ou non ladite dérogation, à son entière discrétion.	might ask for a dispensation in writing to the ACO Sport Committee. A contribution to expenses of 20 000 € (to be paid to the SA SSP ACO within 72 hours of the request) will be levied on the Competitor, and the ACO Sport Committee will accept or refuse the requested change at its entire discretion.
13.3.2 Pour la catégorie Hypercar La composition des équipages est libre, à la condition qu'elle n'inclue pas de Pilote Bronze.	13.3.2 For the Hypercar category The composition of the crew is free, on the condition that it does not include a Bronze Driver.
13.3.3 Pour la catégorie LMGT3 Un équipage de 2 ou 3 Pilotes doit être composé d'au moins un Pilote Bronze et d'un Pilote Bronze ou Argent. Si l'équipage est composé de 2 pilotes Silver, un seul des deux pilotes Silver doit respecter le temps de conduite minimum défini à l'article 13.2.3.	13.3.3 For the LMGT3 category A crew of two or three Drivers must include at least one Bronze Driver, plus another Bronze Driver or a Silver Driver. If the crew is composed by 2 Silver drivers, only one of the two Silver driver must comply with the minimum driving time defined in Article 13.2.3.
13.3.4 Pour la catégorie LMP2 Un équipage de 3 pilotes doit être composé au minimum d'un pilote Argent ou Bronze. Deux pilotes Platinum ne peuvent pas être associés au sein d'un même équipage.	13.3.4 For the LMP2 category A crew of three drivers must be composed of at least one Silver or Bronze driver. Two Platinum drivers cannot be entered in the same line up.
13.3.5 Pilote remplaçant Après l'ouverture des vérifications administratives et techniques de l'épreuve des 24 Heures du Mans aucun changement dans la composition des équipages n'est autorisé jusqu'à la fin de la Compétition, sauf cas de force majeure laissé à la libre appréciation du Collège des Commissaires Sportifs. Dans ce cas, si les Commissaires Sportifs jugent que la défaillance d'un pilote est avérée, le Concurrent pourra faire une demande pour nommer un pilote « remplaçant », qui devra parvenir par écrit au Collège au plus tard le vendredi précédant la course à midi. Cette demande écrite contiendra obligatoirement l'identité du pilote « remplaçant », une photocopie de sa licence, dont l'original devra être présenté aux Commissaires Sportifs	13.3.5 Substitute driver After the opening of the administrative and technical checks of the 24 Hours of Le Mans event no change is allowed until the end of the Competition except for <i>cas de force majeure</i>, left to the appreciation of the Panel of Stewards. If the Stewards deem that a driver's default is proven, the Competitor will be allowed to lodge a request to nominate a "substitute" driver. The request shall be received by the Panel in a written form no later than the Friday preceding the race at noon. The written request must include the name of the "substitute" driver, a copy of his/her licence whose original document must be then shown to the Stewards.

Elle contiendra également les documents établissant l'éligibilité du pilote « remplaçant » telle que définie ci-dessous, ainsi que tout élément attestant de la capacité du pilote à prendre part aux 24 Heures du Mans.

Un pilote « remplaçant » doit :

- Avoir participé à l'une des deux dernières éditions des 24 Heures du Mans
- Avoir participé à l'intégralité de l'une des deux dernières saisons (ou, à défaut, à au moins une Compétition de la saison en cours) de l'un des championnats suivants :
 - o FIA WEC
 - o Asian Le Mans Series,
 - o European Le Mans Series,
 - o WeatherTech Sportscar Championship.
- Avoir déjà conduit en course une LMGT3 pour être engagé en LMGT3
- Avoir déjà conduit en course une Hypercar, une LMP1 ou une LMP2 pour être engagé en LMP2
- Avoir déjà conduit en course une Hypercar, une GTP ou une LMP1 pour conduire une Hypercar (dans le respect des conditions de licence FIA définie par le présent RP)
- Participer au briefing du Directeur d'Epreuve ou être reçu de manière individuelle par celui-ci
- Participer aux essais du jeudi (5 tours minimum), précédant les 24 Heures du Mans, ou au warm-up (3 tours minimum) si l'autorisation du Collège des Commissaires Sportifs est notifiée après les essais du jeudi.

Dans le cas où le Collège des Commissaires Sportifs (après avis favorable du Directeur d'Epreuve) jugerait que le niveau d'un pilote est approprié pour prendre part à la Compétition, il pourra ne tenir compte que de tout ou partie des critères ci-dessus – et, en ce cas, motivera sa décision.

Le Collège des Commissaires Sportifs se réserve le droit de demander toute information supplémentaire avant d'autoriser la désignation d'un pilote « remplaçant », y compris si le candidat satisfait aux conditions ci-dessus. Le Collège pourra imposer des conditions supplémentaires et, en ce cas, motivera sa décision.

Toute décision des Commissaires Sportifs concernant les pilotes « remplaçants » est insusceptible de recours.

Any document proving the ability of the “substitute” driver to take part in the 24 Hours of Le Mans, as well as proofs that he meets the eligibility criteria defined below must also be attached to the request.

A “substitute” driver must:

- Have taken part in at least one of the two last runnings of the 24 Hours of Le Mans
- Have participated in at least one of the two last seasons (failing that, to a least one of the Competitions of the current season) of the following championships:
 - o FIA World Endurance Championship
 - o Asian Le Mans Series
 - o European Le Mans Series
 - o WeatherTech Sportscar Championship.
- Have driven an LMGT3 car during a race session to be entered on an LMGT3 car
- Have driven a Hypercar, a LMP1 or an LMP2 car during a race session to be entered on an LMP2 car
- Have driven a Hypercar, a GTP or a LMP1 car during a race session to be entered on an Hypercar car (with respect provisions of these SR)
- Attend the Race Director's briefing, failing that, have a one-to-one session with him
- Take part to the practice sessions (5 laps minimum) on the Thursday preceding the 24 Hours of Le Mans, or to the warm-up (3 laps minimum) if the decision of the Panel of Stewards is notified after the Thursday practice sessions.

Would the Panel of Stewards (further to the favourable opinion of the Race Director) judge that a driver's level is appropriate to take part in the Competition, the Panel may choose to consider all or part of the above criteria – in such instance, the Panel will clearly state the rationale of the decision.

The Panel of Stewards reserves the right to ask for any additional information before approving the nomination of a “substitute” driver, even if the prospective driver meets all the above criteria. The Panel might then add further requirements but must state clearly for which reasons.

The final decision of the Stewards regarding « substitute » driver is not subject to appeal.

13.4 Eligibilité des pilotes

Cas généraux	Eligibilité (cumulative)	Condition
Pilotes figurant à l'Annexe 10	Eligibles	
Pilotes ne figurant pas à l'Annexe 10	Formation d'une journée sur le simulateur agréé avant le voir Annexe 15	Dispense de participation si formation effectuée en 2025
	Participation obligatoire à la journée Test	Minimum 10 tours (dont 5 en passant la ligne de chronométrage sur la piste)

Cas particuliers	Eligibilité (cumulative)	Condition
Pilotes bronze n'ayant pas participé à l'édition 2025	Formation d'une journée sur le simulateur agréé avant le voir Annexe 15	
Pilotes platine ne figurant pas à l'Annexe 10 et Pilotes exemptés de journée Test (Article 3.1.1)	Dispense de participation à la journée Test si participation à une autre compétition automobile majeure	Demande écrite adressée au Comité Sport ACO (voir Article 3.1.1)
	Minimum 5 tours en passant la ligne de chronométrage sur la piste lors de la première séance d'essais libres du mercredi	

Le Comité Sport de l'ACO se réserve le droit de ne pas retenir dans la liste des pilotes un pilotes dont les performances ou aptitudes seraient jugées insuffisantes.

Information/réservation pour la formation sur le simulateur agréé ACO :

17 rue Clément Ader, 91280 Saint Pierre du Perray – France
Standard – tel : + 33 1 81 07 25 20
E-mail : le.mans.simulator@aotech.fr

13.4 Drivers' eligibility

General cases	Eligibility (cumulative)	Condition
Drivers listed in Appendix 10	Eligible	
Drivers not listed in Appendix 10	One day training on the approved simulator before see Appendix 15	Exemption if participation in the 2025 training session
	Participation in the Test Day mandatory	Minimum 10 laps (included 5 crossing the control line on track)

Particular cases	Eligibility (cumulative)	Condition
Bronze drivers that did not participate in 2025	One day training on the approved simulator before see Appendix 15	
Platinum drivers not listed in Appendix 10 and drivers exempted from the Test Day (Article 3.1.1)	Exemption of the participation of the Test Day if participation in another major motorsport competition	Written request to the ACO Sport Committee (Article 3.1.1)
	Minimum 5 laps crossing the control line on track during the first free practice on Wednesday	

The ACO Sport Committee reserves the right to not include in the list of drivers a driver whose performance or capacities may be judged insufficient.

Information/booking for a training session with ACO approved simulator:

17 rue Clément Ader, 91280 Saint Pierre du Perray – France
Front desk – tel: + 33 1 81 07 25 20
E-mail : le.mans.simulator@aotech.fr

14. INTERRUPTION ET NEUTRALISATION D'UNE SEANCE	14. STOPPING AND NEUTRALISATION OF A SESSION
14.1 Dispositions générales concernant la procédure de drapeau rouge	14.1 General provisions concerning the red flag procedure
14.1.1 Responsabilité La décision d'arrêter les essais ou la course incombe au Directeur d'Épreuve.	14.1.1 Responsibility The decision to stop practice or the race lies with the Race Director.
14.2 Interruption des essais (procédure de drapeau rouge)	14.2 Stopping of practice (red flag procedure)
14.2.1 Procédure 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. Obligations des Pilotes lors d'un drapeau rouge : - 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 <i>warm-up</i>. - 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'Épreuve) avec une extrême prudence. - Le chronométrage ne sera pas arrêté pendant une séance d'essais libres mais sera suspendu pendant une séance qualificative.	14.2.1 Procedure The Clerk of the Course: - will order the red flag to be shown simultaneously at the start line and at all marshal posts; - will order the red lights (if there are any) switched on around the circuit. Drivers' obligations during a Red Flag: - 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'Épreuve, 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 A l'exception d'un tour au cours duquel un drapeau rouge est montré, chaque fois qu'une voiture franchit la ligne de départ/ arrivée, elle sera considérée comme ayant effectué un tour.	14.2.4 Lap count With the exception of a lap during which a red flag is shown, each time that a car crosses the start/finish line it will be considered as having covered a lap.
14.3 Suspension de la course (procédure de drapeau rouge)	14.3 Suspension of the race (red flag procedure)
14.3.1 Dispositions générales et conduite à adopter S'il s'avère nécessaire de suspendre la course à cause de l'encombrement du circuit à la suite d'un accident ou parce qu'à ce moment les conditions atmosphériques ou d'autres raisons en rendent la poursuite dangereuse, le directeur de course ordonnera que les drapeaux rouges soient déployés à tous les postes de commissaires de piste et que les feux rouges soient allumés sur la ligne de départ. Lorsque le signal de suspension de la course est donné, les dépassements sont interdits, l'entrée et la sortie des stands sont fermées et tous les Pilotes doivent diriger lentement les voitures jusqu'à la ligne du drapeau rouge (dont l'emplacement sera confirmé par le Directeur d'Épreuve lors du Briefing des Pilotes), où elles seront alignées en une seule file, sur le côté gauche de la piste. L'ordre des voitures qui sera pris en compte sera l'ordre dans lequel elles se sont arrêtées derrière la ligne du drapeau rouge. 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 sauf dans le cas précisé ci-dessous. - Si les circonstances l'exigent et le permettent, les Commissaires Sportifs pourront prendre la décision d'arrêter et/ou modifier le temps de	14.3.1 General provisions and conduct to adopt Should it become necessary to suspend the race because the circuit is blocked by an accident or because weather or other conditions make it dangerous to continue, the Clerk of the Course will order red flags to be shown at all marshal posts and the abort lights to be shown at the start line. When the signal to suspend the race is given, overtaking is prohibited, the pit entry and exit will be closed, and all Drivers must drive their cars slowly to the red flag line (the location of which will be confirmed by the Race Director in the Drivers' Briefing), where they will line up in single file, on the left hand side of the track. The order of cars that will be taken into account will be the order in which they stopped behind the red flag line. 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 unless in the case specified below. - If the circumstances so require and permit it, the Stewards may take the decision to stop and/or modify the race time set. This may not exceed the

course effectué. Cela ne pourra pas excéder le temps de la course prévu dans l'Annexe 1 de la Compétition. - 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. Le temps de conduite recommencera à être compté à la reprise de la course, lorsque la voiture de sécurité sera déployée comme défini à l'article 14.4.5. - 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. - À tout moment, les Pilotes doivent respecter les consignes des officiels. - Le régime de Parc Fermé étant appliqué à toutes les voitures, aucune réparation n'est autorisée sur la piste ou dans les stands.	time of the race provided for in Appendix 1 of the Competition. - 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. The driving time will re-start to count, at the resuming of the race, once the Safety Car will be deployed as defined in Article 14.4.5. - 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. - The Drivers must obey the officials' 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 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 ou maintenir la température des 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 personnel du Concurrent portant le brassard approprié.	14.3.2 Interventions allowed on the cars All interventions on the cars are prohibited on the grid and in the pit lane, except with authorisation from Race Control and under the supervision of a Scrutineer solely for: - installation of an additional external stationary device fitted on the car for cooling or maintaining the temperature of 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 personnel from the Competitor per car, wearing the appropriate armband.

14.3.3 Cas d'une voiture ayant besoin d'assistance pour rejoindre la grille Toute voiture qui, après le signal du drapeau rouge, a besoin d'assistance pour se rendre sur la grille doit entrer dans la voie des stands et rester dans sa zone de travail à l'extérieur de son garage en régime de <i>Parc Fermé</i> et doit se conformer à l'Article 14.4.4.	14.3.3 If a car needs assistance to re-join the grid Any car which, after the red flag signal, requires assistance to make it to the grid must then enter the pit lane and stay in its working area outside its garage under <i>Parc Fermé</i> conditions and must comply with Article 14.4.4.
14.4 Reprise d'une course suspendue (fin de procédure de drapeau rouge)	14.4 Resuming a suspended race (end of the red flag procedure)
14.4.1 Dispositions générales Le délai pour la reprise de la course sera le plus court possible et, aussitôt l'heure de reprise de la course connue, les Concurrents seront informés via les Moniteurs dans les stands. Dans tous les cas, il y aura un signal sonore quinze minutes avant la reprise. Avant la reprise de la course, des signaux seront donnés aux Concurrents.	14.4.1 General provisions The delay for resuming the race will be as short as possible and, as soon as a resumption time is known, the Competitors will be informed via the Monitors in the pits. In any case, fifteen 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 <u>Au signal « 20 minutes »</u> - Le Directeur d'Épreuve, pour des raisons de sécurité, peut décider d'autoriser un changement de pneus. - 4 membres du personnel du Concurrent maximum par voiture, portant les brassards appropriés, et équipés comme défini à l'Article 4.2.2, 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'Épreuve, • L'enlèvement de la couverture sur la voiture, • L'enlèvement du dispositif de refroidissement ou de chauffe pour les voitures hybrides, • Le désembuage du pare-brise, • Pour les voitures éligibles au <i>Pass Around</i>, l'utilisation des skates sera autorisée pour	14.4.2 Procedure concerning cars present on the grid <u>At the "20 minutes" signal</u> - The Race Director, for safety reasons, may authorise a tyre change. - A maximum of 4 personnel from the per car, wearing the appropriate armbands, and equipped as defined in Article 4.2.2 , 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 or heating device for Hybrid cars, • Demisting the windscreen, • For cars eligible for <i>Pass Around</i>, the use of skates will be permitted to shift cars to

décaler les voitures sur le côté droit de la piste afin de faciliter la procédure. - Les mêmes opérations seront autorisées pour les voitures dans les stands. <u>Au signal « 9 minutes »</u> - Les voitures devront être découvertes. - Le Pilote doit être à bord de la voiture. - <i>Wave-by</i> : toutes les voitures se trouvant sur la grille entre la voiture de tête 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 « 5 minutes »</u> - 5 minutes avant la reprise de la course. - Les voitures devront être posées sur leurs roues, sans dispositif de refroidissement. - Les voitures éligibles au <i>Pass Around</i> devront être correctement positionnées du côté droit de la piste. - Si une voiture se trouvant sur la grille entre la meilleure voiture du classement général sur la piste et la ligne du drapeau rouge est également éligible au <i>Pass Around</i>, alors une fois qu'elle aura rejoint l'arrière de la file de voiture derrière la voiture de sécurité, cette voiture devra se positionner du côté droit de la piste et attendre l'instruction du Directeur d'Épreuve pour procéder au <i>Pass Around</i>. - Si le leader de la catégorie entre dans la voie des stands après le déploiement de la procédure du drapeau rouge, la voiture suivante dans le classement de la catégorie concernée sera considérée comme le leader de la catégorie en terme d'éligibilité au <i>Pass Around</i>. <u>Au signal « 3 minutes »</u> - Toutes les voitures éligibles au <i>Pass Around</i> (voiture dont le leader de sa catégorie se trouve derrière, dans l'ordre des voitures sur la piste) correctement positionnées sur le côté droit de la piste, recevront l'instruction d'accomplir un tour sans se dépasser et de rejoindre l'arrière de la file de voiture derrière la Voiture de Sécurité. - Pour les autres voitures, les moteurs doivent être mis en route et les techniciens du Concurrent, des	the right side of the track to facilitate the procedure. - The same operations will be allowed for cars in the pit lane. <u>At the “9 minutes” signal</u> - The cars must be uncovered. - The Driver needs to be in the car. - <i>Wave-by</i>: all cars located on the grid between the leading car in the general classification 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 “5minutes” signal</u> - 5 minutes before the race resumes. - The cars must be resting on their wheels, without any cooling device. - Cars eligible for <i>Pass Around</i> must be correctly positioned on the right side of the track. - If a car that is on the grid between the top overall car on the track and the red flag line is also eligible for <i>Pass Around</i>, then once it joins the back of the line of cars behind the car safety, this car must position itself on the right side of the track and wait for instructions from the Race Director to proceed with the <i>Pass Around</i>. - If the leader of the category entered the pit lane after the red flag procedure has been deployed, the next car in the classification of the relevant category will be deemed to be the category leader for the purpose of <i>Pass Around</i> eligibility. <u>At the “3 minute” signal</u> - All cars eligible for <i>Pass Around</i> (car whose category leader is behind, in the order of cars on the track) correctly positioned on the right side of the track, will be instructed to complete a lap without overtake and join the back of the line of cars behind the Safety Car. - For the other cars, engines must be started, and the tyre and brake technicians from the
--	--

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.	Competitors 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 Toute voiture qui est dans la voie d'entrée aux stands au moment où le Drapeau Rouge est déployé, pour ce qui concerne cet article, sera considérée comme étant entrée dans la voie des stands avant le signal du Drapeau Rouge. <u>Au signal « 20 minutes »</u> - Le travail sur les voitures pourra reprendre, en respectant les dispositions prévues à l'Article 12. <u>Au signal « 9 minutes »</u> - Une fois que la dernière voiture éligible au <i>Wave-by</i> aura passé la Ligne de Voiture de Sécurité 2, la sortie des stands sera ouverte. - Toutes les voitures entendant reprendre la course depuis la sortie des stands pourront le faire dans l'ordre dans lequel elles y sont arrivées par leurs propres moyens, à moins qu'une autre voiture ne soit excessivement retardée. - Ces voitures recevront l'instruction d'accomplir un tour sans se dépasser et de rejoindre l'arrière de la file de voitures en piste. Si une de ces voitures est également éligible au <i>Pass Around</i>, alors une fois qu'elle aura rejoint l'arrière de la file de voiture derrière la Voiture de Sécurité, cette voiture devra se positionner du côté droit de la piste et attendre l'instruction de la direction de course pour procéder au <i>Pass Around</i>. <u>8 minutes avant la reprise de la course</u> - La sortie des stands sera fermée. - Toute voiture, qui était entrée dans la voie des stands avant le signal du drapeau rouge, n'ayant pas quitté la sortie des stands doit rester à la sortie des stands jusqu'à sa réouverture qui interviendra après que la course ait repris et une fois que la dernière voiture sur la piste a passé la Ligne 2 de Voiture de Sécurité.	14.4.3 Procedure concerning cars that entered the pit lane before the red flag signal Any car that is already in the pit entry road at the moment the Red Flag is deployed, for the purpose of this article, will be deemed to have entered the pit lane before the Red Flag signal. <u>At the “20 minutes” signal</u> - Work on the cars may resume, respecting the conditions set out in Article 12. <u>At the “9 minutes” signal</u> - Once the last car eligible for Wave by will pass Safety Car Line 2, the pit exit will open. - Any cars intending to resume the race from the pit exit may do so in the order in which they got there under their own power, unless another car was unduly delayed. - These cars will be waved off to complete one lap without overtaking and join the back of the line of cars on track. If one of these cars is also eligible for Pass Around, then once it has joined the back of the line of cars behind the Safety Car, this car must position itself on the right side of the track and wait for instruction from the race direction to proceed with the Pass Around. <u>8 minutes before the race resumes</u> - The pit exit will be closed. - Any car, that entered the pit lane before the Red Flag signal, which has not left the pit must stay at the pit exit until it opens again which will happen after the race has restarted and once 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*.

8 minutes avant la reprise de la course

- Le travail sur les voitures sera à nouveau autorisé et le Concurrent pourra effectuer l'un des deux arrêts suivants :

1) Arrêt d'urgence

Le Concurrent sera autorisé à ravitailler en essence pendant 10 secondes (plus le temps d'amarrage supplémentaire indiqué dans la BoP) et/ou à remplacer un/les pneu(s) endommagés, et à réparer les dommages associés ou des dommages de carrosseries présentant un risque de sécurité évident. Le Concurrent sera autorisé à reprendre la piste lorsque la sortie des stands sera ouverte, après que la course ait repris, une fois que la dernière voiture sur la piste a passé la Ligne 2 de Voiture de Sécurité.

Dans ce cas, le Concurrent devra entrer à nouveau dans la voie des stands dès que l'entrée des stands sera ouverte.

Ce Concurrent ne sera pas éligible au *Pass Around*.

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. Dans ce cas, le Concurrent ne pourra sortir de la voie des stands que lors du prochain passage de la Voiture de Sécurité, une fois que toutes les voitures de la file à l'arrière de la voiture de sécurité auront passé la Ligne 2 de Voiture de Sécurité.

Si la Voiture de Sécurité est retirée avant que le Concurrent ne soit sorti de la voie des stands, alors il sera autorisé à rejoindre la piste à la relance de la

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.

8 minutes before resuming the race

- Work on the cars will be allowed, and the Competitor may operate with one of the two following stops:

1) Emergency pit stop

The Competitor will be allowed to refuel for 10 seconds (plus additional docking time stated in the BoP) and/or replace (a) damaged tyre(s), and to repair the associated damage or bodywork damage presenting an obvious safety risk.

The Competitor will only be allowed to re-join the track when pit exit will open, after the race has been resumed, after the last car on track has crossed Safety Car Line 2.

In this case, the Competitor must again enter the pit lane as soon as the pit entry opens.

This Competitor will not be eligible for the *Pass Around*.

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. In this case, the Competitor may only exit the pit lane when the Safety Car next passes, once all the cars in the line behind the Safety Car have passed Car Line 2 of security.

