

# RÈGLEMENT SPORTIF DU CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE DE LA FIA SPORTING REGULATIONS OF THE FIA WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP

## 1. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

### 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 audit Championnat et pour lesquelles les ASN et les organisateurs (voir l'Article 2.1) ont signé une Convention d'Organisation telle qu'énoncée à l'Article 2.2 du présent Règlement (voir l'Annexe 1 – partie D).

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

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

### 1.2. Règlement

#### 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.

#### 1.2.2 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

#### 1.2.3 Entrée en vigueur

Le présent Règlement Sportif entre en vigueur une fois approuvé par le Conseil Mondial du Sport Automobile et s'appliquera à toutes les séances d'essais et Compétitions de la saison 2025, remplaçant tout précédent Règlement Sportif concernant le Championnat.

#### 1.2.4 Les 24 Heures du Mans

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

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

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

#### 1.2.5 Annexes

Certains aspects spécifiques (comportant, sans s'y limiter : les

## 1. GENERAL PROVISIONS

### 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.

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

### 1.2. Regulations

#### 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 Interpretive 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 Date of application

These Sporting Regulations come into force once approved by the World Motor Sport Council and will apply to any testing session and Competition of the 2025 season, replacing all previous Sporting Regulations regarding the Championship.

#### 1.2.4 The 24 Hours of Le Mans

Given its specificity, the 24 Hours of Le Mans is governed by 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 Regulations in all aspects.

#### 1.2.5 Appendixes

Certain specific aspects (including, but not limited to: rules

## RÈGLEMENT SPORTIF DU CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE DE LA FIA SPORTING REGULATIONS OF THE FIA WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP

règles applicables aux pneumatiques, aux essais privés ainsi qu'à la limitation du personnel) du présent Règlement sont détaillées dans des annexes dédiées. Celles-ci sont partie intégrante du présent Règlement et peuvent être sanctionnées par le pouvoir sportif.

### 1.3 Conditions générales

#### 1.3.1 Responsabilité générale du Concurrent

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

- s'assurer que toutes les personnes et participants concernés par son engagement observent dans leur intégralité les dispositions du Code, des Prescriptions Générales relatives aux Circuits, des Règlements Techniques applicables, du présent Règlement Sportif et de l'Annexe 1 de chaque Compétition.
- s'assurer que toutes les mesures et décisions ont été prises en interne en matière de sécurité des Pilotes et du personnel à l'occasion de la prestation sportive.

#### 1.3.2 Représentant du Concurrent

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

#### 1.3.3 Responsabilité pour la conformité et la sécurité des voitures

Les Concurrents doivent s'assurer que leurs voitures répondent aux conditions d'éligibilité, de conformité au Règlement Technique et de sécurité pendant toute la durée de la Compétition. La présentation d'une voiture aux vérifications techniques sera considérée comme une déclaration implicite du Concurrent de la conformité de la voiture.

#### 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

### 1.4 Compétitions du Championnat

#### 1.4.1 Définition

Chaque Compétition a le statut de Compétition internationale réservée.

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

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

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

- 2 ou 3 séances d'essais libres chronométrés d'une heure, d'une heure et demie ou de deux heures dans la limite de quatre heures au total (cf. Annexe 1 de la Compétition).

applicable to tyres, private testing and personnel limitations) of these Regulations are detailed in dedicated appendices. These are an integral parts of these Regulations and may be sanctioned by the sporting authorities.

### 1.3 General conditions

#### 1.3.1 General responsibility of the Competitor

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

- ensure that all persons and participants concerned by his entry observe all the requirements of the Code, the Circuit General Prescriptions, the applicable Technical Regulations, the present Sporting Regulations, and Appendix 1 of each Competition.
- ensure that all measures and decisions have been taken internally in relation to the safety of the Drivers and of the personnel when sporting services are provided.

#### 1.3.2 Competitor's representative

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

#### 1.3.3 Responsibility for the conformity and safety of the cars

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

#### 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 Championship Competitions

#### 1.4.1 Definition

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

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

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

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

**RÈGLEMENT SPORTIF DU CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE DE LA FIA  
SPORTING REGULATIONS OF THE FIA WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP**

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.

#### **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.

#### **1.4.3 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.

---

## **2. ORGANISATION**

---

### **2.1 Organisateur**

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

### **2.2 Organisation des Compétitions**

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

Un visa est délivré par la FIA pour chacune des Compétitions

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 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 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.

---

## **2. ORGANISATION**

---

### **2.1 Organiser**

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

### **2.2 Organisation of Competitions**

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

A visa is issued by the FIA for each of the Competitions, provided

## RÈGLEMENT SPORTIF DU CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE DE LA FIA SPORTING REGULATIONS OF THE FIA WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP

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

### 2.3 Assurances

#### 2.3.1 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 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.

#### 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 compilée 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.

that all the documents required by the present regulations have been duly sent to the FIA by the aforementioned deadlines and that they are in conformity with the regulations applicable to the Championship.

### 2.3 Insurance

#### 2.3.1 Obligations 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 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 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, ÉQUIPAGES

### 3.1 Dispositions générales

#### 3.1.1 Engagement à la saison

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

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

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

#### 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.

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

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

#### 3.1.3 Spécificités des 24 Heures du Mans

## 3. ENTRIES, CATEGORISATION, CREWS

### 3.1 General provisions

#### 3.1.1 Entry for the season

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

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

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

#### 3.1.2 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.

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

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

#### 3.1.3 Specificities of the 24 Hours of Le Mans

**RÈGLEMENT SPORTIF DU CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE DE LA FIA  
SPORTING REGULATIONS OF THE FIA WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP**

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 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.

### **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).

### **3.1.5 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 de clôture des engagements au Championnat ou à la Compétition concernée, plus aucune modification ne sera acceptée.

Pour les Concurrents engagés avec une licence Constructeur dans la catégorie Hypercar, le nom de la marque doit être présent dans le nom officiel du Concurrent.

Les Constructeurs ont l'obligation de choisir quels sont les Concurrents qui utiliseront le nom de la marque dans le libellé de la licence Concurrent.

### **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.

### **3.1.7 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.

## **3.2 Procédure d'engagement**

### **3.2.1 Comité de Sélection et admission au Championnat**

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

La 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 ses Compétitions, qu'à réception du paiement de l'intégralité des droits de participation par la FIA (dans les conditions définies ci-dessous).

In accordance with the Agreement 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 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.

### **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 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 closing date for entries in the Championship or in the Competition concerned, no further modification will be accepted.

For Competitors entered with a Manufacturer's Licence in the Hypercar category, the name of the brand must be present in the wording of the official Competitor name.

It is the Manufacturer's obligation to nominate any Competitors who are using the brand name in the wording of the Competitor's licence.

### **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 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.

## **3.2 Entry procedure**

### **3.2.1 Selection Committee and admission to the Championship**

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

The 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 Competitions, until payment of the entirety of the participation fees has been received by the FIA (in the conditions defined below).

**RÈGLEMENT SPORTIF DU CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE DE LA FIA**  
**SPORTING REGULATIONS OF THE FIA WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP**

Le Comité de Sélection aura la liberté et le plein pouvoir sur le choix des dossiers d'engagements pour la participation au Championnat. A son entière discréction, il pourra utiliser entre autres les critères suivants, listés de manière non exhaustive, sans ordre de priorité :

- o Palmarès ;
- o Intérêt pour le Championnat ;
- o Participation régulière au Championnat du Monde d'Endurance ou aux 24 Heures du Mans ;
- o 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.

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.

### 3.2.2 Cas général : bulletin d'engagement, dossier, délais

Le lien pour accéder au bulletin d'engagement est disponible à l'Annexe 2 du présent Règlement avec les date officielle d'ouverture des engagements 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...).

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).

### 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.

Les voitures en sus 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.

The Selection Committee will have freedom and full power on the choice of the registration files to participate to the 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:

- o Track record;
- o Interest for the Championship;
- o Regular participation at the World Endurance Championship or at the 24 Hours of Le Mans;
- o 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.

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 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 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.).

In addition to the entry application dossier, the Competitor will have to sign (online) and respect the Non-Sporting Provisions applicable to Competitors, which will be available in the online entry form procedure.

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

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

### 3.2.3 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.

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.

**RÈGLEMENT SPORTIF DU CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE DE LA FIA  
SPORTING REGULATIONS OF THE FIA WORLD ENDURANCE 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.

#### **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.

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.

#### **3.2.5 Engagement 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.

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.

#### **3.2.6 Droits d'engagement et conditions financières**

Les droits de participation et droits d'engagement sont disponibles en Annexe 2 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.

#### **3.2.7 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 niveaux requis.

Il peut être trouvé sur <https://www.fia.com/>

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 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.

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 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.

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 Entry fees and financial conditions**

Participation and entry fees are available in Appendix 2 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 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>.

**RÈGLEMENT SPORTIF DU CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE DE LA FIA**  
**SPORTING REGULATIONS OF THE FIA WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP**

sustainability-programme.

	2025	2026
Hypercar	2 étoiles	3 étoiles
LMGT3		2 étoiles
Circuit & Organisers	2 étoiles	3 étoiles
Common suppliers	2 étoiles	3 étoiles

	2025	2026
Hypercar	2 stars	3 stars
LMGT3		2 stars
Circuit & Organisers	2 stars	3 stars
Common suppliers	2 stars	3 stars

## 4. DISCIPLINE GÉNÉRALE ET OBLIGATIONS DES CONCURRENTS

### 4.1 Discipline générale

#### 4.1.1 Comportement anti-sportif

Le Collège des Commissaires Sportifs pourra être saisi par le Directeur d'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.

#### 4.1.2 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.

Seuls le Promoteur et la FIA sont habilités à autoriser l'émission et le retrait des laissez-passer.

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

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

#### 4.1.3 Contrôle Médical

Le Directeur de Course et le Médecin-Chef peuvent demander à un Pilote ou à un officiel de se soumettre à un contrôle médical à tout moment de la Compétition.

#### 4.1.4 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.

#### 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

## 4. GENERAL DISCIPLINE AND COMPETITORS' OBLIGATIONS

### 4.1 General discipline

#### 4.1.1 Unsporting conduct

The Race Director and/or the Clerk of the Course may bring before the Panel of Stewards any unsporting behaviour on the part of a manufacturer, Competitor, 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 Passes and accreditations

As defined in Article 3.21 of the Code, any participant as defined in Article 20 of the Code, present in any capacity whatsoever in the reserved areas (see Article 20 of the Code), must wear his or her pass in such a way that it is clearly visible.

The Promoter and the FIA alone are empowered to authorise the issue and removal of passes.

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

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

#### 4.1.3 Medical control

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

#### 4.1.4 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.

#### 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

**RÈGLEMENT SPORTIF DU CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE DE LA FIA  
SPORTING REGULATIONS OF THE FIA WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP**

- Présentation des Pilotes
- Pré-podium
- Podium
- Zone mixte - interview
- Conférence de presse après les qualifications
- Conférence de presse après la course

En cas de non-respect ou de retard, une pénalité sera prononcée à l'appréciation des Commissaires Sportifs.

- Drivers' presentation
- Pre-podium
- Podium
- Mixed zone - interview
- Press conference after qualifying
- Press conference after the race

In case of non-compliance or late arrival, penalty at the Stewards' discretion.

#### **4.1.6 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).

#### **4.1.7 Limitation du personnel et des essais**

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).

### **4.2 Équipement des Concurrents**

#### **4.2.1 Équipements obligatoires des Pilotes**

Pendant les essais, le warm-up et la course, les Pilotes doivent toujours porter l'équipement conforme aux normes de sécurité fixées par la FIA pour les Compétitions internationales sur circuits, dans les conditions définies par l'Annexe L du Code.

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.

#### **4.2.2 Équipements 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 :

- o combinaison ignifugée homologuée FIA 8856
- o gants ignifugés homologués FIA 8856
- o cagoule ignifugée homologuée FIA 8856
- o sous-vêtements longs ignifugés homologués FIA 8856 (chemise, pantalons et chaussettes)
- o chaussures ignifugées homologuées FIA 8856
- o casques intégraux de couleur uniforme sans décoration avec visière intégrale fermée homologués par la FIA (répertoriés dans la Liste Technique FIA n° 25) (la visière peut être ouverte avant l'arrivée de la voiture dans la voie des stands)

Personnel autorisé sur le mur des stands :

- o combinaison ignifugée homologuée FIA 8856

Tout autre opérateur :

- o combinaison ignifugée homologuée FIA 8856
- o gants ignifugés homologués FIA 8856
- o cagoule ignifugée homologuée FIA 8856 protégeant complètement le visage
- o lunettes ignifugées
- o sous-vêtements longs ignifugés homologués FIA 8856 (chemise, pantalons et chaussettes)
- o chaussures ignifugées homologuées FIA 8856
- o casque

En dehors des opérations de ravitaillement uniquement : dans des

#### **4.1.6 Signage affixé sur les voitures**

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).

#### **4.1.7 Personnel limitation and testing**

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 Competitors' equipment**

#### **4.2.1 Mandatory equipment for Drivers**

During practice sessions, the warm-up and the race, the Drivers must always wear equipment in conformity with the safety standards established by the FIA for international Competitions on circuits, in the conditions defined by Appendix L to the Code.

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 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:

- o FIA 8856 homologated fireproof overalls
- o FIA 8856 homologated fireproof gloves
- o FIA 8856 homologated fireproof balaclava
- o FIA 8856 homologated fireproof long underwear (shirt, trousers and socks)
- o FIA 8856 homologated fireproof shoes
- o FIA homologated (as listed in FIA Technical List 25) full face helmets of a uniform colour without decoration, with closed full visors (the visor may be opened before the car enters the pit lane)

Personnel allowed on the pit wall:

- o FIA 8856 homologated fireproof overalls

Any other operator:

- o FIA 8856 homologated fireproof overalls
- o FIA 8856 homologated fireproof gloves
- o FIA 8856 homologated fireproof balaclava that protects the whole face
- o fireproof goggles
- o FIA 8856 homologated fireproof long underwear (shirt, trousers and socks)
- o FIA 8856 homologated fireproof shoes
- o helmet

Except for refuelling operations: in exceptional circumstances, a

**RÈGLEMENT SPORTIF DU CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE DE LA FIA**  
**SPORTING REGULATIONS OF THE FIA WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP**

<p>circonstances exceptionnelles, un mécanicien peut retirer ses gants ignifugés homologués par la FIA en cas d'absolue nécessité.</p> <p><b>4.2.3 Caméras des Concurrents</b></p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Les équipes doivent remettre toutes les images demandées par un officiel de course.</p> <p><b>4.2.4 Caméras embarquées</b></p> <p>La description technique sera détaillée dans le document envoyé par le Promoteur.</p> <p>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.</p> <p>Ce qui suit sera donc mis en place, en considérant le poids du système de caméra = 3.8 kg.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Les voitures sans caméra devront se lester</li> <li>• HYPERCAR : poids minimum avec le système de caméra ou le reste caméra = décrit dans la BoP</li> <li>• LMGTE3 : poids minimum avec le système de caméra ou le reste caméra = décrit dans la BoP</li> </ul> <p><b>4.2.5 Brassards associés au personnel pit lane</b></p> <p>Le Promoteur distribuera à chaque Concurrent trois types de brassards :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- PIT LANE : le brassard vert devra être porté par toute personne accédant à la voie des stands lorsque la voiture y est arrêtée, pour y faire des interventions et sur la grille en cas de suspension de la course à partir du signal 10 minutes.</li> <li>- TYRE &amp; BRAKE : le brassard bleu devra être porté par toute personne accédant à la voie des stands en présence de la voiture pour y faire des contrôles de freins/pneumatiques.</li> <li>- RED : le brassard rouge devra être porté par la personne autorisée sur la grille en cas de suspension de course.</li> <li>- HV : le brassard jaune HV devra être porté par le technicien du système hybride pour intervenir dans la voie des stands ou sur la piste.</li> </ul> <p>Le Comité WEC précisera avant le début de saison si une méthode d'identification additionnelle sera mise en place</p>	<p>mechanic may remove the FIA homologated fireproof gloves if absolutely necessary.</p> <p><b>4.2.3 Competitors' cameras</b></p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Teams must surrender any images requested by a race official.</p> <p><b>4.2.4 On-board cameras</b></p> <p>The technical description will be summarised in the document sent by the promoter.</p> <p>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.</p> <p>The following will be put in place, considering the weight of the camera system = 3.8kg</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Cars without a camera will need to have ballast on board</li> <li>• HYPERCAR: minimum car weight with a camera system or camera ballast = described in BoP</li> <li>• LMGTE3: minimum car weight with a camera system or camera ballast = described in the BoP</li> </ul> <p><b>4.2.5 Armbands associated with pit lane personnel</b></p> <p>The Promotor will distribute to each Competitor three types of armbands:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- PIT LANE: the green armband must be worn by any person accessing the pit lane in the presence of the car that needs to intervene on it on the grid in case of a race suspension from the 10-minute signal.</li> <li>- TYRE &amp; BRAKE: the blue armband must be worn by any person accessing the pit lane in the presence of the car who needs to check brakes / tyres.</li> <li>- RED: the red armband must be worn by the person authorised on the grid in case of a race suspension.</li> <li>- HV: the yellow HV armband must be worn by the hybrid system technician to intervene in the pit lane or on track.</li> </ul> <p>The WEC Committee will precise before the beginning of the season if any additional identification method will be used.</p> <p><b>4.3 Moyens de communication</b></p> <p><b>4.3.1 Communications radio du Concurrent</b></p> <p>Les officiels de l'ACO et de la FIA sont autorisés à écouter, enregistrer et transcrire par tout moyen électronique disponible par l'ACO et la FIA, les conversations des canaux voitures et équipées, à tout moment, et pour tout usage.</p> <p>L'anglais sera la seule langue admise pour toutes les conversations radio émises et reçues par la voiture sauf circonstances exceptionnelles ou autorisation exceptionnelle accordée par le Comité WEC.</p> <p>En cas d'infringement : pénalité à l'appréciation des Commissaires Sportifs.</p> <p><b>4.3.2 Radio de la Direction de Course</b></p> <p>La radio de la direction de course est également dénommée « Radio du mur des stands ».</p> <p><b>4.3 Means of communication</b></p> <p><b>4.3.1 Competitor radio communications</b></p> <p>The ACO and FIA officials are allowed to listen to, record and transcript car and pit crew channels- conversations at any time and for any purpose by any electronic means available to the ACO and FIA.</p> <p>English will be the only language admitted for all radio conversations coming from or received by the car unless exceptional circumstances or exceptional authorization granted by the WEC Committee.</p> <p>In case of infringement: penalty at the Stewards' discretion.</p> <p><b>4.3.2 Race Control Radio</b></p> <p>Race Control Radio is also referred as "Pit-wall radio".</p>
--	--

**RÈGLEMENT SPORTIF DU CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE DE LA FIA  
SPORTING REGULATIONS OF THE FIA WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP**

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

Sauf instruction contraire, de 10 minutes avant que les voitures ne soient autorisées sur la piste jusqu'à 10 minutes après que la dernière voiture a franchi la ligne 1 de la Voiture de Sécurité après une séance, ou est entrée dans le « Parc fermé » après la course, la fréquence radio sera active.

Chaque Concurrent doit s'assurer que pour chaque voiture engagée, quelqu'un écoute la Radio de la Direction de Course pendant les périodes décrites ci-dessus.

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

A l'appréciation uniquement des Commissaires Sportifs (dont la décision n'est pas sujette à appel), le non-respect des instructions données par l'intermédiaire de la Radio de la Direction de Course peut être considéré comme une violation de l'Article 12.2.1.i du Code.

Les équipes doivent informer immédiatement la Direction de Course de tout problème concernant la réception de ce canal radio par tous les moyens à leur disposition.

#### **4.3.3 Moyens de communication électroniques**

Les officiels et le Promoteur pourront utiliser des moyens de communication électroniques.

Pour la saison 2025, 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 pas être opposées d'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'eSafety (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=nombre de voiture, bbbb=le nom de l'équipe 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 discrédition.
- Aucune demande réglementaire de la part d'un Concurrent sera pris 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 discrédition 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.
- Tout manquement au respect de ce qui précède ou tout comportement inapproprié entraînera l'expulsion du serveur Discord.

#### **4.4 Attribution des garages**

##### **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.

##### **4.4.2 Horaires d'ouverture obligatoire des stands pendant la Compétition**

Sauf instructions contraires du Promoteur ou accord des délégués

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

Unless instructed otherwise, from 10 minutes before the cars are allowed on track until 10 minutes after the last car has crossed Safety Car Line 1 after a session, or has entered the "Parc Fermé" after the race, the radio frequency will be active.

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

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

Solely at the Stewards' discretion (whose decision cannot be appealed), failure to adhere to instructions given via Race Control Radio may be considered an infringement of Article 12.2.1.i of the Code.

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

##### **4.3.3 Electronic means of communication**

The officials and the Promoter may use electronic means of communication.

For the 2025 season, 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 team'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.
- Any failure to comply with the above, or any other behavior deemed inappropriate will result in removal from the Discord Server.

#### **4.4 Pit allocation**

##### **4.4.1 General prescriptions**

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

##### **4.4.2 Mandatory opening times for the garages during the Competition**

Unless otherwise instructed by the promoter or with the agreement

## RÈGLEMENT SPORTIF DU CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE DE LA FIA SPORTING REGULATIONS OF THE FIA WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP

techniques : De 1 heure avant la première séance FIA WEC jusqu'à 1 heure après la dernière séance de chaque jour ou au moins de 10h00 à 18h00 (sauf indications contraires à l'Annexe 1 de la Compétition concernée) :

Le rideau du stand (du côté de la voie des stands) doit rester complètement ouvert.

La visibilité vers l'intérieur du stand et la voiture de course doit rester libre sans obstruction de quelque nature que ce soit (éléments de carrosserie, rideaux, piles de pneus, chariots, etc., personnes liées au Concurrent comprises). Tout élément de carrosserie entreposé devant la voiture sera considéré comme une obstruction à la visibilité à l'intérieur du stand sauf s'il est entreposé à plat sur le sol et ne cache pas totalement ou partiellement la voiture de course à l'intérieur du stand.

Toute personne se trouvant devant la voiture lorsque celle-ci est à l'intérieur du stand est considérée comme une obstruction à la visibilité à l'intérieur du stand à moins qu'elle ne doive travailler sur la voiture. Une rangée de personnes devant la voiture est strictement interdite.

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.

### 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.

## 5. VÉRIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES

### 5.1 Vérifications administratives

#### 5.1.1 Dispositions générales

Chaque Concurrent et chaque Pilote devront présenter des licences de Concurrent et de Pilote en cours de validité, telles que définies à l'Article 3.1.4.

Les Pilotes doivent également être en possession d'un certificat médical d'aptitude valable qui accompagne la licence internationale.

Pour les Pilotes et Concurrents dont les licences ne prévoient pas d'autorisation permanente de participer aux Compétitions internationales inscrites au calendrier FIA : une autorisation de courir dans le pays de la Compétition, délivrée par l'Autorité Sportive Nationale (ASN).

Lors des vérifications administratives, les Concurrents doivent confirmer par écrit leur(s) représentant(s) officiel(s) tel que précisé à l'Article 1.3.2 du présent règlement et leur(s) adjoint(s).

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

- o Un Pilote ne peut être désigné que sur une seule voiture ;
- o Les conducteurs suppléants ne sont pas admis ;
- o 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 des vérifications administratives d'une Compétition, pour toute raison

of the technical delegates: from 1 hour before the first FIA WEC session until 1 hour after the last session of each day, or as a minimum from 10 am until 6 pm (unless otherwise specified in Appendix 1 of the relevant Competition):

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

Visibility towards the inside of the garage and the race car must remain free of any obstruction of any kind whatsoever (bodywork parts, covers, piles of tyres, trolleys, etc., including persons connected to the Competitor). Any bodywork element stored in front of the car will be considered to be an obstruction to the visibility towards the inside of the garage unless it is stored flat on the ground and does not totally or partially hide the race car inside the garage.

Any person standing in front of the car when it is inside the garage is considered to be an obstruction to the visibility towards the inside of the garage unless that person has to work on the car. A line of people in front of the car is strictly prohibited.

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

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

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

**Penalty:** at the Stewards' discretion.

#### 4.4.3 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.

## 5. ADMINISTRATIVE AND TECHNICAL CHECKS

### 5.1 Administrative checks

#### 5.1.1 General provisions

Each Competitor and each Driver must present valid Competitor and Driver's licences, as defined in Article 3.1.4.

The Drivers must also be in possession of a current medical certificate of aptitude which accompanies the international licence.

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

During the administrative checks, the Competitors must confirm in writing their official representative(s) specified in Article 1.3.2 of the present Regulations and their deputy(s).

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

- o A Driver cannot be assigned to more than one car ;
- o Substitute Drivers are not accepted ;
- o 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:

**RÈGLEMENT SPORTIF DU CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE DE LA FIA  
SPORTING REGULATIONS OF THE FIA WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP**

autre que :

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

#### **5.1.2 Déclaration des Pilotes au départ**

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

A défaut de notification de changement de Pilote déposée par écrit auprès du Collège des Commissaires Sportifs au plus tard 30 minutes après la fin de l'Hyperpole, le Pilote qui prendra le départ sera obligatoirement celui qui a été indiqué lors des vérifications administratives.

Contact : startingdrivers@fiawec.com

#### **5.2 Vérifications techniques**

##### **5.2.1 Disposition générales**

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

Aucune voiture ne peut participer à la Compétition si elle n'a pas obtenu une approbation à l'issue des vérifications techniques préliminaires. Cette approbation est matérialisée par un autocollant dédié.

Le fait qu'une voiture, une pièce ou un Concurrent aient 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 :

- o 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.
- o Dispositifs et équipements de sécurité des voitures.
- o Dispositifs et équipements de sécurité des Pilotes, tels que (non exhaustifs) : l'homologation des combinaisons, casques et dispositifs de retenue frontale de la tête (dans les conditions définies à l'Annexe L du Code). Aucune modification du casque et du dispositif de retenue frontale de la tête n'est autorisée en dehors de celles homologuées.

##### **5.2.2 Contrôles aléatoires**

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

##### **5.2.3 En cas de changement de châssis ou de changement sur la voiture**

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

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

##### **5.2.4 Déclaration d'équipements**

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

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

##### **5.1.2 Starting Driver's declaration**

For the Competitors in all the categories, the name of the Driver who will take the start must be declared at the time of the administrative checks by filling in the appropriate form.

Unless a notification of a change of Driver is made in writing to the Panel of the Stewards, at the latest 30 minutes after the end of the Hyperpole, the Driver who takes the start must be the one declared during the administrative checks.

Contact: startingdrivers@fiawec.com

#### **5.2 Scrutineering**

##### **5.2.1 General provisions**

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

No car can take part in the Competition unless it has been approved following the initial scrutineering. This approval is shown by a dedicated sticker.

The fact that a car, part or Competitor has satisfied its obligations concerning pre-race scrutineering does not imply its conformity with the applicable Technical Regulations, which is the exclusive responsibility of the Competitor (see Article 1.3.3).

Pre-race scrutineering concerns a minima:

- o Documents, such as (non-exhaustive): the equipment declaration online forms (which must be continually updated during the Competition), the Homologation Form of the cars.
- o Safety features and devices of the cars.
- o Safety features and devices of the Drivers, such as (non-exhaustive): the homologation of the overalls, helmets and frontal head restraint devices (in the conditions defined in Appendix L to the Code). No modification to the helmet and frontal head restraint device is authorised apart from those homologated.

##### **5.2.2 Random checks**

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

##### **5.2.3 Change of chassis or changes on the car**

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

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

##### **5.2.4 Equipment declaration**

Competitors must declare all required information on the Championship technical platform in an accurate and timely manner and keep it updated throughout a Competition. They

## RÈGLEMENT SPORTIF DU CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE DE LA FIA SPORTING REGULATIONS OF THE FIA WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP

la Compétition. Ils devront également procéder dans les meilleures délais à tout changement réclamé par les Délégués Techniques et leurs adjoints.  
Les déclarations d'équipements devront être fait sur ACO-TECH : <https://aco-tech.online>

must also make any changes requested by the Technical Delegates and their deputies as soon as possible.

Equipment declarations must be done on ACO-TECH:  
<https://aco-tech.online>

## 6. PROVISIONS TECHNIQUES

### 6.1 Voitures admissibles

#### 6.1.1 Homologations admissibles

Les Compétitions sont exclusivement réservées aux voitures « Le Mans Hypercars » 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
- LMGT3 : homologuées LMGT3

#### 6.1.2 Recours

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

#### 6.1.3 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.

### 6.2 Systèmes d'équivalence (technologies et 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 conception 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.

A tout moment, le Comité est autorisé à demander (y compris avec des composants techniques ou des capteurs) aux Concurrents et aux Constructeurs n'importe quelle donnée ou information qui pourrait être utile pour concevoir les systèmes d'équivalence. Ces informations ou données pourront être partagées avec des tiers pour des analyses de performance. Ces données et informations fournies devront être exactes.

Les Constructeurs, Concurrents, Pilotes et toutes les personnes ou

## 6. TECHNICAL PROVISIONS

### 6.1 Eligible cars

#### 6.1.1 Eligible homologations

The Competitions are exclusively reserved for "Le Mans Hypercars" 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
- LMGT3: LMGT3 homologated

#### 6.1.2 Appeal

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

#### 6.1.3 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 Equivalence systems (technologies and performance)

#### 6.2.1 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 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

**RÈGLEMENT SPORTIF DU CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE DE LA FIA  
SPORTING REGULATIONS OF THE FIA WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP**

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.

#### **6.2.2 Handicap lié au succès (Success Ballast)**

Un *success ballast* sera imposé pour les voitures 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.

### **6.3 Systèmes et équipements imposés**

#### **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 :

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

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

À tout moment, lorsqu'une voiture est en mouvement dans la voie rapide ou sur la piste, elle doit être équipée d'un transpondeur multifréquence type « Le Mans » (permettant l'identification des Pilotes) fourni par les chronométreurs officiels et en parfait état de fonctionnement. Il incombe à chaque Concurrent de se procurer ce transpondeur, à ses propres frais, de l'installer correctement et de le faire fonctionner. Ce transpondeur doit être installé dans le strict respect des instructions y différentes. Tout changement de transpondeur doit être déclaré au Chronométrage au moins 15 minute 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**

L'installation des débitmètres de carburant et couplemètres

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 Success ballast**

Success ballast will be imposed for LMGT3 cars entered in the Championship (see Article 3.1.1). It will be in effect at all Competitions, except for the 24 Hours of Le Mans.

The calculation system will be determined by the WEC Committee before the first timed session of the Prologue.