If the Safety Car is withdrawn before the Competitor has left the pit lane, then he will be allowed to rejoin the track when the race restarts, when the last car on the track has passed the Safety Car Line 2.

course, lorsque la dernière voiture en piste aura passé la Ligne 2 de voiture de sécurité. Ces voitures ne seront autorisées à quitter leur zone de travail uniquement lorsque la sortie de la voie des stands sera à nouveau fermée, après la reprise de la course, une fois que les voitures ayant fait un arrêt d'urgence seront sorties. Toute voiture n'ayant pas quitté la sortie des stands doit rester à la sortie des stands jusqu'à sa réouverture.	These cars will only be allowed to leave their work zone when the pit lane exit is closed again, after the race has resumed, once the cars having made an emergency stop have exited. Any car which has not left the pits will remain at the pit exit until it opens again.
14.4.5 Concernant toutes les voitures, à la reprise de la course 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. À la reprise de la course, 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. Dans ce cas, en cas de circonstances exceptionnelles et à l'entière discrétion du Directeur de Course, l'entrée de la voie des stands pourra être ouverte. 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.	14.4.5 Concerning all cars, at the resumption of the race 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. At the resuming of the race, 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. In this case, under exceptional circumstances, and at the sole discretion of the Race Director, pit entry may be opened. 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 des essais ou de la course : Full Course Yellow (FCY) 14.5.1 Mise de la course sous régime de FCY Le Directeur d'Épreuve peut déclarer une période <i>Full Course Yellow</i> s'il le juge nécessaire pour des raisons de sécurité. Le <i>Full Course Yellow</i> est un outil destiné aux neutralisations courtes principalement pour des	14.5 Neutralisation of the practices or the race: Full Course Yellow (FCY) 14.5.1 Placing the race under FCY The Race Director may declare a Full Course Yellow period if he decides that this is necessary for safety reasons. The Full Course Yellow is a tool intended for short neutralizations mainly for interventions lasting equal to or less than one lap travelled at 80kmh.

interventions d'une durée égale ou inférieure à un tour parcouru à 80 km/h. 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.	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 Pendant la course, 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 Moniteurs. La sortie de la voie des stands restera ouverte. Toute voiture entrant dans la voie des stands pourra dépasser et être dépassée par les voitures qui se trouvent sur la piste après qu'elle ait franchi la Ligne 1 de la Voiture de Sécurité. Toute voiture sortant de la voie des stands pourra dépasser et être dépassée par les autres voitures sur la piste avant qu'elle ne franchisse 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 au préalable la Direction de Course et ne sera autorisée à entrer dans la voie des stands que dans l'un des deux cas suivants : 1) <u>Arrêt au stand d'urgence</u> Le Concurrent sera autorisé à ravitailler en essence pendant 10 secondes (plus le temps d'amarrage	14.5.2 Access to the pit lane under the FCY During the race, 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. Any car entering the pit lane may overtake and be overtaken by cars that are on the track after it has crossed Safety Car Line 1. Any car exiting the pit lane may overtake and be overtaken by other cars on track before until it has crossed 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 beforehand, and will only be allowed to enter the pits in one of the two following cases: 1) <u>Emergency pit stop</u> The Competitor will be allowed to refuel for 10 seconds (plus additional docking time stated in the

supplémentaire indiqué dans la BoP) et/ou à remplacer un/les pneu(s) endommagés et à réparer les dommages associés ou des dommages de carrosseries présentant un risque de sécurité évident. 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) 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 <i>Stop & Go de 3 minutes</i>.	BoP) and/or replace (a) damaged tyre(s), and to repair the associated damage or bodywork damage presenting an obvious safety risk. On 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) Intervention on the car 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'Épreuve autorisera 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 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 durée de la fermeture initiale de l'entrée de la voie des stands lors de la procédure Voiture de Sécurité sera réduite d'un tour si la période de FCY est égale ou supérieure à un tour (Article 14.6.5).	14.5.4 FCY and Safety Car A FCY period may be followed by a Safety Car intervention if the problem remains unsolved and safety may be at risk. In this case, the duration of the initial pit lane entry closure during the Safety Car procedure will be reduced of 1 lap if the period of FCY is equal or greater than one lap (Article 14.6.5).
14.5.5 Régime de FCY et Slow Zones	14.5.5 FCY and Slow Zone

Une période FCY peut être suivie ou précédée de la mise en œuvre d'une ou plusieurs Slow Zones.	An FCY period may be followed or preceded by one or several Slow Zones.
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
Les dispositions générales concernant la procédure Voiture de Sécurité, définie dans le présent Article 14.6 pourront être précisées, clarifiées ou complétées par l'ACO le Comité WEC avant le 10 Février 2026. la première Compétition de la saison.	The general provisions concerning the Safety Car procedure, defined in this Article 14.6, may be specified, clarified or supplemented by the ACO the WEC Committee before February 10th 2026 the first Competition of the season.
L'Article 2.10 de l'Annexe H du Code s'applique, sauf pour les dispositions listées ci-après.	Article 2.10 of Appendix H to the Code applies, except for the provisions listed below.
Sur décision du Directeur d'Épreuve, la Voiture de Sécurité pourra être mise en service pour :	On the decision of the Race Director, the Safety Car may be brought into operation to:
- 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.	- 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.
Pour la Compétition du Championnat , il y aura trois une Voitures de Sécurité, sauf si d'autres dispositions sont prévues par le Règlement Particulier de la Compétition.	For Championship Competition, there will be three one Safety Car, unless other provisions are specified in the Supplementary Regulations of the Competition.
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.	When the order is given to deploy the Safety Car, all marshal posts will display waved yellow flags and "SC" boards and the orange lights at the Line will be illuminated, for the duration of the intervention.
Une fois que le message «SAFETY CAR» est affiché sur les moniteurs, toutes les voitures ralentiront et le signal «Pit Entry Closed» sera activé.	Once the "SAFETY CAR" message is displayed on the monitors, all cars will slow down and the "Pit Entry Closed" signal will be activated.
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.	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.
Le(s) poste(s) de commissaires précédant la (les) zone(s) d'intervention déploiera(ont) des double drapeaux jaunes agités pour avertir les pilotes de la	The marshal post(s) preceding the intervention area(s) will have double waved yellow to alert the drivers to

~~présence de commissaires de piste, obstacles et véhicules d'intervention sur la piste ou ses bordures.~~

Trois Voitures de Sécurité seront déployées depuis leurs positions respectives (voir l'Annexe 11) avec leurs lumières orange allumées. Elles prendront la piste indépendamment de la position de la voiture en tête au classement général.

Toutes les voitures en course doivent se mettre en file derrière la Voiture de Sécurité à une distance inférieure à cinq longueurs de voiture et il est absolument interdit, avec les exceptions suivantes, de dépasser tant que les voitures n'ont pas franchi la Ligne ~~(ou le point de fin de neutralisation de la course suivant)~~ après le retour aux stands de la Voiture de Sécurité.

Toute voiture conduite de manière inutilement lente, erratique ou jugée potentiellement dangereuse pour les autres Pilotes à tout moment lorsque la Voiture de Sécurité est déployée sera signalée aux Commissaires Sportifs.

Ceci s'appliquera que la voiture soit conduite sur la piste, dans l'entrée des stands ou dans la voie des stands.

Pénalité : Stop & Go 3 minutes

14.6.2 Dépassesments autorisés sous régime de Voiture de Sécurité

Les dépassesments 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 la voie des stands pourra dépasser ou être dépassée par une autre voiture sur la piste ou la Voiture de Sécurité après avoir franchi la ligne 1 de la Voiture de Sécurité ;
- toute voiture sortant de la voie des stands pourra dépasser ou être dépassée par une autre voiture sur la piste avant qu'elle ne franchisse la ligne 2 de la Voiture de Sécurité ;

~~the presence of, marshals, obstacles, intervention vehicles on the track or its boundaries.~~

There will be 3 safety cars, starting from their respective positions (see Appendix 11), with their orange lights illuminated. They will join the track regardless of where the overall leader is.

All the competing cars must then form up in line behind the Safety Car no more than five car lengths apart, and overtaking, with the following exceptions, is absolutely forbidden until the cars reach the Line ~~(or the next race neutralisation end point)~~ after the Safety Car has returned to the pits.

Any car being driven unnecessarily slowly, erratically or in a manner deemed potentially dangerous to other Drivers at any time whilst the Safety Car is deployed will be reported to the Stewards.

This will apply whether any such car is being driven on the track, the pit entry road or the pit lane.

Penalty: 3 minutes Stop & Go

14.6.2 Overtaking allowed under the Safety Car

Overtaking will be permitted under the following circumstances:

- if a car is signalled to do so from the Safety Car;
- under Article 11.3.2;
- any car entering the pit lane may overtake or be overtaken by another car on the track or the Safety Car after it has crossed Safety Car Line 1;
- any car exiting the pit lane may overtake or be overtaken by another car on the track before it has crossed Safety Car Line 2;

- lors de son retour dans la voie stands, 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 pourra être dépassée ; - si une voiture ralentit en raison d'un problème évident.	- when the Safety Car is returning to the pit lane, 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 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 Non applicable aux 24 Heures du Mans. Quand le Directeur de Course le lui ordonnera, l'observateur à bord de la Voiture de Sécurité utilisera un feu vert pour informer les voitures du Wave-By. Dans cette situation, toutes les voitures se trouvant entre la Voiture de Sécurité et la voiture de tête devront dépasser la Voiture de Sécurité. Ces voitures continueront de rouler à vitesse réduite et sans se dépasser entre elles, jusqu'à ce qu'elles atteignent la file de voitures se trouvant derrière la Voiture de Sécurité.	14.6.3 Overtaking signal given by the Safety Car Non applicable to Le Mans 24 Hours. When ordered to do so by the Clerk of the Course, the observer in the Safety Car will use a green light to inform the cars about the Wave-By. In this situation, cars between the Safety Car and the race leader will have to overtake the Safety Car. These cars will continue at reduced speed and without overtaking among themselves until they reach the line of cars behind the Safety Car.
14.6.4 Regroupement derrière une seule voiture de sécurité Lorsque le Directeur d'Epreuve déterminera qu'il est sûr de procéder au regroupement des voitures derrière une seule Voiture de Sécurité, le message 'Incident clear – Prepare for Merging' sera affiché sur les Moniteurs. Alors : - L'entrée de la voie des stands sera fermée. - La Voiture de Sécurité B et la Voiture de Sécurité C allumeront leurs lumières vertes puis les voitures positionnées derrière la Voiture de Sécurité B et la Voiture de Sécurité C dépasseront leurs Voitures de Sécurité respectives et continueront afin de rejoindre le plus rapidement possible mais sans compromettre la sécurité ni se dépasser entre elles jusqu'à ce qu'elles rejoignent la file derrière la Voiture de Sécurité A.	14.6.4 Merging behind one Safety Car When the Race Director decides it is safe to proceed with the merging process, the message 'Incident clear – Prepare for Merging' will be posted on the timing Monitors. At this point: - Pit entry will close. - Safety Car B and Safety Car C will turn on their green lights, then cars which are positioned behind Safety Car B and Safety Car C will overtake their respective Safety Car and will continue as quickly as possible without compromising safety and without overtaking between themselves until they reach the line behind Safety Car A.

Dès lors, et jusqu'à la fin de la procédure Voiture de Sécurité, toute voiture entrant dans la voie des stands doit en informer la Direction de Course par le biais du système de messagerie officiel. Toute voiture entrant dans les stands une fois le message 'Incident clear – Prepare for Merging' affiché sur les écrans de chronométrage ne sera autorisée à entrer dans la voie des stands que dans le cas suivant : - Le Concurrent sera autorisé à remplacer un/les pneu(s) endommagés et réparer les dommages associés ou des dommages de carrosseries présentant un risque de sécurité évident. Le Concurrent sera autorisé à rejoindre la piste lorsque la lumière du feu de sortie de la voie des stands passera au vert.	From that moment, and until the end of the Safety Car procedure, any car entering the pits must beforehand inform Race Control via the official messaging system. Any car entering the pit lane once the message 'Incident clear – Prepare for merging' will be posted on the timing monitors will be allowed to enter the pits only in the following case: - The Competitor will be allowed to replace (a) damaged tyre(s), and to repair the associated damage or bodywork damage that presents an obvious safety risk. The Competitor will be allowed to rejoin the track once the light at pit exit will turn green.
14.6.5 Cas du “Pass Around” S'il le juge approprié, Le Directeur d'Épreuve 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 A. Il incombe au Concurrent de déterminer si sa voiture est admissible pour le « Pass-Around ». Pour les besoins du présent Article 14.6.5 concernant le Pass Around, les voitures LMP2 engagées au classement LMP2 Pro/Am seront considérées comme une catégorie à part entière. <u>Pénalité pour « Pass-Around » en cas de non-admissibilité</u> : 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. Lorsque le Directeur d'Épreuve déterminera qu'il est sûr d'y procéder, le message 'Prepare for Pass-Around' sera posté sur les Moniteurs. Dès lors, il est interdit de changer de ligne de course ou de zigzaguer.	14.6.5 « Pass Around » If deemed appropriate, The Race Director will authorise “Pass- Around” for any car that has their category leader behind them in the order circulating behind the Safety Car A. It is the Competitor's responsibility to determine if their car is eligible for Pass-Around. For the purpose of the present Article 14.6.5 on Pass Around, LMP2 cars entering the LMP2 Pro/Am classification will be considered as a proper category. <u>Penalty for Pass-Around when ineligible:</u> 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. When the Race Director considers it safe to do so, the message “Prepare for Pass Around” will be posted on timing monitors. From that time, it is not allowed to change one's racing line or to weave.

Dès lors, et jusqu'à la fin de la procédure Voiture de Sécurité, toute voiture entrant dans la voie des stands doit en informer la Direction de Course par le biais du système de messagerie officiel.

Toute voiture entrant dans les stands une fois le message '*Prepare for Pass Around*' affiché sur les Moniteurs ne sera autorisée à entrer dans la voie des stands que dans le cas suivant :

- Le Concurrent sera autorisé à remplacer un/les pneu(s) endommagés et réparer les dommages associés ou des dommages de carrosseries présentant un risque de sécurité évident.

La procédure sera organisée comme suit :

- Toutes les voitures devront demeurer sur le côté gauche de la piste.
- ~~Lorsque les lumières vertes de la Voiture de Sécurité seront allumées,~~ le message '*Start the Pass-Around*' sera posté sur les Moniteurs.
- Toutes les voitures éligibles pour le *Pass-Around* devront dépasser la file de voitures et la Voiture de Sécurité A par le côté droit, de manière sûre et en respectant l'ordre établi.
- Ceci fait, elles continueront, aussi vite que possible, sans compromettre la sécurité et prendront position à l'arrière de la file de voitures suivant la Voiture de Sécurité A.

Les voitures participant au « *Pass-Around* » doivent, uniquement quand elles en reçoivent l'ordre, immédiatement 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.

Eligibilité au Pass-Around :

Les voitures qui circulent derrière la voiture de sécurité, dans l'ordre de circulation, devant la voiture de tête de leur catégorie seront éligible pour le *Pass-Around*.

L'éligibilité sera établie au dernier passage sur la boucle '*Intermediate 1*' avant l'annonce '*Prepare for pass around*' soit affichée sur les Moniteurs

Si la voiture de tête de la catégorie est dans la voie des stands au moment où l'éligibilité est établie, alors l'éligibilité sera basée sur la voiture de la même catégorie, qui était physiquement derrière la voiture de tête dans l'ordre de circulation au moment où la

From that moment, and until the end of the Safety Car procedure, any car entering the pits must beforehand inform Race Control via the official messaging system.

Any car entering the pit lane once the message '*Prepare for pass around*' will be posted on the timing monitors will be allowed to enter the pits only in the following case:

- The Competitor will be allowed to replace (a) damaged tyre(s), and to repair the associated damage or bodywork damage that presents an obvious safety risk.

The procedure will be organized as follows:

- All cars will remain on the left-hand side of the track.
- ~~Once the Safety Car has turned on its green lights,~~ the message "*Start the Pass Around*" will be posted on the timing monitors,
- All cars eligible for *Pass Around* must overtake the line of cars and the Safety Car A by the right-hand side safely, in the proper order. Once they have done so, they will continue as quickly as possible without compromising safety and take up position at the back of the line of cars behind the Safety Car A.

Cars participating in the *Pass-Around* must, only when directed to do so, immediately 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.

Eligibility to pass Around:

Cars circulating in front of their category leader and behind the safety car are eligible for the pass around.

The eligibility will be established based on the last *Intermediate 1* passing before the '*prepare for pass around*' message is displayed on the timing Monitors.

If the leader of the category is in the pit lane at the moment the eligibility is established, then the eligibility shall be based on the next car from category that was physically behind the leader on track in

voiture de tête de cette catégorie est entrée dans la voie des stands.

~~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 d'une catégorie 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 d'une catégorie (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 de la catégorie (~~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.

14.6.6 Accès et intervention dans les stands sous régime de Voiture de Sécurité

Non applicable aux 24 Heures du Mans.

~~Pendant les 3 premiers tours de la Voiture de Sécurité, l'entrée des stands sera fermée (2 tours dans le cas de l'application de l'Article 14.5.4).~~

~~Toute voiture entrant dans les stands pendant ces trois premiers tours devra en informer au préalable la Direction de Course et ne sera autorisée à entrer dans la voie des stands que dans l'un des deux cas suivants :~~

~~1) Arrêt au stand d'urgence~~

~~Le Concurrent sera autorisé à ravitailler en essence pendant 8 secondes (plus le temps d'amarrage supplémentaire indiqué dans la BoP) et/ou à remplacer un/les pneu(s) endommagés et à réparer~~

circulating order at the time the leader of this category entered in the pit lane.

~~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 of a category is behind it (except under Article 11.3) and all remaining cars are lined up behind the leader of a category (or, when there is more than one Safety Car, all the cars in that Safety Car's sector).

Once behind the Safety Car, the category leader (~~for 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.

14.6.6 Access to and work in the pits under the Safety Car

Non applicable at Le Mans 24 Hours.

~~During the first three laps of the Safety Car, the pit entry will be closed (2 laps when applying Article 14.5.4).~~

~~Any car entering the pits during these first three laps must inform Race Control beforehand, and will only be allowed to enter the pits in one of the two following cases:~~

~~1) Emergency pit stop~~

~~The Competitor will be allowed to refuel for 8 seconds (plus additional docking time stated in the BoP) and/or replace (a) damaged tyre(s), and to repair the associated damage or bodywork damage presenting an obvious safety risk.~~

les dommages associés ou des dommages de carrosseries présentant un risque de sécurité évident. 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 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. Dans ce cas, le Concurrent ne pourra sortir de la voie des stands que lors du prochain passage de la Voiture de Sécurité, une fois que toutes les voitures de la file à l'arrière de la voiture de sécurité auront passé la Ligne 2 de Voiture de Sécurité. Si la Voiture de Sécurité est retirée avant que le concurrent ne soit sorti de la voie des stands, alors il sera autorisé à rejoindre la piste à la relance de la course, lorsque la dernière voiture en piste aura passé la Ligne 2 de voiture de sécurité. 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 à 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 restriction, une fois que l'entrée des stands est ouverte.	In this case, the Competitor must again enter the pit lane as soon as the pit entry opens. 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. In this case, the Competitor may only exit the pit lane when the Safety Car next passes, once all the cars in the line behind the Safety Car have passed Car Line 2 of security. If the Safety Car is withdrawn before the competitor has left the pit lane, then he will be allowed to rejoin the track when the race restarts, when the last car on the track has passed the Safety Car Line 2. 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.
14.6.7 Sortie des stands sous régime de Voiture de Sécurité Quand la procédure de « Voiture de Sécurité » sera déployée, la sortie de la voie des stands sera fermée et le feu de sortie de la voie des stands passera au rouge tandis que l'entrée de la voie des stands demeurera ouverte.	14.6.7 Exiting the pit lane under the Safety Car When " Safety Car" will be deployed, pit exit will be closed, and the pit exit light turned red, while the pit entry will remain open.

La sortie de la voie des stands sera ouverte lorsque la dernière voiture d'une file de voitures suivant une Voiture de Sécurité aura franchi la Ligne Voiture de Sécurité 2, pour permettre à toutes les voitures qui sont à la sortie des stands de prendre la piste à une vitesse appropriée, et de rejoindre la file derrière cette voiture de sécurité.

La sortie de la voie des stands sera fermée à nouveau sur instructions de la Direction de Course.

Une fois la procédure de Voiture de Sécurité déployée et jusqu'à l'étape de «regroupement derrière une voiture de sécurité», toute voiture entrant dans la voie des stands ne sera autorisée en piste, au plus tôt, qu'après le passage de la dernière voiture suivant la Voiture de Sécurité suivante sur la Ligne 2 de Voiture de Sécurité, ce principe s'applique également si la Voiture de Sécurité doit passer par la voie des stands. Il incombe au Concurrent de relâcher la voiture au moment où cette dernière est autorisée à reprendre la piste.

Pénalité : 3 minutes stop & go

Au début de la procédure

Toute voiture entrée dans la voie des stands avant que la procédure Voiture de Sécurité ne soit déployée ne sera autorisée à reprendre la piste qu'une fois que la dernière voiture de la file suivant la Voiture de Sécurité A aura franchi la Ligne Voiture de Sécurité 2.

A ce moment-là, le feu de sortie de la voie des stands passera au vert, jusqu'à ce que la Voiture de Sécurité B franchisse la Ligne 1 de la Voiture de Sécurité.

Au début de la procédure

Toute voiture entrée dans la voie des stands après que la procédure Voiture de Sécurité ait été déployée ne sera autorisée à reprendre la piste qu'une fois que la dernière voiture de la file suivant la Voiture de Sécurité B aura franchi la Ligne Voiture de Sécurité 2.

A ce moment-là, le feu de sortie de la voie des stands passera au vert.

Cette discipline s'appliquera également en cas de procédure de Voiture de Sécurité alternative (14.7).

~~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~~

Pit exit green light will be turned on after the last car in line behind a Safety Cars has passed Safety Car Line 2, to allow all cars at pit exit to rejoin the track at an appropriate speed until they reach the queue behind that Safety Car.

The pit exit light will turn red again under the instructions of Race Control.

Once the Safety car procedure will be deployed and until the "merge behind one safety car" stage, any car entering the pit lane will only be allowed on track, at the earliest, after the last car behind the next Safety Car passes Safety Car Line 2 this principle also applies in case the Safety Car has to go through the pit lane when a car stops in its working area. It is the Competitor's responsibility to release the car at the moment the car is allowed on track.

Penalty: 3 minutes stop and go

At the start of the procedure

Any car having entered the pit lane before the Safety Car procedure is deployed will only be allowed to rejoin the track after the last car queuing up behind Safety Car A has crossed the Safety Car Line 2.

At that moment the pit exit light will turn green, until Safety Car B crosses the Safety Car Line 1.

At the start of the procedure

Any car having entered the pit lane after the Safety Car procedure is deployed (i.e.: announced by the Race Director on the Team Radio, timing screens) will only be allowed to rejoin the track after the last car queuing up behind Safety Car B has crossed the Safety Car Line 2.

At that moment the pit exit light will turn green.

This discipline also applies in case of alternative Safety Car procedure (14.7).

~~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.~~

que lorsque le feu vert à la sortie de la voie des stands aura été allumé. Au début de la procédure, lorsque la Voiture de Sécurité entrera en piste, la sortie de la voie des stands sera fermée et sera ouverte à nouveau sur instructions de la direction de course. Ensuite, la sortie de la voie des stands sera ouverte 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.	At the start of the procedure, when the Safety Car enters the track, the pit lane exit will be closed and will be opened again on instructions from race management. Then the pit lane exit will be open 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.
14.6.8 Décompte des trois premiers tours de la Voiture de Sécurité Non applicable aux 24 Heures du Mans. La première fois que la Voiture de Sécurité franchit la Ligne de Contrôle sur la piste, elle sera considérée comme ayant achevé le premier tour de la Voiture de Sécurité. Ceci s'appliquera également à toutes les voitures derrière elle lorsqu'elles franchissent la Ligne de Contrôle sur la piste. La deuxième fois que la Voiture de Sécurité franchit la Ligne de Contrôle sur la piste, elle sera considérée comme ayant achevé le deuxième tour de la Voiture de Sécurité. Ceci s'appliquera également à toutes les voitures derrière elle lorsqu'elles franchissent la Ligne de Contrôle sur la piste. La troisième fois que la Voiture de Sécurité franchit la Ligne de Contrôle sur la piste, elle sera considérée comme ayant achevé le troisième tour de la Voiture de Sécurité. Ceci s'appliquera également à toutes les voitures derrière elle lorsqu'elles franchissent la Ligne de Contrôle sur la piste.	14.6.8 Lap count for the first three Safety Car laps Non applicable to Le Mans 24 Hours. The first time the Safety Car passes the Control Line on track, it will be considered to have completed the first Safety Car lap. This will also apply to all cars behind it as they cross the Control Line on track. The second time the Safety Car crosses the Control Line on track, it will be considered to have completed its second Safety Car lap. This will also apply to all cars behind it as they cross the Control Line on track. The third time the Safety Car crosses the Control Line on track, it will be considered to have completed its third Safety Car lap. This will also apply to all cars behind it as they cross the Control Line on track.
14.6.9 Décompte des tours pour les Concurrents Chaque tour accompli pendant que la Voiture de Sécurité est utilisée sera compté comme un tour de course.	14.6.9 Lap count for the Competitors Each lap completed while the Safety Car is deployed will be counted as a race lap.

14.6.10 Cas où la Voiture de Sécurité est déployée en piste lors du dernier tour Si Voitures de Sécurité est encore en piste au début du dernier tour, ou est déployée lors du dernier tour, regagnera la voie des stands à la fin du tour, et les voitures se verront présenter le drapeau à damier selon la procédure normale sans être autorisées à doubler.	14.6.10 If the Safety Car is deployed or on track during the final lap If the Safety Cars still deployed at the beginning of the last lap, or is deployed during the last lap, then will enter the pit lane at the end of the lap, and the cars will take the chequered flag as normal without overtaking.
14.6.11 Cas où la Voiture de Sécurité est retirée au cours de ses trois premiers tours Non applicable aux 24 Heures du Mans. 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.	14.6.11 If the Safety Car is withdrawn during its first three laps Non applicable to Le Mans 24 Hours. 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.
14.6.12 Cas où la Voiture de Sécurité doit emprunter la voie des stands Dans certaines conditions, le Directeur de Course pourra demander à la Voiture de Sécurité d'emprunter la voie des stands. Dans ce cas et à condition que les feux orange de la Voiture de Sécurité restent allumés, toutes les voitures devront la suivre sur la voie des stands sans se dépasser. Toute voiture entrant dans la voie des stands dans ces conditions pourra s'arrêter dans le garage qui lui a été attribué, <u>sauf pendant les 3 premiers tours de la Voiture de Sécurité.</u> Si la Voiture de Sécurité doit faire passer toutes les voitures par la voie des stands durant ses trois premiers tours, le décompte des tours sera effectué au moment où la Voiture de Sécurité et toutes les autres voitures franchissent la boucle de sortie de la voie des stands. Si les Voitures de Sécurité <u>doivent</u> emprunter la voie des stands, <u>une fois qu'une Voiture de Sécurité sera entrée dans la voie des stands</u>, toute voiture se trouvant dans sa zone de travail ne pourra <u>plus</u> la	14.6.12 If the Safety Car has to use the pit lane Under certain circumstances, the Clerk of the Course may ask the Safety Car to use the pit lane. In this case, and provided its orange lights remain illuminated, all cars must follow it into the pit lane without overtaking. Any car entering the pit lane under these circumstances may stop at its designated garage area, <u>except during the first three safety car laps.</u> If the Safety Car has to bring all cars through the pit lane during its first three laps, the counting of laps will be done when the Safety Car and all other cars cross the pit lane exit loop. If the Safety Car <u>s must use is using</u> the pit lane, <u>once a Safety Car will have entered the pit lane</u>, any car that is in its working area cannot leave its position once <u>the pit exit light turns red. In this case, a car may only leave</u>

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.	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.
14.6.13 Fin de la procédure de Voiture de Sécurité Lorsque le Directeur de Course rappellera la Voiture de Sécurité, ses feux orange seront éteints, ce sera le signal qu'elle rentrera dans la voie des stands à la fin de ce tour. A ce moment-là, la première voiture de la file derrière la Voiture de Sécurité pourra imposer l'allure et, si nécessaire, se situer à plus de cinq longueurs de voiture derrière elle. Afin d'éviter le risque d'accidents avant que la Voiture de Sécurité ne rentre aux stands, à partir du point où les feux sur la voiture sont éteints, les Pilotes doivent continuer à une allure n'impliquant ni accélération intempestive, ni freinage, ni toute 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. A ce moment, l'entrée de la voie des stands sera ouverte. Ces drapeaux seront déployés jusqu'à ce que la dernière voiture ait franchi la Ligne. Les dépassements sont absolument interdits jusqu'à ce que chaque voiture franchisse la Ligne de Chronométrage, avec un drapeau vert agité / signal de drapeau vert présenté. La sortie de la voie des stands sera fermée lorsque la Voiture de Sécurité franchit la Ligne 1 de la Voiture de Sécurité jusqu'à ce que la dernière voiture de la file de voitures franchisse la Ligne 2 de la Voiture de Sécurité S'il y a plusieurs voitures de sécurité, leur retrait devra être synchronisé de manière précise.	14.6.13 End of the Safety Car procedure When the Clerk of the Course calls in the Safety Car, its orange lights will be extinguished; this will be the signal that it will be entering the pit lane at the end of that lap. At this point, the first car in line behind the Safety Car may dictate the pace and, if necessary, fall more than five car lengths behind it. In order to avoid the likelihood of accidents before the Safety Car returns to the pits, from the point at which the lights on the car are extinguished, Drivers must proceed at a pace which involves no erratic acceleration, braking, or any other manoeuvre 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. At this moment, pit entry will open. These flags will be displayed until the last car crosses the Line. Overtaking is absolutely prohibited until each car cross the Control Line, with a waved green flag / signal. 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.

À tout moment, s'il le juge nécessaire, le Directeur d'Epreuve pourra décider de : - Effectuer un tour supplémentaire derrière la Voiture de Sécurité A. Dans ces conditions, la sortie de la voie des stands sera opérée tel que décrit à l'Article 14.6.7. - Déclarer une ou plusieurs Slow Zones - Déclarer une nouvelle procédure de Voiture de Sécurité - Déclarer un Full Course Yellow - Suspendre la course	At any moment, if he deems it necessary, the Race Director may decide to: - Do an extra lap behind the Safety Car A. If this is the case pit exit will be operated as defined in article 14.6.8. - Declare one or several Slow Zone(s) - Declare a new Safety Car procedures - Declare Full Course Yellow - Suspend the race.
14.7 Neutralisation de la course : procédure de voiture de sécurité (procédure alternative)	14.7 Neutralizing the race: safety car procedure (alternative procedure)
14.7.1 Déploiement de la voiture de sécurité dans les 60 dernières minutes de la course Les procédures détaillées ci-dessus dans les Articles 14.6.4 et 14.6.5 ne seront pas utilisées dans les 60 dernières minutes de la course. La discipline définie à l'Article 14.6.7 s'applique à cette procédure. Dans ce cas, le message 'Article 14.7 will apply' sera posté sur les Moniteurs. Lorsque l'Article 14.7 est en application, le déploiement de la procédure Voiture de Sécurité sera tel que décrit à l'Article 14.6.1, sauf dispositions listées dans le présent Article 14.7.	14.7.1 Deployment of the safety car in the 60 last minutes of the race The procedures detailed above in Articles 14.6.4 and 14.6.5 will not be applied within the last 60 minutes of the race. The discipline defined in Article 14.6.7 will apply to this procedure. In that case, the message "Article 14.7 will apply" will be posted on the Monitors. When Article 14.7 applies, the start of the Safety Car procedure will be as described in Article 14.6.1 except for provisions listed under this Article 14.7.
14.7.2 Fin de la procédure de voiture de sécurité Lorsque le Directeur d'épreuve rappelle les voitures de sécurité, les lumières orange sont éteintes et le message 'Safety Car in this lap' sera posté sur les Moniteurs. C'est le signal qu'elles rentreront au premier poste Safety Car après l'extinction de leurs feux. A ce moment-là, la première voiture de la file derrière la voiture de sécurité peut imposer l'allure et, si nécessaire, se situer à plus de cinq longueurs de voiture derrière elle.	14.7. 2 End of the Safety Car procedure When the Race Director calls in the safety cars, the orange lights will be switched off the message "Safety Car in this lap" will be posted on the timing Monitors. This is the signal that they will be returning to the first Safety Car post after their lights have been switched off. 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.

Afin d'éviter le risque d'accident avant que la voiture de sécurité ne rentre à son poste, à partir du moment où les lumières sont éteintes, les pilotes doivent continuer à une allure n'impliquant ni accélération intempestive, ni freinage, ni toute autre manœuvre susceptible de mettre en danger d'autres pilotes ou de gêner le nouveau départ.

Après l'entrée de la voiture de sécurité à son poste, les drapeaux verts agités seront présentés aux postes de surveillance. Ces drapeaux seront déployés un tour au maximum.

Les dépassements sont absolument interdits jusqu'à ce que chaque voiture franchisse la Ligne de Voiture de Sécurité relative, avec un drapeau vert agité / signal de drapeau vert présenté.

A la fin de la procédure Safety Car, une fois que la piste est sous régime VERT, la sortie des stands restera fermée jusqu'au moment où la dernière voiture (qui était en ligne derrière la voiture de sécurité A) passe sur la piste au niveau de la sortie des stands.

Si la Voiture de Sécurité est encore en piste au début du dernier tour, ou est déployée lors du dernier tour, alors la Voiture de Sécurité A 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, de même que la Voiture de Sécurité B, la Voiture de Sécurité C, et les voitures qui les suivent.

~~Si la course se termine alors que la voiture de sécurité est encore en piste, les voitures se verront présenter le drapeau à damier sur la ligne d'arrivée selon la procédure normale sans être autorisées à doubler.~~

À tout moment, s'il le juge nécessaire, le Directeur d'Epreuve pourra décider de :

- Effectuer un tour supplémentaire derrière la Voiture de Sécurité A. Dans ces conditions, la sortie de la voie des stands sera opérée tel que décrit à l'Article 14.6.7.
- Déclarer une ou plusieurs Slow Zones
- Déclarer un Full Course Yellow
- Déclarer une nouvelle procédure de Voiture de Sécurité
- Suspendre la course

14.8 Neutralisation de course : Voiture de Sécurité Virtuelle (VSC)

In order to avoid the likelihood of accidents before the safety car returns to its post, from the moment the lights are switched off drivers must proceed at a pace which involves no erratic acceleration, braking or other manoeuvre which is likely to endanger other drivers or impede the restart.

After the safety car has returned to its post, the waved green flags will be shown at the marshal posts. These flags will be deployed for a maximum of one lap.

Overtaking is absolutely prohibited until each car cross the relative Safety Car Line, with a waved green flag / signal.

At the end of the Safety Car procedure, and once the track has become green, the pit exit will remain closed until the last car (that was in line behind Safety Car A) has passed on track by the pit exit.

If the Safety Car is still deployed at the beginning of the last lap, or is deployed during the last lap, then the Safety Car A will enter the pit lane at the end of the lap and the cars will take the chequered flag as normal without overtaking, same as Safety Car B, Safety Car C, and the cars that follow them.

~~If the race ends while the safety car is still on the track, the cars will take the chequered flag on the finish line using the normal procedure without being allowed to overtake.~~

At any moment, if the Race Director deems it necessary, the Race Director may decide to:

- Do an extra lap behind the Safety Cars, if this is the case Pit Exit will be operated as defined in article 14.6.7.
- Declare one or several Slow Zone(s)
- Declare Full Course Yellow
- Declare a new Safety Car procedures
- Suspend the race

14.8 Neutralising the race: Virtual Safety Car (VSC)

Non applicable aux 24 Heures du Mans.	Non applicable to Le Mans 24 Hours.
14.9 Slow Zones	14.9 Slow zones
14.9.1 Description Générale Les dispositions générales concernant la procédure des Slow Zones applicables aux 24 Heures du Mans, pourront être précisées, clarifiées ou complétées par l'ACO et les officiels qu'il aura désignés (voir l'Annexe 1). Le Directeur d'Epreuve pourra à tout moment mettre en place une procédure de neutralisation partielle du circuit, c'est-à-dire la mise en place sur le circuit d'une zone où la vitesse sera limitée à 80 km/h (« SLOW ZONE ») afin de permettre le travail des équipes d'intervention. Le circuit est divisé en plusieurs zones numérotées, chaque début de zone correspondant à un Poste de Commissaires signaleur principal (Poste où se situe un feu de piste, des panneaux à écriture noire « NEXT SLOW » jaune & « SLOW » orange, et des signaleurs équipés de drapeaux ci-après désigné « MP »). Les MP et les zones sont définis par les plans en Annexe du présent Règlement.	14.9.1 General description General provisions regarding the Slow Zones procedure applicable to the 24 Hours of Le Mans can be further specified, clarified or completed by the ACO and its designated officials (see Appendix 1). The Race Director may at any moment (official practice sessions and race) decide to put in place a procedure of a partial neutralization of the circuit, which means to set up an area on the circuit where the speed is limited to 80 KPH (SLOW ZONE), in order to allow medical or security operations. The circuit is divided into several numbered zones, each beginning of the zone corresponding to a main signaler Marshal Post (Post with a track light, signs with « NEXT SLOW » yellow & « SLOW » orange written in black, and signalers equipped with flags, herein after designated “MP”). The MP and the zones are defined on the maps in Appendix of the present Regulations.
14.9.2 Mise en place Lorsqu'une zone sera déclarée SLOW par la Direction de Course, le MP précédant le MP d'entrée dans la zone sera déclaré « NEXT SLOW ». Le MP déclaré en NEXT SLOW présentera un panneau jaune à écriture noire avec la mention « NEXT SLOW » ; une indication similaire sera aussi affichée sur l'écran du système de marshaling de la voiture. En entrant dans ce MP, les voitures devront progressivement réduire leur vitesse pour atteindre les 80 km/h à la sortie du MP, qui correspond au MP d'entrée dans la SLOW ZONE. Un premier poste commissaire, avant l'entrée d'une zone (emplacement d'un Poste de signaleur principal) en amont de la SLOW ZONE, présentera un panneau jaune à écriture noire avec la mention « NEXT SLOW », avec feu jaune clignotant et drapeau jaune agité.	14.9.2 Setting up When a zone is declared SLOW by Race Control, the MP preceding the MP of the start of the zone will be declared “NEXT SLOW”. The MP declared as NEXT SLOW will present a yellow panel with black letters “NEXT SLOW”; a similar indication will be displayed in the onboard marshalling display of the car. Entering this MP, the cars will have to gradually reduce the speed to get to 80km/h at the exit of the MP, corresponding to the MP of the entrance in the SLOW ZONE. A first marshal post, before the entrance of a zone (location of the main signaler Post) ahead of the SLOW, zone will show a yellow sign with the message « NEXT SLOW » written in black, flashing yellow light and waving yellow flag.

~~Dans ce marshal post les voitures devront progressivement y réduire leur vitesse jusqu'à 80 km/h en fin de ce poste commissaire. Les dépassements y sont strictement interdits.~~

Seul le MP situé immédiatement avant la zone sera déclaré NEXT SLOW.

Au MP d'entrée dans la SLOW ZONE, un panneau orange avec la mention « SLOW ZONE » sera présenté ; une indication similaire sera affichée sur l'écran du système de marshaling de la voiture et les commissaires agiteront des doubles drapeaux jaunes.

La vitesse maximale dans la SLOW ZONE est de 80 km/h et les dépassements sont interdits.

~~A la suite d'un poste NEXT SLOW, la SLOW ZONE commence au début du poste suivant, à l'emplacement d'un Poste de signaleur principal, avec feu jaune clignotant et double drapeaux jaunes agités.~~

~~Un panneau orange réfléchissant avec la mention noire SLOW et la mention 80 entourée sera présenté au début de la SLOW ZONE.~~

~~La vitesse maximale autorisée sur la zone est 80 km/h.~~

Si les voies d'entrée ou de sortie des stands se trouvent à l'intérieur d'une Slow Zone, la vitesse maximale autorisée dans les voies d'entrée ou de sortie des stands sera également de 80.00 km/h.

~~Les pilotes devront se conformer aux instructions des commissaires de piste (en particulier le côté de piste à emprunter) et du Team manager (message radio ou écran aux Teams Managers).~~

Si la voie de sortie des stands se trouve à l'intérieur d'une zone SLOW, le panneau correspondant sera présenté à la sortie des stands et le feu de sortie des stands sera éteint.

Si la situation l'impose, la procédure SLOW ZONE pourra être précédée ou suivie d'une procédure de Voiture de Sécurité ou FCY.

Plusieurs zones pourront être déclarées SLOW ZONE, qu'elles soient consécutives ou non.

Cars have to slow down gradually in this post and run not faster than 80 KPH at the end of this sector.

Overtaking here is strictly forbidden.

Only the MP immediately before the zone will be declared NEXT SLOW.

At the MP of the entrance of the SLOW ZONE, an orange panel with the mention "SLOW ZONE" will be presented; a similar indication will be displayed in the onboard marshalling display of the car and the marshals will wave double yellow flags.

The maximal speed in the SLOW ZONE is 80km/h and overtaking is forbidden.

~~Further to a Next SLOW ZONE, the SLOW ZONE starts at the beginning of the following post, at the level of the main signaler Post with flashing yellow light and double waving yellow flags.~~

~~A reflective orange sign with the message SLOW in black and the circled message 80 will be shown at the beginning of the SLOW ZONE.~~

~~The maximum speed permitted in the zone is 80 Km/h.~~

If the pit entry or exit roads happen to be inside a Slow Zone, then, the maximum speed permitted in the pit entry or exit roads is 80.00km/h.

~~The drivers must comply with the marshals' instructions (especially regarding the side of the track to use) and the Race Director's (radio or on-screen message to the Team Managers).~~

If the pit lane exit happens to be inside a SLOW ZONE, the corresponding sign will be presented at the pit lane exit, with the light of the pit lane exit switched off.

If necessary, the SLOW ZONE procedure may be preceded or followed by a Safety car procedure or a FCY.

Several zones could be declared SLOW ZONE, being consecutive or not.

14.9.3 Fin de zone La fin de la SLOW ZONE correspond à la sortie du dernier MP faisant partie de cette zone et est matérialisée par un drapeau vert à la fin de ce MP. La fin d'une SLOW ZONE correspond au début de la SLOW ZONE suivante. La fin de la SLOW ZONE se situe à la fin d'une zone juste avant le début du poste suivant et est matérialisée par un feu vert clignotant et un drapeau vert agité au niveau d'un Poste de signaleur principal pendant toute la durée de l'intervention. La limitation de vitesse et l'interdiction de dépasser prennent fin à l'entrée du poste où est positionné le Poste de signaleur avec feu et/ou drapeau vert. Les restrictions liées à la procédure SLOW ZONE ne s'appliqueront plus une fois que la voiture ne sera plus située dans la zone. La Une SLOW ZONE pourra être étendue à plusieurs zones à tout moment par le Directeur d'Epreuve si nécessaire (dans ce cas, le secteur de relance avec drapeaux verts sera décalé autant que nécessaire).	14.9.3 End of a zone The end of the SLOW ZONE correspond to the exit of the last MP that is included in this zone and is materialised by a green flag at the exit of the MP. The end of a SLOW ZONE corresponds to the start of the next SLOW ZONE. The end of the SLOW ZONE is situated at the end of a post, just before the beginning of the following sector and marked by a flashing green light and a waving green flag at the level of a main signaler Post as long as the intervention is in progress. The speed limit and the prohibition of overtaking comes to an end at the entrance of the post where is put in place the main signaler Post with green light and/or green flag. Restrictions linked to the SLOW ZONE procedure will not be applicable once the car is not in the zone anymore. The A SLOW ZONE may at any moment be extended by the Race Director over several zones if necessary (in this case the restarting sector with green flags will be shifted as much as necessary).
14.9.4 Fin de la procédure Lorsque le Directeur d'Epreuve donnera l'ordre de la fin de la procédure SLOW ZONE de neutralisation partielle de la piste, les MP Postes de signaleurs des zones concernés présenteront un drapeau vert pendant un tour et les panneaux NEXT SLOW et SLOW seront retirés. À tout moment, le Directeur d'Epreuve pourra modifier cette procédure pour des raisons de sécurité. Il en informera au mieux les Concurrents par radio et sur les Moniteurs.	14.9.4 End of the procedure The Race Director will give the order of the end of the SLOW ZONE procedure of the partial neutralization of the track, the Posts of signalers of the concerned MP zone will present a green flag during one lap and the NEXT SLOW and SLOW signs will be removed. The Race Director can at any moment change this procedure for safety reasons. He will keep the Competitors as fully informed as possible, by radio and Monitor messages.
14.9.5 Slow zone et FCY Une ou plusieurs Slow Zones peuvent être suivies ou précédées d'une période de FCY.	14.9.5 Slow zone and FCY One or several Slow Zones can be followed or preceded by a FCY period.
14.9.6 Slow zone et voiture de sécurité	14.9.6 Slow zone and safety car