### **6.3 Systems and equipment imposed**

#### **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 :

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

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.

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 torqueometers**

The installation of the fuel flow meters and torqueometers

## RÈGLEMENT SPORTIF DU CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE DE LA FIA SPORTING REGULATIONS OF THE FIA WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP

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 discréption de la FIA/ACO. Il s'ensuit que toute contestation portant sur la fiabilité de ces équipements ou sur l'appréciation subsidiaire de la FIA/ACO, qui serait émise par les Concurrents et/ou les personnes visées à l'Article 9.15.1 du Code, est irrecevable, quelle que soit l'autorité ou la juridiction devant laquelle elle sera portée.

Le bon fonctionnement à tout moment de ces équipements et leur surveillance sont de la responsabilité des Concurrents.

Afin de garantir l'application stricte et équitable du Règlement Technique, les modalités suivantes seront imposées durant les courses :

Les équipes doivent déclarer au Délégué Technique, avant ou au plus tard le jour des vérifications techniques, la liste des capteurs qu'elles ont l'intention d'utiliser durant la Compétition. Cette liste doit contenir la référence du fabricant et le numéro de pièce du capteur, ainsi que la référence de l'autocollant FIA.

Les capteurs doivent, à tout moment durant la Compétition, être installés avec leur autocollant FIA apposé et présenter un étalonnage valable.

Le Délégué Technique peut demander à vérifier les capteurs avant leur utilisation. Les équipes sont tenues de mettre ces derniers à disposition sur demande.

Le Délégué Technique peut interdire l'utilisation d'un capteur. Cette décision sera prise à son absolue discréction 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.

Tout capteur en erreur et/ou défectueux entraînera l'application des pénalités prévues à l'Annexe 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.

### 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.

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

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

### 6.3.4 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

homologation 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:

Teams must declare to the Technical Delegate, before or at the latest on the scrutineering day, the list of sensors they intend to use during the Competition. This list must contain the sensor manufacturer reference and part number, as well as the FIA sticker reference.

Sensors must, at all times during the Competition, be fitted with their FIA sticker and must have a valid calibration.

The Technical Delegate may request to check the sensors prior to their use. Teams are obliged to make them available if requested to do so.

The Technical Delegate may forbid the use of a sensor. This decision will be made at his absolute discretion and may not be appealed.

From the beginning until the end of the Competition, no change of sensor may be made without prior approval from the Technical Delegate. Any sensor removed may be kept by the Technical Delegate.

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

Any sensor in error and/or defective will result in the application of the penalties provided for in Appendix 4.

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 Accident Data Recorder (ADR)

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

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

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

### 6.3.4 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 Parc Fermé,

**RÈGLEMENT SPORTIF DU CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE DE LA FIA  
SPORTING REGULATIONS OF THE FIA WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP**

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.

#### **6.3.5 Afficheur Marshalling de la FIA**

Il est de la responsabilité du Concurrent de s'assurer que le Pilote voit en permanence l'écran de *Marshalling FIA* lorsqu'il conduit sa voiture. Ceci signifie que :

- o L'écran doit être en permanence dans son champ de vision.
- o Le Pilote doit être capable de reconnaître facilement les signes ou messages qui s'affichent sur l'écran.
- o Les Commissaires Sportifs considéreront que les Pilotes voient en permanence l'écran, sauf en cas de défaillance technique avérée.

#### **6.3.6 Autres systèmes et équipements obligatoires**

Les systèmes et équipements obligatoires prévus dans les règlements applicables au championnat [Technical List 46 – Sporting & Technical Regulations] :

- o Ces systèmes et équipements doivent être installés dans le strict respect des instructions y afférentes et doivent fonctionner à tout moment pendant la Compétition.
- o Il est de la responsabilité de chaque Concurrent de se procurer les systèmes ou équipements auprès des fournisseurs officiels, de les installer et de les faire fonctionner correctement.

### **6.4 Lumières**

#### **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.

#### **6.4.2 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.

#### **6.4.3 Voyant médical**

Si, après un incident / accident, le voyant d'avertissement médical signale que les seuils ont été dépassés, le Pilote devra être examiné par le service médical de la Compétition sans tarder. Le Délégué Médical de la FIA déterminera le lieu le plus approprié pour cet examen.

Le Directeur d'Épreuve ou le Directeur de Course pourront autoriser

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 FIA Marshalling display**

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

- o The screen must be permanently in the Driver's field of vision.
- o The Driver must be able to recognise easily the signs or messages which are displayed on the screen.
- o The Stewards will consider that the Drivers see the screen at all times, except in case of proven technical failure.

#### **6.3.6 Other mandatory systems and equipment**

Mandatory systems and equipment provided for in the regulations applicable to the Championship [Technical List 46 – Sporting & Technical Regulations]:

- o These systems and equipment must be installed in strict compliance with the relevant instructions and must work at all times during the Competition.
- o It is the responsibility of each Competitor to obtain the systems or equipment from the official suppliers, to install them and to make them work correctly.

### **6.4 Lights**

#### **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 Rain light**

The rear rain light must be switched on permanently when the track has been declared wet, unless the Race Director gives instructions to the contrary.

#### **6.4.3 Medical light**

If, after an incident/accident, the Medical Warning Light signals that threshold forces have been exceeded, the Driver must be examined by the Competition medical service without delay; the FIA Medical Delegate will determine the most appropriate place for this examination.

The Race Director or the Clerk of the Course may allow the Driver

## RÈGLEMENT SPORTIF DU CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE DE LA FIA SPORTING REGULATIONS OF THE FIA WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP

le Pilote à ramener la voiture directement dans la zone de travail qui lui est attribuée ou dans le garage. Le Délégué Médical de la FIA ou le Médecin-Chef de la Compétition devront donner leur consentement au préalable.

### 6.4.4 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.  
En cas de dysfonctionnement, pénalité à l'appréciation des Commissaires Sportifs.

### 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 l'équipe. 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'Epreuve peut à tout moment demander au Concurrent d'allumer le voyant de fonctionnement ERS (lumière verte) pour vérification.

### 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'Epreuve en informera sans délai le Concurrent, lequel devra remédier à la situation au prochain arrêt aux stands, sauf si le Directeur d'Epreuve, pour des raisons de sécurité apprécierées à sa seule discrétion, décide d'ordonner l'arrêt immédiat de la voiture aux fins de réparation.

## 6.5 Pneumatiques

### 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 48 heures avant le début de la Compétition. Cette liste des pneumatiques désignés sera notifiée aux commissaires sportifs au début de la Compétition. La liste fournie devra être conforme aux spécifications de l'Annexe 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 d'autocollants RFID selon l'Annexe 5. Ces stickers doivent être en position à tout moment de la Compétition.

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

Par ailleurs, les Concurrents ont l'obligation de monter sur leurs voitures la taille de pneumatique correspondant à celle décrite dans la fiche d'homologation où les règlements techniques applicables.

### 6.5.2 Fournisseurs désignés

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 Display panel

The Display panel system must be operational at all times during the Competition according to the characteristics provided by the ACO/FIA.

In case of malfunction, a penalty is applied at the Stewards' discretion.

### 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 team (at the end of the lap during which this occurs). The car will be allowed to re-join the track only if a green light is displayed.

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 In case of malfunction

In case of malfunction of a car's lighting and light signalling system, whether on the track or in the pit lane, the Race Director shall immediately inform the Competitor, who must remedy the situation during the next pit stop, unless the Race Director, for safety reasons at his own discretion, decides to order the immediate stopping of the car in order for repairs to be carried out.

## 6.5 Tyres

### 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 48 hours before the start of the Competition. This list of designated tyres will be notified to the Stewards at the beginning of the Competition. The list must comply with the Appendix 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 with RFID stickers in accordance with Appendix 5. These stickers must be in place at all times during the Competition.

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

Furthermore, Competitors are required to fit their cars with the size of tyre corresponding to that described in the homologation form or the applicable technical regulations.

### 6.5.2 Designated suppliers

**RÈGLEMENT SPORTIF DU CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE DE LA FIA  
SPORTING REGULATIONS OF THE FIA WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP**

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

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

#### 6.5.3 Spécification

Les 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. <sup>+</sup>

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

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

- Pour les essais libres, depuis le début des essais.
- Pour les essais qualificatifs et la course, depuis le départ des essais qualificatifs.
- Pour l'Hyperpole depuis le début de la séance. Les pneumatiques alloués pour l'Hyperpole devront être utilisés pour la séance Hyperpole exclusivement.
- 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.
- Au début d'une Compétition, tout pneumatique pour temps sec utilisé devra être neuf.

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

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

#### 6.5.3 Specifications

The tyre manufacturers are contractually committed with the Promoter to provide a limited number of tyre specifications for dry and wet weather.

All the specifications for the season must be declared to the 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 specification for dry-weather tyres			Number of specification 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.<sup>+</sup>

- 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

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

- For free practice sessions, from the beginning of the practice sessions.
- For the qualifying session and the race, from the start of the qualifying session.
- For the Hyperpole from the start of the session. Tyres allocated for Hyperpole must be used only and exclusively for the Hyperpole session.
- To go from the pit lane to the starting grid before the start of the race, the tyres used can be either dry-weather tyres or wet-weather tyres and will not be counted in the allocation.
- At the start of a Competition, any dry weather tyres used must be new.

**RÈGLEMENT SPORTIF DU CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE DE LA FIA**  
**SPORTING REGULATIONS OF THE FIA WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP**

Essais libres	Hyper-pole**	Qualifications + Course		
		Course de 6h	Course de 8h	Course de 10h*
HYPERCAR	12	4	18	26
LMGT3	12	4	18	26

\* ou de 1812 km.

\*\* La spécification de pneumatique utilisée pour l'Hyperpole sera précisée dans l'Annexe 1 avant la Compétition.

#### Pneus pour temps humide

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

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

Les pneumatiques pour temps humides pourront avoir été utilisés précédemment et devront être de la spécification déclarée par le constructeur de pneumatiques.

#### 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.

Les Concurrents soumettront des solutions schématiques pour approbation au Délégué Technique deux semaines avant le début de la compétition sur ACOTech incluant cumulativement :

- o 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 ;
- o 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.

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 :

- o Quand les pneus sont montés sur une voiture ;
- o Lors des montage et démontage des pneus sur les jantes dans les garages des fournisseurs de pneus ;
- o Lors des transports entre les lieux de stockage ;
- o Lors d'un arrêt au stand lorsque les pneus doivent être à proximité de la zone de travail ;
- o Lorsque les pneus sont dans des racks de stockage pour être emmenés et posés sur la grille de départ ou lorsqu'ils en reviennent ;
- o Lorsque les pneus sont transportés dans la structure des fabricants de pneus pour examen des dommages/perforations.

A sa discréption 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.

#### 6.5.6 Chauffe, traitement et modifications

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

Free practice	Hyper-pole**	Qualifying + Race		
		6h race	8h race	10h race*
HYPERCAR	12	4	18	26
LMGT3	12	4	18	26

\* or of 1812km.

\*\* The specification of the tyres used for Hyperpole will be specified in the Appendix 1 prior to the Competition.

#### Wet-weather tyres

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

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

Tyres for wet weather may have been already used and must be of the specification declared by the tyre manufacturer.

#### 6.5.5 Tyre storage

All Competitors must identify two tyre storage areas in each cars' garage and its surrounding.

Competitors will submit schematic solutions for approval to the Technical Delegate two weeks before the start of the competition on ACOTech including cumulatively:

- o 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;
- o A second area for storing and preparing all the other tyres sets (immediately out of the rear of the garage) including wheel washing area.

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:

- o When tyres are being fitted on a car;
- o When mounting and dismantling the tyre to the rim at the Tyre Suppliers garages;
- o During transport between storage locations;
- o During a pitstop when tyres are near the working area;
- o When tyres are in racks being taken to/returning from or sitting on the grid;
- o 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 Parc Fermé 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 Heating, treatment and modifications

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

**RÈGLEMENT SPORTIF DU CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE DE LA FIA  
SPORTING REGULATIONS OF THE FIA WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP**

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.  
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.

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

Tout procédé qui impliquerait un essai direct ou indirect de modification de la température d'un pneumatique (en comparaison avec la température ambiante) est interdit. Ceci inclut, mais ne se limite pas à : chauffage des composants de suspension de la voiture, de l'assemblage des moyeux de roues et du système de frein, modification du milieu de remplissage, système/élément de chauffe de l'eau dans le nettoyage des pneumatiques.

L'utilisation de toute machine thermique ou de rétention de chaleur, ainsi que le traitement chimique ou l'utilisation de composants chimiques pour pneumatiques, jantes, roues sont interdits. Les Concurrents ont l'interdiction d'avoir ce qui précède en leur possession pendant une Compétition.

Dans tous les cas, les instructions des officiels devront être respectées.

D'autres restrictions pourront être appliquées pour les pneumatiques qualificatifs par les Délégués Techniques.

#### **6.5.7 Pression et carrossage des pneumatiques**

Le manufacturier 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.

##### **Surveillance de la pression des pneus**

La pression des pneus sera surveillée à l'aide de capteurs de surveillance de la pression des pneus (« TPMS ») et de jauge manuelle.

Le signal TPMS sera vérifié de manière aléatoire avec des jauge 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.

##### **Surveillance du carrossage**

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  $0,1^\circ$ .

#### **6.5.8 Pénalités applicables**

Pénalités minimales en cas de non-respect de la règle pneumatique

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.

In any case, the heat gun cannot be used to add heat in the tyre in order to gain performance.

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

Any process that involves a direct or indirect attempt at modifying the temperature of a tyre (compared to the ambient temperature) is forbidden. This includes but is not limited to: warming of the car's suspension components, wheel hub assembly and braking system; modification of the filling medium, water heating system/element when washing the wheels.

Use of any thermal or heat retention device, as well as the chemical treatment or use of chemical components for tyres, rims and wheels are forbidden. Competitors are prohibited from having any of the abovementioned items in their possession throughout a Competition.

In any case, instructions of the officials must be respected.

Further restrictions may be applied regarding qualifying tyres by the Technical Delegates.

#### **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 tire 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, tire supplier personnel.

##### **Tyre pressure monitoring**

Tyre pressure will be monitored using tire pressure monitoring sensors ("TPMS") and manual gauge readings.

The TPMS signal will be randomly checked with manual gauge readings by scrutineers and/or tire 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 tire pressure over one full lap when lap-to-lap pressure variation is  $\leq 1\%$  when track under green flag status.

##### **Camber monitoring**

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  $0,1^\circ$ .

#### **6.5.8 Applicable penalties**

Minimum penalty for breaching the tyre rule:

## RÈGLEMENT SPORTIF DU CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE DE LA FIA SPORTING REGULATIONS OF THE FIA WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP

- o Infraction de déclaration (liste non déclarée, liste déclarée en retard) : 1000 € par infraction.
- o Infraction d'éligibilité (pneumatique utilisé mais non déclaré) : 1000 € par pneumatique.
- o Infraction à l'allocation pneumatique : Stop & Go de 2 minutes par pneumatique.
- o Infraction à la chauffe ou au stockage des pneumatiques : Stop & Go de 3 minutes pendant la course.

Toute autre infraction à l'appréciation des Stewards.

### 6.6 Démarrage moteur

Pour ce qui concerne ce règlement, toute activation du démarreur est considérée comme démarrage du moteur.

## 7. COMITÉ, OFFICIELS ET PÉNALISATIONS

### 7.1 Comité WEC

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

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

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

Pour la saison 2025, les membres du Comité sont :

Membres titulaires :

- Marek Nawarecki (FIA)
- Thierry Bouvet (ACO)

Suppléants désignés :

- Xavier Mestelan-Pinon (FIA)
- Clément Hugon (ACO)

Toute interprétation émise par le Comité WEC ne peut être opposable au pouvoir sportif que constituent le Directeur d'Epreuve et le Collège des Commissaires.

### 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.

#### 7.2.2 Pénalisation des Pilotes

Il appartiendra aux Commissaires Sportifs de décider, sur rapport ou demande du Directeur d'Epreuve, si un ou des Pilote(s) mêlé(s) à un incident doit être pénalisé(s).

#### 7.2.3 Mise sous enquête

Si les Commissaires Sportifs enquêtent sur un incident, un message informant toutes les équipes de la ou des voiture(s) impliquée(s)

- o Declaration infringement (list not declared, list declared late): €1000 per infringement.
- o Eligibility infringement (tyre used but not declared): €1000 per tyre.
- o Infringement of the tyre allowance: Stop & Go of 2 minutes per tyre.
- o Infringement of the tyre heating rules or tyre storage rules: Stop and Go of 3 minutes during the race.

Any other violation at the discretion of the Stewards.

### 6.6 Engine start

For the purpose of these regulations, any cranking operation is considered as starting the engine.

## 7. COMMITTEE, OFFICIALS AND PENALIZATION

### 7.1 WEC Committee

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

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

Any Competitor, manufacturer or Driver wishing to obtain a clarification on a point of the Regulations between two Competitions may submit the matter to the WEC Committee by sending it a request, duly motivated, clearly specifying the points on which they are requesting an interpretation.

For the 2025 season, the Committee members are:

Primary members:

- Marek Nawarecki (FIA)
- Thierry Bouvet (ACO)

Nominated substitutes:

- Xavier Mestelan-Pinon (FIA)
- Clément Hugon (ACO)

Any Interpretation given by the WEC Committee shall not be binding on the sporting authority represented by the Race Director and Stewards.

### 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.

#### 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 Instigation of an investigation

If an incident is under investigation by the Stewards, a message informing all teams as to which car or cars are involved shall be

**RÈGLEMENT SPORTIF DU CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE DE LA FIA  
SPORTING REGULATIONS OF THE FIA WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP**

<p>sera affiché sur le système de messagerie officiel.</p> <p><b>7.2.4 Interdiction de quitter le circuit pour le(s) Pilote(s) enquêté(s)</b></p> <p>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.</p> <p><b>7.2.5 Notification des décisions</b></p> <p>Les décisions des Commissaires Sportifs sont adressées par écrit aux Concurrents.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>o 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.</li> <li>o Les notifications, les décisions des officiels et les résultats (essais et course) sont affichés sur le tableau officiel et/ou son équivalent virtuel.</li> </ul> <p><b>7.2.6 Droit de réclamation, appel et droit de révision</b></p> <p>Droit de réclamation</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>o Les réclamations devront être effectuées conformément à l'Article 13 du Code et accompagnées d'une caution de 1000 € [ou leur contrepartie en dollars au cours du jour], versée en numéraire, par carte de crédit ou par virement bancaire.</li> <li>o Si le versement de la caution est effectué par virement bancaire, la réclamation doit être accompagnée d'une preuve de paiement. A défaut, ou si les Commissaires Sportifs considèrent que la preuve de paiement n'est pas satisfaisante, la réclamation ne sera pas recevable.</li> <li>o Les coordonnées bancaires sont celles qui figurent à l'Article 3.3.3 du présent Règlement. La raison du transfert doit être clairement indiquée.</li> <li>o 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.</li> </ul> <p>Dépôt d'appel</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>o Le droit d'appel devant la Cour d'Appel internationale est de 6'000 € (cf. Règlement disciplinaire et juridictionnel de la FIA).</li> <li>o Toutes les décisions qui sont prises par le Comité WEC ne sont pas susceptibles de recours.</li> </ul> <p>Droit de révision</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>o Il est tel que prévu par le Code.</li> <li>o Le montant du droit de révision est fixé à 2'000 €</li> </ul>	<p>displayed on the official messaging system.</p> <p><b>7.2.4 Drivers under investigation prohibited from leaving the circuit</b></p> <p>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.</p> <p><b>7.2.5 Notification of decisions</b></p> <p>Decisions from the Stewards are given to the Competitors in writing.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>o 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.</li> <li>o Officials' notifications and decisions and the results (practice and race) will be posted on the official notice board.</li> </ul> <p><b>7.2.6 Right to Protest, Appeal and right of Review</b></p> <p>Right to protest</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>o 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 in cash, by credit card or by bank transfer.</li> <li>o 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.</li> <li>o The relevant bank account details are the ones included in Article 3.3.3 a) hereto. The reason for the transfer must be clearly indicated.</li> <li>o 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.</li> </ul> <p>Appeal deposit</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>o The appeal deposit for the International Court of Appeal is €6,000 (see Judicial and Disciplinary Rules of the FIA).</li> <li>o Any decision taken by the WEC Committee is not subject to appeal.</li> </ul> <p>Right of review</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>o This is as provided for in the Code.</li> <li>o Right of review fee is €2,000</li> </ul>
<p><b>7.3 Officiels et délégués FIA</b></p> <p><b>7.3.1 Officiels permanents</b></p> <p>La FIA désignera les officiels permanents du Championnat qui officieront à chaque Compétition de celui-ci, à savoir :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>o Le Président et Commissaires Sportifs internationaux du Collège des Commissaires Sportifs, qui devront être titulaires d'une Licence Platinée de la FIA,</li> <li>o Le Directeur d'Épreuve et son adjoint,</li> <li>o Les Délégués Techniques</li> <li>o Le Délégué Médical,</li> <li>o Le chronométreur officiel.</li> </ul> <p><b>7.3.2 Officiels et délégués non-permanents</b></p>	<p><b>7.3.1 Permanent officials</b></p> <p>The FIA will appoint the permanent officials of the Championship who will officiate at each of its Competitions, namely:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>o The Chairperson and 2 International Stewards of the Panel of Stewards, who must hold an FIA Platinum Licence,</li> <li>o The Race Director and its deputy,</li> <li>o The Technical Delegates,</li> <li>o The Medical Delegate,</li> <li>o The official timekeeper.</li> </ul> <p><b>7.3.2 Non-permanent officials and delegates</b></p>

**RÈGLEMENT SPORTIF DU CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE DE LA FIA**  
**SPORTING REGULATIONS OF THE FIA WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP**

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 :

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

Délégués nommés par la FIA

La FIA pourra notamment désigner pour chaque Compétition :

- o Un Délégué Sportif représentant de la FIA,
- o Un Conseiller des Commissaires Sportifs dont le statut et le rôle sont définis à l'Article 7.3.3 du présent Règlement,
- o Un Délégué Sécurité Électrique (eSafety);
- o 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 Règlements régitant le Championnat soient respectés, de formuler les remarques qu'ils jugeront utiles et de dresser tout rapport nécessaire concernant la Compétition.

**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 :

- o Au comportement des Pilotes et des Concurrents sur la piste ;
- o 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.

**7.3.4 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 :

- o Vérifier la conformité d'une voiture, d'une pièce, d'un équipement (et leur bon fonctionnement) ou d'un Concurrent avec les Règlements applicables ;
- o Lors des vérifications techniques, exiger qu'une voiture soit démontée par le Concurrent ;
- o 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 ;
- o Établir un rapport d'infraction, que les Délégués Techniques transmettront aux Commissaires Sportifs.

Des contrôles seront effectués par les Commissaires Techniques. Ils sont responsables des opérations dans le Parc Fermé et habilités à donner des instructions aux Concurrents et aux Pilotes.

**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 :

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:

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

Delegates appointed by the FIA

The FIA may notably appoint for each Competition:

- o A Sporting Delegate representing the FIA,
- o An Adviser to the Stewards whose status and role are defined in Article 7.3.3 of the present Regulations,
- o An Electric Safety Delegate (eSafety);
- o 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 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 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:

- o The behaviour of the Drivers and the Competitors on the track,
- o 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 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:

- o Check the conformity of a car, part, item of equipment (and its correct functioning) or Competitor with the applicable Regulations;
- o During scrutineering, require a car to be dismantled by the Competitor;
- o 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;
- o Draw up an infringement report, which the Technical Delegates will forward to the Stewards.

Checks will be carried out by the Scrutineers. They are in charge of operations in the *Parc Fermé* and are empowered to give instructions to the Competitors and to the Drivers.

**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:

**RÈGLEMENT SPORTIF DU CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE DE LA FIA  
SPORTING REGULATIONS OF THE FIA WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP**

- o 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 ;
- o L'arrêt de toute voiture conformément au Code et au Règlement Sportif ;
- o L'interruption des essais ;
- o La procédure de départ ;
- o Le recours à la Voiture de Sécurité ;
- o Le recours à la Voiture de Sécurité Virtuelle ;
- o Le recours au « Full Course Yellow » ;
- o La suspension et la reprise de la course ;
- o L'arrêt définitif de la course.

#### **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.

#### **7.4 Pénalités en vigueur**

##### **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.

##### **7.4.2 Drive-Through**

Le Pilote devra entrer dans la voie des stands puis reprendre la piste sans s'arrêter. Une fois que le *Drive-Through* a été notifié sur 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 *Drive-Through* sont insusceptibles d'appel.

##### **7.4.3 Stop & Go**

Une fois que le *Stop & Go* a été notifié sur les moniteurs, la voiture ne peut pas franchir la Ligne plus de 4 fois sur la piste, sauf cas prévu par le présent Règlement.

Le *Stop & Go* s'effectue sur la zone de travail, sous la responsabilité du seul préposé au contrôle des voitures. La voiture doit s'arrêter complètement et peut être libérée soit immédiatement, ou si un *Stop & Go* avec une pénalité de temps est spécifié, la voiture doit rester immobile durant ce temps. Le moteur peut continuer de tourner (sauf précision contraire dans la décision), mais aucune opération n'est autorisée sur la voiture et le Pilote doit rester à bord.

Après le *Stop & Go*, la voiture doit quitter la zone de travail afin de rejoindre la piste.

Les *Stop & Go* sont insusceptibles d'appel.

##### **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.

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

#### **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 Penalties in force**

##### **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**

The Driver must enter the pit lane and rejoin the track without stopping. Once the Drive-Through penalty has been notified on 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**

Once the Stop & Go penalty has been notified on the monitors, the car cannot cross the Line more than four times on track, except if provided for under these Regulations.

The Stop & Go is served in the working area, under the sole responsibility of the car controller. The car must come to a complete stop and may be released either immediately, or if a Stop & Go with time penalty is specified, the car must remain motionless for this time. The engine can be kept running (unless otherwise stated in the decision), but no operation is authorised on the car, and the Driver must remain on board.

After the Stop & Go, the car must leave the working area to re-join the track.

Stop & Go penalties are not subject to appeal.

##### **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.

**RÈGLEMENT SPORTIF DU CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE DE LA FIA  
SPORTING REGULATIONS OF THE FIA WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP**

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.

#### 7.4.5 Stop & Hold

Une pénalité Stop & Hold est une pénalité Stop & Go qui doit être effectuée au début d'une séance. Dans ce cas, la voiture doit rester dans son garage pour la durée indiquée dans la décision. Le moteur peut être mis en route. Le Pilote n'est pas obligé de s'installer à bord et peut entrer ou sortir de la voiture. Aucune autre opération n'est autorisée.

Les pénalités Stop & Hold sont insusceptibles d'appel.

#### 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 Stop & Hold, les pénalités de grille, la suppression des temps au tour, les réprimandes et les avertissements ne sont pas non plus susceptibles d'appel.

Les points de pénalité infligés en plus de l'une des pénalités susmentionnées ne sont pas non plus susceptibles d'appel.

#### 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.

#### 7.4.8 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 davantage.

#### 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.

Par ailleurs, les pénalités dans la voie des stands ne peuvent pas être effectuées dans les cas suivants :

- o si la Voiture de Sécurité est déployée ;
- o si la Voiture de Sécurité Virtuelle est déployée ;
- o si la piste est en régime de FCY ;
- o Si un drapeau rouge est déployé.

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

A Stop & Hold penalty is a Stop & Go penalty that must be served at the start of a session. In this case, the car must remain in its garage for the duration of time indicated in the decision. The engine may be started. The Driver is not obliged to be on board and may enter or exit the car. No other operation is authorised.

Stop & Hold penalties are not subject to appeal.

#### 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 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 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 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.

Furthermore, pit lane penalties cannot be served:

- o if the Safety Car is deployed;
- o if the Virtual Safety Car is deployed;
- o if the track is under FCY;
- o If a Red Flag is deployed.

**RÈGLEMENT SPORTIF DU CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE DE LA FIA  
SPORTING REGULATIONS OF THE FIA WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP**

Sauf si la voiture se trouvait déjà dans la voie d'entrée des stands lorsque la neutralisation a été déclarée, le nombre de tours couverts par la neutralisation sera ajouté au nombre de fois que la voiture peut franchir la «ligne» sur la piste, après que le Pilote a été notifié sur les moniteurs de chronométrage.

#### 7.4.10 Cas des 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 *Drive Through* ou de *Stop & Go* sera spécifié dans le premier Bulletin des Commissaires Sportifs pour chaque Compétition.

Unless the car was already in the pit entry road when the neutralisation was declared, the number of laps covered by the neutralisation will be added to the number of times the car may cross the Line on track, after the Driver has been notified on the timing monitors.

#### 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

---

### 8.1 Essais collectifs officiels

#### 8.1.1 Définition

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

#### 8.1.2 Calendrier

Les essais collectifs officiels pour la saison sont les suivants :

- o 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.
- o Le Mans Test Day : voir le Règlement Particulier des 24 Heures du Mans.
- o Rookie test :
  - Une voiture de chaque modèle homologué dans la catégorie Hypercar doit participer à cet essai ;
  - Chaque Concurrent vainqueur de chaque catégorie doit engager au moins une voiture à cet essai ;
  - Le Promoteur nommera les Pilotes pour chaque voiture victorieuse de son Championnat, et ces voitures devront chacune effectuer un minimum de 30 tours durant l'essai ;
  - La participation à cet essai pour les autres Concurrents n'est pas obligatoire.

Le présent Règlement Sportif doit être respecté à tout moment lors de ces essais, sauf décision du Comité WEC, qui décidera à son entière appréciation.

### 8.2 Essais privés

#### 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.

Un Concurrent engageant plusieurs voitures au Championnat dans la même catégorie peut cumuler le nombre de journées de tests privés et les utiliser sans distinction de voiture, à condition que les limitations d'essais suivantes soient satisfaites.

En ce qui concerne l'Article 8.2, on entend par Concurrent qui participe à un essai privé toute personne morale ou physique détenant une licence délivrée par la FIA ou une de ses ASN.

Un «Concurrent participant à un essai» est défini par le partage d'un ou plusieurs éléments suivants avec un Concurrent engagé dans le Championnat :

- Une licence Concurrent
- Une entreprise, une filiale ou une société affiliée
- Une structure légale, un ou plusieurs dirigeants

La marque ou le modèle de voiture de même que le(s) Pilote(s) pourront être considérés comme faisant partie de la définition

---

## 8. TESTING

---

### 8.1 Official collective testing

#### 8.1.1 Definition

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

#### 8.1.2 Calendar

The official collective testing for the season comprises:

- o 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.
- o Le Mans Test Day: see the Supplementary Regulations of the 24 Hours of Le Mans.
- o Rookie test:
  - One car of each homologated model of car in the Hypercar category must participate in this test;
  - Each winning Competitor in each category must enter at least one car in this test;
  - The Promoter will nominate Drivers for each winning car in its championship, and these cars must complete a minimum of 30 laps during the test;
  - Participation in this test is not mandatory for other Competitors.