Une ou plusieurs Slow Zones peuvent être suivies ou précédées d'une intervention de voiture de sécurité. Une Slow Zone pourra être déployée lors d'une procédure de voiture de sécurité. Dans ce cas, l'article 14.9 s'appliquera à cette zone.	One or several slow zones can be followed or preceded by a safety car intervention. A Slow Zone could be deployed during a Safety Car procedure. In this case, article 14.9 will apply to this zone.
15. ARRIVEE, CLASSEMENTS, TITRES ET POINTS	15. FINISH, CLASSIFICATIONS, TITLES AND POINTS
15.1 Arrivée d'une course	15.1 Finish of a race
15.1.1 Procédure d'arrivée 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. 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), par leurs propres moyens. Les personnels du Concurrent doivent se tenir à proximité du Parc Fermé afin d'aider les commissaires techniques. Pénalité : Disqualification possible de toute voiture qui ne rejoindrait pas le Parc Fermé dans le plus bref délai.	15.1.1 Finish procedure Chequered flag: when the scheduled time for the race has elapsed or the full race distance has been covered, the chequered flag will be shown to the car that is leading the general classification when it crosses the finish line on the race track. When the chequered flag is shown, the pit exit will be closed. After receiving the end-of-race signal, all cars must proceed on the circuit directly to the <i>Parc Fermé</i> without stopping and without any assistance (except that of the marshals, if necessary), under its own power. Personnel from the Competitor must be available in the vicinity of the <i>Parc Fermé</i> in order to help the Scrutineers. Penalty: possible disqualification of any car that does not proceed to the <i>Parc Fermé</i> as soon as possible.
15.1.2 Arrivée anticipée ou retardée Si, quelle qu'en soit la raison, le drapeau à damier est présenté avant que la durée prévue pour la course soit écoulée (sauf arrêt de la course prévu l'Article 15.3.4), la course sera considérée comme terminée lorsque la voiture de tête aura franchi la ligne d'arrivée pour la dernière fois avant que le drapeau à damier ne soit présenté. 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.	15.1.2 Early or late finish If for any reason the chequered flag is shown before the scheduled time for the race has elapsed (unless the race was suspended under Article 15.3.4), the race will be deemed to have finished when the leading car crossed the finish line for the last time before the chequered flag was shown. 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 Après l'arrivée, les voitures gagneront le Parc Fermé sous le contrôle des officiels. Une voiture qui ne rejoindrait pas immédiatement et directement le Parc Fermé pourra être exclue des classements par le Collège des Commissaires Sportifs. Un mécanicien de chaque Concurrent peut entrer dans le Parc Fermé pour connecter ou déconnecter une source d'alimentation supplémentaire pour des unités de refroidissement internes ou placer des dispositifs de refroidissement externes autour de la voiture afin de prévenir tout dégât car un refroidissement approprié doit être effectué. Il sera également autorisé de procéder à toute intervention inhérente à une procédure de sécurité sur les voitures hybrides. En aucun cas, d'autres interventions ou installations de quelque type que ce soit ne sont autorisées. Un personnel de chaque Concurrent devra être présent à l'entrée du Parc Fermé pour être informé des mesures éventuelles à prendre en cas de vérifications techniques.	15.1.3 Parc Fermé after the finish After the finish, the cars will go to the <i>Parc Fermé</i> under the supervision of the officials. A car that does not go immediately and directly to the <i>Parc Fermé</i> may be excluded from the classifications by the Panel of Stewards. One mechanic of each Competitor may enter the <i>Parc Fermé</i> 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. A person from each Competitor must be present at the entrance to the <i>Parc Fermé</i> to be informed of any measures to be taken in case of scrutineering.
15.1.4 Conditions requises pour qu'une voiture soit classée Pour être classée, une voiture doit : - Franchir la ligne d'arrivée sur la piste de course lorsque le drapeau à damier est présenté, sauf cas de force majeure à l'appréciation des Commissaires Sportifs. Il est interdit de s'arrêter sur la piste de course en attendant la présentation du drapeau à damier ; - Avoir couvert une distance au moins égale à 70% de la distance couverte par la voiture classée 1ère au classement général. - Le nombre de tours officiel sera arrondi au nombre entier inférieur. - Après 75 % du temps de course : avoir parcouru au moins 50 % de la distance couverte par la voiture en tête de la course sous peine de mise hors course ; - Parcourir son dernier tour en 6 minutes maximum (ligne d'arrivée-ligne d'arrivée ou boucle de sortie des stands-ligne d'arrivée). Une pénalité pour une durée de dernier tour supérieure à 6 minutes sera	15.1.4 Conditions required in order for a car to be classified To be classified, a car must: - Cross the finish line on the racetrack when the chequered flag is shown, except in a case of force majeure at the Stewards' discretion. It is prohibited to stop on the racetrack 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. - When 75 % of the time of the race has elapsed: at least 50 % of the distance achieved by the car leading the race under pain of exclusion; - Taking the last lap in 6 minutes maximum (finish line-finish line or pit exit loop-finish line). Penalty in case of final lap duration exceeding 6 minutes

attribuée (sauf en cas de force majeure à l'appréciation des Commissaires Sportifs) : ○ Supérieur à 6 minutes, inférieur ou égal à 7 minutes : pénalité 1 tour ○ Supérieur à 7 minutes, inférieur ou égal à 8 minutes : pénalité 2 tours ○ Supérieur à 8 minutes, inférieur ou égal à 10 minutes : pénalité 4 tours ○ Supérieur à 10 minutes, inférieur ou égal à 15 minutes : pénalité 8 tours ○ Supérieur à 15 minutes : disqualification Il est interdit de s'arrêter sur la piste en attendant la présentation du drapeau à damier. Pénalité : à la discrétion des commissaires sportifs, pouvant aller jusqu'à la disqualification de la voiture.	(except in case of "force majeure" at Stewards' discretion): ○ Greater than 6 minutes, less than or equal to 7 minutes: penalty 1 lap ○ Greater than 7 minutes, less than or equal to 8 minutes: penalty 2 laps ○ Greater than 8 minutes, less than or equal to 10 minutes: penalty 4 laps ○ Greater than 10 minutes, less than or equal to 15 minutes: penalty 8 laps ○ Greater than 15 minutes: exclusion It is forbidden to stop on the track to wait for the presentation of the chequered flag. Penalty: At steward's discretion up to exclusion of the car.				
15.1.5 Premier classé Est classée première la voiture qui a couvert la plus grande distance jusqu'à la présentation du drapeau à damier (la position des voitures sur la grille de départ n'est pas prise en compte).	15.1.5 Car placed first The car placed first is the one that covered the greatest distance up to the showing of the chequered flag (the position of the cars on the starting grid is not taken into account).				
15.1.6 Critères généraux de classement Les voitures sont classées en fonction du nombre de tours complets couverts pendant la durée de la course. Pour les Concurrents ayant accompli un même nombre de tours, l'heure de passage sur la ligne d'arrivée déterminera l'ordre du classement.	15.1.6 General criteria for classification The cars are classified according to the number of complete laps covered during the race. For Competitors having covered the same number of laps, the time at which they crossed the finish line will determine the order of the classification.				
15.1.7 Résultats et classements officiels Sont seuls considérés comme officiels les résultats et les classements publiés et affichés par l'organisateur sur le tableau d'affichage officiel.	15.1.7 Official results and classifications The only official results and classifications are those published and posted by the organiser on the official notice board.				
15.2 Classements du Championnat	15.2 Championship classifications				
15.2.1 Principes généraux Les classements applicables au Championnat sont listés dans le tableau ci-dessous.	15.2.1 General principles The classifications applicable to the Championship are listed in the below table.				
<table> <tr> <td>Hypercar</td> <td>LMP3</td> </tr> </table>	Hypercar	LMP3	<table> <tr> <td>Hypercar</td> <td>LMP3</td> </tr> </table>	Hypercar	LMP3
Hypercar	LMP3				
Hypercar	LMP3				

Pilote Champion du Monde d'Endurance Hypercar de la FIA	Trophée Endurance FIA pour Pilotes LMGT3
Constructeur Champion du Monde d'Endurance Hypercar de la FIA	Trophée Endurance FIA pour Equipes LMGT3
Coupe du Monde des Equipes Hypercar de la FIA	

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

Les classements suivants seront établis :

- a) Classement Général (toutes catégories confondues)
- b) Catégories :
 - Hypercar
 - LMP2 (un classement LMP2 Pro/Am sera établi dès lors qu'un pilote catégorisé Bronze fait partie de l'équipage)
 - LMGT3

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

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 les deux voitures désignées par ce Constructeur 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

FIA Hypercar World Endurance Drivers' Championship	FIA Endurance Trophy for LMGT3 Drivers
FIA Hypercar World Endurance Manufacturers' championship	FIA Endurance Trophy for LMGT3 Teams
FIA World Cup for Hypercar Teams	

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

The following classifications will be established:

- a) General Classification (all categories combined)
- b) Categories:
 - Hypercar
 - LMP2 (a LMP2 Pro/Am classification will be established when at least one Bronze driver is part of the line-up)
 - LMGT3

15.2.2 FIA Hypercar World Endurance Championships and FIA 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 two cars designated by that Manufacturer 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

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 Équipes 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 et de chaque Hyperpole. 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. <u>Coupe du Monde des Équipes Hypercar</u> La Coupe du Monde des Équipes Hypercar sera attribuée aux conditions suivantes : - 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 Équipes 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 Équipes Hypercar.	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 and each Hyperpole. 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. <u>Hypercar Team World Cup</u> The World Cup for Hypercar Teams will be conferred under the following conditions: - 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	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

équipages seront séparés, comme le prévoit l'Article 15.4 ci-dessous.

Le Trophée Endurance Équipes 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 LMGT3 qui aura marqué le plus grand nombre de points après considération des résultats obtenus à chaque Compétition.

15.3 Barèmes de points

15.3.1 Barèmes de points selon les durées de course

Position	Course de 6h	Course de 8h et 10h*	24H du Mans
1 ^{er}	25 points	38 points	50 points
2 ^{ème}	18 points	27 points	36 points
3 ^{ème}	15 points	23 points	30 points
4 ^{ème}	12 points	18 points	24 points
5 ^{ème}	10 points	15 points	20 points
6 ^{ème}	8 points	12 points	16 points
7 ^{ème}	6 points	9 points	12 points
8 ^{ème}	4 points	6 points	8 points
9 ^{ème}	2 points	3 points	4 points
10 ^{ème}	1 points	2 points	2 points

* ou de 1812 km.

15.3.2 Point de la 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 de [H2 l'Hyperpole](#) à l'exception des Voitures Supplémentaires) à chaque équipe dans le championnat dans laquelle elle est inscrite ainsi qu'à tous les Pilotes composant l'équipage de la voiture concernée.

15.3.3 Concurrents admis à marquer des points

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

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 LMGT3 category that has scored the greatest number of points after consideration of all the results obtained at each Competition.

15.3 Scale of points

15.3.1 Scales of points according to the length of the races

Position	6h race	8h & 10h* races	24H Le Mans
1 st	25 points	38 points	50 points
2 nd	18 points	27 points	36 points
3 rd	15 points	23 points	30 points
4 th	12 points	18 points	24 points
5 th	10 points	15 points	20 points
6 th	8 points	12 points	16 points
7 th	6 points	9 points	12 points
8 th	4 points	6 points	8 points
9 th	2 points	3 points	4 points
10 th	1 points	2 points	2 points

* or of 1812km.

15.3.2 Point for Pole Position

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 [H2 l'Hyperpole](#), with the exception of Supplementary Cars), in the Championship in which it is registered as well as to all the Drivers making up the crew of the car concerned.

15.3.3 Competitors eligible to score points

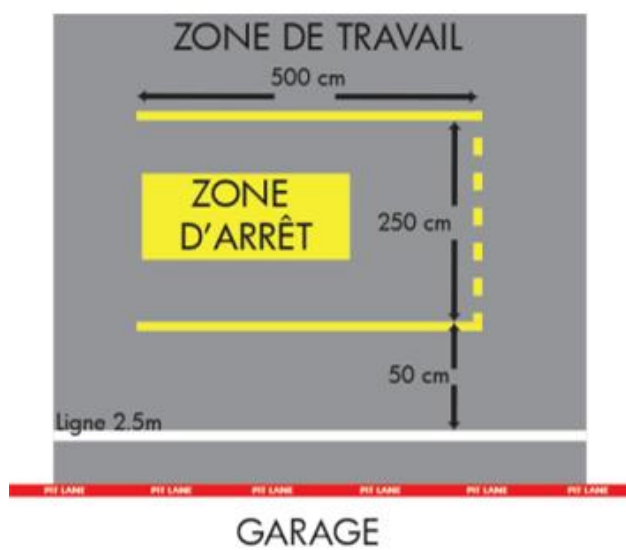
Only those Competitors appearing on the official list of entries in the Championship are entitled to score points for the Championship titles.

Les « voitures supplémentaires » telles que définies à l’Article 3.2.5 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.	“Supplementary cars”, as defined by Article 3.2.5 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 Si une course est suspendue par le Directeur d’Épreuve 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 <i>Full Course Yellow</i> (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 <i>Full Course Yellow</i> (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.	15.3.4 If the race is suspended and cannot resume If a race is suspended by the Race Director and cannot be resumed, no points will be awarded to the crews if the leader has completed less than two laps without being under a Full Course Yellow (Article 14.5) 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 Non applicable aux 24 Heures du Mans. 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 et une version roulante de la voiture gagnante (et tout le personnel nécessaire pour la faire fonctionner) doivent être présents lors de la cérémonie annuelle de remise des prix de la FIA.	15.3.5 Presence of the FIA annual prize-giving ceremony Non applicable to Le Mans 24 Hours. 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 and a running version of the winning car (and any personnel needed to operate it) must be present at the annual FIA Prize-Giving ceremony.

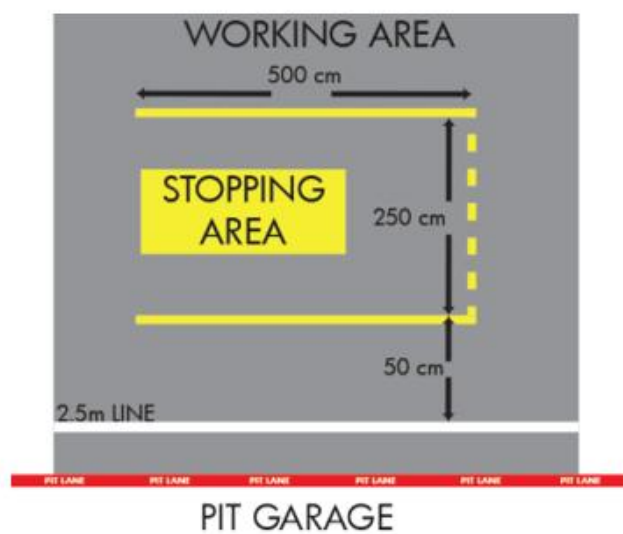
Les Concurrents devront faire tout leur possible pour faire en sorte que leurs Pilotes respectent cette obligation. Tout Pilote ou Concurrent absent, excepté en cas de force majeure, se verra infliger une amende jusqu'à cinquante mille euros.	All Competitors shall use their best endeavours to ensure that their Drivers attend as aforesaid. Any such Driver or Competitor who is absent will be liable to a fine up to fifty thousand euros, except in a case of force majeure.
15.3.6 Présence à la cérémonie annuelle de remise des prix du WEC Non applicable aux 24 Heures du Mans. Si l'organisateur le requiert, les Pilotes classés premiers, deuxièmes et troisièmes 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.	15.3.6 Presence of the WEC annual prize-giving ceremony Non applicable to Le Mans 24 Hours. If the organiser so requires, the Drivers classified first, second and third 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 Non applicable aux 24 Heures du Mans.	15.4 Tied Competitors Non applicable to Le Mans 24 Hours.
15.4.1 Attribution des prix Les prix attribués conformément au classement aux Concurrents arrivés ex aequo seront additionnés et partagés de façon égale. Les pilotes appartenant au même équipage et totalisant le même nombre de points seront classés ensemble exclusivement sur la base du total de points marqués. À cet effet, un pilote sera considéré comme membre d'un équipage s'il n'a pas participé à une course avec un autre équipage de la même catégorie.	15.4.1 Awarding of prizes Prizes awarded in accordance with the classification to Competitors who tie will be added together and shared equally. Drivers belonging to the same Crew and having the same number of points will be classified together exclusively on the basis of the total number of points scored. For this purpose, a Driver will be considered as part of a Crew if he didn't participate in a race with a different Crew in the same category.
15.4.2 Attribution de la place la plus élevée au Championnat Si deux Equipages, Pilotes, Constructeurs et/ou Equipes, au moins terminent la saison avec le même nombre de points, la place la plus élevée au Championnat sera attribuée :	15.4.2 Allocation of the higher place in the Championship If two or more Crews, Drivers, manufacturers and/or Teams finish the season with the same number of points, the higher place in the Championship shall be awarded to:

- 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: - 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:	- 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: - 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:
--	--

DESSIN N°1



DRAWING N°1



ANNEXE 1 : REGLEMENT PARTICULIER	APPENDIX 1: SUPPLEMENTARY REGULATIONS																
PARTIE A (voir l'article 2.2)	PART A (see Article 2.2)																
1. Nom et adresse de l'Autorité Sportive Nationale (ASN) Fédération Française du Sport Automobile (FFSA) 32 avenue de New-York 75781 PARIS Cedex 16 (France) Tél. : +33 (0)1 44 30 24 00 / Fax. : 01 42 24 16 80 Internet : www.ffsa.org	1. Name and address of the National Sporting Authority (ASN) Fédération Française du Sport Automobile (FFSA) 32 avenue de New-York 75781 PARIS Cedex 16 (FRANCE) Tel: +33 (0)1 44 30 24 00 / Fax: +33 (0)1 42 24 16 80 Web site: www.ffsa.org																
2. Nom et adresse de l'organisateur L'Association Sportive Automobile de l'Automobile Club de l'Ouest des 24 Heures du Mans (ci-après l'ACO ou l'ASA-ACO 24H) organise les 24 Heures du Mans avec les moyens de l'Automobile Club de l'Ouest, créateur de la Compétition. Coordonnées : ASA ACO 24 Heures du Mans / Circuit des 24 Heures 72019 LE MANS Cedex 2 (France) Tél. : +33 (0)2 43 40 24 24 E-mail : comite.sport@lemans.org / Internet : www.lemans.org L'Automobile Club de l'Ouest (ci-après le Promoteur ou l'ACO) est le Promoteur de la Compétition. Comité d'organisation <table> <tr> <th>Nom</th><th>En qualité de</th></tr> <tr> <td>Pierre Fillon</td><td>Président de l'ASA-ACO 24H</td></tr> <tr> <td>Patrick Gruau</td><td>Président de la Société Sportive Professionnelle (SSP) de l'ACO</td></tr> <tr> <td>Nicolas Le Man</td><td>Directeur Général de l'ACO</td></tr> </table>	Nom	En qualité de	Pierre Fillon	Président de l'ASA-ACO 24H	Patrick Gruau	Président de la Société Sportive Professionnelle (SSP) de l'ACO	Nicolas Le Man	Directeur Général de l'ACO	2. Name and address of the organiser The Association Sportive Automobile de l'Automobile Club de l'Ouest des 24 Heures du Mans (hereafter: the Organiser or ASA-ACO 24H) organises the 24 Hours of Le Mans using all facilities supplied by the Automobile Club de l'Ouest, the creator of the Competition. Contact information : ASA ACO 24 Heures du Mans / Circuit des 24 Heures 72019 LE MANS Cedex 2 (France) Tel. : +33 (0)43 40 24 24 E-mail: comite.sport@lemans.org / Website: www.lemans.org The Automobile Club de l'Ouest (hereafter: Promoter or the ACO) is the Promoter of the Competition Organising Committee <table> <tr> <th>Name</th><th>As</th></tr> <tr> <td>Pierre Fillon</td><td>President of ASA-ACO 24H</td></tr> <tr> <td>Patrick Gruau</td><td>President of Société Sportive Professionnelle (SSP) de l'ACO</td></tr> <tr> <td>Nicolas Le Man</td><td>CEO of the ACO</td></tr> </table>	Name	As	Pierre Fillon	President of ASA-ACO 24H	Patrick Gruau	President of Société Sportive Professionnelle (SSP) de l'ACO	Nicolas Le Man	CEO of the ACO
Nom	En qualité de																
Pierre Fillon	Président de l'ASA-ACO 24H																
Patrick Gruau	Président de la Société Sportive Professionnelle (SSP) de l'ACO																
Nicolas Le Man	Directeur Général de l'ACO																
Name	As																
Pierre Fillon	President of ASA-ACO 24H																
Patrick Gruau	President of Société Sportive Professionnelle (SSP) de l'ACO																
Nicolas Le Man	CEO of the ACO																
3. Date et lieu de la Compétition Samedi 13 Juin et Dimanche 14 Juin 2026 Circuit des 24 Heures du Mans 72000 LE MANS France	3. Date and place of the Competition Saturday June 13th and Sunday June 14th 2026 Circuit of the 24 Hours of Le Mans 72000 LE MANS FRANCE																
4. Début des vérifications administratives et techniques June 5th	4. Start of the administrative checks and scrutineering June 5th																
5. Heure de départ de la course 16h	5. Start time of the race 4pm																
6. Adresse, numéro de téléphone et e-mail auxquels la correspondance peut être adressée Circuit des 24 Heures 72019 LE MANS Cedex 2 (France)	6. Address, telephone and e-mail to which enquiries can be addressed Circuit des 24 Heures 72019 LE MANS Cedex 2 (France)																

Tél. : 02 43 40 24 24 E-mail : comite.sport@lemans.org NB : pas de numéro de fax	Tél. : 02 43 40 24 24 E-mail : comite.sport@lemans.org NB : no fax number
7. Détails sur le circuit, comprenant obligatoirement : Localisation et moyens d'accès : 7km du Mans, 230km de l'aéroport Roissy-CDG Longueur d'un tour : 13,626km Durée de la course : 24 heures Direction (dans le sens des aiguilles d'une montre ou dans le sens opposé) : sens horaire Localisation de la sortie des stands par rapport à la Ligne : à droite, parallèle à la piste	7. Details of the circuit, which must include: Location and how to get there: 7km to Le Mans, 230km to Roissy-CDG Length of one lap: 13,626km Race duration: 24 Hours Direction (clockwise or anti-clockwise): clockwise Location of pit exit in relation to Line: right hand side, parallel to the track
8. Localisation précise sur le circuit du : Bureau des commissaires Sportifs : Module sportif, 1^{er} étage Bureau du Directeur d'Epreuve : Module sportif, 1^{er} étage Bureau de la FIA : Module sportif, 1^{er} étage Vérifications administratives : TBC Vérifications techniques, aire plane et pesée : Welcome et entrée de la voie des stands Parc fermé : Le Mans logo Briefing des Pilotes et Concurrents : Welcome Briefing des team managers : Welcome Panneau d'affichage officiel : Module sportif Conférence de presse du vainqueur : salle 305 A, 3^{ème} étage du bâtiment des stands Centre presse : salle 205, 2^{ème} étage du bâtiment des stands Centre d'accréditation des médias : MMArena <i>* Tous les classements seront affichés dès que possible après la fin des séances d'essais ou de la course.</i>	8. Precise location at the circuit of: : Stewards' office: Module sportif, 1st floor Race Director's office: Module sportif, 1st floor FIA office: Module sportif 1st floor Administrative checks: TBC Scrutineering, flag area and weighing: Welcome and pit entry Parc fermé: Le Mans logo Driver and Competitor briefing: Welcome Team manager briefing: Welcome Official notice board *: Module sportif Winner's press conference: room 305 A, 3rd floor of the pit building Press center: room 205, 2nd floor of the pit building Media accreditation centre: MMArena <i>* All classifications will be posted as soon as possible 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) Le Grand Trophée des 24 Heures du Mans est attribué à tout Concurrent qui remporterait le classement général des 24 Heures du Mans trois fois d'affilée. Le Concurrent pourra conserver ce Grand Trophée.	9. List of any supplementary trophies and special awards (in addition to those specified in the Sporting Regulations of the Championship) The Grand Trophée des 24 Heures du Mans will be given to any Competitor who would classify 1st overall three times in a row. The said Competitor will be allowed to keep this Grand Trophée.
10. Nom des officiels de la Compétition suivants, désignés par l'ASN Voir ci-dessous	10. The names of the following officials of the Competition appointed by the ASN See below
11. Autres points spécifiques 11.3 Pole position (voir Article 11.1.2) « Le Pole Position » se situe sur le côté gauche de la première ligne en accord avec l'homologation FIA du circuit. 11.6 Horaire d'ouverture des garages Vendredi 6 Juin : / Samedi 7 Juin : / Dimanche 8 Juin : 7h45 – 18h30 Lundi 9 Juin : / Mardi 10 Juin : 13h – 18h Mercredi 11 Juin : 8h00 – 00h00 Jeudi 12 Juin : 8h30 – 00h Vendredi 13 Juin : 00h-03h puis 7h – 20h	11. Other specific points 11.3 Pole position (see Article 11.1.2) The "Pole Position" is on the left of the front row according to circuit homologation by the FIA. 11.6 Opening time of the garages Friday June 6th: / Saturday June 7th: / Sunday June 8th: 7h45 – 18h30 Monday June 9th: / Tuesday June 10th: 13h – 18h Wednesday June 11th: 8h – 00h Thursday June 12th: 8h30 – 00h

Samedi 14 Juin : 8h30 / - Dimanche 15 Juin : - / 17h 11.7 Horaires de charge Vendredi: 8:00 to 20:00 Samedi: 8:00 to 20:00 Dimanche Journée Test : 8:00 to 19:00 Mercredi: 8:00 to 00:00 Jeudi: 8:00 to 00:00 Vendredi: 8:00 to 20:00 Samedi: from 8:00 Dimanche: up to 19:00	Friday June 13th: 00h-03h and 7h – 20h Saturday June 14th: 8h30 / - Sunday June 15th: - / 17h 11.7 Timing of charges Friday: 8:00 to 20:00 Saturday: 8:00 to 20:00 Sunday Test Day: 8:00 to 19:00 Wednesday: 8:00 to 00:00 Thursday: 8:00 to 00:00 Friday: 8:00 to 20:00 Saturday: from 8:00 Sunday: up to 19:00
PARTIE B (Réservée à la FIA) – voir l’Article 7.3	PART B (Reserved for FIA) – see Article 7.3
Voir ci-dessous	See below
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 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.

OFFICIALS

Président du collège des commissaires sportifs / Chairman of the Panel of the Stewards
TBC

Commissaires Sportifs / Stewards
TBC

Observateurs FIA / FIA observers
TBC

Directeur d'Epreuve FIA / FIA Race Director
TBC

Directeurs d'Epreuve adjoints
TBC

Directeur de Course / Clerk of the Course
TBC

Directeur de Course adjoint / Deputy Clerk of the Course
TBC

Pilotes conseillés des commissaires sportifs / Driver advisor
TBC

Secrétaires de la Compétition / Secretary of the meeting
TBC

Délégués Techniques / Technical delegates
TBC

Délégués Techniques adjoints / Deputy Technical Delegates
TBC

Chronométrateur / Timekeeper
TBC

Médecin Chef / Chief Medical
TBC

Délégué Médical FIA / FIA Medical delegate
TBC

Délégué e-safety / E-safety delegate
TBC

Chefs des secours / Rescue chief
TBC

COMITE D'HONNEUR

Ministre de l'Education Nationale / Minister of Education

Ministre délégué chargé des Sports / Minister of Sports

Président de la FIA / FIA President
Président de la FFSA / FFSA President
Préfet de la Sarthe / State government representative in Sarthe
Président du Conseil Régional des Pays de la Loire / Pays de la Loire Council President
Président du Département de la Sarthe / Sarthe Department Council President
Maire de la ville du Mans / Le Mans Mayor
KEY PEOPLE AT THE ACO
Président / President Pierre FILLON
Directeur Général / Managing Director Nicolas LEMAN
Directeur de la Compétition / Competition Director Thierry BOUVET
Directeur Commercial / Chief Commercial Officer Stéphane ANDRIOLO
Directeur Sports & Infrastructures / Sports & Infrastructures Director Vincent BEAUMESNIL
Directeur Culture & Héritage / Culture & Heritage Director Fabrice BOURRIGAUD
Directrice des Ressources Humaines / Human Resources Director Aline LEPESANT
Directeur Administrative / Chief Administrative Officer Pierre LUCAS
Directrice de la Communication / Communication Director Anne-Laure VIGNERON
Directeur Général LMEM & ALMEM / Managing Director LMEM & ALMEM Frédéric LEQUIEN

ANNEXE 2 : ENGAGEMENTS ET CONDITIONS FINANCIERES	APPENDIX 2: ENTRY FORMS AND FINANCIAL CONDITIONS
1. Bulletin d'engagement et dates limites Le bulletin d'engagement sera disponible sur le lien suivant : https://entry-form.24h.lemans.org à compter du 5 décembre 2025. 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 27 novembre 2025 à midi CET, le cachet de la poste faisant foi : Le Mans Endurance Management A l'attention de Morgane TIZON FIA WEG 27/33, Quai Alphonse Le Gallo 92100 BOULOGNE-BILLANCOURT France Le Comité de Sélection appelé à statuer sur les candidatures se réunira au plus tard le 20 Février 2026. <u>Contacts FIA:</u> FIA Geneva – WEG Department Chemin de Blandonnet 2 – CH 1215 Geneve 15 Fax: + 41 22 544 44 74 Directeur du Department Circuit Sport FIA : Mr Marek NAWARECKI (mnawarecki@fia.com) Coordinateur Sportif FIA: Mr Sina AMIRDIVANI (samirdivani@fia.com) Tous les montants s'entendent hors taxes, TVA applicables selon les règles fiscales en vigueur. Concernant l'article 3.1.5 du présent Règlement, après le 10 Février 2026 à midi, aucune modification au nom de la licence du Concurrent ne pourra être apportée. Doivent être annexés au dossier de candidature en ligne : - Des explications détaillées susceptibles d'éclairer le choix du Comité de Sélection via le bulletin d'engagement en ligne, champ : Competitors presentation document. - Le palmarès du Concurrent. - Le justificatif de paiement de l'acompte sur droit de participation.	1. Entry form and deadlines The entry form will be available under the following link: https://entry-form.24h.lemans.org from the 5 December 2025. 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 27th November 2025 midday CET at the latest: Le Mans Endurance Management For the attention of Morgane TIZON FIA WEG 27/33, Quai Alphonse Le Gallo 92100 BOULOGNE-BILLANCOURT FRANCE The Selection Committee, called upon to rule on applications, will meet at the latest on February 20th 2026. <u>FIA Contacts:</u> FIA Geneva – WEG Department Chemin de Blandonnet 2 – CH 1215 Geneve 15 Fax: + 41 22 544 44 74 FIA Director of Circuit Sport Department: Mr Marek NAWARECKI (mnawarecki@fia.com) FIA Sporting Coordinator: Mr Sina AMIRDIVANI (samirdivani@fia.com) All the amounts are “excluding VAT”. VAT may be added according to applicable tax rules in force. Concerning Article 3.1.5 of the present Regulations, after February 10th 2026 at midday, no further modification of the name of the Competitor's licence will be accepted. Must be attached to the online entry form: - Information to be brought to the attention of the Selection Committee's choice via the online entry form, field: Competitors presentation document. - Record of the Competitor. - The proof of payment of the entry fee deposit.

- La photocopie de la Licence Internationale FIA du Concurrent. - La photocopie des passeports des pilotes - Les nationalités des pilotes désignés sur les demandes d'engagement devront être identiques à celles figurant sur les passeports joints au bulletin d'engagement. - La photocopie de la licence FIA des pilotes et, si besoin, du certificat médical afférent - Les noms et prénoms des pilotes désignés sur les demandes d'engagement devront être identiques à ceux figurant sur leur licence. - Une attestation d'immatriculation comme contribuable à la TVA pour les Concurrents concernés : Société immatriculée à la TVA en France. OU Société immatriculée à la TVA dans un état membre de l'Union Européenne autre que la France. OU Une attestation fiscale est obligatoire pour toute société immatriculée à la TVA ou exerçant une activité commerciale dans un pays en dehors de l'Union Européenne : inscription au registre du commerce remise par le trésor de votre Etat (Concurrent Américain) ou de votre pays, est obligatoire. Faute de quoi, 20% de taxes seront appliquées sur les droits de participation. Aucune relance ne sera effectuée. Concernant les délais de la procédure d'engagement initiale : Ouverture : 5 Décembre 2025 Clôture pour l'ensemble des engagements (incluant les Concurrents saison FIA WEC) : 10 Février 2026 (à midi CET)	- A copy of the FIA International Competitor's Licence. - A copy of the drivers' passport. - Drivers' nationalities filled in the entry form must be identical to those appearing on the passports attached to the entry form. - A copy of the drivers' FIA licenses, and, if needed, the medical certificate - The first and last names of the drivers filled in the entry form must be identical to those appearing on their licenses. - A proof of registration as a VAT taxable person for the Competitors concerned: Company registered to VAT in France. OR Company registered to VAT in another European country than France. OR About the Company registered to VAT in a country outside the European Union: a business registration issued by the department of treasury of your state (US Competitor) or your country, is mandatory. Should this certificate of registration not be attached, 20% of taxes will be added to the participation fee. No reminder will be sent. Regarding deadlines for the initial entry procedure: Opening: December 5th 2025 Closing for the whole procedure (including FIA WEC season entrant): February 10th 2026
2. Droits de participation et droits d'engagement Les droits de participation à la Compétition sont composés des droits d'engagement et des avances sur les fournitures et frais techniques. Les droits d'engagement au Championnat s'élèvent à 27 500 € par voiture et par Compétition, à multiplier par le nombre de Compétitions comptant pour le Championnat (à l'exclusion des 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.	2. Participation and entry fees Participation fees for the Competition are composed of entry fees and advances on technical costs and supplies. Entry fees for the Championship are €27,500 per car and per Competition, to be multiplied by the number of Competitions counting towards the Championship (excluding the 24 Hours 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.

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 : 538 000 € par Constructeur engagé Pour la Coupe du Monde des Equipes Hypercar : 143 500 € par Concurrent Pour les LMGT3 : 326 000 € par Constructeur si pas engagé en Hypercar, 130 500 € si engagé en Hypercar. Le droit de participation par voiture se répartit comme suit : Un droit d'engagement à la Journée Test et aux 24 Heures du Mans s'élevant à 65 000 € Pour les voitures Hypercar engagées dans le Championnat du Monde d'Endurance de la FIA, les voitures LMP2 et les voitures LMGT3 : une avance sur frais techniques s'élevant à 48 000 € et comprenant le carburant ainsi que les prestations et équipements obligatoires détaillés dans les Annexes Techniques et Livret Concurrent. Pour les voitures Hypercar qui ne sont pas engagées au Championnat du Monde d'Endurance de la FIA : une avance sur frais techniques s'élevant à 53 000 € et comprenant le carburant ainsi que les prestations et équipements obligatoires détaillés dans les Annexes Techniques et Livret Concurrent. Si une voiture est refusée lors des Vérifications Techniques, le droit d'engagement ne sera pas remboursé. Dans tous les cas, des frais de dossier de 3 000€ seront conservés par l'ACO, sauf cas de force majeure dûment apprécié par le Comité de Sélection. Les équipements obligatoires fournis par l'ACO doivent être restitués en bon état.	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: €538,000 per Manufacturer entered For the Hypercar Team World Cup: €143,500 per Competitor For LMGT3: €326,000 per Manufacturer if not entered in Hypercar, €130,500 if entered in Hypercar. The participation fee per car breaks down as follows: Entry fee for the Test Day and the 24 Hours of Le Mans, 65 000 € For the Hypercar cars entering the FIA World Endurance Championship, the LMP2 cars and the LMGT3 Am cars: advance on technical costs and supplies, 48 000 € including fuel and mandatory equipment & services, as listed in Technical Appendix and Competitor's guide. For the Hypercar cars that are not entering the FIA World Endurance Championship: advance on technical costs and supplies, 53 000 € including fuel and mandatory equipment & services, as listed in Technical Appendix and Competitor's guide. If a car is refused admittance to the Competition during Scrutineering, the entry fee will not be refunded. In any event, application fees of 3,000€ will be kept by the ACO except for cas de force majeure judged as such by the Selection Committee. Mandatory equipment supplied by the ACO must be returned in good condition.
3. 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: 50 800 € 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.	3. Participation fees for race by race Competitors The participation fees for race-by-race Competitors in a Championship Competition are as follows: €50,800 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

25 000 € pour toutes les Compétitions comprenant une course d'une durée de 10 heures.	€25,000 for any Competition with an 10-hour								
4. Paiement des droits de participation	4. Payment of participation fees								
Les paiements doivent s'effectuer en fonction des modalités et délais définis dans le tableau figurant à l'Annexe 13. Tous les paiements doivent être effectués par virement bancaire uniquement, sur le compte de la SA SSP ACO : Banque : CREDIT MUTUEL – LE MANS Compte : Code Banque : 15489 Code Guichet : 00383 N° : 00063264640.84 IBAN : FR76 1548 9003 8300 0632 6464 084 BIC : CMCIFR2A	All payments must be made in accordance with terms and deadlines listed in the Appendix 13 table. All payments must be made by bank transfer only, to the account of SA SSP ACO: Bank: CREDIT MUTUEL – LE MANS Account: Bank Code: 15489 – Branch Code: 00383 N°: 00063264640.84 IBAN: FR76 1548 9003 8300 0632 6464 084 BIC: CMCIFR2A								
5. Avance sur frais techniques et sur carburant	5. 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, par voiture : Pour les voitures Hypercar engagées dans le Championnat du Monde d'Endurance de la FIA, les voitures LMP2 et les voitures LMGT3 : 48 000€ le 1^{er} Avril 2026 Pour les voitures Hypercar qui ne sont pas engagées au Championnat du monde d'Endurance de la FIA : 53 000€ le 1^{er} Avril 2026 sur le compte bancaire de la SA SSP ACO. 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, per car: Pour les voitures Hypercar engagées dans le Championnat du Monde d'Endurance de la FIA, les voitures LMP2 et les voitures LMGT3 : 48 000€ le 1^{er} Avril 2026 Pour les voitures Hypercar qui ne sont pas engagées au Championnat du monde d'Endurance de la FIA : 53 000€ le 1^{er} Avril 2026 sur le compte bancaire de la SA SSP ACO. The amounts not used as advance on technical costs and fuel will be returned after the last Competition in the season.								
6. Paiement à la SSP ACO	6. Payment to the SSP ACO								
Pour tous les paiements effectués auprès de la SSP ACO, le Concurrent devra s'assurer du régime de TVA applicable et effectuer le règlement en fonction.	Regarding payments to the SSP ACO: Competitors must check applicable VAT and pay accordingly.								
7. Comité de Sélection des 24 Heures du Mans	7. Selection Committee of the 24 Hours of Le Mans								
<table border="1"> <tr> <th>Nom</th><th>En qualité de</th></tr> <tr> <td>Pierre Fillon</td><td>Président de l'ACO et de l'ASA-ACO 24H</td></tr> </table>	Nom	En qualité de	Pierre Fillon	Président de l'ACO et de l'ASA-ACO 24H	<table border="1"> <tr> <th>Name</th><th>As</th></tr> <tr> <td>Pierre Fillon</td><td>President of ASA-ACO 24H</td></tr> </table>	Name	As	Pierre Fillon	President of ASA-ACO 24H
Nom	En qualité de								
Pierre Fillon	Président de l'ACO et de l'ASA-ACO 24H								
Name	As								
Pierre Fillon	President of ASA-ACO 24H								

Patrick Gruau	Président-Adjoint de l'ACO	Patrick Gruau	ACO Deputy-President
François Bourdin	Membre du Comité Directeur de l'ACO	François Bourdin	Member of the ACO Board
Jacques Leseur	Administrateur de l'ACO	Jacques Leseur	ACO Administrator
Nicolas Le Man	Directeur Général de l'ACO	Nicolas Le Man	ACO CEO
Patrick Morisseau	Membre ACO	Patrick Morisseau	ACO Member
Stéphane Andriolo	Directeur Commercial, Partenariats et TV de l'ACO	Stéphane Andriolo	ACO Chief Commercial Officer
Vincent Beaumesnil	Directeur Sport & Infrastructures de l'ACO	Vincent Beaumesnil	ACO Sport & Infrastructures Director
Fabrice Bourrigaud	Directeur Culture et Héritage de l'ACO	Fabrice Bourrigaud	ACO Culture and Heritage Director
Thierry Bouvet	Directeur Compétition de l'ACO	Thierry Bouvet	ACO Competition Director
Frédéric Lequien	Directeur Général de Le Mans Endurance Management (LMEM) & Asian Le Mans Endurance Management (ALMEM)	Frédéric Lequien	Le Mans Endurance Management (LMEM) & Asian Le Mans Endurance Management (ALMEM) CEO

ANNEXE 3 : SIGNALÉTIQUE OBLIGATOIRE	APPENDIX 3: MANDATORY SIGNAGE
1. Signalétique apposée sur les voitures Dispositions générales 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 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 (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.	1. Signage affixed to the cars General provisions 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 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 (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.
2. Fonds de numéros de course Les fonds des numéros de course doivent être produits et posés par les Concurrents avant les vérifications techniques. Ils doivent rester visibles en toute circonstance. Les 3 fonds des numéros dimensions 250 mm (hauteur) x 350 mm (largeur) doivent impérativement respecter les couleurs ci-dessous : - Hypercar : Rouge pantone 485, - LMGT3: Vert pantone 355C. - LMP2 : Bleu pantone 653, - Voiture innovante: Noir, pantone 419C 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.	2. Backgrounds of the race numbers The backgrounds of the race numbers must be produced and affixed by the Competitors before scrutineering. They must remain visible in all circumstances. The 3 backgrounds of the numbers measuring 250 mm (height) x 350 mm (width) must imperatively respect the following colours: - Hypercar: Pantone red 485, - LMGT3: Pantone green 355C. - LMP2 : pantone blue 653, - Voiture innovante: pantone black 419C 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.
3. Numéros de course Ils peuvent être choisis par les Concurrents (de 1 à 999) avant la fin des inscriptions selon le principe du « premier arrivé, premier servi »	3. Race numbers These can be chosen by the Competitors (from 1 to 999) before the end of registration on a 'first come, first served' basis.

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 Équipe. 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 Épaisseur : 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 désire choisir un numéro de course et son design, la date limite pour confirmer ce choix et soumettre le design sera le voir Annexe 15 ; son design devra être validé par l'ACO. Après cette date limite il ne sera plus possible de changer ni le numéro de course ni son design. Les numéros de course devront être soumis à l'ACO et à tous ses fournisseurs désignés dans les formats suivants : - En .jpg : résolution 300dpi et espace de couleur CMJN - En .eps : fichier vectorisé (pas de jpg ou png embedded) et espace de couleur CMJN - A cette fin, les Concurrents peuvent contacter m.tizon@fiawec.com Le design et les couleurs devront être les mêmes pour un Concurrent engagement plus d'une voiture dans la même catégorie.	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 wishes to choose its racing number and its design, the deadline to confirm the racing number choice and to provide its design will be on see Appendix 15 ; the design will have to be validated by the ACO. After this deadline it will be impossible to choose its racing number or to change its design. Racing numbers will have to be provided to the ACO and any appointed supplier in the following formats: - In .jpg: 300dpi resolution & colour space CMYK - In .eps: Vector file (no jpg or png embedded) & colour space CMYK - For this purpose, Competitors can get in touch with m.tizon@fiawec.com Design and colours must be the same for a Competitor entering more than one car in the same category.
--	---

Tout Concurrent désireux de choisir son numéro de course et son design devra payer un forfait de 1000€ hors TVA à l'ACO. Ce tarif est réduit à 500€ pour les Concurrents FIA WEC s'étant acquitté d'un droit pour la saison (ces Concurrents n'auront pas à soumettre leur proposition une seconde fois) Une fois que le numéro a été validé par l'ACO, le Concurrent aura la possibilité d'utiliser ce design et le numéro de course à des fins marketing. L'ACO se réserve le droit de retirer n'importe quel numéro de course de la liste des numéros disponibles. En cas de litige sur la lisibilité des numéros de course, la décision de l'ACO sera prise en dernier ressort. Toute connotation politique ou religieuse est interdite sur les numéros de course. 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 Épaisseur : 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.	Each competitor wishing to choose its racing number and its design will have to pay a fee of €1000 exc VAT to the ACO. This fee is reduced to €500 for FIA WEC Competitors having already paid a fee for the full season (those Competitors do not have to submit their design again). Once the racing number has been validated by the ACO, the Competitor will have the possibility to use its design and racing number for marketing purposes. The ACO reserves the right to remove racing number from the list of numbers available. In case of dispute concerning the legibility of the racing numbers, the decision from the ACO will be final. It will be strictly forbidden to have any racing number with political or doctrinal connotations. 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.
4. Élément distinctif 2 voitures d'un même Concurrent ayant la même livrée, doivent utiliser une couleur de rétroviseurs différente pour chaque voiture, afin de les distinguer l'une de l'autre.	4. Distinctive element 2 cars from the same Competitor having the same car livery must use a different side mirrors colour for each car, in order to distinguish one from each other.
5. Autocollant avec le logo du Championnat Les autocollants avec le logo de la Compétition seront fournis par le Promoteur et devront être mis en place avant les vérifications techniques. Les Hypercar, et les LMGT3 doivent prévoir un emplacement libre mesurant 100 mm (hauteur) x 350 mm (largeur) pour installer l'autocollant avec le logo de la Compétition. Il devra obligatoirement être situés directement au-dessus du fonds des numéros sur la partie avant de la voiture.	5. Sticker with Championship logo The stickers with the Competition logo will be supplied by the Promoter and must be in place before scrutineering. Hypercar and LMGT3 cars must have one free location measuring 100 mm (height) x 350 mm (width) for installing the sticker with the Competition logo. It must be situated directly above the backgrounds of the numbers on the front part of the car.

6. Autocollants avec logo et sponsors du Championnat ou de la Compétition Tel que requis par le Promoteur, 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 Hypercar, LMP2 et les LMGT3 doivent prévoir trois 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 logo et le sponsor du Championnat ou de la Compétition. Ils devront, obligatoirement, être situés directement au-dessus des fonds des numéros ou des panneaux d’affichage.	6. Stickers with logo and sponsors of the Championship or of the competition As required by the 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 Hypercar, LMP2 and LMGT3 cars must have three 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 logo and the sponsor of the Championship or of the Competition. They must be situated directly above the backgrounds of the numbers or the display panels.
7. Autocollants pour voitures hybrides Ils sont fournis par le Promoteur et devront être mis en place avant les vérifications techniques. Les prototypes hybrides doivent prévoir trois emplacements libres mesurant 160 mm (hauteur) x 160 mm (largeur).	7. Stickers for hybrid cars These are supplied by the Promoter and must be in place before scrutineering. Hybrid prototypes must have three free locations measuring 160 mm (height) x 160 mm (width).
8. Autocollants FIA /ACO 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.	8. FIA / ACO stickers 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.
9. Visibilité Michelin pour les Concurrents de la catégorie Hypercar Visibilité voitures 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. Les Concurrents devront placer à l’avant de la voiture (zone bleue) 2 autocollants Michelin de 350 mm de longueur minimum ou 2 autocollants Bibendum de 200mm de hauteur minimum ou bien, 1 autocollant Michelin de 500mm de longueur. Ensuite, 2 autocollants Michelin de 350 mm de longueur minimum ou 2 Bibendum de 200mm de hauteur minimum devront être situés à l’arrière de la voiture (zone jaune).	9. Michelin Visibility for the Hypercar Competitors Visibility for cars 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. Competitors must place 2 Michelin stickers of at least 350mm width or 2 Michelin Man decals of at least 200mm height or 1 Michelin sticker of 500mm width on the front part of the car (blue section). Then, 2 Michelin stickers of 350 mm minimum width or 2 Michelin Man decals of at least 200mm height must be located at the rear of the car (yellow section).

Enfin, les Concurrents pourront choisir de placer soit 2 autocollants Michelin de 350 mm de longueur minimum ou bien 2 autocollants Bibendum de 200mm de hauteur minimum (un de chaque côté de la voiture dans la zone orange). Les autocollants (Michelin ou Bibendum) devront être placés sur un seul élément de carrosserie et ne pas en chevaucher deux éléments. Les autocollants Bibendum devront être positionnés au niveau des passages de roues (aussi haut que possible). Il est interdit de placer des autocollants sur les prises d'air ou sur les parties plates de la carrosserie comme les lames avant. Il est obligatoire d'avoir au minimum 1 autocollant Michelin de chaque côté de la voiture et non uniquement des autocollants Bibendum. <u>Visibilité combinaison pilote</u> Les pilotes de la catégorie Hypercar sont tenus d'apposer au minimum trois un logo tels que décrit ci-dessous : - Un logo horizontal au niveau de la poitrine, dans la zone jaune indiquée sur le croquis représentant la combinaison sur le côté droit (minimum 12cm ou 9cm condensé). - Le Bibendum, 8 cm ou 12 cm, sur l'épaule de chacune des deux manches. Les Concurrents pourront contacter Michelin si besoin d'ajustements.	Finally, Competitors must position either 2 Michelin stickers of 350mm minimum width or Michelin Man decals of at least 200mm height (one on each side of the car on the orange section). The stickers (Michelin or Michelin Man) must be placed on a single element bodywork and not straddle two elements of bodywork. Michelin Man decals must be positioned near the front wheel, and as high as possible, as well as on the rear wing endplates. It is not permitted to position stickers over air-intakes or on flat parts of the bodywork like the front splitter. It is mandatory to have at least 1 Michelin sticker on each side of the car and not only Michelin Man decals. <u>Drivers' overalls visibility</u> Hypercar category drivers must wear at least one a minimum of three logo as described below: - One horizontal logo at the chest level, at the level of the yellow area marked on the sketch representing the overall, on the right: (minimum 12 cm or 9cm stacked). - The Michelin Man, 8 cm or 12 cm, on the shoulder of each of the two sleeves. Competitors may contact Michelin if adjustments needed.
NOMEX TRACK SUIT EXAMPLE  OR  minimum 12cm horizontal OR 9cm stacked	
10. Visibilité Goodyear pour les Concurrents de la catégorie LMGT3	10. Goodyear Visibility for the LMGT3 Competitors
<u>Visibilité voitures</u>	<u>Visibility for cars</u>

Les Concurrents de la catégorie LMGT3 sont tenus d'apposer les autocollants « Goodyear » sur les voitures en accord avec les schémas ci-dessous. Les autocollants seront pré-espacés, de couleur unique (blanc, noir ou selon l'accord et la validation de Goodyear), disponibles auprès de Goodyear, le fournisseur unique de pneumatiques de la catégorie LMGT3. Au moins deux autocollants Goodyear situés sur chaque côté dans la zone orange et proche du numéro de course (lorsque cela est possible) devront être aussi visible que possible lorsque la voiture est vue de côté. Ces deux autocollants Goodyear mesureront environ 450 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 300 mm. <u>Visibilité combinaison pilote</u> Les pilotes de la catégorie LMGT3 sont tenus d'apposer au minimum trois logo tels que décrit ci-dessous : - Un logo horizontal au niveau de la poitrine, sur le côté droit : minimum 10 cm. - Un logo horizontal sur l'épaule de chacune des deux manches : proportionnel aux autres logos visibles. Les Concurrents pourront contacter Goodyear si besoin d'ajustements.	LMGT3 Competitors are required to place the Goodyear stickers on their cars in accordance with the drawings below. The stickers will be pre-spaced, single colour (black, white, or as agreed and approved by Goodyear), available for collection from Goodyear, the only tyre supplier in the LMGT3 category. At least 2 Goodyear stickers will be located on each side of the car in the orange section next to the race number (when possible) and they must be as visible as possible when the car is viewed from the side. These 2 Goodyear stickers will be around 450mm. 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 300mm. <u>Drivers' overalls visibility</u> LMGT3 category drivers must wear a minimum of three logos as described below: - One horizontal logo at the chest level, on the right: minimum 10 cm. - One horizontal logo on the shoulder of each of the two sleeves : in proportion with the other visible logos. Competitors may contact Goodyear if adjustments needed.
11. Autocollant pour les Concurrents de la catégorie LMP2 Les prototypes LMP2 dont l'équipage est composé à minima d'un pilote Bronze doivent prévoir trois emplacements libres mesurant 60 mm (hauteur) x 350 mm (largeur) directement sous (ou en proximité directe avec) le numéro de course pour l'autocollant Pro/Am. Les Concurrents de la catégorie LMP2 sont tenus d'apposer les autocollants "Goodyear" sur les voitures en accord avec les schémas ci-dessous. Les autocollants seront disponibles auprès de Goodyear, le fournisseur unique de pneumatiques de la catégorie LMP2. Au moins deux autocollants Goodyear situés sur chaque côtés (dans la zone orange) de la voiture devront être aussi visible que possible lorsque la voiture est vue de côté.	11. Sticker for the competitors in the LMP2 category LMP2 prototypes with at least one Bronze driver in the drivers crew must have three free locations measuring 60 mm (height) x 350 mm (width) directly below (or in close vicinity with) the race number for the Pro/Am sticker. LMP2 Competitors are required to place the Goodyear stickers on their cars in accordance with the drawings below. 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 sides part of the car (located in the orange section) and they must be as visible as possible when looking at the car from the side.