The present Sporting Regulations must be respected at all times during these tests, unless decided otherwise by the WEC Committee, which may decide at its entire discretion.

### 8.2 Private testing

#### 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.

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 ASN.

A “Competitor taking part in testing” is defined by the sharing of one or several of the following characteristics with one of the Competitors entered in the Championship:

- A Competitor's licence
- A company, subsidiary or affiliate
- A legal structure, one or several executives

The make and model of a car, as well as the Driver(s) may be considered within the above definition of a Competitor, or in a

## RÈGLEMENT SPORTIF DU CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE DE LA FIA SPORTING REGULATIONS OF THE FIA WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP

ci-dessus d'un Concurrent ou pourront être décorrélosés.

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.

### 8.2.2 Interdiction de tester sur les circuits du Championnat

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

### 8.2.3 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.

## 9. DÉROULEMENT DES COMPÉTITIONS

### 9.1 Discipline générale et sécurité

#### 9.1.1 Sens de conduite

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

Le Pilote doit conduire la voiture seul et sans aide.

#### 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 :

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

#### 9.1.3 Dégagement d'une voiture arrêtée

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 Ban on testing on the Championship circuits

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 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.

## 9. RUNNING OF THE COMPETITIONS

### 9.1 General discipline and safety

#### 9.1.1 Driving direction

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

The Driver must drive the car alone and unaided.

#### 9.1.2 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:

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

#### 9.1.3 Clearing a stopped car

**RÈGLEMENT SPORTIF DU CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE DE LA FIA  
SPORTING REGULATIONS OF THE FIA WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP**

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 :

- o Si le Pilote ne peut pas dégager sa voiture d'une position dangereuse par ses propres moyens, les commissaires lui préféreront assistance ;
- o Le Pilote ne doit pas profiter de cette aide pour relancer le moteur : Pénalité : à l'appreciation du Collège des Commissaires Sportifs : disqualification possible du Concurrent ;
- o 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'appreciation du Collège des Commissaires Sportifs) ;
- o Personne excepté les commissaires ne peut se approcher à moins de 10 mètres de la voiture et/ou du Pilote ;
- o 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'appreciation du Collège des Commissaires Sportifs : disqualification possible du Concurrent.
- o 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.

#### **9.1.4 Poussée de la voiture par le Pilote**

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

Pénalité : disqualification du Concurrent.

#### **9.1.5 Ravitaillement sur la piste**

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

Pénalité : disqualification du Concurrent.

#### **9.1.6 Opérations sur une voiture immobilisée**

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

Pénalité : disqualification du Concurrent.

#### **9.1.7 Présence humaine sur la piste**

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

#### **9.1.8 Mise en route du moteur pendant la course**

Pendant la course, lorsqu'une voiture s'arrête, le moteur doit être relancé avec le démarreur ou tout autre équipement à bord par le Pilote seul.

#### **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.

#### **9.1.10 Forfait**

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:

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

o The Driver must not benefit from that assistance to restart the engine: Penalty: at the Stewards' discretion: disqualification of the Competitor is possible;

- o 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);

o Nobody except the marshals may come within 10 metres of the car and/or Driver;

o 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.

o 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 Pushing of the car by the Driver**

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

Penalty: disqualification of the Competitor.

#### **9.1.5 Replenishment on the track**

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

Penalty: disqualification of the Competitor.

#### **9.1.6 Operations on a stopped car**

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

Penalty: disqualification of the Competitor.

#### **9.1.7 Human presence on the track**

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

#### **9.1.8 Restarting the engine during the race**

During the race, if a car stops, the engine must be restarted with the starter or any other on-board equipment by the Driver alone.

#### **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 Withdrawal**

## RÈGLEMENT SPORTIF DU CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE DE LA FIA SPORTING REGULATIONS OF THE FIA WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP

Tout Concurrent dont la(s) voiture(s) est{ont} dans l'impossibilité de prendre le départ pour quelque raison que ce soit [ou qui a de bonnes raisons de penser que sa(s) 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.

### 9.1.11 Pénalités applicables

Toute infraction aux dispositions du Code Sportif International ou du présent règlement concernant la discipline générale et la sécurité sera susceptible de sanction.

En tout état de cause,

o En cas de non-respect des drapeaux et/ou de conduite antisportive pendant les essais, annulation des temps depuis le début de la séance jusqu'au moment de l'infraction.

o Pendant la course, en cas de :

- départ anticipé,
- simulation de départ lors du tour de formation,
- non-respect des distances imposées pendant le tour de formation lors d'une procédure de départ,
- dépassement lors du tour de formation précédent le départ lancé ou sous procédure de voiture de sécurité,
- non-respect des drapeaux,
- collision provoquée par le Pilote,
- conduite antisportive.

Pénalité laissée à l'appréciation du Collège des Commissaires Sportifs.

### 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.

### 9.1.13 Drapeau à damier

A la fin d'une séance d'essais, une voiture ne pourra pas franchir à nouveau la ligne d'arrivée après avoir reçu le drapeau à damier sauf instructions contraires données par le Directeur d'Épreuve, sous peine de sanction à l'appréciation du Collège des Commissaires Sportifs.

A la fin de la course, une voiture ne pourra pas franchir à nouveau la ligne d'arrivée après avoir reçu le drapeau à damier, sous peine de sanction à l'appréciation du Collège des Commissaires Sportifs.

### 9.1.14 Essais

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.

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. A partir de ce moment-là, les prescriptions de l'article 12 seront applicables.

## 9.2 Briefings et 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 Team Manager ou le représentant officiel de l'Equipe devront être présents pendant toute la durée du Briefing.

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 Applicable penalty

Any infringement of the provisions of the International Sporting Code or of the present regulations concerning general discipline and safety will be liable to a sanction.

In any case,

o In case of non-observance of flags and/or unsporting conduct during practice, cancellation of the times since the start of the session up to the time of the infringement.

o During the race, in case of:

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

Penalty left to the Stewards' discretion.

### 9.1.12 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 Chequered flag

At the end of a practice session, 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.

At the end of the race, a car cannot cross the finish line again after having been shown the chequered flag. In that occurrence, the sanction is at the Stewards' discretion.

### 9.1.14 Practice

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.

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.

## 9.2 Briefings and Track Walks

### 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 team, must be present throughout the Briefing.

**RÈGLEMENT SPORTIF DU CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE DE LA FIA  
SPORTING REGULATIONS OF THE FIA WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP**

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 Team Manager ou le représentant officiel de l'Équipe en seront tenus informés.

En cas de briefing dématérialisé, le Team Manager est responsable du visionnage de la vidéo par les Pilotes. Il devra confirmer par écrit à l'adresse [stewards@fiaawec.com](mailto:stewards@fiaawec.com) que l'ensemble des Pilotes ont visionné le briefing.

#### **9.2.2 Briefing des Team Manager**

Un Briefing pour les Team Managers organisé par le Directeur d'Épreuve se déroulera sur chaque Compétition. Tous les Team Managers devront être présents pendant toute la durée du Briefing.

#### **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 et LMGT3 ainsi que les Teams Managers ou représentants d'équipe concernés doivent être présents tout au long de la réunion.

Pénalité : à l'appréciation des Commissaires Sportifs.

#### **9.2.4 Track Walk**

A chaque Compétition, le Promoteur fera son possible pour affecter un temps pendant lequel les Pilotes et les membres des équipes seront autorisés sur la piste. Cela sera indiqué à toutes les équipes pour chaque Compétition et nommé « track walk » dans l'horaire officiel.

La piste fait partie des zones réservées comme défini à l'Article 20 du Code.

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

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

If the Race Director considers that another briefing is necessary, this will be held at a time and place defined by him in agreement with the Stewards. The Drivers and the Team Manager or the official representative of the Team will be informed accordingly.

In the case of a remote briefing, the Team Manager is responsible for displaying the video to the Drivers. He will confirm in writing to [stewards@fiaawec.com](mailto:stewards@fiaawec.com) that all of the Drivers have viewed the briefing.

#### **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.

#### **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 and LMGT3 categories, as well as the respective Team Managers or team representatives, must be present throughout the meeting.

Penalty: at the Stewards' discretion.

#### **9.2.4 Track Walk**

At each Competition, the Promoter will make its best endeavours to allocate a time window when Drivers and team members are allowed on track. This will be communicated to all teams for each Competition and detailed as "track walk" on the official timetable.

The track is part of the reserved areas defined in Article 20 of the Code.

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

Any other means of transport are prohibited unless expressly authorised.

## **10 ESSAIS LIBRES ET ESSAIS QUALIFICATIFS**

### **10.1 Dispositions générales**

#### **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.

#### **10.1.2 Obligations des Pilotes**

Les Pilotes doivent, sous peine de ne pas être autorisés à participer à la course :

- o Participer aux essais libres ou qualificatifs. La qualification d'un Pilote n'est pas autorisée lors d'un warm-up.
- o Effectuer au moins cinq tours d'essais de nuit et franchir la ligne de départ/d'arrivée au moins une fois lorsque la course se déroule en partie de nuit.
- o Les Pilotes ne peuvent conduire que la voiture pour laquelle ils sont désignés sauf dérogation préalable et expresse accordée par les Commissaires Sportifs en cas de force majeure.
- o Pour toutes les catégories, les Pilotes doivent réaliser, au cours de l'une des séances d'essais officiels, un temps au moins égal à 110 % du meilleur temps réalisé par la voiture la plus rapide dans sa catégorie, dans la séance en question.

## **10. FREE PRACTICE AND QUALIFYING**

### **10.1 General provisions**

#### **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 Drivers' obligations**

Drivers must, under penalty of not being permitted to take part in the race:

- o Take part in free practice or qualifying. Driver qualifying is not authorised during a warm-up.
- o Cover at least five laps of practice by night and cross the start/finish line at least once when the race takes place partly at night.
- o Drivers must drive only the car for which they have been designated, unless prior and express dispensation has been granted by the Stewards in a case of force majeure.
- o For all categories, Drivers must achieve, during one of the official practice sessions, a time at least equal to 110% of the best time achieved by the fastest car in its category, in the session in question.

## RÈGLEMENT SPORTIF DU CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE DE LA FIA SPORTING REGULATIONS OF THE FIA WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP

- o Pour la catégorie LMGT3, seul un Pilote Bronze peut qualifier la voiture à la première séance des essais qualificatifs et seul un Pilote Silver à l'Hyperpole.

### 10.2 Essais qualificatifs

#### 10.2.1 Déroulement

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.

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.

#### 10.2.2 Cas particuliers

Si une voiture qualifiée pour l'Hyperpole 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 l'Hyperpole.

Si moins de 10 voitures sont engagées dans une catégorie, alors toutes les voitures de cette catégorie ayant réalisé un temps lors de la première séance d'essais qualificatifs seront qualifiées pour l'Hyperpole. Un nombre correspondant de places leur sera réservé sur la grille.

Si l'Hyperpole ne peut avoir lieu ou est annulée, la grille de départ sera établie sur la base des temps réalisés lors de la première séance de qualifications.

Si ni la première séance d'essais qualificatifs ni l'Hyperpole 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 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 l'Hyperpole, 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 l'Hyperpole.

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

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.

#### 10.2.3 Procédures des essais qualificatifs et Hyperpole

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 et Hyperpole, les voitures non éligibles dans ladite séance et ne participant pas à ladite séance devront rester dans leur garage, alors que les voitures éligibles et participant à la séance en question auront l'interdiction de rentrer dans leur

- o For the LMGT3 category, only a Bronze Driver can qualify the car in the first session of the qualifying and only a Silver Driver in Hyperpole.

### 10.2 Qualifying practice

#### 10.2.1 Procedure

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.

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 Special cases

If a car qualified for the Hyperpole 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 Hyperpole.

If less than 10 cars are entered in a category, then all the cars of this category having achieved a time during the first qualifying session will be qualified for the Hyperpole. A corresponding number of places will be reserved for them on the grid.

If the Hyperpole cannot take place or is cancelled, the starting grid will be established on the basis of the times achieved during the first qualifying session.

If neither the first qualifying practice session nor the Hyperpole 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 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 the Hyperpole, 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 the Hyperpole.

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.

As soon as a car is placed at the rear of the cars in its category, the fastest driver in the crew must start.

#### 10.2.3 Qualifying practice and Hyperpole 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 and Hyperpole 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

**RÈGLEMENT SPORTIF DU CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE DE LA FIA  
SPORTING REGULATIONS OF THE FIA WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP**

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 qualificative, les voitures non éligibles à l'Hyperpole seront placées 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 Hyperpole devront rester dans leur zone de travail dédiée et ne seront pas placées sous régime de Parc Fermé.

A la fin de chaque séance Hyperpole, les voitures éligibles à l'Hyperpole seront placées sous régime de Parc Fermé. Les voitures devront 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.

Concernant les opérations sur/relatives aux voitures :

- Pour les voitures participantes aux séances, le ravitaillement en carburant est interdit pendant les séances.
- Le travail sur les voitures (ravitaillement en carburant et changement de pneumatiques compris) est autorisé sur les voitures éligibles à l'Hyperpole entre les séances qualificatives et Hyperpole de sa catégorie.
- Les pneumatiques doivent être montés sur la voiture uniquement lorsque celle-ci est dans sa zone de travail.
- 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, et à l'exception des exemptions dessous, 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 là clé USB relative aux données. Le pilote à 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.

#### **10.2.4 Annulation des temps au tour**

Toute voiture provoquant un drapeau rouge lors d'une des séances de qualification verra tous ses temps au tour supprimés de cette séance de qualification, sauf conditions exceptionnelles à la discréption 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 de qualifications.

#### **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'Epreuve, pourra, pour des raisons de sécurité, ne pas tenir compte du résultat des essais qualificatifs pour établir la grille de départ.

La décision du Collège des Commissaires Sportifs intervenant pour raison de sécurité sera applicable nonobstant l'exercice de toute voie de recours.

entered its garage may be imposed.

At the end of each qualifying session, cars not eligible for Hyperpole will be placed under *Parc Fermé*. Cars must go either inside their garage or to the scrutineering area if required to do so. Cars eligible for Hyperpole must remain in their designated working area and will not be placed under *Parc Fermé*.

At the end of each Hyperpole session, cars eligible for Hyperpole will be placed under *Parc Fermé*. Cars must go either inside their garage or to the scrutineering area if required to do so.

The end of the *Parc Fermé* regulations will be announced by Race Control.

Regarding operations on/related to cars:

- For cars taking part in the sessions, refuelling is forbidden during the sessions.
- Working on the cars (including refuelling and tyre change) is allowed on cars 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.
- 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, and except for the exemption set out below, 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 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. 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 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.

**RÈGLEMENT SPORTIF DU CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE DE LA FIA  
SPORTING REGULATIONS OF THE FIA WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP**

**11 DÉPART DE LA COURSE**

**11.1 Grille de départ**

**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 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 premier dans chacune des deux séances d'essais qualificatifs respectives.

Les voitures seront placées sur la grille par catégorie, dans l'ordre suivant :

- Hypercar
- LMGTE

**11.1.2 Pole Position**

La « Pole Position », réservée à la voiture ayant réalisé le meilleur temps de 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 Hyperpole de sa catégorie sera positionné sur la grille de départ du côté où la « pole position » est homologuée sur ce 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.

**11.1.4 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.

Lorsqu'une voiture se trouve sur la grille de départ, roues montées, il est strictement interdit de démarrer son moteur si personne n'est au volant.

**11.1.5 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.

**11.1.6 Accès à la grille**

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

Toute voiture qui n'est pas à sa place sur la grille 5 minutes après la fermeture de la voie des stands, comme défini dans le programme officiel et l'horaire de départ détaillé, ne pourra plus y accéder et

**11. START OF THE RACE**

**11.1 Starting grid**

**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 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.

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
- LMGTE

**11.1.2 Pole Position**

Pole Position, reserved for the car that set the best time in the 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 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 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 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.

When a car is on the starting grid with its wheels fitted, it is strictly prohibited to start the car's engine if nobody is at the steering wheel.

**11.1.5 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.

**11.1.6 Access to the grid**

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

Any car that is not in its place on the grid 5 minutes after the pit lane closes, as defined in the official program and detailed starting timetable, may no longer go there and must take the start from the

**RÈGLEMENT SPORTIF DU CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE DE LA FIA  
SPORTING REGULATIONS OF THE FIA WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP**

devra prendre le départ à partir des stands.

Après la présentation du signal «5 minutes», les places inoccupées sur la grille resteront vacantes.

\* Les modalités seront précisées dans le programme officiel et l'horaire de départ détaillé de chaque Compétition.

## **11.2 Procédure de départ**

### **11.2.1 Déroulement général**

A compter du moment indiqué lors du briefing, les Pilotes doivent occuper leurs positions respectives 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 «Pole Position» doit maintenir sa vitesse jusqu'au moment où le signal de départ est donné. Sauf indication contraire lors du briefing, le signal de départ sera donné par l'extinction des feux rouges. Toutes les voitures garderont leur position jusqu'au passage de la ligne de départ.

Le départ est donné lancé au moyen de feux.

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 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'Epreuve 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 les 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.

### **11.2.2 Tour(s) de reconnaissance**

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

Après la fermeture de la sortie des stands, toute voiture qui est toujours dans les stands prendra le départ de la course depuis la sortie des stands.

A la fin du (des) tour(s) de reconnaissance, les voitures doivent prendre leur place sur la grille de départ, les Pilotes restant sous les ordres des commissaires.

Si une voiture effectue plusieurs tours de reconnaissance, elle doit obligatoirement et à chaque tour emprunter la voie des stands à 60 km/h maximum.

pits.

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

\* The details shall be specified in the official programme and the detailed starting timetable of each Competition.

## **11.2 Starting procedure**

### **11.2.1 General procedure**

From the moment indicated during the briefing, Drivers must assume their relative grid positions on track.

Drivers in their cars must keep the formation as tight as possible maintaining the distance from the cars in front until they have crossed the start line after the start signal has been given, following one or more formation laps.

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.

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 Reconnaissance lap(s)**

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

After the closing of the pit lane exit, any car that is still in the pits will start the race from the pit lane exit.

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

If a car covers several reconnaissance laps, between each lap and the next it must use the pit lane at a maximum speed of 60 kph.

## RÈGLEMENT SPORTIF DU CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE DE LA FIA SPORTING REGULATIONS OF THE FIA WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP

Il est interdit d'emprunter la grille sous peine d'une pénalité de Stop-And-Go d'une minute.

Toute voiture qui n'effectue pas de tour de reconnaissance et ne rejoint pas sa position sur la grille ou la voie des stands par ses propres moyens ne sera pas autorisée à prendre le départ de la course depuis la grille.

### 11.2.3 Compte-à-rebours

A l'approche du départ, des signaux seront donnés aux Concurrents :

Ces signaux signifient :

- o 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.
- o Signal «3 minutes» : évacuation de la grille à l'exception des Pilotes dans leur voiture, d'un membre d'équipe par voiture et des officiels.
- o Signal «1 minute» : fermeture des portes des voitures couvertes, le personnel des équipes doit évacuer la grille. Mise en marche des moteurs par les Pilotes et sans aide extérieure.
- o Signal «30 secondes» : il ne vous reste que 30 secondes avant le tour de formation.
- o Présentation du drapeau vert : départ des tours de formation derrière la Voiture de Tête : les voitures doivent conserver leur place sur la grille.
- o Les détails seront précisés lors de chaque Compétition

### 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 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.

### 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.

### 11.2.6 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 « Intermediate » 2, au cours du second 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 « Intermediate » 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

Il est prohibited to use the grid under penalty of a one-minute Stop & Go penalty.

Any car which does not complete the reconnaissance lap and does not reach its position on the grid or the pit lane under its own power will not be permitted to start the race from the grid.

### 11.2.3 Countdown

As the start approaches signals will be given to the Competitors:

These signals mean:

- o "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.
- o "3 minutes" signal: everyone except the Drivers in their cars, one team member per car and officials must leave the grid.
- o "1 minute" signal: the doors of closed cars must be closed, and the team personnel must leave the grid. The engines are started by the Drivers without external assistance.
- o "30 seconds" signal: only 30 seconds remaining before the formation lap.
- o Showing of the green flag: start of the formation laps behind the Leading Car: the cars must maintain their grid positions.
- o The details will be specified at each Competition.

### 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 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 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 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 second 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

**RÈGLEMENT SPORTIF DU CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE DE LA FIA  
SPORTING REGULATIONS OF THE FIA WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP**

formation, le Concurrent devra suivre les instructions du Directeur d'Épreuve.

must follow the Race Director's instructions.

#### **11.2.7 Tour de formation**

Avant le départ de la course, il y aura deux tours 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.

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 tour de formation.

Par ailleurs, le Directeur d'Épreuve pourra décider, à son entière démission, de n'effectuer qu'un seul tour de formation. Dans ce cas, il le précisera aux concurrents dans son briefing, ainsi que l'ensemble des modalités applicables.

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.

#### **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.

### **11.3 Départ de la course derrière la Voiture de Sécurité**

#### **11.3.1 Déroulement général**

Dans des circonstances exceptionnelles, le départ de la course peut être donné derrière la Voiture de Sécurité. Dans ce cas, ses feux orange seront allumés à tout moment avant le signal une minute. C'est le signal pour les Pilotes que le départ de la course sera donné derrière la Voiture de Sécurité. Lorsque les feux verts s'allumeront, la Voiture de Sécurité quittera la grille suivie de toutes les voitures dans l'ordre de la grille à une distance inférieure à 5 longueurs de voiture. Il n'y aura aucun tour de formation et la course commencera lorsque les feux verts seront allumés.

Une Voiture de Sécurité peut être utilisée comme «voiture officielle» pour un départ lancé conformément à l'Article 8.3 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.

#### **11.3.2 Dépassemens 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 «*Intermediate*» 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

#### **11.2.7 Formation lap**

Before the start of the race, there will be 2 formation laps;

If conditions so require, the Clerk of the Course or the Race Director may ask the Leading Car to cover one or more additional formation laps.

In that case, the start of the race, for the sole purpose of race distance, is considered as having been given at the end of the second formation lap.

Furthermore, the Race Director may decide, at his sole discretion, to carry out only one formation lap. In this case, he will specify this to the competitors in his briefing, as well as all the applicable terms and conditions.

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 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.

### **11.3 Starting the race behind the Safety Car**

#### **11.3.1 General procedure**

In exceptional circumstances, the race may be started behind the Safety Car. In this case, at any time before the one-minute signal, its orange lights will be turned on. This is the signal to the Drivers that the race will be started behind the Safety Car. When the green lights are illuminated, the Safety Car will leave the grid with all cars following in grid order no more than 5 car lengths apart. There will be no formation lap and the race will start when the green lights are illuminated.

A Safety Car may be used as the official car for a rolling start in conformity with Article 8.3 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 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

**RÈGLEMENT SPORTIF DU CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE DE LA FIA  
SPORTING REGULATIONS OF THE FIA WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP**

derrière la Voiture de Sécurité, le Concurrent devra suivre les instructions du Directeur de 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.

**12. VOIE DES STANDS, ARRÊTS AUX STANDS ET INTERVENTIONS SUR LA VOITURE**

**12.1 Prescriptions générales concernant la sécurité**

**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 Officials ;
- Ne présentent pas une gêne pour les autres Concurrents.

Ces éléments sont laissés à la seule appréciation des Officials de la voie des stands et insusceptibles de recours devant le pouvoir sportif.

Les voitures ne peuvent pas entrer ou sortir de leur garage par leurs propres moyens.

Les voitures ne peuvent pas entrer ou sortir de leur stand ou de leur position d'arrêt aux stands d'une manière qui pourrait mettre en danger le personnel de la voie des stands ou une autre voiture et Pilote.

L'utilisation des skates est autorisée.

Les voitures ne peuvent être libérées que si la manœuvre est sûre. Une pénalité supplémentaire peut être imposée si, de l'avis des commissaires sportifs, un Pilote continue de conduire une voiture en sachant qu'elle a été libérée lors d'une situation dangereuse.

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.

**12.1.2 Zones de la voie des stands**

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

- « Voie rapide » : c'est la voie la plus proche du mur de la voie des stands. Toute voiture rejoignant la voie rapide doit le faire par ses propres moyens.
- « Voie d'accélération et de décélération » (ou « blending lane ») : c'est la voie centrale.

- « Zone de travail » : c'est la partie la plus proche des stands où il est permis de travailler sur les voitures. Elle est matérialisée d'un côté par un mur ou par une ligne peinte devant le rideau du stand et de l'autre par une ligne de séparation avec la voie centrale. La présence humaine n'y est autorisée que lors des interventions sur la voiture.

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

**12.1.3 Poussée de la voiture dans la voie des stands**

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

Safety Car, the Competitor must follow the instructions of the Clerk of the Course.

**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. PIT LANE, PIT STOPS AND INTERVENTIONS ON THE CAR**

**12.1 General prescriptions concerning safety**

**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.

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 Pit lane areas**

When the circuit allows, the pit lane is to be divided into three areas:

- The fast lane: this is the lane closest to the pit lane wall. A car can access the fast lane only under its own power.
- The acceleration and deceleration lane (or blending lane): this is the central lane.
- The working area: this is the part closest to the garages, where work on the cars is allowed. It has a wall or a painted line in front of the pit shutter on one side and a line separating it from the central lane on the other. The presence of people is authorised only during interventions on the car.

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

**12.1.3 Pushing the car in the pit lane**

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

**RÈGLEMENT SPORTIF DU CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE DE LA FIA  
SPORTING REGULATIONS OF THE FIA WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP**

- 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.

#### 12.1.4 Excès de vitesse dans la voie des stands

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

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

Vitesse V (km/h)	Essais et Warm up	Course 1ère Infraction	Course 2ème Infraction	Course 3ème Infraction
60 < V < 70	Amende de 100 € par km/h de dépassement et annulation des temps réalisés par le Pilote fautif pendant la séance d'essais jusqu'à l'heure de l'infraction	Pénalité de passage par la voie des stands	Pénalité de passage par la voie des stands	Pénalité à l'appréciation des commissaires sportifs, disqualification possible (Article 7.4.)
V ≥ 70	Stop & Go de 5 secondes par km/h au dessus de 70 km/h [Article 7.4.2]	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. À 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
  - o 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) endommagé(s) et à réparer les dommages associés ou des dommages de carrosseries présentant un risque de sécurité évident.
  - o Dans ce cas, le Concurrent devra entrer à nouveau dans la voie des stands dès que l'entrée des stands sera ouverte.
- 2) Intervention sur la voiture
  - o 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.

Pour le personnel intervenant sur la voiture : la présence de matériel et de personnel (sauf officiel(s)) sur la zone de travail n'est autorisée que lorsque la voiture y est arrêtée, moteur éteint.

Les Pilotes ont interdiction tant que la voiture n'est pas arrêtée dans sa zone de travail, moteur éteint :

- de desserrer ou de déboucler leur harnais,
- de dégager le repose-tête de sa position,
- le cas échéant, de commencer à enlever le filet de 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,

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

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

#### 12.1.4 Speeding in the pit lane

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

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

Vitesse S (kph)	Practice and Warm up	Race 1st Infringement	Race 2nd Infringement	Race 3rd Infringement
60 < S < 70	Fine of 100 € per kph over the limit and cancellation of the times set by the Driver in question during the practice session up to the time of the infringement	Drive through penalty	Drive through penalty	Penalty at the steward's discretion, disqualification possible [Article 7.4]
S ≥ 70	Stop & Go of 5 seconds per kph in excess of 70 kph [Article 7.4.2]	Stop & Go of 5 seconds per kph in excess of 70 kph [Article 7.4.2]	Stop & Go of 5 seconds per kph in excess of 70 kph [Article 7.4.2]	

#### 12.2 Pit stops

##### 12.2.1 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
  - o 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.
  - o In this case, the Competitor must again enter the pit lane as soon as the pit entry opens.
- 2) Intervention on the car
  - o 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.

For personnel working on the car: the presence of equipment and personnel (excluding the official(s)) in the working area is authorised only when the car is stopped and its engine is off.

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

**RÈGLEMENT SPORTIF DU CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE DE LA FIA  
SPORTING REGULATIONS OF THE FIA WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP**

sans assistance extérieure.

**12.2.2 Déroulement d'un arrêt aux stands**

**a) Arrivée de la voiture dans la zone de travail**

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.

**Positionnement de la voiture**

Pour opérer un arrêt aux stands, la voiture doit s'arrêter dans sa zone d'arrêt dédiée.

La zone d'arrêt dédiée est 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, autorisé(e)s dans la zone de travail.

L'utilisation d'outils n'est pas autorisée.

**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 doit être connectée à la terre
- Le préposé à la vanne de l'homme mort est en position et actionne la vanne
- Le préposé à l'extincteur est muni d'un extincteur.

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.

assistance.

**12.2.2 Pit stop procedure**

**a) Arrival of the car in the working area**

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.

**Positioning of the car**

For operating a pit stop, the car must stop in its dedicated stopping area.

The dedicated topping area is 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.

The use of tools is not allowed.

**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:

- 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.

**RÈGLEMENT SPORTIF DU CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE DE LA FIA  
SPORTING REGULATIONS OF THE FIA WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP**

**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 clés 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**

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.

**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**

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****12.3.1 Réparations dans le stand**

La voiture pourra être rentrée à l'intérieur de son stand pour tout type d'intervention. Les restrictions concernant le matériel et le personnel ne s'appliquent pas lorsque la voiture est dans le stand.

Néanmoins, le ravitaillement n'est pas autorisé dans le stand et ne peut avoir lieu que sur la zone 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.

**12.3.2 Réparations effectuables par le Pilote**

Pendant la course, en dehors des zones situées devant ou dans les stands et sur la grille de départ, les réparations doivent être effectuées par le Pilote seul avec les outils et pièces transportés à bord de sa voiture.

Pénalité : disqualification

**12.3 Other interventions on the car****12.3.1 Repairs in the garage**

The car can return inside its garage for any type of intervention. The restrictions regarding equipment and personnel do not apply when the car is in the garage.

Nevertheless, refuelling is not authorised in the garage and can only take place in the 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 Repairs that can be carried out by the Driver**

During the race, apart from in those areas situated in front of or inside the garage and on the starting grid, repairs must be carried out by the Driver alone with the tools and components transported on board his car.