Ces deux autocollants Goodyear mesureront environ 450mm. 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 300mm. Visibilité Goodyear combinaison pilote Les pilotes de la catégorie LMP2 sont tenus d'apposer au minimum trois logo tels que décrit ci-dessous : - Un logo horizontal au niveau de la poitrine, sur le côté droit : minimum 10 cm. - Un logo horizontal sur l'épaule de chacune des deux manches : proportionnel aux autres logos visibles. Les concurrents pourront contacter Goodyear si besoin d'ajustements.	These 2 Goodyear stickers will be around 450mm. 4 Goodyear stickers will also have to 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 300mm. Drivers' overalls Goodyear visibility LMP2 category drivers must wear a minimum of three logos as described below: - One horizontal logo at the chest level, on the right: minimum 10 cm. - One horizontal logo on the shoulder of each of the two sleeves: in proportion with the other visible logos. Competitors may contact Goodyear if adjustments needed.
12. Signalétique apposée sur les combinaisons des pilotes et mécaniciens Les patches FIA World Endurance Championship et Un patch 24 Heures du Mans devra obligatoirement être cousu/brodé/imprimé sur les combinaisons des Pilotes et des mécaniciens en respectant les règles de sécurité de la FIA. Ce patch sera fournis par le Concurrent. Les infractions concernant cet article peuvent entraîner des sanctions en accord avec le Contrat Commercial FIA WEC et les dispositions extra-sportives pour les 24 Heures du Mans. 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:	12. Signage affixed to the Drivers' and mechanics' overalls The FIA World Endurance Championship and One 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. This patch will be supplied by the Competitor. Any breach of this article may lead to sanctions in accordance with the FIA WEC Commercial Agreement and the non-sporting provisions for the 24 Hours of Le Mans. 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.
	

LE MANS HYPERCAR FRONT DISPLAY

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



Front:

- 2 Michelin logos minimum size 35 cm width (1 on each side of the lower body)
- or
- 1 Michelin logo minimum size 50 cm width
- or
- 2 Michelin Men decals minimum: height 20cm



Front area:

- Race number and official sponsor stickers combined
- 1 Official WEC sticker (size 350 mm) for all WEC season competitors **(ONLY)**
- 1 hybrid identification sticker
- 1 National flag
- 1 FIA/ACO sticker

Mandatory to have at least 1 Michelin logo on each side of the vehicle and not only Michelin men.

Position free on the allowed area. Must be accepted at the scrutineering.
It is not permitted to position stickers over air-intakes or on flat parts of the bodywork like the front splitter

LE MANS HYPERCAR SIDE DISPLAY

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



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

1 FIA / ACO Sticker on each side

Side pod area :

- Race number
- Official sponsor sticker above either the race number or the display panel

Rear:

- 2 Michelin logos minimum size 35 cm width
- or
- 2 Michelin Man decals minimum size 20 cm height (1 on each side of the rear part)



Sides:

- 2 Michelin logos minimum size 35 cm width (1 on each side)
- or
- 2 Michelin Man decals minimum size 20 cm height (1 on each side)
- 2 WEC stickers (1 on each side for FIA WEC season entrant **ONLY**)



Front:

- 2 Michelin logos minimum size 35 cm width (1 on each side of the lower body)
- or
- 1 Michelin logo minimum size 50 cm width
- or
- 2 Michelin Men decals minimum: height 20cm

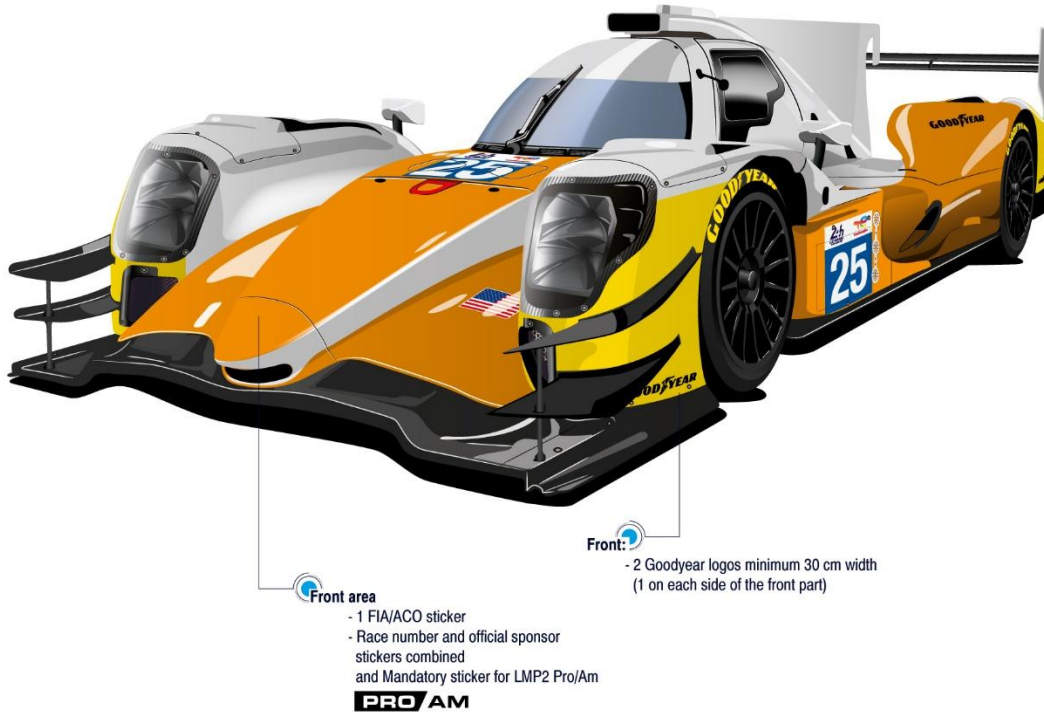


Mandatory to have at least 1 Michelin logo on each side of the vehicle and not only Michelin men.

Position free on the allowed area. Must be accepted at the scrutineering.
It is not permitted to position stickers over air-intakes or on flat parts of the bodywork like the front splitter

LE MANS LMP2 FRONT DISPLAY

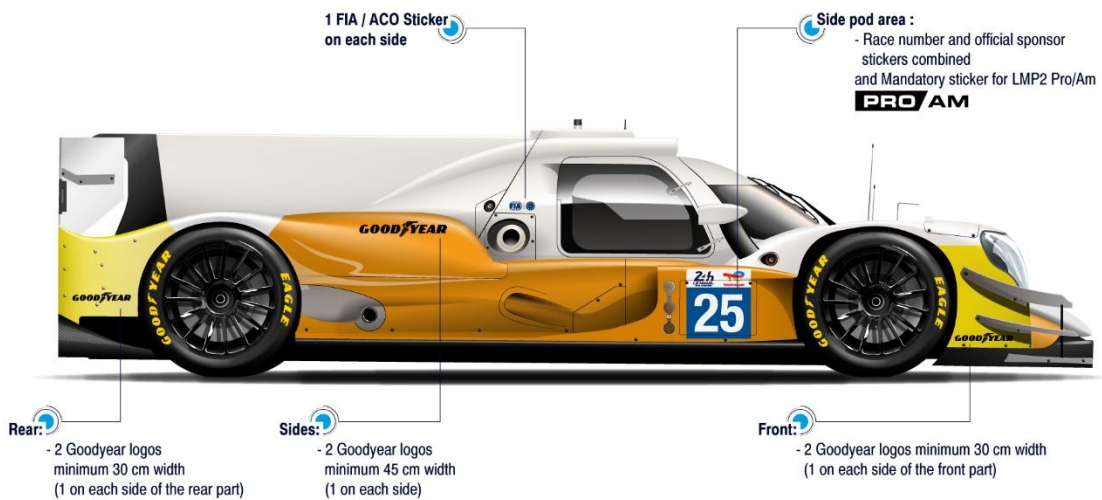
(This view is only valid as an identification for stickers placement)



Position free on the allowed area. Must be accepted at the scrutineering.
It is not permitted to position stickers over air-intakes or on flat parts of the bodywork like the front splitter

LE MANS LMP2 SIDE DISPLAY

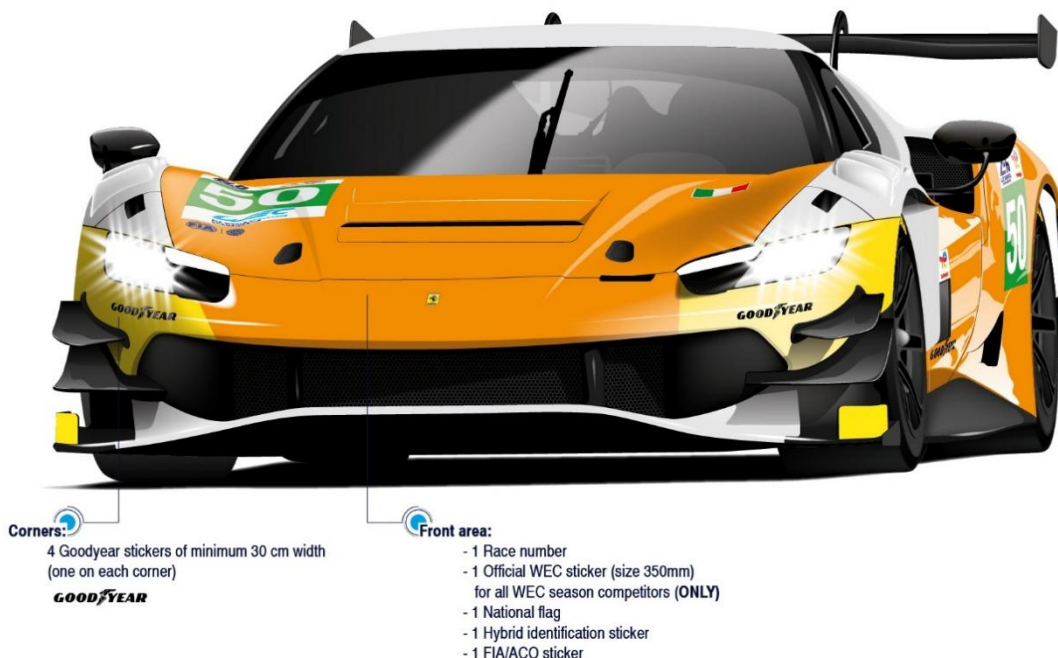
(This view is only valid as an identification for stickers placement)



Position free on the allowed area. Must be accepted at the scrutineering.
It is not permitted to position stickers over air-intakes or on flat parts of the bodywork like the front splitter

LE MANS LMGT3 FRONT DISPLAY

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

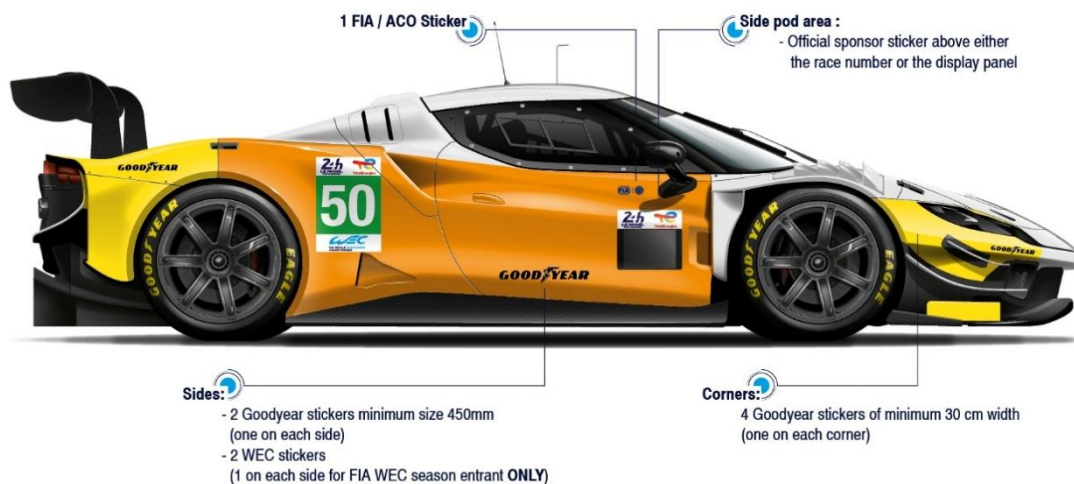


For LMGT3 cars : Race number and WEC official stickers must be linked as this model on front and side area.

Position free on the allowed area. Must be accepted at the scrutineering.
It is not permitted to position stickers over air-intakes or on flat parts of the bodywork like the front splitter

LE MANS LMGT3 SIDE DISPLAY

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



Position free on the allowed area. Must be accepted at the scrutineering.
It is not permitted to position stickers over air-intakes or on flat parts of the bodywork like the front splitter

ANNEXE 4 : PENALITES LIEES AU NON-RESPECT DE LA REGLEMENTATION TECHNIQUE	APPENDIX 4: PENALTIES FOR FAILURE TO RESPECT THE TECHNICAL 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 200sec Stop&Go 300sec
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
	Maximum EOS Recovery over Limit	Art. 5.1.2 (TR)			
	Maximum released ERS power > limit	Art. 5.3.2 (TR)			
	ERS deployment speed < BOP limit	Art. 5.3.2 (TR)			
	Front and total braking torque transfer > limit	Art. 9.11 (TR-LMH) Art. 9.11 (TR-LMDh)			
2*	Maximum released powertrain power > limit of Technical regulation and BOptable+5%	Art. 5.1.2 (TR-LMH) WEC Committee Decision	Current & next lap times cancelled	1st time 2nd time 3rd time +	Stop&Go 100 sec Stop&Go 200sec Stop&Go 300sec
3	Pit launch release time < BOP limit	WEC Committee Decision		1st time 2nd time 3rd time +	Add 5 sec next pitstop Add 10 sec next pitstop Add 20 sec next pitstop
LMGT3					
4	Energy per stint > BOP limit	Art. 6.5 (TR-LMGT3 WEC Committee Decision)		1st time 2nd time 3rd time +	Stop&Go 100 sec Stop&Go 200sec Stop&Go 300sec
5	Maximum released powertrain power > limit of Technical regulation and BOP table	Art. 5.2 (TR-LMGT3) WEC Committee Decision	Current & next lap times cancelled	1st time 2nd time 3rd time +	Reprimand Stop&Go 5sec Stop&Go 30sec
5*	Maximum released powertrain power > limit of Technical regulation and BOptable +5%	Art. 5.2 (TR-LMGT3) WEC Committee Decision	Current & next lap times cancelled	1st time 2nd time 3rd time +	Stop&Go 100 sec Stop&Go 200sec Stop&Go 300sec
ALL CATEGORIES					
6	Data not transferred within due time after pitstop	Art. 6.4.1 (SR)		1st time 2nd time +	Warning Add 5 sec next pitstop
7	Cockpit temperature > limit	Art. 13.13 (TR-LMH) Art. 13.13 (TR-LMDh)		All times	Stop & repair (Black and Orange flag)
8	Teams CAN channels not correct		Lap time cancelled	All times	Stop & repair
9	FIA/ACO sensor signal in error		Lap time cancelled	All times	Stop & repair
10	Use of non-homologated sensors in any session in any event		Stop and Go 30 sec to be applied in race		
11	Tyre pressure below tyre manufacturer’s requirements	Art 6.5.3 (SR)		All times	Stop & repair (Black and Orange flag) Add 20 sec next pit stop

Conformément aux dispositions de l'article 12.3.4 du Code Sportif International, les sanctions prévues à l'Annexe 4 ne sont pas susceptibles d'appel. Toute infraction survenant dans les 30 dernières minutes de la course peut entraîner une pénalité accrue à la discrétion des commissaires sportifs.

Les infractions de la ligne 2 sont cumulables.

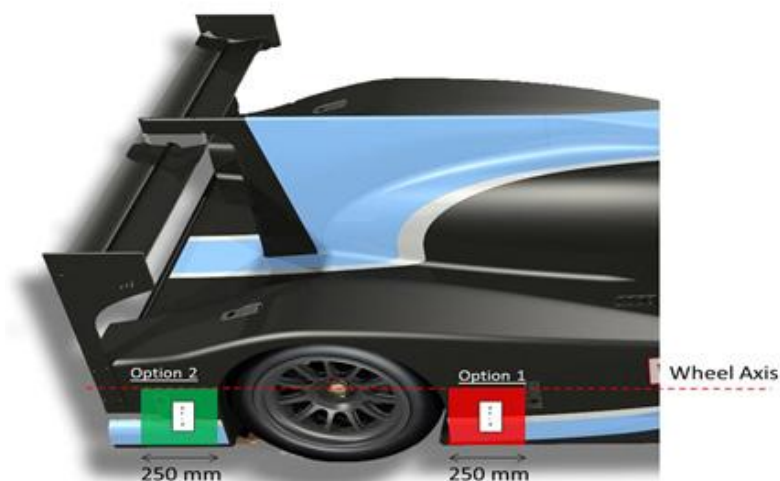
Le Comité WEC pourra préciser et compléter cette Annexe 4 par une ou plusieurs décisions qui seront publiées avant la première Compétition de la saison.

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 Stewards' discretion.

Infringements in line 2 are cumulative.

The WEC Committee may specify and supplement this Appendix 4 by means of one or more decisions which will be published before the first Competition of the season.

ANNEXE 5 : DOCUMENTATION CONCERNANT LES PNEUMATIQUES	APPENDIX 5: DOCUMENTS REGARDING TYRES
1. Stickers RFID	1. RFID Stickers
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 : 75mm x 25mm. 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	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: 75mm x 25mm. 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.



2. Spécification pour la déclaration des listes pneumatiques				2. Specification for the declaration of the tyre list																			
Les listes de pneus doivent être au format Excel (.xls). Un fichier unique doit être fourni en incluant une page par catégorie : HYPERCAR LMGT3 LMP2 Pour chaque page, la structure doit être la suivante :				Tyre list must be an Excel file (.xls). A unique file must be provided including one sheet per category: HYPERCAR LMGT3 LMP2 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></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></table>				Tyre brand	Car type	Teams	Tyre type					<table><tr><th>Position</th><th>Barcode</th><th>TID</th><th>UII</th></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></table>				Position	Barcode	TID	UII				
Tyre brand	Car type	Teams	Tyre type																				
Position	Barcode	TID	UII																				
Tyre brand : code du manufacturier pneumatique M = MICHELIN G = GOODYEAR Car type : catégorie HYPERCAR LMGT3 LMP2 Teams : nom du constructeur si pneumatiques dédiés (cellule vierge si non dédié) Tyre type : spécification du pneumatique “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 : “Rear” or “Front” (Cellule vierge si multi position) Barcode : numéro de code à barres TID : référence TID UII : référence UII Dans tous les cas, une cellule vierge ne doit jamais être remplacée par un caractère.				Tyre brand: code of the tyre manufacturer M = MICHELIN G = GOODYEAR Car type: category HYPERCAR LMGT3 LMP2 Teams: name of the car manufacturer if dedicated tyres (blank cell if not dedicated) Tyre type: specification of the tyre “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: “Rear” or “Front” (Blank cell if all positions) Barcode: barcode number TID: TID reference UII: UII reference In all cases, a blank cell must never be replaced by any character.																			

ANNEXE 6 : CONSIGNES GENERALES DE SECURITE RELATIVES A LA VOIE DES STANDS	APPENDIX 6: GENERAL SAFETY GUIDELINES RELATE TO THE PIT LANE
1. Recommandations générales liées à la sécurité	1. General safety recommendations
Il est de l'obligation des Concurrents 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. - L'utilisation de glace sèche est interdite dans le garage, dans la voie des stands et sur la grille, à tout moment pendant une Compétition. - 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 Concurrents doivent suivre les instructions des officiels concernant la sécurité. Ces dernières ne sont pas sujettes à réclamation ou appel. - Il est interdit d'utiliser tout système permettant au pilote de donner la commande de démarrage en se fiant uniquement aux capteurs pour empêcher le véhicule de démarrer. Ceci inclus mais ne se limite pas aux fonctions « drop start » et à la stratégie liée à la déconnexion du tuyau de ravitaillement. La commande de démarrage moteur (ICE et tout autre moteur électrique fournissant le couple aux axes) doit être donnée par le pilote, une fois que le ravitaillement en carburant et les autres opérations sont terminées, que la voiture est posée sur ses roues et lorsque les conditions de sécurité sont réunies, en respectant l'article 12. - Lors de chaque démarrage de moteur dans le garage, tous les gaz d'échappement doivent être évacués et redirigés vers l'extérieur du garage, à l'écart du personnel. Les émanations ne doivent pas être dirigées vers le public lorsqu'il est présent.	It is the obligation of the Competitors 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. - The use of dry ice is forbidden in the garage, in the pit lane and on the grid at any moment during a Competition. - Installations on the signalling 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. - Competitors must follow the instructions of the officials regarding safety. Safety instructions are not subject to protest or appeal. - It is prohibited to use any system allowing the driver to give the start command while relying entirely on vehicle sensors to prevent engine starts. This includes but is not limited to "drop start" functions and "fuel coupling" strategies. The engine (ICE and any electrical motor providing torque to the axles) start command must be given by the driver once the refuelling or other operations are complete, when the car lies on its wheels and when safety conditions are met, in compliance with article 12. - During any engine fire up conducted inside the garage, all exhaust fumes must be extracted and redirected outside the garage and away from personnel. Fumes may not be directed towards the public when present.

2. Eclairages et installations électriques dans les stands	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.
3. Potences, supports de flexible, extincteurs	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. 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.	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. 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.
4. Bouteilles d'air	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.
5. Zone de panneauage	5. Signalling area
a) La «zone de panneauage» est clairement délimitée, pour chaque voiture, sur le mur des stands. Les dimensions maximales des installations sont les suivantes :	a) The "signalling area" is clearly delimited, for each car, on the pit wall. The maximum dimensions of the installations are as follows:

- 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). c) Les seules inscriptions autorisées sur ces installations sont la marque de la voiture et/ou le nom du Concurrent 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). - 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 personnels des Concurrents ne peuvent accéder qu'à la zone du mur des stands attribuée à leur voiture. g) un maximum de 3 personnes par voiture est autorisé dans la zone de panneautage. h) Le panneau de signalisation ne pourra en aucun cas dépasser les vitres de protection sauf lors du passage de la voiture. Il ne pourra pas non plus être positionné au-dessus de la vitre. Aucun perçage ne pourra être fait sur les supports des vitres. i) L'ACO pourra demander le déplacement des installations à tout moment si nécessaire (ex. : accès trappes à carburant, etc.).	- 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 Competitor 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). - 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) Personnel from the Competitors can only access the pit wall area that is allocated to their car. g) 3 people maximum per car are authorised in the signalling area. h) The timing pit board cannot protrude the protection glasses, except when the cars are passing. Under no circumstances can it be positioned on the top of the glass. No drilling is allowed on the supporting frame of the glasses. i) The ACO may require Competitors to move the facilities at any time if necessary (example: access to the fuel trap door, etc)
6. Panneau utilisé par le préposé au contrôle des voitures Afin de garantir une libération sans danger de leur voiture après un arrêt au stand, les Concurrents sont autorisés à apposer sur la rambarde arrière du mur des stands une marque ou un panneau pour permettre au préposé au contrôle des voitures chargé de libérer la voiture de le faire en toute sécurité. Un commissaire technique ACO et/ou FIA peut, à sa seule appréciation, faire enlever un panneau s'il est jugé dangereux. Tout Concurrent gênée par le positionnement d'un panneau d'un autre Concurrent, ne peut, en aucune circonstance, y toucher.	6. Sign used by the car controller In order to ensure the safe release of their car after a pit stop, Competitors are allowed to affix a mark or sign to the rear handrail on the pit wall to allow the car controller responsible for releasing the car to do so safely. An ACO and/or FIA scrutineer may, at his sole discretion, have any sign removed if it is found to be dangerous. Any Competitor that is dissatisfied with the positioning of another Competitor sign cannot touch that sign under any circumstances.

Si un Concurrent est gêné par un panneau placé proche d'elle, elle devra appeler un officiel pour y remédier.	If a sign placed near a Competitor is the cause of hindrance, the relevant Competitor must call an official to deal with it.
7. Restrictions concernant le matériel	7. 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. En cas de panne des vérins pneumatique, un coussin gonflable approuvé par l'ACO/FIA peut être utilisé.	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. In case of air-jack failure, a ACO / FIA approved air-bag can be used to lift the car
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.	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.
Il est interdit d'installer tout type de capteurs autres que des instruments météorologiques dans la voie des stands.	It is prohibited to install any kind of sensors other than weather instrumentations in the pit lane.
8. Signalisation	8. Signalisation
Les informations officielles sont communiquées aux Pilotes au moyen des signaux prévus au Code Sportif International : 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 International Sporting Code: Competitors must not use flags or lights that are similar to those of the Organiser.
9. Accès et installations dans le paddock et dans la voie des stands	9. Access and set up in the paddock and in the pit lane
Les Officiels doivent pouvoir accéder aux installations du Concurrent à tout moment.	Officials must be granted access to Competitors' installations at any time.
Les « <i>Non-Sporting Provisions</i> » s'appliquant aux Concurrents devront être respectées à tout moment, sous peine de pénalités sportives.	Non-sporting provisions applicable to Competitors must be respected at any time, upon the pain of sporting penalties.

ANNEXE 7 : LIMITATION DU PERSONNEL	APPENDIX 7 : PERSONNEL LIMITATION
Non applicable aux 24 Heures du Mans.	Non applicable to Le Mans 24 Hours.

ANNEXE 7 : PROCEDURES RELATIVES AU CARBURANT	APPENDIX 7: FUEL RELATED PROCEDURES
1. Approvisionnement	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. Le carburant fourni par l'ACO est stocké dans les citernes réservées (1 par garage). Le Concurrent devra faciliter l'accès aux trappes de remplissage à tout moment sur demande de l'ACO. La connexion du système de ravitaillement de chaque Concurrent au système d'approvisionnement en carburant est effectuée sous la responsabilité du Concurrent. Les Commissaires Techniques et les prestataires carburant pourront assister les Concurrents sur demande. - Lieu de fourniture : dans les stands (essais et course) ; - Distribution : chaque stand dispose d'une cuve d'un compteur, d'un système de remplissage automatique avec flexible pour remplir le réservoir autonome (voir les Règlement Technique applicable). Aucune modification ou réglage par les Concurrents n'est admise sur ces systèmes. - Stockage : interdit dans les stands et dans le paddock, à l'exception du réservoir autonome portant le numéro de la voiture. Les Concurrents doivent s'assurer que les Commissaires Techniques aient la possibilité de sceller la buttée de la vanne de l'homme mort habituellement destinés au remplissage du réservoir autonome via le réservoir temporaire sur les épreuves hors 24 Heures du Mans.	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. The fuel provided by the ACO is stored in dedicated tanks (1 per garage). The Competitor must facilitate access to the fuel filler flaps at any moment on request of the ACO. The connection between the refueling system of each Competitor and the fuel supply system is carried out under the Competitor's responsibility Scrutineers and fuel suppliers may assist Competitors on request. - Place of delivery: in the pits (practice sessions and race); - Distribution: each pit has a tank with meter, automatic feeding pump with a hose to fill the autonomous tank (see applicable Technical Regulations). No adjustment or modification by the Competitors is allowed on these systems. - Storage: forbidden in the pits and in the paddock, apart from the autonomous tank with the car number affixed. Competitors must ensure that the Scrutineers have the possibility to seal the dead man valve stop usually destined to fill the autonomous tank via the temporary tank on the events outside the 24 Hours of Le Mans.
2. Installations	2. Installations
Concernant les installations : se référer au Règlement Technique applicable.	Concerning the installations: refer to the applicable Technical Regulations.
3. Quantité, manipulation et stockage	3. Quantity, handling and storage
Pour les Concurrents des Garages A et B uniquement : La quantité maximum de carburant stockée dans des bidons autorisée par voiture dans chaque garage est de 400 litres. Ce carburant doit être stocké près de la porte coté paddock et un extincteur doit être placé en permanence à proximité des fûts de carburant et/ou du réservoir	For Competitors in Garage A & B only: 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

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. Pour tous les Concurrents Les systèmes de chauffage et/ou de refroidissement ne peuvent être utilisés pour influencer la température du carburant lorsque le carburant est stocké, lorsqu'il est transporté dans le réservoir temporaire ou stocké dans le réservoir autonome. À tout moment, le Concurrent devra être en mesure de remplir le réservoir autonome en utilisant le réservoir temporaire, sur instructions d'un officiel et selon les normes de sécurité prévues pour les garages A et B. Ce transfert ne pourra avoir lieu qu'entre 2h00 et 6h00 le matin, pendant la course. Ce transfert devra être effectué selon les préconisations officielles. 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. Instructions pour la manipulation du carburant dans les stands : - En plus de la personne manipulant le carburant, une seconde personne doit être à côté d'elle avec un extincteur, prête à intervenir. - Les deux intervenants et toute autre personne impliquée doivent porter des vêtements ignifugés. - S'assurer que deux portes d'accès dans le stand sont ouvertes pendant la manipulation (à l'avant et à l'arrière) pour assurer une bonne ventilation. En cas de pompage du carburant dans le réservoir de la voiture : - La voiture doit être connectée à la terre. - Le carburant doit être transféré par un tuyau dans un conteneur tel que décrit dans les Règlements Techniques applicables. - Le niveau de remplissage du conteneur doit être visible. - Le système de pompage doit être antistatique, incluant les roues et le chariot de transport. Ces instructions sont applicables durant toute la présence de l'équipe dans le stand (de son arrivée pour la Journée Test, jusqu'à son rangement après la course). Pénalité pour non-respect de la réglementation carburant : à l'appréciation du Collège des Commissaires Sportifs.	autonomous tank and filling must be carried out with the temporary tank described in the applicable Technical Regulations. To all Competitors 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. At any moment, the Competitor must be able to fill the autonomous tank using the temporary tank, on an official's instruction and as per the safety rules applicable to garages A and B. This transfer can only happen between 2am and 6am during the race. This transfer must be operated as per the official guidelines. 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. Instructions when handling fuel in the pits: - In addition to the person handling the fuel, a second person must stay nearby with a fire extinguisher ready to use it. - Both operators and any other person involved must wear fireproof clothing. - Make sure that two of the garage doors (one at the front and one at the back) are open throughout the handling process, to ensure proper ventilation. When pumping fuel out from the tank of the car: - The car must be earth connected. - Fuel must be transferred by pipe into a container as described in the applicable Technical Regulations. - The filling level of the container must be visible. - The pumping system must be anti-static, including the wheels and the transport trolley. These instructions are applicable during all the period of presence of the team in the pits (from arrival for the Test Day until pack up after the race). Penalty for non-respect of the fuel regulations: at the discretion of the Panel of Stewards.
--	--

4. Echantillon de carburant	4. Fuel sample
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.	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.
5. Procédure	5. Procedure
Tous les Concurrents seront autorisés à retirer le carburant en utilisant leur propre réservoir dans le Parc Fermé, sous le contrôle d'un Commissaire Technique.	All Competitors will be allowed to pump out fuel using their own fuel tank in the Parc Fermé, under the supervision of a Scrutineer.
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.	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.
6. Sécurité et obligations durant le ravitaillement en essence	6. Safety and obligations during refuelling
6.1 Autorisations et obligations générales lors du ravitaillement	6.1 General authorisations and obligations during refuelling
Toutes les manipulations de carburant doivent être effectuées en respectant le règlement sportif (extincteur, combinaisons, cagoules, lunettes, gants, chaussures, sous-vêtements, etc.).	All fuel manipulations must be done respecting the regulations (extinguisher, overalls, balaclava, goggles, gloves, shoes, underwear, etc.).
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.	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.
Pénalité : à l'appréciation des Commissaires Sportifs.	Penalty: at the Stewards' discretion.
6.2 Emploi d'un réservoir autonome	6.2 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.	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.
Pénalité : à l'appréciation des Commissaires Sportifs.	Penalty: at the Stewards' discretion.

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. Il doit être solidement fixé sur le support mis en place par l'ACO. La hauteur maximum du réservoir autonome doit être de 02m60 au-dessus du sol. La longueur minimum du flexible de ravitaillement doit être de 04m00. Au maximum une potence par voiture peut être fixée sur les plaques placées de chaque côté et en avant du support (schéma sur demande) : Seuls les trous percés sur ces plaques doivent être utilisés pour la fixation des potences. Il est formellement interdit de percer des trous dans le support et les murs de l'Organisation.	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. It must be strongly fixed on to the support provided by the ACO. The maximum height of the autonomous tank must be 02m60 above the ground. The minimum length of the refuelling pipe must be 04m00. At the most, one bracket per car may be fixed on the plates placed on either side and in front of the support (diagram on request): Only holes drilled on these plates can be used to fix the brackets. Drilling holes in the walls and support provided by the Organiser is strictly forbidden.
6.3 Remplissage du réservoir autonome 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 (LMGT3), 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.	6.3 Filling the autonomous tank 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 (LMGT3), 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.

ANNEXE 8 : LISTE DES INVITATIONS A PARTICIPER AUX 24 HEURES DU MANS 2026

APPENDIX 8: INVITATION TO TAKE PART IN THE LE MANS 24 HOURS 2026

Sous réserve de l'approbation du Comité de Sélection des 24 Heures du Mans. Un Concurrent ne peut pas cumuler plus de 2 invitations, toutes catégories confondues. Les invitations délivrées aux Concurrents ELMS, IMSA, Asian Le Mans Series, Fanatec GT World Challenge Europe ne peuvent être attribuées que si le Concurrent a participé à toutes les épreuves de la Série / le Championnat concerné. Chaque invitation ne pourra être accordée que si la voiture concernée est engagée en 2026 dans l'une des séries suivantes : ELMS, Asian Le Mans Series 2026-2027, IMSA Weathertech Sportscar Championship. La situation juridique et financière du Concurrent ne doit pas contrevenir aux intérêts directs et indirects de l'ACO. Le Comité de Sélection des 24 Heures du Mans se réserve le droit de modifier cette liste ou de refuser une invitation si des circonstances exceptionnelles l'imposent. Les invitations ne sont pas transmissibles à un autre Concurrent. Toute invitation non utilisée est annulée.	Subject to the approval of the 24 Hours of Le Mans Selection Committee. A Competitor cannot hold concurrently more than 2 invitations, all categories combined. Invitations delivered to Competitors in ELMS, IMSA, Asian Le Mans Series, Fanatec GT World Challenge Europe can only be allocated if the Competitor has participate in all the events of the concerned Series/Championship. Each invitation will only be granted if the car in question is entered in 2026 in one of the following Series : ELMS, Asian Le Mans Series 2026-2027, IMSA Weathertech Sportscar Championship. The legal and financial situation of the Competitor must not contravene direct and indirect interests of the ACO. The 24 Hours of Le Mans Selection Committee reserves the rights to modify this list or to refuse an invitation if exceptional circumstances require it. Invitations are not transferable to another Competitor. Any invitation not used is cancelled.
---	--

Position in the Championship	Competitor	24 Hours of Le Mans 2026 - Category
2025 EUROPEAN LE MANS SERIES		
1 st LMP2	VDS PANIS RACING	LMP2
2 nd LMP2	INTER EUROPOL COMPETITION	LMP2
1 st LMP2 Pro/Am	AO by TF	LMP2
1 st LMP3	CLX MOTORSPORT	LMP2
1 st LMGT3	TF SPORT	LMGT3
2025 – 2026 ASIAN LE MANS SERIES		
1 st LMP2	TBC	LMP2
1 st GT	TBC	LMGT3
2025 IMSA WEATHERTECH SPORTCAR CHAMPIONSHIP		
At the discretion of the IMSA organiser	TBC	Hypercar
	TBC	LMP2
	TBC	LMGT3
2025 FANATEC GT WORLD CHALLENGE EUROPE powered by AWS		
1 st Bronze cup	Kessel Racing	LMGT3

ANNEXE 9 : LISTE DES INVITATIONS A PARTICIPER AUX 24 HEURES DU MANS 2027 DELIVREES EN 2026	APPENDIX 9: INVITATION TO TAKE PART IN THE LE MANS 24 HOURS 2027 DELIVERED IN 2026
Sous réserve de l’approbation du Comité de Sélection des 24 Heures du Mans.	Subject to the approval of the 24 Hours of Le Mans Selection Committee.
Un Concurrent ne peut pas cumuler plus de 2 invitations, toutes catégories confondues.	A Competitor cannot hold concurrently more than 2 invitations, all categories combined.
Les invitations délivrées aux Concurrents ELMS, IMSA, Asian Le Mans Series, Fanatec GT World Challenge Europe ne peuvent être attribuées que si le Concurrent a participé toutes les épreuves de la Série / le Championnat concerné.	Invitations delivered to Competitors in ELMS, IMSA, Asian Le Mans Series, Fanatec GT World Challenge Europe can only be allocated if the Competitor has participate in all the events of the concerned Series/Championship.
Chaque invitation ne pourra être accordée que si la voiture concernée est engagée en 2027 dans l’une des séries suivantes : ELMS, Asian Le Mans Series 2027-2028, IMSA Weathertech Sportscar Championship.	Each invitation will only be granted if the car in question is entered in 2027 in one of the following Series : ELMS, Asian Le Mans Series 2027-2028, IMSA Weathertech Sportscar Championship.
La situation juridique et financière du Concurrent ne doit pas contrevenir aux intérêts directs et indirects de l’ACO.	The legal and financial situation of the Competitor must not contravene direct and indirect interests of the ACO.
Le Comité de Sélection des 24 Heures du Mans se réserve le droit de modifier cette liste ou de refuser une invitation si des circonstances exceptionnelles l’imposent.	The 24 Hours of Le Mans Selection Committee reserves the rights to modify this list or to refuse an invitation if exceptional circumstances require it.
Les invitations ne sont pas transmissibles à un autre Concurrent. Toute invitation non utilisée est annulée.	Invitations are not transferable to another Competitor. Any invitation not used is cancelled.
Position in the Championship	Invitation and category for Le Mans 2027
2026 EUROPEAN LE MANS SERIES	
1 st LMP2 2 nd LMP2 1 st LMP2 Pro/Am 1 st LMP3 1 st LMGT3	LMP2 LMP2 LMP2 LMP2 LMGT3
2026 – 2027 ASIAN LE MANS SERIES	
1 st LMP2 1 st GT3	LMP2 LMGT3
2026 IMSA WEATHERTECH SPORTSCAR CHAMPIONSHIP	
At the discretion of IMSA organiser	Hypercar LMP2 LMGT3
2026 FANATEC GT WORLD CHALLENGE EUROPE	
1 st Bronze cup	LMGT3

ANNEXE 9 : REGLEMENTATION DES ESSAIS HYPERCAR	APPENDIX 9 : HYPERCAR TESTING REGULATIONS
Non applicable aux 24 Heures du Mans.	Non applicable to Le Mans 24 Hours.

ANNEXE 10 : LISTE DES PILOTES AYANT PARTICIPE AUX 24 HEURES DU MANS DEPUIS 2021

APPENDIX 10: LIST OF DRIVERS HAVING PARTICIPATE IN THE 24 HOURS OF LE MANS SINCE 2021

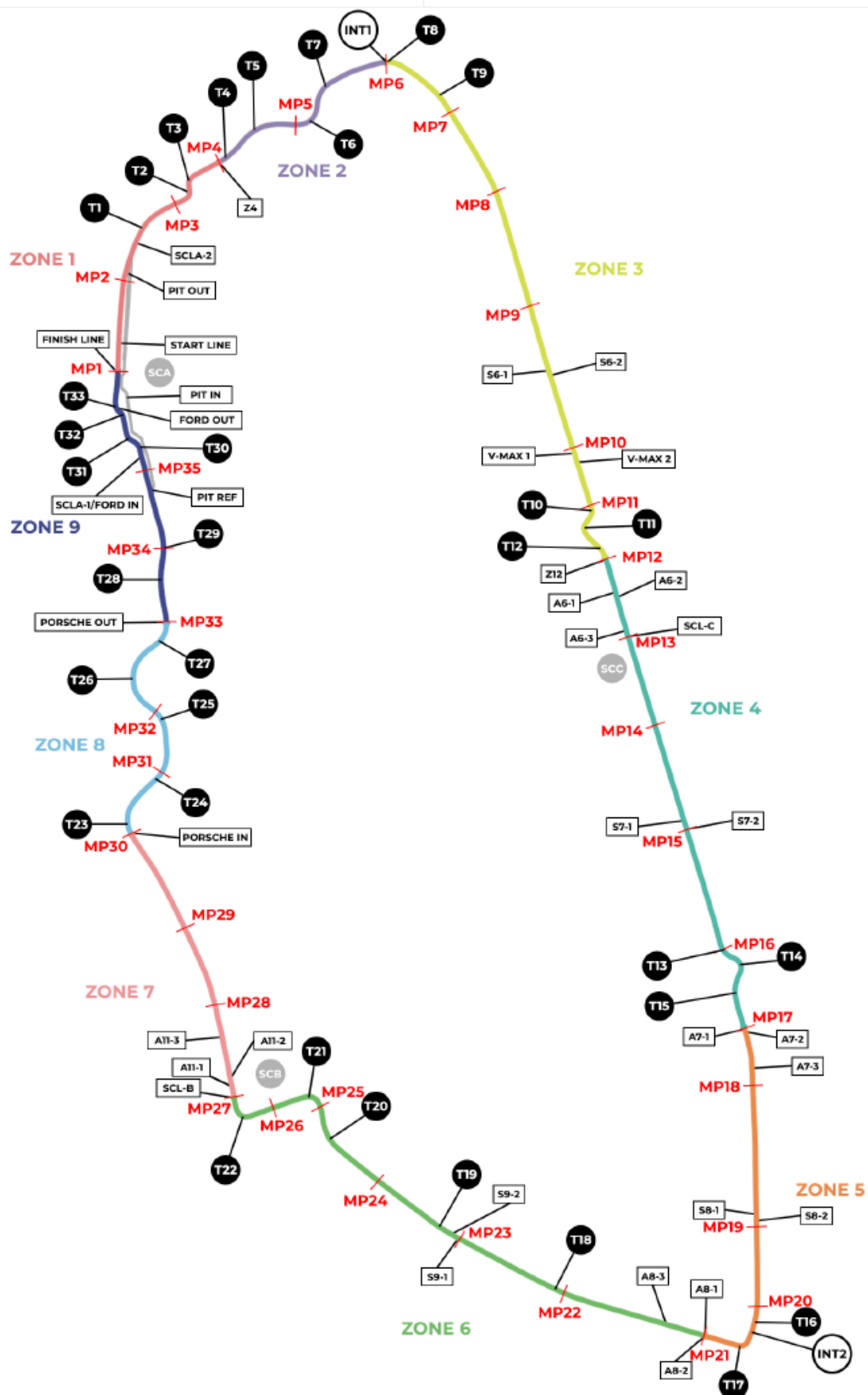
Jonathan	ABERDEIN	Luca	GHIOTTO	Alex	PALOU
Vincent	ABRIL	Raffaele	GIAMMARIA	Alvaro	PARENTE
Riccardo	AGOSTINI	Andrew	GILBERT	Mikkel	PEDERSEN
Jack	AITKEN	Antonio	GIOVINAZZI	Riccardo	PERA
Ahmad	AL HARTHY	Jean	GLORIEUX	Dylan	PEREIRA
Filipe	ALBUQUERQUE	Marcos	GOMES	David	PEREL
James	ALLEN	Tristan	GOMMENDY	Franck	PERERA
Sebastian	ALVAREZ	Roberto	GONZALEZ	Luis	PEREZ-COMPANC
Dennis	ANDERSEN	Jules	GOUNON	Egidio	PERFETTI
Julien	ANDLAUER	Oliver	GRAY	François	PERRODO
Rui	ANDRADE	Matt	GRIFFIN	Giacomo	PETROBELLI
Scott	ANDREWS	Romain	GROSJEAN	Alessio	PICARIELLO
Takuma	AOKI	Brenton	GROVE	Alessandro	PIER GUIDI
Lance	ARNOLD	Stephen	GROVE	Joshua	PIERSON
Antares	AU	Conrad	GRUNEWALD	Julien	PIGUET
Gabriel	AUBRY	Esteban	GUERRIERI	Patrick	PILET
Klaus	BACHLER	Ross	GUNN	Doriane	PIN
Nigel	BAILLY	Esteban	GUTIERREZ	Nicolas	PINO
Alessandro	BALZAN	Ferdinand	HABSBURG	David	PITTARD
Earl	BAMBER	Hiroshi	HAMAGUCHI	Olivier	PLA
Ben	BARKER	Lorcan	HANAFIN	Fred	POORDAD
Ben	BARNICOAT	Oliver	HANCOCK	Théo	POURCHAIRE
Eduardo	BARRICHELLO	Ben	HANLEY	Louis	PRETTE
Erwan	BASTARD	Philip	HANSON	Sebastian	PRIaulx
Dominique	BASTIEN	Ryan	HARDWICK	Alex	QUINN
Sébastien	BAUD	Jason	HART	Pierre	RAGUES
Mathias	BECHE	Brendon	HARTLEY	Naveen	RAO
Matt	BELL	Loek	HARTOG	Oliver	RASMUSSEN
Carl Wattana	BENNETT	John	HARTSHORNE	René	RAST
Martin	BERRY	Andrew	HARYANTO	Robert	RENAUER
Nathanaël	BERTHON	Valentin	HASSE-CLOT	Alex	RIBERAS
René	BINDER	Jack	HAWKSWORTH	Stéphane	RICHELMI
Sam	BIRD	Henrik	HEDMAN	Christian	RIED
Jeroen	BLEEKEMOLEN	David	HEINEMEIER HANSSON	Jonas	RIED
Tom	BLOMQVIST	David	HEINEMEIER-HANSSON	Davide	RIGON
Timur	BOGUSLAVSKIY	Richard	HEISTAND	Zacharie	ROBICHON
Ralf	BOHN	François	HERIAU	Arnold	ROBIN
Cem	BÖLÜKBASI	Jan	HEYLEN	Maxime	ROBIN
Mirko	BORTOLOTTI	Ryo	HIRAKAWA	Mike	ROCKENFELLER
Nicholas	BOULLE	Lin	HODENIUS	Giorgio	RODA
Sébastien	BOURDAIS	Christian	HOOK	Guillermo	ROJAS
Sarah	BOVY	Laurents	HÖRR	Memo	ROJAS
Wayne	BOYD	Satoshi	HOSHINO	Maxwell	ROOT
Richard	BRADLEY	Scott	HUFFAKER	Valentino	ROSSI
Colin	BRAUN	Jonathan	HUI	Alessio	ROVERA
Ryan	BRISCOE	Chandler	HULL	Paolo	RUBERTI
Alex	BRUNDLE	Phillip	HYETT	Fran	RUEDA
Gianmaria	BRUNI	Callum	ILOTT	Martin	RUMP
Anders	BUCHARDT	Rolf	INEICHEN	Roman	RUSINOV
Sébastien	BUEMI	Vutthikorn	INTHRAPHUVASAK	Rodrigo	SALES
Jenson	BUTTON	Brendan	IRIBE	Marino	SATO
Matteo	CAIROLI	Malthe	JAKOBSEN	Grégoire	SAUCY
James	CALADO	Ian	JAMES	Frederik	SCHANDORFF
Andrea	CALDARELLI	Nicolas	JAMIN	Fabio	SCHERER