Penalty: disqualification

**13 CATÉGORISATION, ÉQUIPAGES ET TEMPS DE CONDUITE****13.1 Catégorisation des Pilotes****13.1.1 Dispositions générales**

Sauf spécification contraire dans ce Règlement Sportif, le Championnat est organisé en accord avec la catégorisation des Pilotes publiée sur le site Internet de la FIA.

<https://www.fia.com/fia-Driver-categorisation>

**13.2 Temps de conduite en course****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.

**13.2.2 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.

**13. CATEGORISATIION, CREWS & DRIVING TIME****13.1 Categorisation of Drivers****13.1.1 General provisions**

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>

**13.2 Race driving time****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 Driving times measurement**

The driving time of a Driver is measured by the addition of each of its stints 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.

## RÈGLEMENT SPORTIF DU CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE DE LA FIA SPORTING REGULATIONS OF THE FIA WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP

Le temps de conduite pour chaque relais se mesure comme suit :

- Premier relais : Du signal de drapeau vert de départ à la ligne d'entrée des stands ;
- Premier relais pour les voitures prenant le départ depuis la voie des stands : De la ligne de sortie des stands à la ligne d'entrée des stands ;
- Relais suivants : De la ligne de sortie des stands à la ligne d'entrée des stands ;
- Dernier relais : De la ligne 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).

### 13.2.3 Temps de conduite requis par Pilote

Pour toutes les catégories, tout Pilote ayant conduit moins de 45 minutes au total ne marquera pas de points au Championnat, en sus des pénalités prévues par le présent Règlement.

En outre, pour la catégorie LMGT3, les temps de conduite minimum suivants doivent être respectés. Ces temps de conduite diffèrent en fonction de la catégorisation des pilotes et de la durée de la course.

	Course de 6h	Course de 8h	Course de 10h*
Silver	1h45	2h20	2h55
Bronze	1h45	2h20	2h55

\* ou de 1812 km.

En cas de non-respect de ce tableau des temps de conduite relatifs à la catégorie 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 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.

### 13.3.2 Pour la catégorie Hypercar

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

### 13.3.3 Pour la catégorie LMGT3

The driving time for each stint is measured as follows:

First stint: Green flag signal to pit lane entry line;

First stint for cars starting from the pit lane: pit exit loop – pit entry loop;

Following stints: Loop from pit lane exit line to pit lane entry line;

Last stint: From pit lane exit line until the elapsed time of the race per car (individual passing on the control line once chequered flag is presented).

### 13.2.3 Driving time required by Driver

For all the categories, any Driver having driven less than 45 minutes in total will not score points in the Championship, in addition to the penalties applicable under these Regulations.

Furthermore, for the LMGT3 category, the minimum following driving times must be respected. Those driving times are different relatively to the drivers categorisation and the race duration.

	6h race	8h race	10h race*
Silver	1h45	2h20	2h55
Bronze	1h45	2h20	2h55

\* or of 1812km.

In case of disrespect of this driving times table relative to LMGT3 category, 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.

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

### 13.3.2 For the Hypercar category

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

### 13.3.3 For the LMGT3 category

**RÈGLEMENT SPORTIF DU CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE DE LA FIA  
SPORTING REGULATIONS OF THE FIA WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP**

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

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

## **14 INTERRUPTION ET NEUTRALISATION D'UNE SÉANCE**

### **14.1 Dispositions générales concernant la procédure de drapeau rouge**

#### **14.1.1 Responsabilité**

La décision d'arrêter les essais ou la course incombe au Directeur d'Épreuve.

### **14.2 Interruption des essais (procédure de drapeau rouge)**

#### **14.2.1 Procédure**

Le Directeur de Course :

- o Fera présenter un drapeau rouge simultanément sur la ligne de départ et à tous les postes de commissaires ;
- o Fera allumer les feux rouges (s'il y en a) autour du circuit.
- o Tous les Pilotes doivent réduire la vitesse de leur voiture à 80 km/h maximum chaque fois qu'un drapeau rouge est déployé lors d'une séance d'essais libres, qualificatifs ou d'un warm-up.
- o 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.
- o Le chronométrage ne sera pas arrêté pendant une séance d'essais libres mais sera suspendu pendant une séance qualificative.

#### **14.2.2 Prolongation d'une séance interrompue**

Le Directeur d'Épreuve, en accord avec les Commissaires Sportifs, n'est pas obligé de prolonger une séance d'essais après une interruption.

#### **14.2.3 Réclamations**

En cas d'interruption des essais, aucune réclamation n'est admise quant aux conséquences éventuelles sur la qualification des Pilotes et des voitures.

#### **14.2.4 Décompte des tours**

A l'exception d'un tour au cours duquel un drapeau rouge est montré, chaque fois qu'une voiture franchit la ligne de départ/arrivée, elle sera considérée comme ayant effectué un tour.

### **14.3 Suspension de la course (procédure de drapeau rouge)**

#### **14.3.1 Dispositions générale et conduite à adopter**

S'il s'avère nécessaire de suspendre la course à cause de l'encombrement du circuit à la suite d'un accident ou parce qu'à ce moment les conditions atmosphériques ou d'autres raisons en rendent la poursuite dangereuse, le directeur de course ordonnera que les drapeaux rouges soient déployés à tous les postes de commissaires de piste et que les feux rouges soient allumés sur la ligne de départ.

Lorsque le signal de suspension de la course est donné, les dépassements sont interdits, l'entrée et la sortie des stands sont fermées et tous les Pilotes doivent diriger lentement les voitures jusqu'à la ligne du drapeau rouge (dont l'emplacement sera confirmé par le Directeur d'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.

## **14. STOPPING AND NEUTRALISATION OF A SESSION**

### **14.1 General provisions concerning the red flag procedure**

#### **14.1.1 Responsibility**

The decision to stop practice or the race lies with the Race Director.

### **14.2 Stopping of practice (red flag procedure)**

#### **14.2.1 Procedure**

The Clerk of the Course:

- o will order the red flag to be shown simultaneously at the start line and at all marshal posts;
- o will order the red lights (if there are any) switched on around the circuit.
- o 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.
- o 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).
- o Timekeeping will not be suspended during a free practice session but will be suspended during a qualifying session.

#### **14.2.2 Prolongation of an interrupted session**

The Race Director, in agreement with the Stewards, is not obliged to prolong a practice session that has been interrupted.

#### **14.2.3 Protests**

If a practice session is interrupted, no protest will be admitted as to the possible consequences on the qualification of the Drivers and cars.

#### **14.2.4 Lap count**

With the exception of a lap during which a red flag is shown, each time that a car crosses the start/finish line it will be considered as having covered a lap.

### **14.3 Suspension of the race (red flag procedure)**

#### **14.3.1 General provisions and conduct to adopt**

Should it become necessary to suspend the race because the circuit is blocked by an accident or because weather or other conditions make it dangerous to continue, the Clerk of the Course will order red flags to be shown at all marshal posts and the abort lights to be shown at the start line.

When the signal to suspend the race is given, overtaking is prohibited, the pit entry and exit will be closed, and all Drivers must drive their cars slowly to the red flag line (the location of which will be confirmed by the Race Director in the Drivers' Briefing), where they will line up in single file, 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.

**RÈGLEMENT SPORTIF DU CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE DE LA FIA  
SPORTING REGULATIONS OF THE FIA WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP**

La voiture de sécurité sera placée devant les voitures alignées derrière la ligne du drapeau rouge.

Pendant que la course est suspendue :

- o Ni la course ni le chronométrage ne sont arrêtés sauf dans le cas précisé ci-dessous.
- o Si les circonstances l'exigent et le permettent, les Commissaires Sportifs pourront prendre la décision d'arrêter et/ou modifier le temps de course effectué. Cela ne pourra pas excéder le temps de la course prévu dans l'Annexe 1 de la Compétition.
- o 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 quittera la piste comme défini à l'article 14.4.5.
- o Seuls les officiels et une personne par voiture portant un brassard rouge sont autorisés sur la grille.
- o Les Pilotes sont autorisés à quitter leur voiture (mais ne doivent pas s'éloigner), ôter leur casque et leurs gants.
- o Tout changement de Pilote est interdit.
- o À tout moment, les Pilotes doivent respecter les consignes des officiels.
- o Le régime de Parc Fermé étant appliqué à toutes les voitures, aucune réparation n'est autorisée sur la piste ou dans les stands.

#### 14.3.2 Interventions autorisées sur les voitures

Toute intervention sur les voitures est interdite sur la grille et dans la voie des stands, sauf autorisation par la direction de course et supervision par un Commissaire Technique uniquement pour :

- o installer un dispositif externe fixe supplémentaire sur la voiture pour refroidir ou maintenir la température des systèmes de récupération d'énergie (Hybrides – ERS)
- o connecter une batterie externe
- o démarrer le moteur pour contrôler la température
- o couvrir la voiture

Ces interventions ne peuvent être effectuées pour chaque voiture que par un membre d'équipe portant le brassard approprié.

#### 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 Parc Fermé et doit se conformer à l'Article 14.4.4.

#### 14.4 Reprise d'une course suspendue (fin de la procédure de drapeau rouge)

##### 14.4.1 Dispositions générales

Le délai pour la reprise de la course sera le plus court possible et, aussitôt l'heure de reprise de la course connue, les équipes seront informées via les écrans de chronométrage dans les stands. Dans tous les cas, il y aura un signal sonore quinze minutes avant la reprise.

Avant la reprise de la course, des signaux seront donnés aux Concurrents.

##### 14.4.2 Procédure concernant les voitures présentes sur la grille

Au signal « 15 minutes »

The Safety Car will be placed in front of the cars lined up behind the red flag line.

While the race is suspended:

- o Neither the race nor the timekeeping will be halted unless in the case specified below.
- o 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 time of the race provided for in Appendix 1 of the Competition.
- o 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 leave the track as defined in Article 14.4.5.
- o Only officials and one person per car wearing a red armband are allowed on the grid.
- o The Drivers are allowed to leave their cars (but must not move away from them) and remove their helmets and gloves.
- o Driver changes are prohibited.
- o The Drivers must obey the officials' instructions at all times.
- o As *Parc Fermé* rules apply to all the cars, no repairs are authorised on the track or in the pits.

##### 14.3.2 Interventions allowed on the cars

All interventions on the cars are prohibited on the grid and in the pit lane, except with authorisation from Race Control and under the supervision of a Scrutineer solely for:

- o installation of an additional external stationary device fitted on the car for cooling or maintaining the temperature of the energy recovery systems (Hybrids – ERS)
- o connection of an external battery
- o starting the engine for temperature control
- o covering the car.

These interventions may be carried out by only 1 team member per car, wearing the appropriate armband.

##### 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 *Parc Fermé* conditions and must comply with Article 14.4.4.

#### 14.4 Resuming a suspended race (end of the red flag procedure)

##### 14.4.1 General provisions

The delay for resuming the race will be as short as possible and, as soon as a resumption time is known, the teams will be informed via the timing monitors in the pits. In any case, fifteen minutes' audible warning will be given prior to resumption.

Before the race resumes, signals will be given to the Competitors

##### 14.4.2 Procedure concerning cars present on the grid

At the "15 minutes" signal

**RÈGLEMENT SPORTIF DU CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE DE LA FIA  
SPORTING REGULATIONS OF THE FIA WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP**

- o Le Directeur d'Épreuve, pour des raisons de sécurité, peut décider d'autoriser un changement des pneus.
- o 4 membres du personnel d'équipe 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 Pass Around, l'utilisation des skates sera autorisée pour décaler les voitures sur le côté droit de la piste afin de faciliter la procédure.
- o Les mêmes opérations seront autorisées pour les voitures dans les stands.

Au signal « 5 minutes »

- o Les voitures devront être découvertes.
- o Les voitures devront être posées sur leurs roues, sans dispositif de refroidissement.
- o Les voitures éligibles au Pass Around devront être correctement positionnées du côté droit de la piste.
- o 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 Pass Around, 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 coté droit de la piste et attendre l'instruction du Directeur d'Épreuve pour procéder au Pass Around.
- o 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 Pass Around.

5 minutes avant la reprise de la course

- o Une fois les voitures sur leurs roues, toutes les voitures se trouvant sur la grille entre la meilleure voiture du classement général sur la piste et la ligne du drapeau rouge recevront l'instruction d'accomplir un tour sans se dépasser et de rejoindre l'arrière de la file de voitures derrière la Voiture de Sécurité.

Au signal « 3 minutes »

- o 3 minutes avant la reprise de la course.
- o Le Pilote doit être à bord de la voiture.

Au signal « 1 minute »

- o Toutes les voitures éligibles au Pass Around (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.
- o Pour les autres voitures, les moteurs doivent être mis en route et les techniciens de l'équipe, des pneus et des freins devront se retirer de la grille. Si un Pilote a besoin d'assistance après la présentation du signal «30 secondes», il sera signalé par les commissaires avec les drapeaux jaunes.

#### **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.

Au signal « 15 minutes »

- o Le travail sur les voitures pourra reprendre, en respectant les dispositions prévues à l'Article 12.

Au signal « 4 minutes »

- o La sortie des stands sera ouverte pendant une minute.
- o Toutes les voitures entendant reprendre la course depuis la

- o The Race Director, for safety reasons, may authorise a tyre change.
- o A maximum of 4 team personnel 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 Pass Around, the use of skates will be permitted to shift cars to the right side of the track to facilitate the procedure.
- o The same operations will be allowed for cars in the pit lane.

At the "5 minutes" signal

- o The cars must be uncovered.
- o The cars must be resting on their wheels, without any cooling device.
- o Cars eligible for Pass Around must be correctly positioned on the right side of the track.
- o 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 Pass Around, then once it joins the back of the line of cars behind the car safely, this car must position itself on the right side of the track and wait for instructions from the Race Director to proceed with the Pass Around.

- o 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 Pass Around eligibility.

5 minutes before the race resumes

- o Once the cars are on their wheels, all cars located on the grid between the best overall classified car on track and the red flag line will be waved off to complete one lap without overtaking and join the rear of the line of cars behind the Safety Car.

At the "3 minutes" signal

- o 3 minutes before the race resumes.
- o The Driver needs to be in the car.

At the "1 minute" signal

- o All cars eligible for Pass Around (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.

- o For the other cars, engines must be started, and the team, tyre and brake technicians must withdraw from the grid. If a Driver needs assistance after the "30 seconds" signal, this shall be signalled by the marshals with the yellow flags.

#### **14.4.3 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.

At the "15 minutes" signal

- o Work on the cars may resume, respecting the conditions set out in Article 12.

At the "4 minutes" signal

- o The pit exit will open for one minute.
- o Any cars intending to resume the race from the pit exit may

## RÈGLEMENT SPORTIF DU CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE DE LA FIA SPORTING REGULATIONS OF THE FIA WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP

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.

o 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 Pass Around, 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 Pass Around.

3 minutes avant la reprise de la course

o La sortie des stands sera fermée.

o 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 intervient 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.

### 14.4.4 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.

3 minutes avant la reprise de la course

o 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 8 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 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.

### 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

do so in the order in which they got there under their own power, unless another car was unduly delayed.

o 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.

3 minutes before the race resumes

o The pit exit will be closed.

o 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 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.

3 minutes before resuming the race

o 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 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.

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.

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 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.

**RÈGLEMENT SPORTIF DU CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE DE LA FIA  
SPORTING REGULATIONS OF THE FIA WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP**

**I**l Article 14.6 du présent Règlement.

Dans ce cas, en cas de circonstances exceptionnelles et à l'entière discréption 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 précédent le tour au cours duquel le signal de suspension de la course a été donné.

#### **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 *Full Course Yellow* s'il le juge nécessaire pour des raisons de sécurité.

- Le *Full Course Yellow* est un outil destiné aux neutralisations courtes principalement pour des 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 inutile lente, erratique ou jugée potentiellement dangereuse pour les autres Pilotes à tout moment lorsque le FCY est utilisé, sera signalée aux Commissaires Sportifs. Ceci s'appliquera que la voiture soit conduite sur la piste, dans l'entrée des stands ou dans la voie de sortie des stands.

##### **14.5.2 Accès à la voie des stands sous régime de FCY**

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 écrans.

La sortie de la voie des stands restera ouverte.

Les voitures entrant dans la voie des stands peuvent dépasser les voitures qui se trouvent sur la piste une fois qu'elles ont franchi la Ligne 1 de la Voiture de Sécurité.

Les voitures sortant de la voie des stands peuvent dépasser les autres voitures jusqu'à ce qu'elles atteignent la Ligne 2 de la Voiture de Sécurité.

Dans les voies d'entrée et de sortie des stands, la vitesse maximale est aussi limitée à 80 km/h.

Toute voiture entrant dans les stands une fois le FCY annoncé devra en informer 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 le 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 Stop &

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 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.

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 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.

Cars going into the pit lane may overtake cars that are on the track once they cross Safety Car Line 1.

Cars exiting the pit lane may overtake other cars until they reach Safety Car Line 2.

On the pit lane entry and exit roads, the maximum speed is also limited to 80 kph.

Any car entering the pits once FCY is announced must inform Race Control 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.

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 &

## RÈGLEMENT SPORTIF DU CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE DE LA FIA SPORTING REGULATIONS OF THE FIA WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP

Go de 3 minutes.

### 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.

### 14.5.4 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).

## 14.6 Neutralisation de la course : procédure Voiture de Sécurité

### 14.6.1 Dispositions générales et conduite à adopter

Les dispositions générales concernant la procédure Voiture de Sécurité, définie dans le présent Article 14.6 pourront être précisées, clarifiées ou complétées par le Comité WEC avant la première Compétition de la saison.

L'Article 2.10 de l'Annexe H du Code s'applique, sauf pour les dispositions listées ci-après.

Sur décision du Directeur d'Épreuve, la Voiture de Sécurité pourra être mise en service pour :

- Neutraliser la course si des Concurrents ou des officiels courent un danger physique immédiat, dans des circonstances ne justifiant néanmoins pas l'arrêt de la course ;
- Donner le départ de la course dans des circonstances exceptionnelles ;
- Guider un départ lancé ;
- Reprendre une course suspendue.

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

Quand l'ordre sera donné d'utiliser la Voiture de Sécurité, tous les postes de commissaires présenteront des drapeaux jaunes agités des panneaux « SC » et les feux orange sur la ligne seront allumés, pendant la durée de l'intervention.

Une fois que le message «SAFETY CAR» est affiché sur les moniteurs, toutes les voitures ralentiront et le signal «Pit Entry Closed» sera activé.

La Voiture de Sécurité, feux orange allumés, partira de la voie des stands et gagnera la piste, où se trouve la voiture en tête de la course.

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

Toute voiture conduite de manière inutilement lente, erratique ou jugée potentiellement dangereuse pour les autres Pilotes à tout moment lorsque la Voiture de Sécurité est déployée sera signalée aux Commissaires Sportifs. Ceci s'appliquera que la voiture soit conduite sur la piste, dans l'entrée des stands ou dans la voie des stands.

Go penalty.

### 14.5.3 End of the FCY period

Once the problem(s) is/are solved, the Race Director will return the track to green; this is done by posting a message on the monitors.

At this stage, all marshal posts will replace the yellow flags and FCY boards with waved green flags. Racing and overtaking will normally resume without restrictions, regardless of the positions of the cars relative to one another and to the Line.

### 14.5.4 FCY and Safety Car

A FCY period may be followed by a Safety Car intervention if the problem remains unsolved and safety may be at risk.

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).

## 14.6 Neutralising the race: Safety Car procedure

### 14.6.1 General provisions and conduct to adopt

The general provisions concerning the Safety Car procedure, defined in this Article 14.6, may be specified, clarified or supplemented by the WEC Committee before the first Competition of the season.

Article 2.10 of Appendix H to the Code applies, except for the provisions listed below.

On the decision of the Race Director, the Safety Car may be brought into operation to:

- Neutralise a race if Competitors or officials are in immediate physical danger but the circumstances are not such as to necessitate stopping the race;
- Start a race in exceptional conditions;
- Pace a rolling start;
- Resume a suspended race.

For Championship Competitions, there will be one Safety Car, unless other provisions are specified in the Supplementary Regulations of the Competition.

When the order is given to deploy the Safety Car, all marshal posts will display waved yellow flags and "SC" boards and the orange lights at the Line will be illuminated, for the duration of the intervention.

Once the "SAFETY CAR" message is displayed on the monitors, all cars will slow down and the "Pit Entry Closed" signal will be activated.

The Safety Car will start from the pit lane with its orange lights illuminated and will join the track regardless of where the race leader is.

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

Any car being driven unnecessarily slowly, erratically or in a manner deemed potentially dangerous to other Drivers at any time whilst the Safety Car is deployed will be reported to the Stewards. This will apply whether any such car is being driven on the track, the pit entry road or the pit lane.

### 14.6.2 Overtaking allowed under the Safety Car

**RÈGLEMENT SPORTIF DU CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE DE LA FIA  
SPORTING REGULATIONS OF THE FIA WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP**

Les dépassements seront autorisés aux conditions suivantes :

- o si une voiture y est invitée par la Voiture de Sécurité ;
- o selon l’Article 11.3.2 ;
- o toute voiture entrant dans les stands pourra dépasser une autre voiture ou la Voiture de Sécurité après avoir franchi la ligne 1 de la Voiture de Sécurité ;
- o toute voiture quittant les stands pourra être dépassée par une autre voiture sur la piste avant qu’elle ne franchisse la ligne 2 de la Voiture de Sécurité ;
- o lors de son retour aux stands ou à son emplacement intermédiaire, la Voiture de Sécurité pourra être dépassée par des voitures sur la piste une fois qu’elle aura franchi la ligne 1 de la Voiture de Sécurité ;
- o 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 ;
- o si une voiture ralentit en raison d’un problème évident.

#### 14.6.3 Cas du signal de dépassement donné par la Voiture de Sécurité

Quand le Directeur de Course le lui ordonnera, l’observateur à bord de la Voiture de Sécurité utilisera un feu vert pour faire signe de dépasser à toutes les voitures se trouvant entre cette voiture et la voiture de tête. Ces voitures continueront de rouler à vitesse réduite et sans se dépasser, jusqu’à ce qu’elles atteignent la file de voitures se trouvant derrière la Voiture de Sécurité.

#### 14.6.4 Cas du « Pass-Around »

S’il le juge approprié, le Directeur d’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.

Il incombe au Concurrent de déterminer si sa voiture est admissible pour le «Pass-Around». Pénalité pour «Pass-Around» en cas de non-admissibilité : Stop & Go pendant un temps équivalent à deux (2) tours de course.

Toutes les voitures participant au «Pass-Around» doivent, tout au long de la procédure, rester en ligne les unes par rapport aux autres, dans l’ordre initialement établi derrière la Voiture de Sécurité.

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

Les voitures qui bénéficient du «Pass Around» doivent respecter le feu «Entrée des stands fermée», indépendamment du nombre de tours effectués derrière la Voiture de Sécurité.

La Voiture de Sécurité pourra également être équipée d’un panneau arrière à commande électrique sur lequel s’affichera le numéro du Pilote de tête. Une fois allumé, les voitures dans la file jusqu’au, mais à l’exclusion du, Pilote dont le numéro est affiché doivent dépasser la Voiture de Sécurité.

La Voiture de Sécurité sera utilisée au moins jusqu’à ce que la voiture de tête soit derrière la Voiture de Sécurité (sauf dans le cas prévu par l’Article 11.3) et que les autres voitures soient alignées derrière la voiture de tête (ou, s’il y a plusieurs voitures de sécurité, toutes les voitures dans le secteur de cette Voiture de Sécurité).

Une fois derrière la Voiture de Sécurité, la voiture de tête (ou la voiture de tête de ce secteur) doit rester à une distance inférieure à 5 longueurs de voiture (excepté en application de l’Article 14.6.12) de la Voiture de Sécurité et toutes les autres voitures

Overtaking will be permitted under the following circumstances:

- o if a car is signalled to do so from the Safety Car;
- o under Article 11.3.2;
- o any car entering the pits may pass another car or the Safety Car after it has crossed Safety Car Line 1;
- o any car leaving the pits may be overtaken by another car on the track before it crosses Safety Car Line 2;
- o when the Safety Car is returning to the pits or its intermediate position, it may be overtaken by cars on the track once it has crossed Safety Car Line 1;
- o any car stopping in its designated garage area whilst the Safety Car is using the pit lane may be overtaken ;
- o if any car slows down with an obvious problem.

#### 14.6.3 Overtaking signal given by the Safety Car

When ordered to do so by the Clerk of the Course, the observer in the Safety Car will use a green light to signal to any cars between it and the race leader that they should pass. These cars will continue at reduced speed and without overtaking until they reach the line of cars behind the Safety Car.

#### 14.6.4 “Pass-Around”

If deemed appropriate, the Race Director will authorise “Pass-Around” for any car that has their category leader behind them in the order circulating behind the Safety Car.

It is the Competitor’s responsibility to determine if their car is eligible for Pass-Around. Penalty for Pass-Around when ineligible: Stop & Go for time equal to two (2) race laps.

o All cars participating in the Pass-Around must, throughout the procedure, remain in line relative to each other, in the order initially established behind the Safety Car.

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

Cars that benefit from the Pass-Around must respect the “Pit Entry Closed” light, regardless of the number of laps they have completed behind the Safety Car.

The Safety Car may also have an electrically controlled rear panel which will show the race leader’s number. When it is illuminated, cars up to but excluding the race leader, whose number is displayed, must pass the Safety Car.

The Safety Car shall be used at least until the car in the lead is behind it (except under Article 11.3) and all remaining cars are lined up behind the leader (or, when there is more than one Safety Car, all the cars in that Safety Car’s sector).

Once behind the Safety Car, the race leader (or leader of that sector) must keep within 5 car lengths of it (except as under Article 14.6.12) and all remaining cars must keep the formation as tight as possible.

## RÈGLEMENT SPORTIF DU CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE DE LA FIA SPORTING REGULATIONS OF THE FIA WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP

doivent rester en formation aussi serrée que possible.

### 14.6.5 Accès et intervention dans les stands sous régime de Voiture de Sécurité

Pendant les 3 premiers tours de la Voiture de Sécurité, l'entrée des stands sera fermée (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) endommagé(s) 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 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 restrictions, une fois que l'entrée des stands est ouverte.

### 14.6.6 Sortie des stands sous régime de Voiture de Sécurité

Après les 3 premiers tours de la Voiture de Sécurité, Pendant que la Voiture de Sécurité sera en service, les voitures Concurrentes pourront entrer dans la voie des stands, mais elles ne pourront regagner la piste que lorsque le feu vert à la sortie de la voie des stands aura été allumé.

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.

### 14.6.7 Décompte des trois premiers tours de la Voiture de Sécurité

La première fois que la Voiture de Sécurité franchit la Ligne de Contrôle sur la piste, elle sera considérée comme ayant achevé le premier tour de la Voiture de Sécurité. Ceci s'appliquera également à toutes les voitures derrière elle lorsqu'elles franchissent la Ligne de Contrôle sur la piste.

La deuxième fois que la Voiture de Sécurité franchit la Ligne de

### 14.6.5 Access to and work in the pits under the Safety Car

During the first three laps of the Safety Car, the pit entry will be closed (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.

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.

### 14.6.6 Exiting the pit lane under the Safety Car

After the first three laps of the Safety Car, while the Safety Car is in operation, competing cars may enter the pit lane, but may only re-join the track when the green light at the end of the pit lane is on.

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.

### 14.6.7 Lap count for the first three Safety Car laps

The first time the Safety Car passes the Control Line on track, it will be considered to have completed the first Safety Car lap. This will also apply to all cars behind it as they cross the Control Line on track.

The second time the Safety Car crosses the Control Line on track,

**RÈGLEMENT SPORTIF DU CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE DE LA FIA  
SPORTING REGULATIONS OF THE FIA WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP**

Contrôle sur la piste, elle sera considérée comme ayant achevé le deuxième tour de la Voiture de Sécurité. Ceci s'appliquera également à toutes les voitures derrière elle lorsqu'elles franchissent la Ligne de Contrôle sur la piste.

La troisième fois que la Voiture de Sécurité franchit la Ligne de Contrôle sur la piste, elle sera considérée comme ayant achevé le troisième tour de la Voiture de Sécurité. Ceci s'appliquera également à toutes les voitures derrière elle lorsqu'elles franchissent la Ligne de Contrôle sur la piste.

#### **14.6.8 Décompte des tours pour les Concurrents**

Chaque tour accompli pendant que la Voiture de Sécurité est utilisée sera compté comme un tour de course.

#### **14.6.9 Cas où la Voiture de Sécurité est déployée en piste lors du dernier tour**

Si la Voiture de Sécurité est encore en piste au début du dernier tour, ou est déployée lors du dernier tour, elle regagnera la voie des stands à la fin du tour et les voitures se verront présenter le drapeau à damier selon la procédure normale sans être autorisées à doubler.

#### **14.6.10 Cas où la Voiture de Sécurité est retirée au cours de ses trois premiers tours**

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» demeurerait activé.

#### **14.6.11 Cas où la Voiture de Sécurité doit emprunter la voie des stands**

Dans certaines conditions, le Directeur de Course pourra demander à la Voiture de Sécurité d'emprunter la voie des stands. Dans ce cas et à condition que les feux orange de la Voiture de Sécurité restent allumés, toutes les voitures devront la suivre sur la voie des stands sans se dépasser. Toute voiture entrant dans la voie des stands dans ces conditions pourra s'arrêter dans le garage attribué à son équipe, sauf pendant les 3 premiers tours de la Voiture de Sécurité.

Si la Voiture de Sécurité doit faire passer toutes les voitures par la voie des stands durant ses trois premiers tours, le décompte des tours sera effectué au moment où la Voiture de Sécurité et toutes les autres voitures franchissent la boucle de sortie de la voie des stands.

Si la Voiture de Sécurité emprunte la voie des stands, toute voiture se trouvant dans sa zone de travail ne pourra plus la quitter une fois que le feu de la sortie des stands sera passé au rouge. Dans ce cas, une voiture ne peut quitter sa zone de travail qu'une fois que la dernière voiture en file derrière la Voiture de Sécurité est passée devant son garage.

Si un Concurrent a besoin d'effectuer un arrêt d'urgence comme défini en 14.6.5.1), il pourra rejoindre la file derrière la Voiture de Sécurité uniquement lorsque la dernière voiture de la file sera passée devant sa zone de travail.

#### **14.6.12 Fin de la procédure de Voiture de Sécurité**

Lorsque le Directeur de Course appellera 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

it will be considered to have completed its second Safety Car lap. This will also apply to all cars behind it as they cross the Control Line on track.

The third time the Safety Car crosses the Control Line on track, it will be considered to have completed its third Safety Car lap. This will also apply to all cars behind it as they cross the Control Line on track.

#### **14.6.8 Lap count for the Competitors**

Each lap completed while the Safety Car is deployed will be counted as a race lap.

#### **14.6.9 If the Safety Car is deployed or on the track during the final lap**

If the Safety Car is still deployed at the beginning of the last lap, or is deployed during the last lap, it will enter the pit lane at the end of the lap and the cars will take the chequered flag as normal without overtaking.

#### **14.6.10 If the Safety Car is withdrawn during its first three laps**

If the Safety Car is withdrawn from the track during the first three laps, it will enter the pit lane, all yellow flags will be replaced by green flags, and all cars will cross the Control Line on track with the green flag being shown and green lights on. Only afterwards may they enter the pit lane without penalty.

During this period, and until the last car crosses the Control Line, the "Pit Entry Closed" signal will remain activated.

#### **14.6.11 If the Safety Car has to use the pit lane**

Under certain circumstances, the Clerk of the Course may ask the Safety Car to use the pit lane. In this case, and provided its orange lights remain illuminated, all cars must follow it into the pit lane without overtaking. Any car entering the pit lane under these circumstances may stop at its designated garage area, except during the first three safety car laps.

If the Safety Car has to bring all cars through the pit lane during its first three laps, the counting of laps will be done when the Safety Car and all other cars cross the pit lane exit loop.

If the Safety Car is using the pit lane, any car that is in its working area cannot leave its position once the pit exit light turns red. In this case, a car may only leave its working area once the last car in line behind the Safety Car has passed in front of its garage.

If a Competitor needs to conduct an emergency pit stop as defined in 14.6.5.1), then the Competitor can re-join the line behind the Safety Car only when the last car of the line has passed in front of its working area.

#### **14.6.12 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

## RÈGLEMENT SPORTIF DU CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE DE LA FIA SPORTING REGULATIONS OF THE FIA WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP

ne rentre aux stands, à partir du point où les feux sur la voiture sont éteints, les Pilotes doivent continuer à une allure n'impliquant ni accélération intempestive, ni freinage, ni toute autre manœuvre susceptible de mettre en danger d'autres Pilotes ou de gêner le nouveau départ.

Lorsque la Voiture de Sécurité approchera de l'entrée des stands, les drapeaux jaunes et les panneaux SC aux postes de commissaires seront retirés et remplacés par des drapeaux verts agités, les feux verts étant allumés sur la Ligne et au[x] point(s) de fin de neutralisation de la course intermédiaire[s]. Ces drapeaux seront déployés jusqu'à ce que la dernière voiture ait franchi la ligne.

La sortie de la voie des stands sera fermée lorsque la Voiture de Sécurité franchit la Ligne 1 de la Voiture de Sécurité jusqu'à ce que la dernière voiture de la file de voitures franchisse la Ligne 2 de la Voiture de Sécurité

S'il y a plusieurs voitures de sécurité, leur retrait devra être synchronisé de manière précise.

### 14.7 Neutralisation de course : Voiture de Sécurité Virtuelle (VSC)

#### 14.7.1 Placer la course sous VSC

Le Directeur d'Épreuve pourra déclarer une période de Voiture de Sécurité Virtuelle (VSC) s'il lui semble nécessaire pour raisons de sécurité. Chaque période de VSC sera systématiquement suivie par une procédure de Voiture de Sécurité.

Elle peut être utilisée pour une durée approximative de 2 tours avant le déploiement de la Voiture de Sécurité (SC). Elle sera déployée immédiatement par le Directeur d'Épreuve.

À la discréption du Directeur d'Épreuve, si la nature de l'incident en piste est compatible avec son déploiement ou lorsque les voitures seront regroupées, la Voiture de Sécurité pourra être déployée directement sans déploiement préalable de la VSC.

Une fois que « VIRTUAL SAFETY CAR » sera affiché sur les écrans, les voitures devront ralentir à 80.00 km/h, en une seule ligne, et maintenir la distance qui les sépare de la voiture devant et de celle derrière.

Il est strictement interdit de dépasser sous VSC, à moins qu'une voiture ralentisse à cause d'un problème évident.

Lorsque la procédure VSC est déployée, tous les postes de commissaires montreront un drapeau jaune agité et des panneaux VSC pendant toute la durée de la procédure.

Le poste commissaire précédant l'incident agitera un double drapeau jaune. Par conséquent, les pilotes devront respecter les instructions du Directeur d'Épreuve ou, lorsque cela s'applique, les instructions des commissaires de piste de zones concernées.

Toute voiture conduite de manière inutilement lente, ou de manière erratique ou jugée potentiellement dangereuse par les autres pilotes à n'importe quel moment quand la VSC est utilisée, sera rapportée au collège des Commissaires. Ceci s'appliquera que la voiture soit conduite en piste, dans l'entrée de la voie des stands ou dans la sortie de la voie des stands.

#### 14.7.2 Accès à la voie des stands sous VSC

L'accès à la voie des stands restera ouvert pendant toute la durée de la VSC.

La sortie de la voie des stands restera ouverte.

Toute voiture entrant dans la voie des stands pourra dépasser une autre voiture après qu'elle ait franchi la Ligne de Voiture de Sécurité 1.

Toute voiture sortant de la voie des stands pourra être dépassée une autre voiture avant qu'elle ait franchi la Ligne de Voiture de Sécurité 2.

returns to the pits, from the point at which the lights on the car are extinguished. Drivers must proceed at a pace which involves no erratic acceleration, braking, or any other manoeuvre which is likely to endanger other Drivers or impede the re-start.

As the Safety Car is approaching the pit entry, the yellow flags and SC boards at the marshal posts will be withdrawn and replaced by waved green flags with green lights at the Line and at the Intermediate race neutralisation end point(s). These flags will be displayed until the last car crosses the Line.

The pit lane exit will be closed from when the Safety Car crosses Safety Car Line 1 until the last car of the line of cars crosses Safety Car Line 2.

In the case of more than one Safety Car, their withdrawal must be precisely synchronised.

### 14.7 Neutralising the race : Virtual Safety Car (VSC)

#### 14.7.1 Placing the race under VSC

The Race Director may declare a Virtual Safety Car (VSC) period if he deems it necessary for safety reasons. Each VSC period will be systematically followed by a Safety Car procedure.

It can be used for an approximate duration of 2 laps before deployment of the Safety Car (SC). It will be deployed immediately by the Race Director.

At the discretion of the Race Director, if the nature of the incident on track is incompatible with its deployment or when the cars are grouped together, the Safety Car may be deployed directly without prior deployment of the VSC.

Once "VIRTUAL SAFETY CAR" is displayed on the monitors, the cars must slow down to 80.00kph, in a single line, and maintain the distance that separates them from the car in front and the one behind.

Overtaking under VSC is strictly prohibited unless a car slows down due to an obvious problem.

When the VSC procedure is deployed, all marshal positions will display waving yellow flags and VSC signs for the duration of the procedure.

The marshal positions preceding the incident(s) will have double yellow flags waved. Drivers must therefore comply with the instructions of the Race Director or, where applicable, the track marshals in the area(s) concerned.

Any car driven in an unnecessarily slow, erratic manner or deemed potentially dangerous to other Drivers at any time when VSC is used, will be reported to the Stewards. This will apply whether the car is driven on the track, into the pit entrance or into the pit exit lane.

#### 14.7.2 Access to the pit lane under VSC

Access to the pit lane will remain open for the duration of the VSC.

The pit lane exit will remain open.

Any car entering the pits may pass another car after it has crossed the first safety car line.

Any car leaving the pits may be overtaken by another car on the track before it crosses the second safety car line.

**RÈGLEMENT SPORTIF DU CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE DE LA FIA  
SPORTING REGULATIONS OF THE FIA WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP**

Dans les voies d'entrée et de sorties des stands, la vitesse maximale autorisée est également de 80.00 km/h.

#### 14.7.3 Fin de la VSC

Lorsque le Directeur d'Épreuve le jugera approprié, il terminera la procédure de VSC en déployant la procédure de voiture de sécurité décrite à l'Article 14.6.

À ce moment, les postes de commissaires remplaceront les panneaux VSC par des panneaux SC. La voiture de sécurité sera déployée devant le *leader* de la course et la limite de 80.00 km/h sera levée.

### **15 ARRIVÉE, CLASSEMENTS, TITRES ET POINTS**

#### 15.1 Arrivée d'une course

##### 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 membres des équipes doivent se tenir à proximité du Parc Fermé afin d'aider les commissaires techniques.

Pénalité : Disqualification possible de toute voiture qui ne rejoindrait pas le Parc Fermé dans le plus bref délai.

##### 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.

##### 15.1.3 Parc Fermé d'arrivée

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

Un mécanicien de chaque équipe peut entrer dans le Parc Fermé pour connecter ou déconnecter une source d'alimentation supplémentaire pour des unités de refroidissement internes ou placer des dispositifs de refroidissement externes autour de la voiture afin de prévenir tout dégât car un refroidissement approprié doit être effectué. Il sera également autorisé de procéder à toute intervention inhérente à une procédure de sécurité sur les voitures hybrides. En aucun cas, d'autres interventions ou installations de quelque type que ce soit ne sont autorisées.

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

##### 15.1.4 Conditions requises pour qu'une voiture soit classée

Pour être classée, une voiture doit :

- o Franchir la ligne d'arrivée sur la piste de course lorsque

In the pit entry and exit roads, the maximum speed is also limited to 80.00kph.

#### 14.7.3 End of the VSC

When the Race Director deems it appropriate, he will terminate the VSC procedure by deploying the SC procedure, described in Article 14.6.

At this stage, all marshal posts replace the VSC panels with SC panels. The Safety Car will be deployed in front of the leading car of the race and the limit of 80.00kph will be lifted.

### **15. FINISH, CLASSIFICATIONS, TITLES AND POINTS**

#### 15.1 Finish of a race

##### 15.1.1 Finish procedure

Checkered flag: when the scheduled time for the race has elapsed or the full race distance has been covered, the chequered flag will be shown to the car that is leading the general classification when it crosses the finish line on the race track.

When the chequered flag is shown, the pit exit will be closed.

After receiving the end-of-race signal, all cars must proceed on the circuit directly to the *Parc Fermé* without stopping and without any assistance (except that of the marshals, if necessary), under its own power. Team members must be available in the vicinity of the *Parc Fermé* in order to help the Scrutineers.

Penalty: possible disqualification of any car that does not proceed to the *Parc Fermé* as soon as possible.

##### 15.1.2 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 after the finish

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

One mechanic of each team may enter the *Parc Fermé* in order to connect or disconnect an additional power supply to run internal cooling units or to place external cooling devices around the car in order to prevent damage, as a proper cool-down must be carried out. It will also be authorised to proceed with any work that is inherent to a safety procedure on hybrid cars. In no case are further works or installations of any kind permitted.

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

##### 15.1.4 Conditions required in order for a car to be classified

To be classified, a car must:

- o Cross the finish line on the race track when the chequered

**RÈGLEMENT SPORTIF DU CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE DE LA FIA**  
**SPORTING REGULATIONS OF THE FIA WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP**

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 ;

- o Avoir couvert une distance au moins égale à 70% de la distance couverte par la voiture classée 1ère au classement général.

- o Le nombre de tours officiel sera arrondi au nombre entier inférieur.

#### 15.1.5 Premier classé

Est classée première la voiture qui a couvert la plus grande distance jusqu'à la présentation du drapeau à damier (la position des voitures sur la grille de départ n'est pas prise en compte).

#### 15.1.6 Critères généraux de classement

Les voitures sont classées en fonction du nombre de tours complets couverts pendant la durée de la course. Pour les Concurrents ayant accompli un même nombre de tours, l'heure de passage sur la ligne d'arrivée déterminera l'ordre du classement.

#### 15.1.7 Résultats et classements officiels

Sont seuls considérés comme officiels les résultats et les classements publiés et affichés par l'organisateur sur le tableau d'affichage officiel.

### 15.2 Classements du Championnat

#### 15.2.1 Principes généraux

Les classements applicables au Championnat sont listés dans le tableau ci-dessous.

Hypercar	LMGT3
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 Équipes LMGT3
Coupe du Monde des Équipes Hypercar de la FIA	

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

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

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

flag is shown, except in a case of force majeure at the Stewards' discretion. It is prohibited to stop on the race track pending the showing of the chequered flag;

- o Have covered at least 70% of the distance covered by the car classified in first place in the overall classification.

- o The official number of laps will be rounded down to the nearest whole number.

#### 15.1.5 Car placed first

The car placed first is the one that covered the greatest distance up to the showing of the chequered flag (the position of the cars on the starting grid is not taken into account).

#### 15.1.6 General criteria for classification

The cars are classified according to the number of complete laps covered during the race. For Competitors having covered the same number of laps, the time at which they crossed the finish line will determine the order of the classification.

#### 15.1.7 Official results and classifications

The only official results and classifications are those published and posted by the organiser on the official notice board.

### 15.2 Championship classifications

#### 15.2.1. General principles

The classifications applicable to the Championship are listed in the below table.

Hypercar	LMGT3
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.

#### 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

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

**RÈGLEMENT SPORTIF DU CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE DE LA FIA  
SPORTING REGULATIONS OF THE FIA WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP**

a/ont marqué le plus grand nombre de points dans le classement général de chaque Compétition.

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

#### Coupe du Monde des Équipes Hypercar

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 (modifications 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.

#### 15.2.3 Trophées Endurance de la FIA

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

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

Le Trophée Endurance 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 des points

##### 15.3.1 Barèmes de points selon les durées de course

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

\* ou de 1812 km.

points in the general classification for each Competition.

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

#### Hypercar Team World Cup

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

- 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 FIA Endurance Trophies

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

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

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

- When at least two cars from different Competitors are entered.
- Upon the car (as defined by its race number) entered in the 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 and 10h* Race	24H Le Mans
1st	25 points	38 points	50 points
2nd	18 points	27 points	36 points
3rd	15 points	23 points	30 points
4th	12 points	18 points	24 points
5th	10 points	15 points	20 points
6th	8 points	12 points	16 points
7th	6 points	9 points	12 points
8th	4 points	6 points	8 points
9th	2 points	3 points	4 points
10th	1 point	2 point	2 point

\* or of 1812km.

## RÈGLEMENT SPORTIF DU CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE DE LA FIA SPORTING REGULATIONS OF THE FIA WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP

### 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 l'Hyperpole, à l'exception des voitures supplémentaires et complémentaires) à chaque équipe ainsi qu'à tous les Pilotes composant l'équipage de la voiture concernée.

### 15.3.3 Concurrents admis à marquer des points

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

Les «voitures supplémentaires» telles que définies à l'Article 3.2.5 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.

### 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 Full Course Yellow (Art. 14.5) ou de Voiture de Sécurité (Art. 14.6).

La moitié des points sera attribuée si la voiture de tête a effectué plus de deux tours (sans être sous régime de Full Course Yellow (Art. 14.5) ou de Voiture de Sécurité (Art. 14.6)) mais moins de 75% de la durée réglementaire de la Compétition. Un minimum de deux tours doit avoir été couvert par la voiture de tête en dehors d'une procédure de Voiture de Sécurité. La totalité des points sera attribuée si la voiture de tête a effectué plus de 75% de la durée réglementaire de la Compétition.

### 15.3.5 Présence à la cérémonie annuelle de remise des prix de la FIA

Si la FIA le requiert, les Pilotes classés premiers au Championnat du Monde des Pilotes Hypercar de la FIA, le représentant du Champion du Monde d'Endurance Hypercar, ainsi qu'éventuellement tout vainqueur d'un trophée qui serait désigné expressément par la FIA, doivent être présents lors de la cérémonie annuelle de remise des prix de la FIA.

Les Concurrents devront faire tout leur possible pour faire en sorte que leurs Pilotes respectent cette obligation. Tout Pilote ou Concurrent absent, excepté en cas de force majeure, se verra infliger une amende jusqu'à cinquante mille euros.

### 15.3.6 Présence à la cérémonie annuelle de remise des prix du WEC

Si l'organisateur le requiert, les Pilotes classés premiers, 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.

## 15.4 Concurrents ex-aequo

### 15.4.1 Attribution des prix

Les prix attribués conformément au classement aux Concurrents arrivés ex æquo seront additionnés et partagés de façon égale.

### 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 Hyperpole, with the exception of additional cars], as well as to all the Drivers making up the crew of the car concerned.

### 15.3.3 Competitors eligible to score points

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

"Additional cars", as defined by Article 3.2.5 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 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 Presence at the FIA annual prize-giving ceremony

If the FIA so requires, the Drivers classified first in the Hypercar World Endurance Drivers' Championship, the representative of the Hypercar World Champion, and possibly any winner of a Trophy who is expressly designated by the FIA, must be present at the annual FIA Prize-Giving ceremony.

All Competitors shall use their best endeavours to ensure that their Drivers attend as aforesaid. Any such Driver or Competitor who is absent will be liable to a fine up to fifty thousand euros, except in a case of force majeure.

### 15.3.6 Presence at the WEC annual prize-giving ceremony

If the organiser so requires, the Drivers classified first, 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 Tied Competitors

### 15.4.1 Awarding of prizes

Prizes awarded in accordance with the classification to Competitors who tie will be added together and shared equally.

**RÈGLEMENT SPORTIF DU CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE DE LA FIA  
SPORTING REGULATIONS OF THE FIA WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP**

#### **15.4.2 Attribution de la place la plus élevée au Championnat**

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

- o Au titulaire du plus grand nombre de premières places.
- o Si le nombre de premières places est identique, au titulaire du plus grand nombre de deuxièmes places.
- o 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.
- o 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.
- o 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.
- o 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.
- o 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.

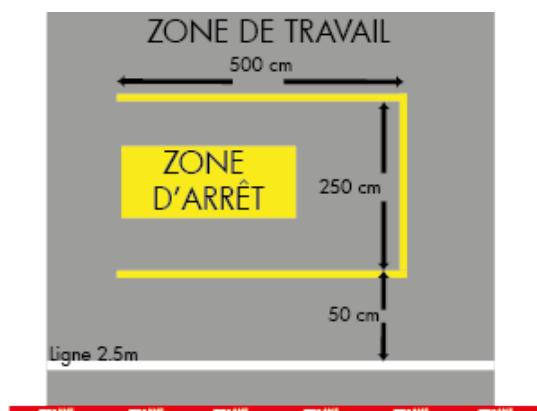
#### **15.4.2 Allocation of the higher place in the Championship**

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

- o The holder of the greatest number of first places.
- o If the number of first places is the same, the holder of the greatest number of second places.
- o 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.
- o 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.
- o 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.
- o 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.
- o 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.

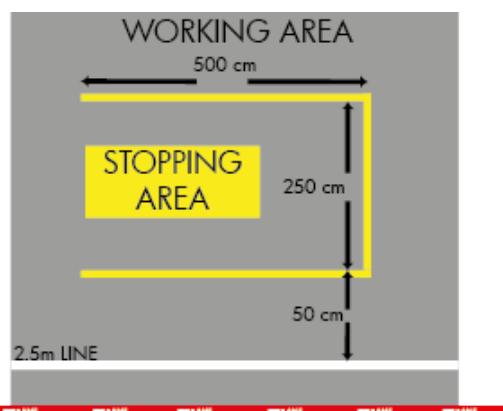
RÈGLEMENT SPORTIF DU CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE DE LA FIA  
SPORTING REGULATIONS OF THE FIA WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP

DESSIN N° 1



GARAGE

DRAWING N°1



PIT GARAGE

**RÈGLEMENT SPORTIF DU CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE DE LA FIA**  
**SPORTING REGULATIONS OF THE FIA WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP**

**ANNEXE 1 : RÈGLEMENT PARTICULIER****PARTIE A (voir l'Article 2.2)**

**1. Nom et adresse de l'Autorité Sportive Nationale (ASN)**  
XX

**2. Nom et adresse de l'organisateur**  
XX

**3. Date et lieu de la Compétition**  
XX

**4. Début des vérifications administratives et techniques**  
Le ..... (date) à ..... (heure).

**5. Heure de départ de la course**  
XX

**6. Adresse, numéro de téléphone et e-mail auxquels la correspondance peut être adressée**  
XX

**7. Détails sur le circuit, comprenant obligatoirement :**

Localisation et moyens d'accès : XX

Longueur d'un tour : XX

Durée de la course : XX

Direction (dans le sens des aiguilles d'une montre ou dans le sens opposé)  
XX

Localization de la sortie des stands par rapport à la Ligne : XX

**8. Localisation précise sur le circuit du :**

Bureau des Commissaires Sportifs : XX

Bureau du Directeur d'Épreuve : XX

Bureau de la FIA : XX

Vérifications administratives : XX

Vérifications techniques, aire plane et pesées : XX

Parc Fermé : XX

Briefing des Pilotes et Concurrents: XX

Briefing des team managers : XX

Briefing Pilotes : XX

Panneau d'affichage officiel\* XX

Conférence de presse du vainqueur XX

Centre presse XX

Centre d'accréditation des médias XX

\* Tous les classements seront affichés 20 minutes après la fin des séances d'essais ou de la course.

**9. Liste des trophées supplémentaires et récompenses spéciales (en plus de ceux prévus par le Règlement Sportif du Championnat).**  
XX**10. Nom des officiels de la Compétition suivants, désignés par l'ASN :**

Commissaire Sportif : XX

Directeur de Course : XX

Secrétaire du meeting : XX

Commissaire Technique National en Chef : XX

Responsable Médical National : XX

Responsable Sécurité piste : XX

**11. Autres points spécifiques****11.1 Horaires des séances (voir l'Article 1.4.1)**

3 séances d'essais chronométrés seront organisées comme suit :

- 1 séance de 60 minutes
- 2 séances de 90 minutes

1 séance d'essais qualificatifs sera organisée comme suit :

**APPENDIX 1: SUPPLEMENTARY REGULATIONS****PART A (see Article 2.2)**

**1. Name and address of the National Sporting Authority (ASN)**  
XX

**2. Name and address of the organiser**  
XX

**3. Date and place of the Competition**  
XX

**4. Start of the administrative checks and scrutineering**  
On..... (date) at..... (time).

**5. Start time of the race**  
XX

**6. Address, telephone number, fax number and email to which enquiries can be addressed**  
XX

**7. Details of the circuit, which must include:**

Location and how to get there: XX

Length of one lap: XX

Race duration: XX

Direction (clockwise or anti-clockwise): XX

Location of pit exit in relation to Line: XX

**8. Precise location at the circuit of:**

Stewards' office: XX

Race Director's office: XX

FIA office: XX

Administrative checks: XX

Scrutineering, flat area and weighing: XX

Parc Fermé: XX

Driver and Competitor briefing: XX

Team manager briefing: Date and time: XX

Driver briefing: Date and time XX

Official notice board\* XX

Winner's press conference: XX

Press centre: XX

Media accreditation centre XX

\* All classifications will be posted 20 minutes after the end of the sessions or the race.

**9. List of any supplementary trophies and special awards (in addition to those specified in the Sporting Regulations of the Championship).**  
XX**10. The names of the following officials of the Competition appointed by the ASN:**

Steward: XX

Clerk of the Course: XX

Secretary of the meeting: XX

Chief National Scrutineer XX

Chief National Medical Officer: XX

Rescue Chief: XX

**11. Other specific points****11.1 Session times (see Article 1.4.1)**

3 timed practice sessions will be organised as follows:

- 1 practice session of 60 minutes
- 2 practice sessions of 90 minutes

1 qualifying session will be organised as follows:

**RÈGLEMENT SPORTIF DU CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE DE LA FIA**  
**SPORTING REGULATIONS OF THE FIA WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP**

Séance	Durée	Début	Fin
Qualifications LMGT3	xx min	xxhxx	xxhxx
Hyperpole LMGT3	xx min	xxhxx	xxhxx
Qualifications LMH	xx min	xxhxx	xxhxx
Hyperpole LMH	xx min	xxhxx	xxhxx

**11.2 Warm-up (voir l'Article 1.4.1)**

Aucun warm-up ne sera organisé.

**11.3 Pole Position (voir l'Article 11.1.2)**

« La Pole Position » se situe sur le côté (droite/gauche : à préciser) de la première ligne en accord avec l'homologation FIA du circuit.

**11.4 Tour de reconnaissance (voir l'Article 11.2.2)**

La voie des stands ouvrira à hh :mm et fermera à hh :mm pour un ou plusieurs tours de reconnaissance.

Le tour de formation débutera à hh :mm

**11.5 Spécification pneumatique Hyperpole (voir l'Article 6.5.4)**

La spécification de pneumatiques utilisée pour l'Hyperpole en catégorie Hypercar sera (...).

**11.6 Zone mixte-interview (voir l'Article 4.1.5)**

Qualifications	
Lieu :	
Date :	
LMGT3 :	
Hypercars :	
Race	
Lieu :	
Date:	
LMGT3 :	
Hypercars :	

Session	Length	Start	End
LMGT3 Qualifying	xx'	xx:xx	xx:xx
LMGT3 Hyperpole	xx'	xx:xx	xx:xx
LMH Qualifying	xx'	xx:xx	xx:xx
LMH Hyperpole	xx'	xx:xx	xx:xx

**11.2 Warm-up (see Article 1.4.1)**

No warm up will be organised.

**11.3 Pole Position (see Article 11.1.2)**

The "Pole Position" is on the (right/left: to be confirmed) of the front row according to circuit homologation by the FIA.

**11.4 Reconnaissance Lap (see Article 11.2.2)**

The pit lane will open at hh:mm and will close at hh:mm for one or more reconnaissance laps.

Formation lap will start at hh:mm

**11.5 Hyperpole tyres specification (see Article 6.5.4)**

The tire specification used for the Hyperpole in the Hypercar category will be (...).

**11.6 Mixed interview zone (see Article 4.1.5)**

Qualifying	
Place:	
Date:	
LMGT3:	
Hypercars:	
Race	
Place:	
Date:	
LMGT3:	
Hypercars:	

**PARTIE B (Réservée à la FIA) – voir l'Article 7.3**

Président du collège : XX  
 Commissaire International : XX  
 Directeur d'Epreuve : XX  
 Délégué Technique FIA : XX  
 Délégué presse FIA : XX  
 Délégué médical FIA : XX  
 Délégué E-Safety FIA : XX  
 Chronométreur en chef : XX  
 Pilote Conseiller des Commissaires Sportifs : XX  
 Délégué sportif XX

et, le cas échéant,

Observateur(s) : XX  
 Assistant(s) : XX

**PARTIE C - Programme détaillé de la Compétition**

A envoyer à la FIA avec l'Annexe 1 dûment complétée.

**PART B (Reserved for the FIA) – see Article 7.3**

Chairperson of the Stewards: XX  
 International Steward: XX  
 Race Director: XX  
 Technical Delegate: XX  
 Press delegate: XX  
 Medical delegate: XX  
 FIA E-Safety delegate: XX  
 Chief timekeeper: XX  
 Driver Adviser to the Stewards: XX  
 Sporting delegate: XX

and, if appropriate,

Observer(s): XX  
 Assistant(s): XX

**PART C - Detailed timetable of the Competition**

To be sent to the FIA together with the duly completed Appendix 1.

**RÈGLEMENT SPORTIF DU CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE DE LA FIA  
SPORTING REGULATIONS OF THE FIA WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP**

---

**PARTIE D - Convention d'organisation et Questionnaire médical**

---

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.

---

**PARTIE E - Assurance (Voir l'Article 2.3)**

---

A envoyer à la FIA avec l'Annexe 1 dûment complétée.

---

**PART D - Organisation Agreement and Medical Questionnaire**

---

See Article 2.2 (available from the FIA Secretariat).  
Organisation Agreement: To be sent to the FIA at the latest one month prior to the Competition.

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.

---

**PART E - Insurance (see Article 2.3)**

---

To be sent to the FIA together with the duly completed Appendix 1.

**RÈGLEMENT SPORTIF DU CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE DE LA FIA**  
**SPORTING REGULATIONS OF THE FIA WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP**

**ANNEXE 2 : ENGAGEMENTS ET CONDITIONS FINANCIÈRES**

**1. Bulletin d'engagement et dates limites**

Le bulletin d'engagement sera disponible sur le lien suivant :

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

à compter du 18 octobre 2024. Conformément à l'Accord, les dossiers de candidature devront être renvoyés au «Promoteur», en original par la poste, complétés et signés, à l'adresse suivante, au plus tard le 18 novembre 2024 à midi, le cachet de la poste faisant foi :

**Le Mans Endurance Management**  
**A l'attention de Mme. Morgane Tizon**  
**FIA WEC**  
**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 22 novembre 2024.

Contacts FIA :

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

Directeur du Département 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.

**2. Droits de participation et droits d'engagement**

Les droits de participation au Championnat sont composés des droits d'engagement et des avances sur les fournitures et frais techniques.

Les droits d'engagement au Championnat s'élèvent à 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.

Les droits d'engagement aux titres de Champion du Monde Hypercar et Coupe du Monde des Équipes 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 Équipes Hypercar : 143 500 € par Concurrent
- Pour les LMGTE : 326 000 € par Constructeur si pas engagé en Hypercar, 130 500 € si engagé en Hypercar.

**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.
  - 25 000 € pour toutes les Compétitions comprenant une

**APPENDIX 2: ENTRY FORMS AND FINANCIAL CONDITIONS**

**1. Entry form and deadlines**

The entry form will be available under the following link:

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

from the 18 October 2024. In accordance with the Agreement, application dossiers must be returned to the Promoter, in the original by post, completed and signed, to the following address, postmarked 18 November 2024 midday at the latest:

**Le Mans Endurance Management**  
**For the attention of Mrs Morgane Tizon**  
**FIA WEC**  
**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 22 November 2024.

FIA Contacts:

FIA Geneva – WEC Department  
 Chemin de Blandonnet 2 – CH 1215 Genève 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.

**2. Participation and entry fees**

Participation fees for the Championship 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.

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 LMGTE: €326,000 per Manufacturer if not entered in Hypercar, €130,500 if entered in Hypercar.

**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 race
  - €25,000 for any Competition with a 10-hour race

**RÈGLEMENT SPORTIF DU CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE DE LA FIA  
SPORTING REGULATIONS OF THE FIA WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP**

course d'une durée de 10 heures.

#### **4. Paiement des droits de participation**

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

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

sur le compte bancaire dont les coordonnées sont les suivantes :

SG PARIS CENTRE ENT (02267)  
132 Rue Réaumur  
75002 PARIS

Titulaire du compte : FIA  
IBAN : FR76 3000 3022 6700 0200 1171 295  
BIC : SOGEFRPP

A condition d'en faire la demande expresse auprès du Promoteur et de la FIA, avant la clôture des engagements, si le Concurrent engage au moins deux voitures dans la même catégorie, il pourra demander à payer 50% du montant de l'engagement de chaque voiture au plus tard le 17 janvier 2025, le versement de 50% de chaque engagement devant être effectué avant la date limite des inscriptions. Dans ce cas, le montant complémentaire devra être versé sur le compte de la FIA sous peine de refus de l'inscription du Concurrent aux Compétitions du Championnat restant à courir.