Tatiana	CALDERON	Mathieu	JAMINET	Claudio	SCHIAVONI
Oliver	CALDWELL	Neel	JANI	Clemens	SCHMID
Dane	CAMERON	Oliver	JARVIS	Daniel	SCHNEIDER
Duncan	CAMERON	Mathys	JAUBERT	Mick	SCHUMACHER
Matt	CAMPBELL	Gunnar	JEANNETTE	Morris	SCHURING
Julien	CANAL	Michael	JENSEN	Marco	SEEFRIED
Maceo	CAPIETTO	Mikkel	JENSEN	Jeffrey	SEGAL
Vincent	CAPILLAIRE	Jimmie	JOHNSON	Giorgio	SERNAGIOTTO
Nicholas	CASSIDY	Edward	JONES	Daniel	SERRA
Francesco	CASTELLACCI	Daniel	JUNCADELLA	Antonio	SERRAVALLE
Nicky	CATSBURG	Matthias	KAISER	Yasser	SHAHIN
Jamie	CHADWICK	Ben	KEATING	Robert	SHWARTZMAN
Paul Loup	CHATIN	Patrick	KELLY	Nolan	SIEGEL
Henrique	CHAVES	Lars	KERN	Jean-Baptiste	SIMMENAUER
Edward	CHEEVER	Takeshi	KIMURA	Kyffin	SIMPSON
Michael	CHRISTENSEN	Marvin	KLEIN	Alexander	SIMS
Tom	CLOET	Kamui	KOBAYASHI	Jakub	SMIECHOWSKI
Alexandre	COIGNY	Hiroshi	KOIZUMI	Marco	SORENSEN
Franco	COLAPINTO	Matej	KONOPKA	Marco	SØRENSEN
Emmanuel	COLLARD	Miroslav	KONOPKA	Bernardo	SOUSA
Lorenzo	COLOMBO	Niklas	KRUETTEN	Will	STEVENS
Mike	CONWAY	Robert	KUBICA	William	STEVENS
John	CORBETT	George	KURTZ	Casper	STEVENSON
Juan Manuel	CORREA	Mark	KVAMME	Luca	STOLZ
Albert	COSTA	Daniil	KVYAT	Joel	STURM
Nicolas	COSTA	Roberto	LACORTE	Nicholas	TANDY
James	COTTINGHAM	Paul	LAFARGUE	Jordan	TAYLOR
Alexandre	COUGNAUD	Jean-Baptiste	LAHAYE	Ricky	TAYLOR
Kei	COZZOLINO	Matthieu	LAHAYE	Larry	TEN VOORDE
Christophe	CRESP	Nicolas	LAPIERRE	Nicki	THIIM
Matteo	CRESSONI	Florian	LATORRE	Steven	THOMAS
Ryan	CULLEN	Conrad	LAURSEN	Harry	TINCKNELL
Antonio Felix	DA COSTA	Johnny	LAURSEN	Custodio	TOLEDO
Gustav	DAHLMANN BIRCH	Côme	LEDOGAR	Eric	TROUILLET
Paul	DALLA LANA	Darren	LEUNG	Simon	TRUMMER
Anthony	DAVIDSON	Nicolas	LEUTWILER	Yorikatsu	TSUJIKO
Roman Senna	DE ANGELIS	Giammarco	LEVORATO	Ben	TUCK
Reshad	DE GERUS	Richard	LIETZ	Filip	UGRAN
Ulysse	DE PAUW	Vladislav	LOMKO	Christoph	ULRICH
Nyck	DE VRIES	Jose Maria	LOPEZ	Petru	UMBRADESCU
Ugo	DE WILDE	André	LOTTERER	Giedo	VAN DER GARDE
Derek	DEBOER	Frederick	LUBIN	Tijmen	VAN DER HELM
Louis	DELETRAZ	Alex	LYNN	Kelvin	VAN DER LINDE
Luis Felipe	DERANI	Cooper	MACNEIL	Sheldon	VAN DER LINDE
Franck	DEZOTEUX	Jan	MAGNUSSEN	Renger	VAN DER ZANDE
Paul	DI RESTA	Kevin	MAGNUSSEN	Frits	VAN EERD
Tom	DILLMANN	Franck	MAILLEUX	Shane	VAN GISBERGEN
Michael	DINAN	Frédéric	MAKOWIECKI	Tom	VAN ROMPUY
Scott	DIXON	Manuel	MALDONADO	Job	VAN UITERT
David	DROUX	Aliaksandr	MALYKHIN	Stoffel	VANDOORNE
Mattia	DRUDI	Daniel	MANCINELLI	Dries	VANTHOOR
Felipe	DRUGOVICH	Simon	MANN	Laurens	VANTHOOR
Romain	DUMAS	Raffaele	MARCIELLO	Nicolas	VARRONE
Loïc	DUVAL	Celia	MARTIN	Tristan	VAUTIER
Charles	EASTWOOD	Maxime	MARTIN	Matthieu	VAXIVIERE
Jonny	EDGAR	Esteban	MASSON	Jean-Eric	VERGNE
Pierre	EHRET	Rino	MASTRONARDI	Jean-Karl	VERNAY
Kevin	ESTRE	Alexander	MATTSCHULL	Frederik	VESTI
Jaxon	EVANS	Gustavo	MENEZES	Toni	VILANDER
Charles	FAGG	Roberto	MERHI	Bent	VISCAAL

John	FALB	Thomas	MERRILL	Beitske	VISSER
Jody	FANNIN	Christopher	MIES	Lilou	WADOUX
Augusto	FARFUS	Charles	MILESI	Michael	WAINWRIGHT
Michael	FASSBENDER	Ollie	MILLROY	Andrew	WATSON
Orey	FIDANI	Tommy	MILNER	Oliver	WEBB
Giancarlo	FISICHELLA	Ritomo	MIYATA	Pascal	WEHRLEIN
Pietro	FITTIPALDI	Miguel	MOLINA	Alexander	WEST
Anders	FJORDBACH	Jens Reno	MØLLER	Richard	WESTBROOK
Sophia	FLOERSCH	Juan Pablo	MONTOYA	James	WINSLOW
Thomas	FLOHR	Edoardo	MORTARA	Marco	WITTMANN
Lorenzo	FLUXA	Nico	MULLER	Yifei	YE
Robert	FOLEY	Nico	MÜLLER	Nick	YELLOLY
Felipe	FRAGA	Kazuki	NAKAJIMA	Naoki	YOKOMIZO
Rahel	FREY	Felipe	NASR	Salih	YOLUC
Robin	FRIJNS	Norman	NATO	Donald	YOUNT
Christopher	FROGGATT	Andre	NEGRAO		
Tomonobu	FUJII	André	NEGRÃO		
Antonio	FUOCO	Thomas	NEUBAUER		
Tom	GAMBLE	Nicklas	NIELSEN		
Antonio	GARCIA	Clément	NOVALAK		
Esteban	GARCIA	Sébastien	OGIER		
Bijoy	GARG	Dennis	OLSEN		
Michelle	GATTING	Will	OWEN		
Stefano	GATTUSO	Sébastien	PAGE		
Finn	GEHRSTZ	Simon	PAGENAUD		
Sean	GELAE	Steven	PALETTE		

ANNEXE 11 : PLANS DU CIRCUIT

APPENDIX 11: TRACK MAPS



ANNEXE 12 : HORAIRES DETAILLES	APPENDIX 12 : DETAILED TIMETABLE
---	---

TBC

ANNEXE 13 : CONDITIONS FINANCIERES

APPENDIX 13: FINANCIAL CONDITIONS

2026 TEST DAY AND 24 HEURES LE MANS FINANCIAL CONDITIONS PER ENTERED CAR		Competitors entered in FIA WEC as well as LMP2 and LMGT3 cars invited to participate in the 2026 24H of Le Mans		Hypercar cars invited to participate in the 2026 24H of Le Mans		Hypercar cars submitting an entry to the 2026 24H Selection Committee - including those submitting an entry per the additional procedure (see Art. 3.2.2)				LMP2 and LMGT3 submitting an entry to the 2026 24H Selection Committee - including those submitting an entry per the additional procedure (see Art. 3.2.2)			
		DEPOSIT STEP 1	FINAL PAYMENT STEP 2	DEPOSIT STEP 1	FINAL PAYMENT STEP 2	DEPOSIT STEP 1	CARS SELECTED FINAL PAYMENT STEP 2	RESERVE CARS FINAL PAYMENT STEP 3*		DEPOSIT STEP 1	CARS SELECTED FINAL PAYMENT STEP 2	RESERVE CARS FINAL PAYMENT STEP 3*	
		PLEASE REFER TO APPENDIX 15 OF THE 2026 24H LE MANS SUPPLEMENTARY REGULATIONS											
Case 1	Company liable to VAT or registered as a business company in a country outside the European Union. A business registration issued by the department of treasury of your state (US Competitor) or your country is mandatory. Show this certificate of registration not be attached with your entry form, French taxes (VAT) will be required from your company (20 % in addition to the fees).	65 000 €	48 000 €	65 000 €	53 000 €	5 000 €	113 000 €	113 000 €		5 000 €	108 000 €	108 000 €	108 000 €
Case 2	Company liable to VAT in another European country (ECU) than France (corresponding VAT number to be filled in the entry form)	65 000 €	48 000 €	65 000 €	53 000 €	5 000 €	113 000 €	113 000 €		5 000 €	108 000 €	108 000 €	108 000 €
Case 3	Competitor not liable to VAT or not liable to corporate taxes (business activities)	78 000 €	57 600 €	78 000 €	63 600 €	6 000 €	135 600 €	135 600 €		6 000 €	129 600 €	129 600 €	129 600 €
Case 4	Company registered in France regarding VAT	78 000 €	57 600 €	78 000 €	63 600 €	6 000 €	135 600 €	135 600 €		6 000 €	129 600 €	129 600 €	129 600 €

*Payment to be received within the next 48 hours after the car has been invited to participate.

ANNEXE 15 : DATES ET ECHEANCES	APPENDIX 15: DATES AND DEADLINES
Le but de l'Annexe 15 est uniquement de renseigner les diverses dates. Concernant la formulation des articles, il est évident que seul le Règlement Sportif dans sa forme principale fait foi. Horaire : CET	The purpose of the Appendix 15 is to advise the dates only. Regarding the wording of the quoted articles, it is obvious that the Sporting Regulations in its main part only makes faith. Timing : CET
1.2.3 Entrée en vigueur Le présent Règlement Sportif entre en vigueur le : 5 décembre 2025, remplaçant tout précédent Règlement Sportif concernant la Compétition.	1.2.3 Date of application These Sporting Regulations come into force on: December 5th 2025, replacing all previous Sporting Regulations regarding the Competition.
1.4.1 Définition Les 24 Heures du Mans auront lieu les : Samedi 13 et Dimanche 14 Juin 2026.	1.4.1 Definition The 24 Hours of Le Mans will take place on: Saturday 13th and Sunday 14th of June 2026.
3.1.1 Journée Test Un pilote participant à une compétition internationale pourra être autorisé par le Comité Sport ACO à ne pas participer à la Journée Test : une requête dûment motivée, devra être envoyée au Comité Sport avant le 15 mai 2026 (à midi CET). Si un Concurrent souhaite faire participer plus de 3 pilotes sur sa voiture à la Journée Test (5 pilotes maximum par voiture engagée), ou désigner un pilote sur plusieurs voitures, il devra en faire la demande via le bulletin d'engagement avant le 1^{er} mai 2026 (à midi CET)	3.1.1 Test day A driver participating in an international competition may be allowed by the ACO Sport Committee not to take part in the Test Day: a motivated request must be sent to the Sport Committee, before May 15th 2026 (noon CET). If a Competitor wishes to have more than 3 drivers to take part in the Test Day with his car (5 drivers maximum per car admitted), or to enter one driver on several cars, he must register them on the entry form before May 1st 2026 (noon CET)
3.1.2 Cession des engagements et forfaits Tout forfait déclaré est irrévocable. Le représentant du Concurrent doit le notifier par écrit à l'ACO, via l'e-mail : comite.sport@lemans.org et m.tizon@fiawec.com. Dans ce cas : Si le forfait est déclaré avant le : 31 Mars 2026 (minuit CET), les sommes déjà versées à l'ACO lui restent intégralement acquises. Si le forfait est déclaré après : le 1^{er} Avril 2026 (minuit CET), l'intégralité du droit de participation reste due à l'ACO. Tout forfait déclaré après le : 31 Mars 2026 (minuit CET), entraînera une pénalité financière supplémentaire de 50 000 € (payable à la SSP SA ACO) et rendra le Concurrent non-éligible à toute demande de participation aux éditions suivantes de la Compétition, sauf cas de force majeure à l'appréciation du Comité Sport ACO.	3.1.2 Transfer of entries and withdrawal Any declared withdrawal is irrevocable. The representative of the Competitor must give written notification to the ACO, via email: comite.sport@lemans.org and m.tizon@fiawec.com. In this case: If the withdrawal is declared before: March 31st 2026 (midnight CET), all sums already paid to the ACO will remain its property. If the withdrawal is declared after: Avril 1st 2026 (midnight CET), the full amount of the participation fee remains due to the ACO. Any withdrawal declared after see: March 31st 2026 (midnight CET), will incur a 50 000 € financial penalty (to be paid to the SA SSP ACO) and render the Competitor non eligible for selection to the next editions of the Competition, except for cas de force majeure left at the exclusive appreciation of the ACO Sport Committee.

4.1.6 Signalétique apposée sur les voitures Chaque Concurrent doit fournir à l'ACO des visuels de la voiture dans sa configuration complète et finale au plus tard le voir 4 Mai 2026. Toute modification soumise après le voir 4 Mai 2026 devra être approuvée par l'ACO.	4.1.6 Signage affixed to the cars Each Competitor must provide the ACO with visuals of the car in its complete and final configuration no later than May 4th 2026. Any change submitted after May 4th 2026 must be approved by the ACO.
13.3.1 Règles régissant à la composition des équipages <u>Pour le pilote « titulaire »</u> Avant le : 10 février 2026 à midi CET à midi, les Concurrents devront désigner au moins un pilote, le pilote « titulaire », par voiture engagée à la Compétition. Après le : 10 février 2026 à midi CET, il n'est plus possible de changer de pilote « titulaire ». <u>Pour le reste de l'équipage</u> Avant : 1 Mai 2026 à midi CET, les Concurrents devront désigner les deux autres pilotes engagés sur chaque voiture pour la Compétition. Après : 1 Mai 2026 à midi CET et jusqu'à l'ouverture des vérifications administratives et techniques de l'épreuve des 24 Heures du Mans, aucun changement n'est autorisé	13.3.1 Rules governing the composition of crews <u>For the « main » driver</u> Before: February 10th, 2026, at noon CET, Competitors must nominate at least one driver – the “main” driver – per car entered to the Competition. After: February 10th, 2026, at noon CET, it is not possible to change the « main » driver anymore. <u>For the other drivers</u> Before: May 1st 2026 at noon CET, Competitors must nominate the two other drivers that will compose the line-up of each car for the Competition. After: May 1st 2026 at noon CET and until the administrative and technical checks of the 24 Hours of Le Mans event open, no change is allowed
13.4 Formation sur simulateur agréé par l'ACO Au plus tard le 29 Mai 2026.	13.4 Training session on ACO approved simulator On May 29th 2026 the latest.
ANNEXE 3 3. Numéros de course Si un Concurrent désire choisir un numéro de course et son design, la date limite pour confirmer ce choix et soumettre le design sera le 10 Février 2026 ; son design devra être validé par l'ACO. Après cette date limite il ne sera plus possible de changer ni le numéro de course ni son design.	APPENDIX 3 3. Race numbers If a Competitor wishes to choose its racing number and its design, the deadline to confirm the racing number choice and to provide its design will be on February 10th 2026 ; the design will have to be validated by the ACO. After this deadline it will be impossible to choose its racing number or to change its design.
ANNEXE 13	APPENDIX 13
<u>Concurrents engagés en FIA WEC :</u> Depot (Etape 1) : 10 Février 2026 Paiement final (Etape 2) : 1^{er} Avril 2026 <u>Concurrents invités à participer aux 24 Heures du Mans :</u> Dépôt (Etape 1) : 10 Février 2026 Paiement final (Etape 2) : 3 Avril 2025 <u>Concurrents soumettant un dossier au Comité de Sélection des 24 H :</u>	<u>Competitors entered in FIAWEC</u> Deposit (Step 1): February 10th 2026 Final payment (Step 2): April 1st 2026 <u>Competitors invited to participate in the 24H Le Mans</u> Deposit (Step 1): February 10th 2026 Final payment (Step 2): April 3rd 2026 <u>Competitors submitting an entry to the 24H Selection Committee</u>

Dépôt (Etape 1) : 10 Février 2026 Païement final des voitures sélectionnées (Etape 2) : 3 Avril 2026 Païement final des voitures de réserve (Etape 3) : dans les 48h une fois que la voiture est officiellement invitée à participer aux séances.	Deposit (Step 1): February 10th 2026 Cars selected final payment (Step 2): April 3rd 2026 Reserve cars final payment (Step 3): within the next 48 hours once the car is officially invited to participate in the practice sessions
--	---

ANNEXE 16 : DECLARATION DE CAMERA EMBARQUEE

APPENDIX 16: ONBOARD CAMERA DECLARATION

24 Hours of Le Mans and Test Day

In this declaration, by on-board camera – stand-alone camera (no data connection, no power connection).

I, the undersigned _____ representing the
Competitor _____ entering car(s)
n° _____ acknowledge that permission has been granted for the use of an on board
camera only for the test day and free practice sessions of the 2026 24 Hours of Le Mans Competition.

Should the car(s) not be equipped with the on-board camera during the Scrutineering, the Competitor will
not be allowed to use any on board camera during the 24 Hours of Le Mans Competition.

It is understood that no filming of any description can be made from the car outside the test day and the
free practice sessions.

By signing this declaration, I acknowledge that the stand-alone camera fitted in the car shall not have any
data or power connection with the car.

In addition, I confirm that the Competitor, the Drivers or any person involved with the Competitor will use
footage taken from the fitted camera's for internal purposes only. The only exception to this rule is that the
Competitor or the Drivers are allowed to use up to 60 seconds of footage taken from the camera during
respectively the test day and the free practice sessions on their official social media accounts.

Please note that it is not permitted to use footage which involves an incident with another Competitor.

It is understood that under no circumstances the footage can be used for any commercial purposes,
including TV and internet related purposes. If it is found that footage has been used on a website without a
prior agreement having been reached with the Automobile Club de l'Ouest the rights to use such footage
will be invoiced to the Competitor directly at no less than €10,000 per minute or part thereof.

Date: ____/____/____

Signature:

1. DISPOSITION GENERALES	1
1. GENERAL PROVISIONS	1
2. ORGANISATION	8
2. ORGANISATION	8
3. ENGAGEMENTS, CATEGORISATION, EQUIPAGES	10
3. ENTRIES, CATEGORISATION, CREWS	10
4. DISCIPLINE GENERALE ET OBLIGATIONS DES CONCURRENTS	21
4. GENERAL DISCIPLINE AND COMPETITORS' OBLIGATIONS	21
5. VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES	32
5. ADMINISTRATIVE AND TECHNICAL CHECKS	32
6. PROVISIONS TECHNIQUES	35
6. TECHNICAL PROVISIONS	35
7. COMITE, OFFICIELS ET PENALISATIONS	51
7. COMMITTEE, OFFICIALS AND PENALIZATION	51
8. ESSAIS	61
8. TESTING	61
9. DEROULEMENT DES COMPETITIONS	65
9. RUNNING OF THE COMPETITIONS	65
10. ESSAIS LIBRES ET ESSAIS QUALIFICATIFS	70
10. FREE PRACTICES AND QUALIFYING	70
11. DEPART DE LA COURSE	76
11. START OF THE RACE	76
12. VOIE DES STANDS, ARRÊTS AUX STANDS ET INTERVENTIONS SUR LA VOITURE	84
12. PIT LANE, PIT STOPS AND INTERVENTIONS ON THE CAR	84
13. CATEGORISATION, EQUIPAGES ET TEMPS DE CONDUITE	90
13. CATEGORISATION, CREWS AND DRIVING TIME	90
14. INTERRUPTION ET NEUTRALISATION D'UNE SEANCE	97

14. STOPPING AND NEUTRALISATION OF A SESSION	97
15. ARRIVEE, CLASSEMENTS, TITRES ET POINTS	123
15. FINSH, CLASSIFICATIONS, TITLES AND POINTS	123
DESSIN N°1	132
DRAWING N°1	132
ANNEXE 1 : REGLEMENT PARTICULIER	133
APPENDIX 1: SUPPLEMENTARY REGULATIONS	133
ANNEXE 2 : ENGAGEMENTS ET CONDITIONS FINANCIERES	138
APPENDIX 2: ENTRY FORMS AND FINANCIAL CONDITIONS	138
ANNEXE 3 : SIGNALETIQUE OBLIGATOIRE	143
APPENDIX 3: MANDATORY SIGNAGE	143
ANNEXE 4 : PENALITES LIEES AU NON-RESPECT DE LA REGLEMENTATION TECHNIQUE	153
APPENDIX 4: PENALTIES FOR FAILURE TO RESPECT THE TECHNICAL REGULATIONS	153
ANNEXE 5 : DOCUMENTATION CONCERNANT LES PNEUMATIQUES	155
APPENDIX 5: DOCUMENTS REGARDING TYRES	155
ANNEXE 6 : CONSIGNES GENERALES DE SECURITE RELATIVES A LA VOIE DES STANDS	157
APPENDIX 6: GENERAL SAFETY GUIDELINES RELATE TO THE PIT LANE	157
ANNEXE 7 : PROCEDURES RELATIVES AU CARBURANT	162
APPENDIX 7: FUEL RELATED PROCEDURES	162
ANNEXE 8 : LISTE DES INVITATIONS A PARTICIPER AUX 24 HEURES DU MANS 2026	166
APPENDIX 8: INVITATION TO TAKE PART IN THE LE MANS 24 HOURS 2026	166
ANNEXE 9 : LISTE DES INVITATIONS A PARTICIPER AUX 24 HEURES DU MANS 2027 DELIVREES EN 2026	167
APPENDIX 9: INVITATION TO TAKE PART IN THE LE MANS 24 HOURS 2027 DELIVERED IN 2026	167
ANNEXE 10 : LISTE DES PILOTES AYANT PARTICIPE AUX 24 HEURES DU MANS DEPUIS 2021	169
APPENDIX 10: LIST OF DRIVERS HAVING PARTICIPATE IN THE 24 HOURS OF LE MANS SINCE 2021	169
ANNEXE 11 : PLANS DU CIRCUIT	172

APPENDIX 11: TRACK MAPS	172
ANNEXE 12 : HORAIRES DETAILLES	173
APPENDIX 12 : DETAILED TIMETABLE	173
ANNEXE 13 : CONDITIONS FINANCIERES	174
APPENDIX 13: FINANCIAL CONDITIONS	174
ANNEXE 15 : DATES ET ECHEANCES	175
APPENDIX 15: DATES AND DEADLINES	175
ANNEXE 16 : DECLARATION DE CAMERA EMBARQUEE	178
APPENDIX 16: ONBOARD CAMERA DECLARATION	178