#### **5. Avance sur frais techniques et sur carburant**

Tous les Concurrents officiellement retenus par le Comité de Sélection, devront s'acquitter uniquement par virement bancaire auprès du Promoteur, à titre d'avance sur carburant et autres frais techniques incluant les services de prévisions météorologiques des sommes suivantes :

Pour la catégorie Hypercar :  
 € 60 000 : le 23 janvier 2025  
 € 60 000 : le 22 mai 2025

Pour la catégorie LMGT3 :  
 € 50 000 : le 23 janvier 2025  
 € 50 000 : le 22 mai 2025

sur le compte bancaire dont les coordonnées sont les suivantes :

Le Mans Endurance Management  
BNP PARIBAS PAYS DE LA LOIRE  
Code Banque : 30004  
Code agence : 02408  
Numéro de compte: 00011707628 clé RIB : 58  
IBAN : FR76 3000 4024 0800 0117 0762 858  
BIC : BNPAFRPPXXX

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.

#### **4. Payment of participation fees**

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

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

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

SG PARIS CENTRE ENT (02267)  
132 Rue Réaumur  
75002 PARIS

Account holder: FIA  
IBAN: FR76 3000 3022 6700 0200 1171 295  
BIC: SOGEFRPP

Provided that the Competitor makes the express request to the Promoter and to the FIA, before the closing of entries, if the Competitor enters at least two cars in the same category, he may ask to pay 50% of the amount of the entry fee for each car on 17 January 2025 at the latest, the payment of 50% of each entry fee having to be made before the closing date for entries. In this case, the balance must be paid into the FIA's bank account. Failure to do so could lead the Competitor being refused entry to the Championship Competitions yet to take place.

#### **5. Advance on technical costs and fuel**

All Competitors officially selected by the Selection Committee must pay only by bank transfer, as an advance on fuel and other technical costs such a weather forecasts service, the following sums to the Promoter:

For the Hypercar category:  
 € 60,000 : on the 23<sup>rd</sup> January 2025  
 € 60,000 : on the 22<sup>nd</sup> May 2025

For the LMGT3 category:  
 € 50,000 : on the 23<sup>rd</sup> January 2025  
 € 50,000 : on the 22<sup>nd</sup> May 2025

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

Le Mans Endurance Management  
BNP PARIBAS PAYS DE LA LOIRE  
Banking code: 30004  
Counter code: 02408  
Account number: 00011707628 Key: 58  
IBAN: FR76 3000 4024 0800 0117 0762 858  
BIC: BNPAFRPPXXX

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

**RÈGLEMENT SPORTIF DU CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE DE LA FIA**  
**SPORTING REGULATIONS OF THE FIA WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP**

**ANNEXE 3 : SIGNALÉTIQUE OBLIGATOIRE**

**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 et les autocollants de catégorie tels que demandés par le Promoteur doivent être mis en place dans leur intégralité (sauf autorisation écrite) avant les vérifications techniques.

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

En cas de non-conformité, le Concurrent devra suivre les instructions données.

**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,
- LMGTE3 : Orange pantone 021C-Vert pantone 355C.

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.

**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 »

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 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

**APPENDIX 3: MANDATORY SIGNAGE**

**1. Signage affixé 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 and the category stickers as requested by the Promoter must be in place in their entirety (unless with written authorisation) before scrutineering.

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

In case of non-compliance, the Competitor must follow the instructions given.

**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,

- LMGTE3: Pantone orange 021C Pantone green 355C.

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. 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.

For the Competitors that did not request race number(s) before the end of the registration period, they will be allocated by the Promoter for the whole season.

The only exception to this allocation process will be for the reigning Hypercar World Champion, who will have the option to use the number 1. The number that was previously allocated to him will be reserved for him in subsequent seasons if he does not retain his World Champion Team title.

Should the World Champion not wish to use the number 1, this number will be available for other Competitors who wish to use it.

The precise allocation process and conditions are detailed in the FIA WEC Commercial Agreement.

They must be produced and affixed by each Competitor on the race number backgrounds described above and must respect the following rules:

Height: From 180 mm to 210 mm maximum

Thickness: free

Colour: free, but must be a unique colour contrasting with the background colour of the category

Font: free

Numbers must be easily legible in a clear, simple font, and contrast strongly with the background colour of each category

Minimum clear area of 20 mm around the numbers

If a Competitor does not wish to choose the design of its race number(s), it must respect the following rules:

Height: 21 cm

Thickness: 4 cm

Colour: white

Font: Helvetica Neue Bold Condensed

**RÈGLEMENT SPORTIF DU CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE DE LA FIA  
SPORTING REGULATIONS OF THE FIA WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP**

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.

#### **4. Autocollants de catégorie**

Ils sont attribués et fournis par le Promoteur :

- o Rouge : Hypercar 160 x 195 mm
- o Vert : LMGT3 180 x 180 mm.

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

Pour les LMGT3, les 4 autocollants de catégorie doivent être mis en place avant les vérifications techniques. Ils doivent être disposés sur chaque côté, sur le capot avant et à l'arrière de la voiture à proximité des fonds des numéros (sauf pour l'autocollant se situant à l'arrière de la voiture).

#### **5. Autocollant avec le logo du Championnat**

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

Les Hypercar et les LMGT3 doivent prévoir un emplacement libre mesurant 100 mm (hauteur) x 350 mm (largeur) pour installer l'autocollant avec le logo du Championnat. Il devra obligatoirement être situés directement au-dessus du fonds des numéros sur la partie avant de la voiture.

#### **6. Autocollants avec sponsors du Championnat ou de La Compétition**

Tel que requis par le Promoteur du Championnat, les autocollants avec le sponsor du Championnat ou de la Compétition seront fournis par le Promoteur du Championnat et devront être mis en place par les Concurrents sur leurs voitures avant les vérifications techniques.

Les Hypercar et les LMGT3 doivent prévoir deux emplacements libres autant que possible sur une surface plane et verticale mesurant 100 mm (hauteur) x 350 mm (largeur) pour installer les autocollants avec le sponsor du Championnat ou de la Compétition. Ils devront, obligatoirement, être situés directement au-dessus des fonds des numéros ou des panneaux d'affichage.

#### **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).

#### **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 :

- o Voitures : 180 x 61 mm

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

#### **9. Autocollants Michelin pour les Concurrents de la catégorie Hypercar**

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

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. Category stickers**

These are allocated and supplied by the Promoter:

- o Red: Hypercar 160 x 195 mm
- o Green: LMGT3 180 x 180 mm.

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

For LMGT3 cars, the 4 category stickers must be in place before scrutineering. They must be affixed to each side of the car, to the front bonnet and to the rear of the car, close to the backgrounds of the numbers (except for the sticker situated at the rear of the car).

#### **5. Sticker with Championship logo**

The stickers with the Championship 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 Championship logo. It must be situated directly above the backgrounds of the numbers on the front part of the car.

#### **6. Stickers with sponsors of the Championship or of the Competition**

As required by the Championship Promoter, the stickers with the sponsor of the Championship or of the Competition will be supplied by the Championship Promoter and must be affixed by the Competitors to their cars before scrutineering.

Hypercar and LMGT3 cars must have two free locations as far as possible on a flat and vertical surface measuring 100 mm (height) x 350 mm (width) for installing the stickers with the sponsor of the Championship or of the Competition. They must be situated directly above the backgrounds of the numbers or the display panels.

#### **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. 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:

- o Cars: 180 x 61 mm

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

#### **9. Michelin stickers for the Hypercar Competitors**

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

## RÈGLEMENT SPORTIF DU CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE DE LA FIA SPORTING REGULATIONS OF THE FIA WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP

à l'arrière de la voiture (zone jaune).

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.

### **10. Autocollants Goodyear pour les Concurrents de la catégorie LMGT3**

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 côtés dans la zone verte et proche de l'autocollant LMGT3 [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.

### **11. Signalétique apposée sur les combinaisons des Pilotes et mécaniciens**

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

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

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

Toutes les spécifications sont disponibles sur demande auprès du Promoteur.

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

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



of the car (yellow section).

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.

### **10. Goodyear stickers for the LMGT3 Competitors**

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 green section next to the LMGT3 sticker (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.

### **11. Signage affixé à la veste des pilotes et mécaniciens**

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

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

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

All the specifications are available from the Promoter upon request.

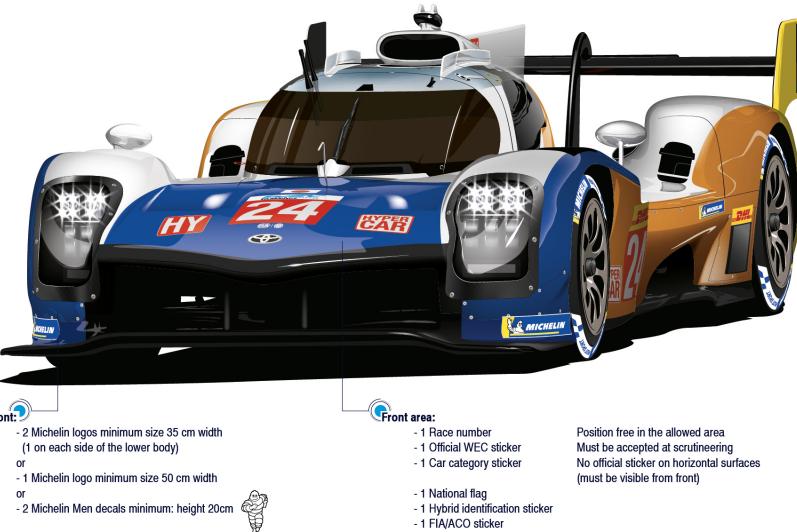
The dimensions of the stitched/embroidered/printed patches are: 135 mm (length) x 56 mm (height).

Drivers' and mechanics' patch position: 2 patches.



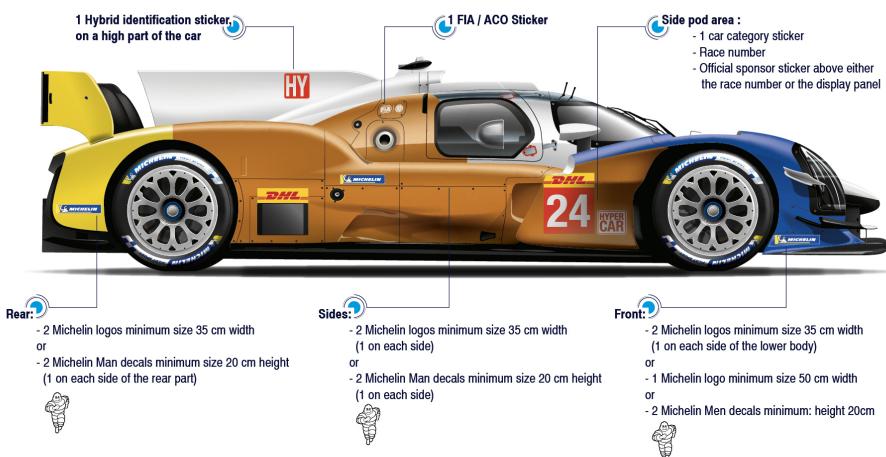
## FIA WEC HYPERCAR FRONT DISPLAY

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



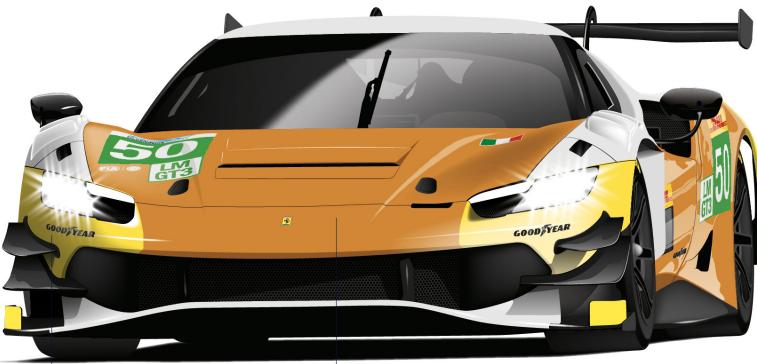
## FIA WEC HYPERCAR SIDE DISPLAY

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



## FIA WEC LMGT3 FRONT DISPLAY

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



### Corners:

4 Goodyear stickers of approximately 300 mm  
(one on each corner)

**GOODYEAR**

### Front area:

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

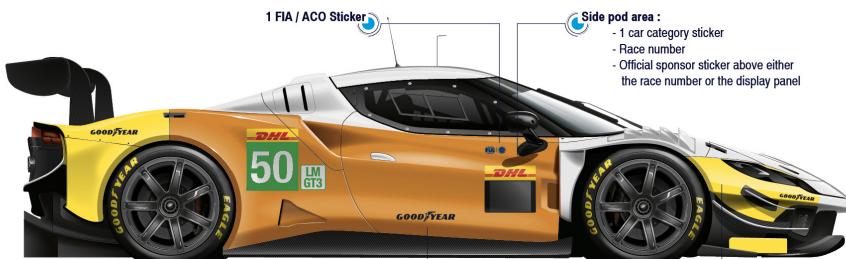
Position free in the allowed area  
Must be accepted at scrutineering  
No official sticker on horizontal surfaces  
(must be visible from front)

For LMGT3 cars : Race number and WEC official stickers must be linked as this model on front and side area.  
1 Car category sticker must be displayed on the rear part of the car, on vertical area visible from the back.

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

## FIA WEC LMGT3 SIDE DISPLAY

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



### 1 FIA / ACO Sticker

### Side pod area :

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

### Sides:

2 Goodyear stickers minimum size 450mm  
(one on each side)

### Corners:

4 Goodyear stickers of approximately 300mm  
(one on each corner)

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

**RÈGLEMENT SPORTIF DU CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE DE LA FIA**  
**SPORTING REGULATIONS OF THE FIA WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP**

**ANNEXE 4 : PÉNALITÉS LIÉES AU NON-RESPECT DE LA  
RÉGLEMENTATION TECHNIQUE**

TR: Réglementation Technique / SR: Réglementation Sportive

**APPENDIX 4: PENALTIES FOR FAILURE TO RESPECT THE  
TECHNICAL REGULATIONS**

TR: Technical Regulations / SR: Sporting Regulations

Nr.	Topic	Article	Qualifying	Race	
				Occurrence	Penalty
<b>HYPERCAR</b>					
1	Energy per stint > BOP limit	Art. 5.1.1 & 6.8 (TR-LMH) Art. 5.1.1 & 6.8 (TR-LMDh) WEC Committee Decision	-	1st time 2nd time 3rd time +	Stop&Go 100 sec Stop&Go 200 sec Stop&Go 300 sec
2	Maximum released powertrain power > limit of Technical regulation and BOP table	Art. 5.1.2 (TR-LMH) WEC Committee Decision	current & next lap times cancelled	1st time 2nd time 3rd time +	Reprimand Stop&Go 5 sec Stop&Go 30 sec
	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 BOP table+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 200 sec Stop&Go 300 sec
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
<b>LMGT3</b>					
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 200 sec Stop&Go 300 sec
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 5 sec Stop&Go 30 sec
5*	Maximum released powertrain power > limit of Technical regulation and BOP table+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 200 sec Stop&Go 300 sec
<b>ALL CATEGORIES</b>					
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)	-	1st time 2nd time +	Warning Add 20 sec next pitstop
8	Team 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 & go 30 sec to be applied in race		
11	Tire pressure below tire manufacturer's requirements	Art 6.5.3 (SR)	current & next lap times cancelled	1st time 2nd time 3rd time +	Drive through Stop&Go 5 sec Stop&Go 30 sec

**RÈGLEMENT SPORTIF DU CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE DE LA FIA  
SPORTING REGULATIONS OF THE FIA WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP**

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.

Infractions 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.

**RÈGLEMENT SPORTIF DU CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE DE LA FIA  
SPORTING REGULATIONS OF THE FIA WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP**

**ANNEXE 5 : DOCUMENTATION CONCERNANT LES PNEUMATIQUES**

**1. Stickers RFID**

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

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

**Informations et recommandations**

Dimensions des autocollants : 94mm x 24mm.

Les autocollants doivent être positionnés de chaque côté de la voiture en respectant les indications "L" et "R".

Les autocollants doivent être visibles sur le côté.

Les autocollants doivent être positionnés verticalement (petit côté horizontal).

**Positionnement**

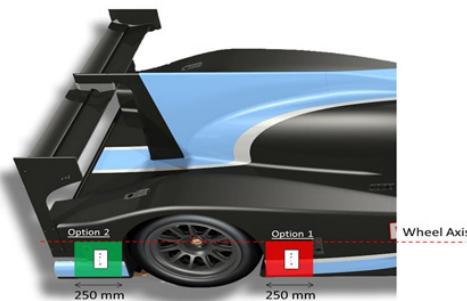
Option 1 : en avant de la roue arrière à une hauteur proche de l'axe de roue (zone rouge sur le schéma ci-dessous).

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

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

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

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



**2. Spécification pour la déclaration des listes pneumatiques**

Les listes de pneus doivent être au format Excel (.xls).

Un fichier unique doit être fourni en incluant une page par catégorie :

HYPERCAR  
LMGT3

Pour chaque page, la structure doit être la suivante :

**APPENDIX 5: DOCUMENTS REGARDING TYRES**

**1. RFID stickers**

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

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

**Information and recommendation**

Sticker dimensions: 94mm x 24mm.

Stickers need to be located on each side of the car respecting "L" and "R" indications.

Stickers must be visible from the side.

Stickers must be positioned vertically (small side horizontal).

**Positioning**

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

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

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

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

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

**2. Specification for the declaration of the tyre list**

Tyre list must be an Excel file (.xls ).

A unique file must be provided including one sheet per category:

HYPERCAR  
LMGT3

For each sheet, the frame must be as follows:

Tyre brand	Car Type	Teams	Tyre Type	Position	Barcode	TID	UII

**RÈGLEMENT SPORTIF DU CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE DE LA FIA**  
**SPORTING REGULATIONS OF THE FIA WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP**

**Tyre brand :** code du manufacturier pneumatique

M = MICHELIN  
 G = GOODYEAR

**Car type :** catégorie

HYPERCAR  
 LMGT3

**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

**Ull :** référence Ull

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

**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

**Ull:** Ull reference

In all cases, a blank cell must never be replaced by any character.

**ANNEXE 6 : CONSIGNES GÉNÉRALES DE SÉCURITÉ RELATIVES  
À LA VOIE DES STANDS****1. Recommandations générales liées à la sécurité**

Il est de l'obligation des équipes d'effectuer un arrêt au stand et d'effectuer toute opération dans le garage en toute sécurité à tout moment. Les éléments suivants doivent être pris en compte :

- Les bouteilles d'air doivent être solidement ancrées.
- L'utilisation d'outils pouvant provoquer des étincelles est interdite.
- Aucun outil ne peut se trouver dans la zone de travail sauf lors d'une intervention.
- 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 équipes 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 inclut 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, 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.

**2. Éclairages et installations électriques dans les stands**

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 antidiéflagrante.

Seules les lampes à basse température et antidiéflagrantes sont autorisées. Les lampes halogènes sont interdites.

**3. Potences, supports de flexible, extincteurs**

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

- o Dépasser la limite extérieure de la « zone de travail » (Article 12.2.2) ;
- o 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 CO<sub>2</sub> sont acceptés, les extincteurs à base d'eau sont recommandés.

**4. Bouteilles d'air**

Les bouteilles d'air doivent être solidement attachées ou ancrées une fois leur chapeau protecteur enlevé. Une protection autour des vannes et du défendeur 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.

**APPENDIX 6: GENERAL SAFETY GUIDELINES RELATED TO THE  
PITLANE****1. General safety recommendations**

It is the obligation of the teams to complete a pit stop and operate the garage in a safe manner at all times. The following must be taken into account:

- Air bottles must be firmly anchored.
- The use of tools that may cause sparks is prohibited in the working area and garage.
- No tools may be in the working area except during an intervention.
- 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.
- Teams 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, 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 .Lighting and electrical installations in the pits**

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. Brackets, line supports, extinguishers**

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

- o Extend beyond the outer limit of the working area (Article 12.2.2);
- o 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 CO<sub>2</sub> extinguishers are accepted, water-based extinguishers are recommended.

**4. Air Bottles**

Air bottles must be firmly attached or anchored once their protective lid is removed. Protection around the valves and regulator must be permanently in place.

The conformity of the installations and the dates of validity of the air bottles may be checked at any moment.

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

## RÈGLEMENT SPORTIF DU CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE DE LA FIA SPORTING REGULATIONS OF THE FIA WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP

Pénalité : à l'appréciation des Commissaires Sportifs.

### 5. Zone de panneautage

a) La «zone de panneautage» est clairement délimitée, pour chaque voiture, sur le mur des stands.

Les dimensions maximales des installations sont les suivantes :

- Hauteur : 2,20 m au-dessus du niveau de la piste ;
- Largeur : 2,50 m le long du mur de signalisation ;
- Profondeur : 1,00 m côté voie des stands depuis le mur séparant la piste de la voie des stands.

b) Les installations, et leurs fixations ne doivent pas dépasser l'aplomb du mur (côté piste).

c) Les seules inscriptions autorisées sur ces installations sont la marque de la voiture et/ou le nom de l'équipe figurant sur la licence Concurrent.

d) Les panneaux utilisés pour renseigner les Pilotes :

- doivent être coulissants ou pivotant.
- le fond ne peut pas être coloré (doit être noir, gris ou blanc).
- la couleur du lettrage à l'intérieur du panneau est libre mais il ne peut pas clignoter.
- Les panneaux doivent être sortis et présentés au Pilote concerné uniquement lorsque la voiture passe sur la piste à proximité de la zone de panneautage.

e) Les ombrelles, parasols ou parapluies sont interdits.

f) Les membres des équipes ne peuvent accéder qu'à la zone du mur des stands attribuée à leur voiture.

g) un maximum de 3 personnes par voiture est autorisé dans la zone de panneautage.

### 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.

Toute équipe gênée par le positionnement d'un panneau d'une autre équipe, ne peut, en aucune circonstance, y toucher.

Si une équipe est gênée par un panneau placé proche d'elle, elle devra appeler un officiel pour y remédier.

### 7. Restrictions concernant le matériel

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.

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.

Il est interdit d'installer tout type de capteurs autres que des instruments météorologiques dans la voie des stands.

### 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

Penalty: at the Stewards' discretion.

### 5. Signalling area

a) The "signalling area" is clearly delimited, for each car, on the pit wall.

The maximum dimensions of the installations are as follows:

- Height: 2.20 m above the level of the track;
- Width: 2.50 m along the signalling wall;
- Depth: 1.00 m from the pit wall on the pit side.

b) The installations and their means of attachment must remain flush with the wall (on the track side).

c) The only inscriptions authorised on these installations are the make of the car and/or the name of the team given on the Competitor's licence.

d) The boards used for informing the Drivers:

- must be sliding or pivoting.
- The background cannot be coloured (must be black, grey or white).
- The colour of the lettering inside the board is at the teams' choice but it cannot flash.
- The boards must be taken out and shown to the Driver concerned only when the car is in the vicinity of the signalling area while driving past on the track.

e) Sunshades, parasols and umbrellas are prohibited.

f) Team members can only access the pit wall area that is allocated to their car.

g) 3 people maximum per car are authorised in the signalling area.

### 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 team that is dissatisfied with the positioning of another team's sign cannot touch that sign under any circumstances.

If a sign placed near a team is the cause of hindrance, the relevant team must call an official to deal with it.

### 7. Restrictions concerning equipment

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

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.

It is prohibited to install any kind of sensors other than weather instrumentations in the pit lane.

### 8. Signalisation

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.

**RÈGLEMENT SPORTIF DU CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE DE LA FIA  
SPORTING REGULATIONS OF THE FIA WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP**

---

**ANNEXE 7 : LIMITATION DU PERSONNEL**

---

**1. Principe général**

Ces limitations concernent l'accès aux garages, camions, bureaux et toutes les zones réservées aux opérations techniques du Concurrent depuis le début de la Compétition jusqu'à la fin de la course.

En début de saison, le Concurrent se verra distribuer un système d'identification spécifique correspondant aux autorisations de personnel le concernant.

Ce système devra être conservé tout au long de la saison et devra être utilisé en conformité avec les instructions données par l'ACO et la FIA.

Des restrictions ou adaptations supplémentaires, ainsi que des ajustements relatifs aux modalités de déclaration, pourront être imposés à tout moment de la saison par le Comité WEC, dans l'esprit de la réduction des coûts.

L'ACO et la FIA auront pleine autorité pour vérifier que les Concurrents respectent les règles énoncées à l'Annexe 7.

L'Annexe 7 ne s'applique pas aux 24 Heures du Mans.

**2. Personnel opérationnel**

Sauf précision contraire dans la présente Annexe, toute personne qui n'est pas incluse dans la liste du personnel non-opérationnel (voir Article 3 de cette Annexe) et/ou des fournisseurs communs (voir Article 4 de cette Annexe) sera considérée comme faisant partie du personnel opérationnel et donc réputée comme participant activement aux opérations liées au fonctionnement de la voiture.

**3. Personnel non-opérationnel**

Le personnel non-opérationnel n'est pas limité en nombre, mais ne doit en aucun cas participer de manière directe ou indirecte aux opérations liées au fonctionnement de la voiture. Ceci sera apprécié à la seule et entière discrétion de l'ACO et de la FIA.

- o Direction générale, niveau « C » du constructeur ou du concurrent, Directeur d'Équipe (« Team Principal »)
- o Hospitalité (dont les invités), motor-homes et restauration ;
- o Sponsors, marketing, médias et relations publiques ;
- o Personnel de sécurité et de logistique (ex voyages du personnel, conducteurs de camions, dans la mesure où ils n'interviennent pas par exemple sur la gestion des jantes et des pneumatiques) pendant la Compétition ;
- o Pilotes, leur management et leur personnel médical ;

**4. Personnels des fournisseurs communs**

Le personnel des fournisseurs communs sera limité de la manière suivante :

- Fournisseurs de pneumatiques : le nombre de personnels opérationnels et non opérationnels n'est pas limité. Cependant, un seul personnel opérationnel pourra être attribué par voiture, et le fournisseur de pneumatique concerné devra l'indiquer dans sa déclaration.

- Fournisseurs du système hybride LMDh : le nombre de personnels opérationnels et non-opérationnels n'est pas limité, mais fera l'objet d'un accord préalable de l'ACO. Ces personnels pourront apporter à tout moment un concours technique aux Concurrents engageant une voiture du groupe LMDh.

- Constructeurs de châssis LMDh : le nombre de personnels opérationnels dédié au support LMDh est limité à 5. Ces personnels pourront apporter à tout moment un concours technique aux

---

**APPENDIX 7: PERSONNEL LIMITATION**

---

**1. General principle**

These limitations concern access to garages, trucks, offices, and all areas reserved for the technical operations of the Competitor from the start of the Competition until the end of the race.

At the beginning of the season, Competitors will be assigned a specific identification system corresponding to its relevant personnel authorisations.

This system will have to be maintained throughout the season and used in accordance with the instructions given by the ACO and the FIA.

Additional restrictions or adaptations, as well as adjustments relating to declaration methods, might be enforced during the season by the WEC Committee in the spirit of cost reductions.

ACO and FIA will have full authority to investigate whether Competitors comply with the rules listed under Appendix 7.

Appendix 7 does not apply for the 24 Hours of Le Mans.

**2. Operational staff**

Unless otherwise specified in this Appendix, any person who is not included in the list of the non-operational personnel (see Article 3 of this Appendix) and/or common suppliers (see Article 4 of this Appendix) will be considered as part of the operational staff and therefore deemed to be actively participating in the operations related to the functioning of the car.

**3. Non-operational staff**

Non-operational personnel is not limited in number, but must not, under any circumstances, directly or indirectly participate in the operations related to the functioning of the car. This will be assessed at the sole and absolute discretion of the ACO and the FIA.

- o Management (C-level) of the manufacturer or competitor, Team Principal
- o Hospitality (including guests), motor homes and catering personnel;
- o Sponsors, marketing, media and public relations personnel;
- o Security and logistics personnel (e.g: staff travel, truck drivers, as long as they do not intervene in areas such as the management of rims and tires during the Competition);
- o Drivers, their management and their medical staff;

**4. Common suppliers personnel**

Common supplier personnel will be limited as follows:

- Tire suppliers: The number of operational and non-operational personnel is not limited. However, only one operational personnel can be assigned per car, and the relevant tire supplier must indicate this in their declaration.

- LMDh hybrid system suppliers: The number of operational and non-operative personnel is not limited but will be subject to prior agreement with the ACO. These personnel can provide technical assistance to Competitors fielding an LMDh car at any time.

- LMDh chassis manufacturers: The number of operational personnel dedicated to LMDh support is limited to 5. These personnel can provide technical assistance to Competitors fielding

**RÈGLEMENT SPORTIF DU CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE DE LA FIA**  
**SPORTING REGULATIONS OF THE FIA WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP**

Concurrents engageant une voiture du groupe LMDh. Dès lors que plus d'une personne devra intervenir simultanément sur une voiture, une demande d'approbation devra être adressée par écrit au Délégué(s) Sportif(s). Le nombre de personnels non-opérationnels n'est pas limité. Le personnel de support affecté à d'autres activités hors support spécifique Hypercar (ex : amortisseurs) n'est pas limité mais devra être déclaré.

## 5. Quantité de personnels opérationnels pour les Concurrents

Le personnel opérationnel autorisé dans les zones techniques (garages, camions, villas, à la discréTION de l'ACO et de la FIA) du Concurrent est limité comme suit :

Type de Concurrent	Nombre de personnel
LMH - 2 voitures	51
LMH - 1 Voiture	26
LMDh - 2 voitures	50
LMDh - 1 voiture	25
LMH sans ERS - 2 voitures	46
LMH sans ERS - 1 voiture	23
LMGT3 - 2 voitures	32

## 6. Déclarations du personnel

Toute personne accréditée par le Concurrent (opérationnelle et non opérationnelle), les fournisseurs communs et les constructeurs de châssis LMDh, devra être déclarée sur la liste de déclaration qui sera envoyée par le Comité WEC.

Les Concurrents, fournisseurs communs et constructeurs de châssis LMDh devront la déposer dûment complétée selon les modalités définies et avant les échéances publiées par le Comité WEC avant le début de la saison.

Toute modification de ces listes entre les échéances décrites ci-dessus et le début des vérifications administratives n'est pas autorisée et fera l'objet d'un rapport au Collège des Commissaires Sportifs.

Des substitutions en raison de force majeure (y compris, mais sans s'y limiter, pour des raisons de maladie, d'accident ou familiales) sont autorisées après le début des vérifications administratives, pour autant qu'elles soient approuvées par l'ACO et la FIA et clairement justifiées.

Les listes de déclaration devront être complétées conformément au type de voiture engagée (LMH avec ou sans ERS, LMDh, LMGT3). En cas de personnel opérationnel partagé entre un Concurrent Hypercar et un Concurrent LMGT3, cette personne devra être déclarée sur la liste de chaque Concurrent concerné.

## 7. Pénalités applicables

Toute infraction à ce qui précède pourra être sanctionnée par les Commissaires Sportifs. Ces derniers peuvent réduire le nombre de membres du personnel pour la[les] course(s) suivante(s), voire plafonner ce nombre pour la[les] course(s) suivante(s) en plus de toute autre pénalité applicable conformément au présent Règlement ou au Code.

an LMDh car at any time. If more than one person has to work on a car simultaneously, a request for approval must be sent in writing to the Sporting Delegate(s). The number of non-operational personnel is not limited. Support personnel assigned to activities other than specific Hypercar support (e.g., dampers) is not limited but must be declared.

## 5. Quantity of operational personnel for Competitors

The operational personnel authorized in the technical areas (garages, trucks, villas, at the discretion of the ACO and the FIA) of the Competitor is limited as follows:

Type of Competitor	Number of personnel
LMH - 2 cars	51
LMH - 1 car	26
LMDH - 2 cars	50
LMDH - 1 car	25
LMH without ERS - 2 cars	46
LMH without ERS- 1 car	23
LMGT3 - 2 cars	32

## 6. Staff declaration

Any person accredited by the Competitor (operational and non-operational) common suppliers, and LMDh chassis manufacturers, must be declared on the declaration list , which will be sent by the WEC Committee.

Competitors, common suppliers, and LMDh chassis manufacturers must submit the list, duly completed, according to the procedures defined by and before the deadlines published by the WEC Committee before the start of the season.

Any modification of these lists between the deadlines described above and the start of administrative checks is not allowed and will be reported to the panel of Stewards.

Substitutions due to force majeure (including, but not limited to, reasons of illness, accident, or family matters) are allowed after the start of administrative checks, provided they are approved by the ACO and the FIA and are clearly justified.

Declaration lists will have to be completed in accordance with the type of car entered (LMH with or without ERS, LMDh, LMGT3). When an operational staff is shared between a Hypercar Competitor and a LMGT3 Competitor, this person must be declared on the list of each concerned Competitor.

## 7. Applicable penalties

Any infringement to the above may be penalised by the Stewards. The Stewards may reduce the number of personnel for the next race(s) and even establish a cap on the number of personnel for the next race(s) in addition to any other penalty available to them in these Regulations or the Code.

**ANNEXE 8 : PROCÉDURES RELATIVES AU CARBURANT****1. Approvisionnement**

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

**2. Installations**

Concernant les installations : se référer au Règlement Technique applicable.

**3. Quantité, manipulation et stockage**

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 côté paddock et un extincteur doit être placé en permanence à proximité des fûts de carburant et/ou du réservoir temporaire. Le pompage dans les fûts d'approvisionnement, le transfert jusqu'au réservoir autonome et le remplissage doivent être faits à l'aide du réservoir temporaire décrit dans les Règlements Techniques applicables.

Aucune manipulation d'essence n'est permise dans le stand sauf avec ce réservoir temporaire. La seule exception possible est le contrôle de la capacité du réservoir de la voiture, à condition que toutes les réglementations de sécurité relatives à la manipulation du carburant soient respectées et que ce contrôle ne soit pas effectué alors qu'une activité publique se déroule sur la voie des stands.

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

**4. Échantillon de carburant**

Si un échantillon de carburant est demandé, il devra être prélevé en utilisant directement la canalisation de carburant sortant du châssis, conformément au Règlement Technique approprié.

**5. Procédure**

Toutes les équipes seront autorisées à retirer le carburant en utilisant leur propre réservoir dans le Parc Fermé, sous le contrôle d'un Commissaire Technique.

A la fin de la procédure, une canalisation transparente devra être montée sur la canalisation de carburant allant du châssis au moteur et toutes les pompes à carburant de la voiture devront être activées. Pendant cette procédure, les Concurrents devront afficher le courant d'alimentation de toutes les pompes à carburant.

**6. Sécurité et obligations durant le ravitaillement en essence****6.1 Autorisations et obligations générales lors du ravitaillement**

Toutes les manipulations de carburant doivent être effectuées en respectant le règlement sportif (extincteur, combinaisons, cagoules, lunettes, gants, chaussures, sous-vêtements, etc.).

Pendant le ravitaillement, depuis la ligne peinte devant le rideau du stand :

- o Le Pilote peut rester à bord de la voiture.
- o 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.
- o Les voitures équipées d'un système de récupération d'énergie (Hybrides – ERS) doivent être en position sûre : témoin ROUGE éteint, témoin VERT allumé.

**APPENDIX 8: FUEL RELATED PROCEDURES****1. Fuel supply**

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.

**2. Installations**

Concerning the installations: refer to the applicable Technical Regulations.

**3 Quantity, handling and storage**

The maximum quantity of stock fuel authorised per car in each garage is 400 litres. This fuel must be stored near the door, on the paddock side and an extinguisher must be permanently placed near the fuel drums and/or the temporary tank. Pumping from supply drums, transfer to autonomous tank and filling must be carried out with the temporary tank described in the applicable Technical Regulations.

No handling of fuel is permitted in the pit except with this temporary tank. The only possible exception is for checking the car's tank capacity provided that all the safety regulations related to fuel handling are respected, and the check is not carried out during any public pit lane activity.

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

**4. Fuel sample**

If a fuel sample is required, it should be taken by collecting fuel directly using the fuel line that goes out of the chassis, as per the relevant Technical Regulations.

**5. Procedure**

All teams will be allowed to pump out fuel using their own fuel tank in the Parc Fermé, under the supervision of a Scrutineer.

At the end of the procedure, a transparent line must be fitted on the fuel line going from the chassis to the engine and all car fuel pumps must be activated. During this procedure, Competitors will be required to display the supply current of all fuel pumps.

**6. Safety and obligations during refuelling****6.1 General authorisations and obligations during refuelling**

All fuel manipulations must be done respecting the regulations (extinguisher, overalls, balaclava, goggles, gloves, shoes, underwear, etc.).

During refuelling, from the painted line in front of the pit shutter:

- o The Driver may remain on board the car.
- o The car is grounded electrically and equipotentially with the refuelling equipment before and during the connection of the filling and venting couplings.
- o Cars equipped with an energy recovery system (Hybrids – ERS) must be in a safe position: RED light off, GREEN light on.

**RÈGLEMENT SPORTIF DU CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE DE LA FIA  
SPORTING REGULATIONS OF THE FIA WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP**

Pénalité : à l'appréciation des Commissaires Sportifs.

**6.2 Emploi d'un réservoir autonome**

Pendant les essais et la course, le ravitaillement doit être effectué au moyen du réservoir autonome du stand portant le numéro de la voiture et avec le carburant délivré par l'organisateur. Il est interdit de déplacer le chariot de ravitaillement pour faciliter les opérations de ravitaillement lors de l'arrêt au stand d'une voiture.

Pénalité : à l'appréciation des Commissaires Sportifs.

Le réservoir autonome doit rester à la pression atmosphérique et à la température ambiante.

Tous les réservoirs pour le carburant stocké dans les stands doivent pouvoir maintenir une pression de 3 atmosphères. Pendant la course, tout ravitaillement dans les stands doit être effectué avec un réservoir autonome par stand conformément aux Règlements techniques en vigueur.

**6.3 Remplissage du réservoir autonome**

Pour raisons de sécurité, pendant le ravitaillement :

- o Il est interdit de remplir le réservoir autonome pendant tout le temps où la voiture se trouve dans la zone de travail.
- o 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 :

- o par l'intermédiaire d'un récipient métallique vide d'une contenance maximum de 6 litres et équipé d'un coupler 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.

Penalty: at the Stewards' discretion.

**6.2 Use of an autonomous supply tank**

During practice and the race, refuelling must be carried out using the pit's autonomous supply tank bearing the number of the car and with the fuel delivered by the Organiser. It is prohibited to move the refuelling rig in order to facilitate refuelling operations during a car's pit stop.

Penalty: at the Stewards' discretion.

The autonomous tank must remain at atmospheric pressure and at the ambient temperature.

All the tanks for the fuel stored in the pits must be capable of holding a pressure of 3 atmospheres. During the race, any refuelling in the pits must be carried out using one autonomous tank per pit in conformity with the Technical Regulations in force.

**6.3 Filling the autonomous tank**

For safety reasons, during refuelling:

- o It is prohibited to fill the autonomous supply tank while the car is still in the working area.
- o Fuel bowsers 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:

- o 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 9 : RÈGLEMENTATION DES ESSAIS HYPERCAR****APPENDIX 9: HYPERCAR TESTING REGULATIONS****PARTIE A – PRÉAMBULE****1. PRINCIPES GÉNÉRAUX**

- 1.1 La présente Réglementation des Essais est applicable du 1er janvier au 31 décembre de chaque année civile. Des périodes de «blackout» spécifiques au Championnat peuvent être ajoutées par l'ACO/FIA et/ou l'IMSA comme indiqué ailleurs dans les règlements concernés.
- 1.2 La voiture est considérée comme étant le véhicule tel qu'homologué par chaque Constructeur pour une participation au Championnat FIA WEC et/ou au Championnat IMSA.
- 1.3 Aux fins de la présente Réglementation des Essais, une équipe est définie par le numéro d'une voiture engagée dans le Championnat FIA WEC et/ou le Championnat IMSA. Dans le FIA WEC, un Concurrent peut superviser jusqu'à deux (2) équipes.
- 1.4 A l'exception des changements fondamentaux, si la voiture comporte des déviations mineures et/ou des variations de pièces par rapport à la voiture homologuée, elle ne sera pas considérée comme une voiture différente aux fins de la présente Réglementation des Essais, tel que déterminé uniquement par l'ACO/FIA/IMSA. Une telle décision sera définitive et ne pourra faire l'objet d'aucune réclamation ou appel.
- 1.5 Tout essai qui ne sera pas couvert par le présent règlement devra être adressée à l'ACO/FIA/IMSA au moins 15 jours avant le premier jour de roulage.
- 1.6 Les Constructeurs et/ou les équipes ne doivent pas tester et/ou faire courir la voiture homologuée par le Constructeur dans un Championnat autre que le Championnat FIA WEC et/ou le Championnat IMSA.
- 1.7 Le coût de toute enquête de l'ACO/FIA et/ou de l'IMSA pourra être facturé au Constructeur et/ou à l'équipe.
- 1.8 Une fois qu'une voiture est homologuée, les Essais ne sont autorisés que pour les Constructeurs et les équipes officiellement engagés dans le Championnat FIA WEC et/ou le Championnat IMSA.
- 1.9 Un constructeur ou une équipe engagée dans le championnat FIA WEC et/ou IMSA pour une saison spécifique pourra mener des essais pendant l'année calendaire précédente, cependant, ces essais seront décomptés de l'allocation de la saison à laquelle le constructeur et/ou l'équipe seront engagées.
- 1.10 La quantité d'essais autorisés est limitée par l'allocation de quantités de pneus et l'attribution de Journées d'Essais (définies et décrites plus en détail dans la Partie B ci-dessous).
- 1.11 Les Constructeurs et/ou les équipes ne doivent pas effectuer d'essais sur un circuit aux moments suivants : 14 jours avant le dernier jour d'activité sur piste pour le circuit en question dans le Championnat IMSA ; et 30 jours avant l'ouverture des vérifications administratives pour le circuit en question pour le FIA WEC.
- 1.12 La participation aux Compétitions et aux Essais autorisés du FIA WEC et/ou du Championnat IMSA n'est pas prise en compte dans les allocations décrites ci-dessous.
- 1.13 Tout essai doit être déclaré et approuvé selon les conditions décrites ci-dessous. L'ACO/FIA et/ou l'IMSA peuvent imposer toute autre condition qu'ils jugent nécessaire lors de l'approbation d'un essai.
- 1.14 L'ACO/FIA est l'autorité compétente pour les équipes participant au WEC de la FIA, et l'IMSA est l'autorité compétente pour les équipes participant au Championnat IMSA. Lorsqu'une approbation conjointe est requise, une réponse conjointe sera envoyée.
- 1.15 Tous les Essais déclarés et approuvés seront rendus publics par chaque Championnat.

**PART A – PREAMBLE****1. GENERAL PRINCIPLES**

- 1.1 These Testing Regulations are applicable from 1 January until 31 December of each calendar year. Championship-specific blackout periods may be added by the ACO/FIA and/or the IMSA as specified elsewhere in the respective regulations.
- 1.2 The car is considered to be the vehicle as homologated by each Manufacturer for participation in the FIA WEC Championship and/or the IMSA Championship.
- 1.3 For the purposes of these Testing Regulations, a team is defined by a car number entered in either the FIA WEC and/or the IMSA Championship. In the FIA WEC, a Competitor may oversee up to two (2) teams.
- 1.4 Excluding fundamental changes, if the car has minor deviations and/or parts variations from the homologated car, it shall not be considered to be a different car for the purposes of these Testing Regulations as determined solely by the ACO/FIA/IMSA. Such a determination shall be final and not subject to protest or appeal.
- 1.5 Any testing that will not be covered by the present regulations must be addressed to the ACO/FIA/IMSA at least 15 days prior the first running day.
- 1.6 Manufacturers and/or teams must not test and/or race the car as homologated by the Manufacturer in any other Championship except the FIA WEC and/or IMSA Championship.
- 1.7 The cost of any investigation by ACO/FIA and/or IMSA may be charged to the Manufacturer and/or team.
- 1.8 Once a car is homologated, testing is permitted only for Manufacturers and teams officially entered in either the FIA WEC and/or the IMSA Championship.
- 1.9 A Manufacturer or Team entered in either the FIA WEC and/or the IMSA Championship for a specific season year may undertake testing during the preceding calendar year, however such testing shall accrue to the entered season allocation.
- 1.10 The amount of permitted testing is limited through the allocation of tyre quantities, and the allocation of Test Days (further defined and described in Part B below).
- 1.11 Manufacturers and/or teams must not test on a circuit as follows: 14 days prior to the last day of on-track activity for that circuit in the IMSA Championship; and 30 days prior to the opening of the administrative checks for that circuit for the FIA WEC.
- 1.12 Participation in Competitions and Sanctioned Tests of the FIA WEC and/or IMSA Championship are not considered towards allocations described below.
- 1.13 Any testing must be declared and approved according to the conditions described below. The ACO/FIA and/or IMSA may impose any further conditions they deem necessary when approving a test.
- 1.14 The ACO/FIA is the binding authority for teams participating in the FIA WEC, and the IMSA is the binding authority for teams participating in the IMSA Championship. Where joint approval is required, a joint response will be sent.
- 1.15 All declared and approved testing will be made public by each Championship.

**RÈGLEMENT SPORTIF DU CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE DE LA FIA**  
**SPORTING REGULATIONS OF THE FIA WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP**

1.14 Les points de contact pour les déclarations d'essais et les demandes d'approbation sont le Comité WEC pour le FIA WEC : comite.wec@lemans.org et Paul Walter pour le Championnat IMSA : pwalter@imsa.com. Ces deux adresses e-mail doivent être mises en copie de toute communication connexe.

1.15 La déclaration d'essais doivent être fait via le formulaire en ligne disponible sur le lien suivant : <https://team.fiaawec.com/login> - en cliquant sur 2025 GTP & HYPERCAR TESTING REGISTRATION FORM.

## 2. DISPOSITIONS CONCERNANT L'UTILISATION DES PNEUMATIQUES

2.1 Les pneumatiques utilisés pour les Essais doivent être fournis uniquement par le manufacturier de pneumatiques désigné, conformément à la présente Réglementation.

2.2 Sauf indication contraire dans la présente Réglementation, les Essais doivent être effectués avec des pneumatiques dont les spécifications sont déclarées pour les Compétitions du Championnat correspondant. Après accord entre le concurrent et le fabricant de pneumatiques, il sera autorisé à utiliser la spécification 2022, avec un maximum de 2 trains de pneumatiques (8 pneumatiques) par jour et par équipe ; ces pneumatiques seront comptés dans les allocations définies en 2.3.

Après accord entre le concurrent et le fabricant de pneumatiques, il sera autorisé à utiliser des pneumatiques de développement, avec un maximum de 5 trains de pneumatiques (20 pneumatiques) par an et par équipe ; ces pneumatiques ne seront pas comptés dans les allocations définies en 2.3 ; ces pneumatiques de développement seront fournis gratuitement à l'équipe concernée.

2.3 Une allocation d'un nombre maximum annuel de pneumatiques pour temps sec sera déterminé pour les Constructeurs et les Équipes:

Le nombre maximum de pneumatiques pour temps sec qui peuvent être utilisés pour les test définis ci-dessus sont définis comme suit :

	Allocation annuelle (Sets)		
	Essais Constructeurs	Essais collectifs Constructeurs	Essais Équipes
LMH LMdH	120 (30)	48 (12)	84 (21)
LMH sans ERS	108 (27)	36 (9)	72 (18)

Les pneumatiques de transport ne sont pas comptés dans cette allocation.

2.4 Ces pneumatiques ne doivent pas être vendus ou transférés de quelque manière que ce soit d'un Constructeur et/ou d'une équipe à une autre.

## PARTIE B – ESSAIS RÉGULIERS

### 3. JOURNÉES D'ESSAIS CONSTRUCTEURS

3.1 Un Constructeur est défini comme étant le Constructeur qui homologue la voiture. Un Constructeur peut être tenu responsable des infractions relatives à la Réglementation des Essais, y compris celles commises par ses équipes clientes. Lorsqu'ils font appel à des équipes clientes pour les essais du Constructeur, comme décrit dans la Partie B, paragraphe 3, les Constructeurs doivent répartir équitablement les Journées d'Essais entre ces équipes.

3.2 Les limitations des Journées d'Essais Constructeurs sont exprimées en nombre de voitures/jour : une (1) voiture en piste équivaut à une (1) journée consommée.

3.3 Cette limitation est définie par Constructeur et n'est pas spécifique au Championnat.

1.14 The relevant contact points for testing declarations and requests for approval are the WEC Committee for the FIA WEC: comite.wec@lemans.org and Paul Walter for the IMSA Championship: pwalter@imsa.com. Both email addresses must be placed in copy of any related communications.

1.15 The testing declaration must be done through the online form available in the following link: <https://team.fiaawec.com/login> - by clicking on 2025 GTP & HYPERCAR TESTING REGISTRATION FORM.

## 2. PROVISIONS REGARDANT L'UTILISATION DES PNEUMATIQUES

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

2.2 Unless stated otherwise in these Regulations, Testing must be carried out on tyres of the specifications declared for the corresponding Championship's Competitions. Upon the agreement between the Competitor and the tyres manufacturer, it will be allowed to use 2022 specification, with a maximum of 2 tyres sets (8 tyres) per day per team ; those tyres will be counted within the allocations defined in 2.3.

Upon the agreement between the Competitor and the tyres manufacturer, it will be allowed to use development tyres with a maximum of 5 sets (20 tyres) per year per team; those tyres will not be counted within the allocations defined in 2.3; those development tyres will be supplied free of charge to the concerned team.

2.3 Maximum yearly numbers of usable dry-weather tyre allocations will be determined for Manufacturers and Teams.

The maximum number of dry-weather tyres that can be used for the tests defined above is defined as follows:

	Yearly allocation (Sets)		
	Manufacturer test	Manufacturer Collective test	Team Test
LMH LMdH	120 (30)	48 (12)	84 (21)
LMH w/o ERS	108 (27)	36 (9)	72 (18)

Transport tyres are not counted towards the above allocation.

2.4 These tyres must not be sold or transferred in any way from any Manufacturer and/or team to another.

## PART B – REGULAR TESTING

### 3. MANUFACTURER TEST DAYS

3.1 A Manufacturer is defined as the Manufacturer homologating the car. A Manufacturer may be held responsible for infringements relating to the Testing Regulations, including those of its customer teams. When relying on customer teams for Manufacturer testing as described in Part B, Paragraph 3, Manufacturers must distribute Test Days equitably across those teams.

3.2 Manufacturer Test Day limitations are expressed in numbers of Car days: one (1) car on track equals one (1) day consumed.

3.3 This limitation is defined per Manufacturer and is not Championship-specific.

**RÈGLEMENT SPORTIF DU CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE DE LA FIA**  
**SPORTING REGULATIONS OF THE FIA WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP**

3.4	Les Journées d'Essais Constructeurs doivent être déclarées par le Constructeur organisant l'essai au plus tard à 14 heures CET, trente (30) jours avant la première Journée d'Essais (inclus) à l'ACO/FIA et/ou à l'IMSA. Tout autre Constructeur / Équipe rejoignant cet essai devra déclarer sa participation au plus tard à 14 heures CET, cinq (5) jours avant la première journée d'essai (inclus). Toute reprogrammation de ces Journées d'Essais doit être communiquée à toutes les parties au moment où d'autres dates sont recherchées. Cinq jours avant la première journée d'essais, il est interdit d'annuler ou de reprogrammer cette Journée d'Essais, et la Journée d'Essais sera imputée sur l'allocation, sauf cas de force majeure.	3.4	Manufacturer Test Days must be declared by the Manufacturer organising the test at the latest by 2 p.m. CET, thirty (30) days before the first day of testing (inclusive) to the ACO/FIA and/or IMSA. Any other Manufacturer / Team joining this test must declare its participation at the latest by 2 p.m. CET five (5) days before the first day of testing (inclusive). Any rescheduling of such Test Days must be communicated to all parties at the time that alternative dates are sought. From 5 days before the first test day, it is prohibited to cancel or reschedule that Test Day, and the Test Day shall be charged against the allocation, unless in case of Force Majeure.
3.5	Les allocations sont limitées comme suit, par Constructeur : - 2025 : Deux (2) jours	3.5	Allocations are limited as follows, per Manufacturer: - 2025: Two (2) days
<b>4.</b>	<b>JOURNÉES D'ESSAIS COLLECTIFS CONSTRUCTEURS</b>	<b>4</b>	<b>MANUFACTURER COLLECTIVE TEST DAYS</b>
4.1	Les limitations des Journées d'Essais Collectifs Constructeurs sont exprimées en jours de location de piste par Constructeur. Cela signifie qu'un (1) jour de location par Journée d'Essais sera imputé à l'allocation du Constructeur, quel que soit le nombre de voitures en piste.	4.1	Manufacturer Collective Test Day limitations are expressed in track rental days per Manufacturer. This means that one (1) track rental day per day of testing shall be charged against the Manufacturer's allocation regardless of the number of cars on track.
4.2	Cette limitation est spécifique au Championnat.	4.2	This limitation is Championship-specific.
4.3	Seules les équipes inscrites sont autorisées à participer à ces Essais Collectifs Constructeurs (conformément au paragraphe 1.6), mais la participation aux Journées d'Essais Collectifs Constructeurs n'est pas comptabilisée dans l'allocation d'une équipe.	4.3	Only entered teams are permitted to take part in these Manufacturer Collective Tests (as per paragraph 1.6), but participation in Manufacturer Collective Test Days is not counted against a team's allocation.
4.4	Toute équipe utilisant une voiture du Constructeur qui organise la Journée d'Essais Collectifs Constructeurs doit être invitée à participer à ces essais. Un Constructeur ne peut pas refuser la participation d'une équipe éligible.	4.4	Any team using a car from the Manufacturer organising the Manufacturer Collective Test Day must be invited to join that test. A Manufacturer cannot deny the participation of an eligible team.
4.5	Les Journées d'Essais Collectifs Constructeurs doivent être déclarées par le Constructeur organisant l'essai, au plus tard à 14 heures CET, trente (30) jours avant la première Journée d'Essais (inclus) à l'ACO/FIA et/ou à l'IMSA. Tout autre Constructeur / Équipe rejoignant cet essai devra déclarer sa participation au plus tard à 14 heures CET, cinq (5) jours avant la première journée d'essai (inclus).	4.5	Manufacturer Collective Test Days must be declared by the Manufacturer organising the test, at the latest by 2 p.m. CET, thirty (30) days before the first day of testing (inclusive) to the ACO/FIA and/or IMSA. Any other Manufacturer / Team joining this test must declare its participation at the latest by 2 p.m. CET five (5) days before the first day of testing (inclusive).
4.6	Ces essais ne peuvent être annulés, sauf en cas de force majeure ou de circonstances extraordinaires à la seule appréciation de l'ACO/FIA et/ou de l'IMSA. En cas d'annulation, le(s) jour(s) sera[ont] imputé(s) à l'allocation du Constructeur.	4.6	These tests cannot be cancelled, except for cas de force majeure or extraordinary circumstances at the ACO's/FIA's and/or the IMSA's sole discretion. If cancelled, the day(s) shall be charged against the Manufacturer's allocation.
4.7	Ces essais peuvent être reprogrammés, une (1) seule fois par essai déclaré, sous réserve de l'approbation de l'ACO/FIA et/ou de l'IMSA. Dans ce cas, le Constructeur doit envoyer une demande au plus tard à 14 heures CET, cinq (5) jours avant la première Journée d'Essais à l'ACO/FIA et/ou à l'IMSA. L'essai reprogrammé doit être déclaré par le Constructeur au plus tard à 14 heures CET, quatorze (14) jours avant la première Journée d'Essais reprogrammés (inclus) et doit être confirmé au plus tard à 14 heures CET, cinq (5) jours avant la première Journée d'Essais reprogrammés (inclus) à l'ACO/FIA et/ou à l'IMSA, sauf approbation contraire de l'ACO/FIA et/ou à l'IMSA. Si l'essai reprogrammé n'est pas utilisé, le(s) jour(s) sera[ont] imputé(s) à l'allocation du Constructeur.	4.7	These tests may be rescheduled, only one (1) time per declared test, subject to the ACO's/FIA's and/or IMSA's approval. In such instances, the Manufacturer must send a request at the latest by 2 p.m. CET, five (5) days before the first day of testing to the ACO/FIA and/or IMSA. The rescheduled test must be declared by the Manufacturer at the latest by 2 p.m. CET, fourteen (14) days before the first day of rescheduled testing (inclusive) and must be confirmed at the latest by 2 p.m. CET, five (5) days before the first day of rescheduled testing (inclusive) to the ACO/FIA and/or IMSA, unless otherwise approved by the ACO/FIA and/or IMSA. If the rescheduled test is then unused, the day(s) shall be charged against the Manufacturer's allocation.
4.8	Les allocations sont limitées comme suit, par Constructeur, par Championnat dans lequel il s'est engagé : - 2025 : Deux (2) jours	4.8	Allocations are limited as follows, per Manufacturer, per Championship entered: - 2025: Two (2) days
<b>5.</b>	<b>JOURNÉES D'ESSAIS ÉQUIPES</b>	<b>5</b>	<b>TEAM TEST DAYS</b>
5.1	Toute limitation du nombre de Journées d'Essais Équipes est exprimée en nombre de voiture/jour : une (1) voiture en piste équivaut à une (1) journée consommée.	5.1	Team Test Day limitations are expressed in numbers of car days: one (1) car on track equals one (1) day consumed.
5.2	Cette limitation est définie par Équipe et n'est pas spécifique au Championnat.	5.2	This limitation is defined per Team and is not Championship-specific.
5.3	Une équipe peut inviter toute autre équipe à se joindre à un essai organisé par l'équipe aux fins de partager les coûts. Ceci inclut les équipes concourant dans d'autres catégories. La (les) Journée(s) d'Essais seront imputées aux allocations des équipes	5.3	A team may invite any other team to join a test organised by the team in the interest of cost sharing. This includes Teams competing in other categories. Test Day(s) shall be charged against both the inviting and the invited Teams' allocations where applicable,

**RÈGLEMENT SPORTIF DU CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE DE LA FIA  
SPORTING REGULATIONS OF THE FIA WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP**

<p>invitantes et invitées, selon le cas, et conformément à la présente Réglementation. Aucune équipe n'a le droit de refuser la participation d'une autre équipe, sauf si le nombre de participants dépasse le nombre maximum de voitures admises sur le circuit.</p> <p>5.4 Les Journées d'Essais Équipes doivent être déclarées par l'équipe organisatrice au plus tard à 14 heures CET, trente (30) jours avant la première Journée d'Essais (inclus) à l'ACO/FIA et/ou l'IMSA. Tout autre Constructeur / Équipe rejoignant cet essai devra déclarer sa participation au plus tard à 14 heures CET, cinq (5) jours avant la première journée d'essai (inclus). Cinq jours avant la première journée d'essais, il est interdit d'annuler ou de reprogrammer cette Journée d'Essais, et la Journée d'Essais sera imputée sur l'allocation, sauf cas de force majeure.</p> <p>5.5 Les allocations sont limitées comme suit, par équipe :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 2025 : Deux (2) jours</li> </ul>	<p>and as per these Regulations. No team is entitled to refuse the participation of another team, unless the number of participants exceeds the maximum number of cars admitted on the circuit.</p> <p>5.4 Team Test Days must be declared by the organising team at the latest by 2 p.m. CET, thirty (30) days before the first day of testing (inclusive) to the ACO/FIA and/or IMSA. Any other Manufacturer / Team joining this test must declare its participation at the latest by 2 p.m. CET five (5) days before the first day of testing (inclusive). From 5 days before the first test day, it is prohibited to cancel or reschedule that Test Day, and the Test Day shall be charged against the allocation, unless in case of Force Majeure.</p> <p>5.5 Allocations are limited as follows, per team:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 2025: Two (2) days</li> </ul>
<b>PARTIE C – ESSAIS SOUS RÉSERVE D'APPROBATION</b>	
<p><b>6. ESSAIS DU MANUFACTURER DE PNEUMATIQUES</b></p> <p>6.1 Sous réserve de l'approbation et des conditions fixées par l'ACO/FIA et/ou l'IMSA, le manufacturier de pneumatiques désigné pour la catégorie peut organiser des essais de pneumatiques.</p> <p>6.2 Le manufacturier de pneumatiques désigné doit soumettre son plan d'essais à l'ACO/FIA et à l'IMSA au plus tard le 1er décembre pour l'année civile suivante, applicable à la fois pour les Championnats ACO/FIA et IMSA.</p> <p>6.3 L'ACO/FIA et/ou l'IMSA peuvent demander au manufacturier de pneumatiques désigné d'organiser des séances d'essais dédiées.</p> <p>6.4 Tout Essai du manufacturier de pneumatiques ne faisant pas partie d'un essai autorisé par l'ACO/FIA ou l'IMSA, d'une Journée d'Essais Constructeurs ou d'une Journée d'Essais Collectifs Constructeurs, sera réalisé conformément aux Essais Équipes et sera comptabilisé dans l'allocation de l'équipe effectuant les essais.</p> <p><b>7. ESSAIS SPÉCIAUX</b></p> <p>8.1 Les Essais spéciaux désignent les essais ou les activités organisés par un Constructeur ou une équipe, y compris mais non limités à : les essais de déverminage, les essais en ligne droite, les essais en soufflerie, les essais sur banc à 7 vérins, les sessions commerciales, VIP et/ou médiatiques.</p> <p>7.2 L'activité en piste est limitée à une (1) heure maximum, à moins qu'il n'en soit décidé autrement par l'ACO/FIA et/ou l'IMSA en cas de circonstances ou d'événements extraordinaires.</p> <p>7.3 Les Essais spéciaux sont soumis à l'approbation de l'ACO/FIA et/ou de l'IMSA, qui doivent recevoir la demande au plus tard à 14 heures CET, cinq (5) jours avant le début des essais spéciaux ou de l'activité. La décision de l'ACO/FIA et/ou de l'IMSA concernant l'approbation de tout Essai spécial est définitive et l'ACO/FIA et/ou l'IMSA ne sont pas tenus de fournir une justification en cas de refus.</p> <p>7.4 Les Essais spéciaux doivent être effectués sur des pneus de transport fournis par le manufacturier de pneus désigné, et tels qu'approuvés par l'ACO/FIA et/ou l'IMSA. Exemption : Après confirmation de l'ACO/FIA, des pneus confidentiels pourront être utilisés pour des essais hors-piste (comme de la soufflerie ou des essais sept postes).</p> <p><b>8. ESSAIS AUTORISÉS</b></p> <p>8.1 La participation à des Essais autorisés programmés par l'ACO/FIA ou l'IMSA n'est pas prise en compte dans l'allocation d'autres Journées d'Essais énumérées dans la présente Réglementation des Essais.</p> <p>8.2 La participation aux Essais autorisés peut être obligatoire, en fonction des exigences de l'ACO/FIA ou de l'IMSA.</p>	<p><b>PART C – TESTING SUBJECT TO APPROVAL</b></p> <p><b>6. TYRE MANUFACTURER TESTS</b></p> <p>6.1 Subject to the approval and conditions set by the ACO/FIA and/or IMSA, the designated tyre manufacturer for the category may organise tyre testing.</p> <p>6.2 The designated tyre manufacturer must submit its test plan to the ACO/FIA and IMSA no later than 1 December for the following calendar year, applicable for both the ACO/FIA and IMSA Championships.</p> <p>6.3 The ACO/FIA and/or IMSA may request the designated tyre manufacturer to organise dedicated testing sessions.</p> <p>6.4 Any Tyre Manufacturer Test not part of any ACO/FIA or IMSA sanctioned test, Manufacturer Test Day, or Manufacturer Collective Test Day shall be in accordance with Team Testing, and counted against the testing team's allocation.</p> <p><b>7. SPECIAL TESTING</b></p> <p>7.1 Special Testing means testing, or activity organised by a Manufacturer or a team, including but not limited to: rollouts, straight line testing, wind tunnel testing, seven-post testing, commercial, VIP and/or media sessions.</p> <p>7.2 On-track activity is limited to one (1) hour maximum, unless otherwise approved by the ACO/FIA and/or IMSA for extraordinary circumstances or events.</p> <p>7.3 Special Testing is subject to the approval of the ACO/FIA and/or IMSA, which must receive the request at the latest by 2 p.m. CET, five (5) days before the beginning of the special testing or activity. The decision of the ACO/FIA and/or IMSA regarding approval of any Special Testing is final, and the ACO/FIA and/or IMSA are not obliged to provide justification in case of refusal.</p> <p>7.4 Special Testing must be conducted on transport tyres supplied by the designated tyre manufacturer, and as approved by the ACO/FIA and/or IMSA. Exemption: after confirmation from the ACO/FIA and/or IMSA, confidential tyres may be used for off-track testing (such as private wind tunnel or seven-post testing sessions).</p> <p><b>8. SANCTIONED TESTS</b></p> <p>8.1 Participation in Sanctioned tests scheduled by the ACO/FIA or IMSA is not counted against other Test Day allocations listed in these Testing Regulations.</p> <p>8.2 Sanctioned test participation may be mandatory, as required by the ACO/FIA or IMSA.</p>

**RÈGLEMENT SPORTIF DU CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE DE LA FIA  
SPORTING REGULATIONS OF THE FIA WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP**

8.3	Essais autorisés FIA WEC, 2025: 21 – 22 February – Prologue – Qatar 8 June – Le Mans Test Day – Le Mans 9 November – Rookie Test - Bahrain	8.3	FIA WEC Sanctioned tests, 2025: 21 – 22 February – Prologue – Qatar 8 June – Le Mans Test Day – Le Mans 9 November – Rookie Test - Bahrain
8.4	Essais autorisés IMSA, 2025 : 17-19 janvier - Daytona International Speedway 11-13 février - Sebring International Raceway 15-17 décembre - Daytona International Raceway	8.4	IMSA Sanctioned Tests, 2025 : 17-19 January - Daytona International Speedway 11-13 February - Sebring International Raceway 15-17 December - Daytona International Raceway

**RÈGLEMENT SPORTIF DU CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE DE LA FIA  
SPORTING REGULATIONS OF THE FIA WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP**
**TABLE DES MATIÈRES**

<b>1. DISPOSITIONS GÉNÉRALES</b>	<b>1</b>
<b>1.1 Préambule</b>	<b>1</b>
<b>1.2. Règlement</b>	<b>1</b>
1.2.1 Version de référence	1
1.2.2 Clause interprétative	1
1.2.3 Entrée en vigueur	1
1.2.4 Les 24 Heures du Mans	1
1.2.5 Annexes	1
<b>1.3 Conditions générales</b>	<b>2</b>
1.3.1 Responsabilité générale du Concurrent	2
1.3.2 Représentant du Concurrent	2
1.3.3 Responsabilité pour la conformité et la sécurité des voitures	2
1.3.4 Cas des fournisseurs, marques et constructeurs	2
<b>1.4 Compétitions du Championnat</b>	<b>2</b>
1.4.1 Définition	2
1.4.2 Aspects calendaires	3
1.4.3 Annulation	3
<b>2. ORGANISATION</b>	<b>3</b>
<b>2.1 Organisateur</b>	<b>3</b>
<b>2.2 Organisation des Compétitions</b>	<b>3</b>
<b>2.3 Assurances</b>	<b>4</b>
2.3.1 Obligations et modalités de couverture	4
2.3.2 Formalités administratives de rigueur	4
<b>3. ENGAGEMENTS, CATEGORISATION, ÉQUIPAGES</b>	<b>4</b>
<b>3.1 Dispositions générales</b>	<b>4</b>
3.1.1 Engagement à la saison	4
3.1.2 Cession des engagements et forfaits	4
3.1.3 Spécificités des 24 Heures du Mans	4
3.1.4 Licences	5
3.1.5 Licence du Concurrent	5
3.1.6 Licence du Pilote	5
3.1.7 Trophée pour une Endurance Durable	5
<b>3.2 Procédure d'engagement</b>	<b>5</b>
3.2.1 Comité de Sélection et admission au Championnat	5
3.2.2 Cas général : bulletin d'engagement, dossier, délais	6
3.2.3 Condition spécifique pour l'engagement dans la catégorie Hypercar	6
3.2.4 Conditions spécifiques d'engagement dans la catégorie LMGT3	7
3.2.5 Engagement des Concurrents dits « course par course »	7
3.2.6 Droits d'engagement et conditions financières	7
3.2.7 Accréditation environnementale	7
<b>4. DISCIPLINE GÉNÉRALE ET OBLIGATIONS DES CONCURRENTS</b>	<b>8</b>
<b>4.1 Discipline générale</b>	<b>8</b>
4.1.1 Comportement anti-sportif	8
4.1.2 Laissez-passer et accréditations	8
4.1.3 Contrôle Médical	8
4.1.4 Sécurité opérationnelle Haute Tension	8
4.1.5 Obligations promotionnelles des Concurrents	8
4.1.6 Signalétique apposée sur les voitures	9
4.1.7 Limitation du personnel et des essais	9
<b>4.2 Équipement des Concurrents</b>	<b>9</b>
4.2.1 Équipements obligatoires des Pilotes	9
4.2.2 Équipements obligatoires pour le personnel dans la voie des stands	9
4.2.3 Caméras des Concurrents	10
4.2.4 Caméras embarquées	10
4.2.5 Brassards associés au personnel pit lane	10
<b>4.3 Moyens de communication</b>	<b>10</b>
4.3.1 Communications radio du Concurrent	10
4.3.2 Radio de la Direction de Course	10
4.3.3 Moyens de communication électroniques	11
<b>4.4 Attribution des garages</b>	<b>11</b>
4.4.1 Prescriptions générales	11
4.4.2 Horaires d'ouverture obligatoire des stands pendant la Compétition	11
4.4.3 En cas de retrait de la Compétition	12
<b>5. VÉRIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES</b>	<b>12</b>
<b>5.1 Vérifications administratives</b>	<b>12</b>
5.1.1 Dispositions générales	12

**INDEX**

<b>1. GENERAL PROVISIONS</b>	<b>1</b>
<b>1.1. Foreword</b>	<b>1</b>
<b>1.2. Regulations</b>	<b>1</b>
1.2.1 Reference version	1
1.2.2 Interpretive clause	1
1.2.3 Date of application	1
1.2.4 The 24 Hours of Le Mans	1
1.2.5 Appendixes	1
<b>1.3 General conditions</b>	<b>2</b>
1.3.1 General responsibility of the Competitor	2
1.3.2 Competitor's representative	2
1.3.3 Responsibility for the conformity and safety of the cars	2
1.3.4 Status of suppliers, brands and manufacturers	2
<b>1.4 Championship Competitions</b>	<b>2</b>
1.4.1 Definition	2
1.4.2 Calendar aspects	3
1.4.3 Cancellation	3
<b>2. ORGANISATION</b>	<b>3</b>
<b>2.1 Organiser</b>	<b>3</b>
<b>2.2 Organisation of Competitions</b>	<b>3</b>
<b>2.3 Insurance</b>	<b>4</b>
2.3.1 Obligations and procedures regarding coverage	4
2.3.2 Mandatory administrative formalities	4
<b>3. ENTRIES, CATEGORISATION, CREWS</b>	<b>4</b>
<b>3.1 General provisions</b>	<b>4</b>
3.1.1 Entry for the season	4
3.1.2 Transfer of entries and withdrawal	4
3.1.3 Specificities of the 24 Hours of Le Mans	4
3.1.4 Licences	5
3.1.5 Competitor's licence	5
3.1.6 Driver's licence	5
3.1.7 Sustainable Endurance Award	5
<b>3.2 Entry procedure</b>	<b>5</b>
3.2.1 Selection Committee and admission to the Championship	5
3.2.2 General case: entry form, dossier, deadline	6
3.2.3 Specific condition of entry in the Hypercar category	6
3.2.4 Specific conditions of entry in the LMGT3 category	7
3.2.5 Entry of "race-by-race" Competitors	7
3.2.6 Entry fees and financial conditions	7
3.2.7 Environmental accreditation	7
<b>4. GENERAL DISCIPLINE AND COMPETITORS' OBLIGATIONS</b>	<b>8</b>
<b>4.1 General discipline</b>	<b>8</b>
4.1.1 Unsporting conduct	8
4.1.2 Passes and accreditations	8
4.1.3 Medical control	8
4.1.4 High Voltage operational safety	8
4.1.5 Competitors' promotional obligations	8
4.1.6 Signage affixed to the cars	9
4.1.7 Personnel limitation and testing	9
<b>4.2 Competitors' equipment</b>	<b>9</b>
4.2.1 Mandatory equipment for Drivers	9
4.2.2 Mandatory equipment for personnel in the pit lane	9
4.2.3 Competitors' cameras	10
4.2.4 On-board cameras	10
4.2.5 Armbands associated with pit lane personnel	10
<b>4.3 Means of communication</b>	<b>10</b>
4.3.1 Competitor radio communications	10
4.3.2 Race Control Radio	10
4.3.3 Electronic means of communication	11
<b>4.4 Pit allocation</b>	<b>11</b>
4.4.1 General prescriptions	11
4.4.2 Mandatory opening times for the garages during the Competition	11
4.4.3 In case of withdrawal from the Competition	12
<b>5. ADMINISTRATIVE AND TECHNICAL CHECKS</b>	<b>12</b>
<b>5.1 Administrative checks</b>	<b>12</b>
5.1.1 General provisions	12

**RÈGLEMENT SPORTIF DU CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE DE LA FIA  
SPORTING REGULATIONS OF THE FIA WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP**

5.1.2 Déclaration des Pilotes au départ	13	5.1.2 Starting Driver's declaration	13
<b>5.2 Vérifications techniques</b>	<b>13</b>	<b>5.2 Scrutineering</b>	<b>13</b>
5.2.1 Disposition générales	13	5.2.1 General provisions	13
5.2.2 Contrôles aléatoires	13	5.2.2 Random checks	13
5.2.3 En cas de changement de châssis ou de changement sur la voiture	13	5.2.3 Change of chassis or changes on the car	13
5.2.4 Déclaration d'équipements	13	5.2.4 Equipment declaration	13
<b>6. PROVISIONS TECHNIQUES</b>	<b>14</b>	<b>6. TECHNICAL PROVISIONS</b>	<b>14</b>
<b>6.1 Voitures admissibles</b>	<b>14</b>	<b>6.1 Eligible cars</b>	<b>14</b>
6.1.1 Homologations admissibles	14	6.1.1 Eligible homologations	14
6.1.2 Recours	14	6.1.2 Appeal	14
6.1.3 Voitures de réserve	14	6.1.3 Reserve cars	14
<b>6.2 Systèmes d'équivalence (technologies et performance)</b>	<b>14</b>	<b>6.2 Equivalence systems (technologies and performance)</b>	<b>14</b>
6.2.1 Principe général	14	6.2.1 General principle	14
6.2.2 Handicap lié au succès (Success Ballast)	15	6.2.2 Success ballast	15
<b>6.3 Systèmes et équipements imposés</b>	<b>15</b>	<b>6.3 Systems and equipment imposed</b>	<b>15</b>
6.3.1 Enregistreur de données	15	6.3.1 Data recorder	15
6.3.2 Débitmètres de carburant et couplemètres	15	6.3.2 Fuel flow meters and torqueometers	15
6.3.3 Enregistreur de Données d'Accident (EDA)	16	6.3.3 Accident Data Recorder (ADR)	16
6.3.4 Caméras de surveillance	16	6.3.4 Monitoring cameras	16
6.3.5 Afficheur <i>Marshalling</i> de la FIA	17	6.3.5 FIA Marshalling display	17
6.3.6 Autres systèmes et équipements obligatoires	17	6.3.6 Other mandatory systems and equipment	17
<b>6.4 Lumières</b>	<b>17</b>	<b>6.4 Lights</b>	<b>17</b>
6.4.1 Projecteurs principaux	17	6.4.1 Main headlights	17
6.4.2 Feu de pluie	17	6.4.2 Rain light	17
6.4.3 Voyant médical	17	6.4.3 Medical light	17
6.4.4 Panneau d'affichage	18	6.4.4 Display panel	18
6.4.5 Témoin lumineux de l'ERS	18	6.4.5 ERS indicator light	18
6.4.6 En cas de dysfonctionnement	18	6.4.6 In case of malfunction	18
<b>6.5 Pneumatiques</b>	<b>18</b>	<b>6.5 Tyres</b>	<b>18</b>
6.5.1 Définitions et conditions générales	18	6.5.1 Definitions and general conditions	18
6.5.2 Fournisseurs désignés	18	6.5.2 Designated suppliers	18
6.5.3 Spécification	19	6.5.3 Specifications	19
6.5.4 Allocations	19	6.5.4 Allocations	19
6.5.5 Stockage des pneumatiques	20	6.5.5 Tyre storage	20
6.5.6 Chauffe, traitement et modifications	20	6.5.6 Heating, treatment and modifications	20
6.5.7 Pression et carrossage des pneumatiques	21	6.5.7 Tyres pressure and camber	21
6.5.8 Pénalités applicables	21	6.5.8 Applicable penalties	21
<b>6.6 Démarrage moteur</b>	<b>22</b>	<b>6.6 Engine start</b>	<b>22</b>
<b>7. COMITÉ, OFFICIELS ET PÉNALISATIONS</b>	<b>22</b>	<b>7. COMMITTEE, OFFICIALS AND PENALIZATION</b>	<b>22</b>
<b>7.1 Comité WEC</b>	<b>22</b>	<b>7.1 WEC Committee</b>	<b>22</b>
<b>7.2 Commissaires Sportifs</b>	<b>22</b>	<b>7.2 Stewards</b>	<b>22</b>
7.2.1 Clause de compétence générale des Commissaires Sportifs	22	7.2.1 General competence of the Stewards	22
7.2.2 Pénalisation des Pilotes	22	7.2.2 Penalization of Drivers	22
7.2.3 Mise sous enquête	22	7.2.3 Instigation of an investigation	22
7.2.4 Interdiction de quitter le circuit pour le(s) Pilote(s) enquêté(s)	23	7.2.4 Drivers under investigation prohibited from leaving the circuit	23
7.2.5 Notification des décisions	23	7.2.5 Notification of decisions	23
7.2.6 Droit de réclamation, appel et droit de révision	23	7.2.6 Right to Protest, Appeal and right of Review	23
<b>7.3 Officiels et délégués FIA</b>	<b>23</b>	<b>7.3 Officials and FIA delegates</b>	<b>23</b>
7.3.1 Officiels permanents	23	7.3.1 Permanent officials	23
7.3.2 Officiels et délégués non-permanents	23	7.3.2 Non-permanent officials and delegates	23
7.3.3 Pilote conseiller du collège Commissaires Sportifs	24	7.3.3 Driver adviser to the panel of the Stewards	24
7.3.4 Délégués Techniques et Commissaires techniques	24	7.3.4 Technical Delegates and Scrutineers	24
7.3.5 Directeur de Course et Directeur d'Epreuve	24	7.3.5 Clerk of the Course and Race Director	24
7.3.6 Obligations générales des officiels	25	7.3.6 General obligations of the officials	25
<b>7.4 Pénalités en vigueur</b>	<b>25</b>	<b>7.4 Penalties in force</b>	<b>25</b>
7.4.1 Principes généraux	25	7.4.1 General principles	25
7.4.2 Drive-Through	25	7.4.2 Drive-Through	25
7.4.3 Stop & Go	25	7.4.3 Stop & Go	25
7.4.4 Temps ajouté à l'arrêt au stand	25	7.4.4 Time added to the pit stop	25
7.4.5 Stop & Hold	26	7.4.5 Stop & Hold	26
7.4.6 Pénalités en temps, en tours et suppression de tour(s)	26	7.4.6 Time, lap penalties and removal of lap(s) penalties	26
7.4.7 Conversion des pénalités de temps	26	7.4.7 Conversion of time penalties	26
7.4.8 Système de points	26	7.4.8 Points system	26
7.4.9 Pénalités dans la voie des stands	26	7.4.9 Pit lane penalties	26
7.4.10 Cas des pénalités notifiées en fin de course	27	7.4.10 For penalties notified at the end of the race	27
<b>8. ESSAIS</b>	<b>27</b>	<b>8. TESTING</b>	<b>27</b>
<b>8.1 Essais collectifs officiels</b>	<b>27</b>	<b>8.1 Official collective testing</b>	<b>27</b>
8.1.1 Définition	27	8.1.1 Definition	27
8.1.2 Calendrier	27	8.1.2 Calendar	27
<b>8.2 Essais privés</b>	<b>27</b>	<b>8.2 Private testing</b>	<b>27</b>
8.2.1 Définition	27	8.2.1 Definition	27

**RÈGLEMENT SPORTIF DU CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE DE LA FIA  
SPORTING REGULATIONS OF THE FIA WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP**

8.2.2 Interdiction de tester sur les circuits du Championnat	28	8.2.2 Ban on testing on the Championship circuits	28
8.2.3 Contrôles	28	8.2.3 Checks	28
<b>9. DÉROULEMENT DES COMPÉTITIONS</b>	<b>28</b>	<b>9. RUNNING OF THE COMPETITIONS</b>	<b>28</b>
<b>9.1 Discipline générale et sécurité</b>	<b>28</b>	<b>9.1 General discipline and safety</b>	<b>28</b>
9.1.1 Sens de conduite	28	9.1.1 Driving direction	28
9.1.2 Limites de la piste	28	9.1.2 Track limits	28
9.1.3 Dégagement d'une voiture arrêtée	28	9.1.3 Clearing a stopped car	28
9.1.4 Poussee de la voiture par le Pilote	29	9.1.4 Pushing of the car by the Driver	29
9.1.5 Ravitaillement sur la piste	29	9.1.5 Replenishment on the track	29
9.1.6 Opérations sur une voiture immobilisée	29	9.1.6 Operations on a stopped car	29
9.1.7 Présence humaine sur la piste	29	9.1.7 Human presence on the track	29
9.1.8 Mise en route du moteur pendant la course	29	9.1.8 Restarting the engine during the race	29
9.1.9 Voiture présentant un danger potentiel	29	9.1.9 Car presenting a potential danger	29
9.1.10 Forfait	29	9.1.10 Withdrawal	29
9.1.11 Pénalités applicables	30	9.1.11 Applicable penalty	30
9.1.12 Niveau de température à l'intérieur de l'habitacle	30	9.1.12 Temperature in the interior of the cockpit	30
9.1.13 Drapeau à damier	30	9.1.13 Chequered flag	30
9.1.14 Essais	30	9.1.14 Practice	30
<b>9.2 Briefings et Track Walks</b>	<b>30</b>	<b>9.2 Briefings and Track Walks</b>	<b>30</b>
9.2.1 Briefing des Pilotes	30	9.2.1 Drivers' briefing	30
9.2.2 Briefing des Team Manager	31	9.2.2 Team Managers' briefing	31
9.2.3 Réunion des 4 meilleurs Pilotes partants	31	9.2.3 Top 4 Starting Drivers' Meeting	31
9.2.4 Track Walk	31	9.2.4 Track Walk	31
<b>10 ESSAIS LIBRES ET ESSAIS QUALIFICATIFS</b>	<b>31</b>	<b>10. FREE PRACTICE AND QUALIFYING</b>	<b>31</b>
<b>10.1 Dispositions générales</b>	<b>31</b>	<b>10.1 General provisions</b>	<b>31</b>
10.1.1 Pilotes et voitures éligibles	31	10.1.1 Drivers and cars eligible	31
10.1.2 Obligations des Pilotes	31	10.1.2 Drivers' obligations	31
<b>10.2 Essais qualificatifs</b>	<b>32</b>	<b>10.2 Qualifying practice</b>	<b>32</b>
10.2.1 Déroulement	32	10.2.1 Procedure	32
10.2.2 Cas particuliers	32	10.2.2 Special cases	32
10.2.3 Procédures des essais qualificatifs et Hyperpole	32	10.2.3 Qualifying practice and Hyperpole procedures	32
10.2.4 Annulation des temps au tour	33	10.2.4 Lap time cancellations	33
10.2.5 Circonstances exceptionnelles pendant les essais qualificatifs	33	10.2.5 Exceptional circumstances during qualifying sessions	33
<b>11 DÉPART DE LA COURSE</b>	<b>33</b>	<b>11. START OF THE RACE</b>	<b>33</b>
<b>11.1 Grille de départ</b>	<b>34</b>	<b>11.1 Starting grid</b>	<b>34</b>
11.1.1 Grille de départ	34	11.1.1 Starting grid	34
11.1.2 Pole Position	34	11.1.2 Pole Position	34
11.1.3 Voitures manquantes sur la grille de départ	34	11.1.3 Cars missing from the starting grid	34
11.1.4 Mise en route du moteur sur la grille	34	11.1.4 Starting the engine on the grid	34
11.1.5 Sécurité générale sur la grille	34	11.1.5 General safety on the grid	34
11.1.6 Accès à la grille	34	11.1.6 Access to the grid	34
<b>11.2 Procédure de départ</b>	<b>35</b>	<b>11.2 Starting procedure</b>	<b>35</b>
11.2.1 Déroulement général	35	11.2.1 General procedure	35
11.2.2 Tour(s) de reconnaissance	35	11.2.2 Reconnaissance lap(s)	35
11.2.3 Compte-à-rebours	36	11.2.3 Countdown	36
11.2.4 Départ assisté	36	11.2.4 Assisted start	36
11.2.5 Voiture de Tête et Voiture d'Intervention Médicale	36	11.2.5 Leading Car and Medical Intervention Car	36
11.2.6 Voiture retardée lors du tour de formation	36	11.2.6 Car delayed on the formation lap	36
11.2.7 Tour de formation	37	11.2.7 Formation lap	37
11.2.8 Départ retardé par le Directeur d'Épreuve	37	11.2.8 Start delayed by the Race Director	37
<b>11.3 Départ de la course derrière la Voiture de Sécurité</b>	<b>37</b>	<b>11.3 Starting the race behind the Safety Car</b>	<b>37</b>
11.3.1 Déroulement général	37	11.3.1 General procedure	37
11.3.2 Dépassements lors d'un départ derrière la Voiture de Sécurité	37	11.3.2 Overtaking when starting behind the Safety Car	37
11.3.3 Départ de la voie des stands lors d'un départ derrière la Voiture de Sécurité	38	11.3.3 Starting from the pit lane when starting behind the Safety Car	38
<b>12. VOIE DES STANDS, ARRÊTS AUX STANDS ET INTERVENTIONS SUR LA VOITURE</b>	<b>38</b>	<b>12. PIT LANE, PIT STOPS AND INTERVENTIONS ON THE CAR</b>	<b>38</b>
<b>12.1 Prescriptions générales concernant la sécurité</b>	<b>38</b>	<b>12.1 General prescriptions concerning safety</b>	<b>38</b>
12.1.1 Sécurité générale dans la voie des stands	38	12.1.1 General safety in the pit lane	38
12.1.2 Zones de la voie des stands	38	12.1.2 Pit lane areas	38
12.1.3 Poussée de la voiture dans la voie des stands	38	12.1.3 Pushing the car in the pit lane	38
12.1.4 Excès de vitesse dans la voie des stands	39	12.1.4 Speeding in the pit lane	39
<b>12.2 Arrêts aux stands</b>	<b>39</b>	<b>12.2 Pit stops</b>	<b>39</b>
12.2.1 Obligations générales liées aux arrêts aux stands	39	12.2.1 General obligations regarding pit stop	39
12.2.2 Déroulement d'un arrêt aux stands	40	12.2.2 Pit stop procedure	39
<b>12.3 Autres interventions sur la voiture</b>	<b>41</b>	<b>12.3 Other interventions on the car</b>	<b>41</b>
12.3.1 Réparations dans le stand	41	12.3.1 Repairs in the garage	41
12.3.2 Réparations effectuables par le Pilote	41	12.3.2 Repairs that can be carried out by the Driver	41
<b>13 CATÉGORISATION, ÉQUIPAGES ET TEMPS DE CONDUITE</b>	<b>41</b>	<b>13. CATEGORISATION, CREWS &amp; DRIVING TIME</b>	<b>41</b>
<b>13.1 Catégorisation des Pilotes</b>	<b>41</b>	<b>13.1 Categorisation of Drivers</b>	<b>41</b>
13.1.1 Dispositions générales	41	13.1.1 General provisions	41
<b>13.2 Temps de conduite en course</b>	<b>41</b>	<b>13.2 Race driving time</b>	<b>41</b>

**RÈGLEMENT SPORTIF DU CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE DE LA FIA  
SPORTING REGULATIONS OF THE FIA WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP**

13.2.1 Définition	41	13.2.1 Definition	41
13.2.2 Mesure des temps de conduite	41	13.2.2 Driving times measurement	41
13.2.3 Temps de conduite requis par Pilote	42	13.2.3 Driving time required by Driver	42
13.2.4 Ajustements possibles des temps de conduite	42	13.2.4 Possible adjustments of driving times	42
13.2.5 Pénalités	42	13.2.5 Penalties	42
<b>13.3 Composition des équipages</b>	<b>42</b>	<b>13.3 Composition of crews</b>	<b>42</b>
13.3.1 Règles régissant la composition des équipages	42	13.3.1 Rules governing the composition of crews	42
13.3.2 Pour la catégorie Hypercar	42	13.3.2 For the Hypercar category	42
13.3.3 Pour la catégorie LMGTE	42	13.3.3 For the LMGTE category	42
<b>14 INTERRUPTION ET NEUTRALISATION D'UNE SÉANCE</b>	<b>43</b>	<b>14. STOPPING AND NEUTRALISATION OF A SESSION</b>	<b>43</b>
<b>14.1 Dispositions générales concernant la procédure de drapeau rouge</b>	<b>43</b>	<b>14.1 General provisions concerning the red flag procedure</b>	<b>43</b>
14.1.1 Responsabilité	43	14.1.1 Responsibility	43
<b>14.2 Interruption des essais (procédure de drapeau rouge)</b>	<b>43</b>	<b>14.2 Stopping of practice (red flag procedure)</b>	<b>43</b>
14.2.1 Procédure	43	14.2.1 Procedure	43
14.2.2 Prolongation d'une séance interrompue	43	14.2.2 Prolongation of an interrupted session	43
14.2.3 Réclamations	43	14.2.3 Protests	43
14.2.4 Décompte des tours	43	14.2.4 Lap count	43
<b>14.3 Suspension de la course (procédure de drapeau rouge)</b>	<b>43</b>	<b>14.3 Suspension of the race (red flag procedure)</b>	<b>43</b>
14.3.1 Dispositions générales et conduite à adopter	43	14.3.1 General provisions and conduct to adopt	43
14.3.2 Interventions autorisées sur les voitures	44	14.3.2 Interventions allowed on the cars	44
14.3.3 Cas d'une voiture ayant besoin d'assistance pour rejoindre la grille	44	14.3.3 If a car needs assistance to re-join the grid	44
<b>14.4 Reprise d'une course suspendue (fin de la procédure de drapeau rouge)</b>	<b>44</b>	<b>14.4 Resuming a suspended race (end of the red flag procedure)</b>	<b>44</b>
14.4.1 Dispositions générales	44	14.4.1 General provisions	44
14.4.2 Procédure concernant les voitures présentes sur la grille	44	14.4.2 Procedure concerning cars present on the grid	44
14.4.3 Procédure concernant les voitures qui sont entrées dans la voie des stands avant le signal du drapeau rouge	45	14.4.3 Procedure concerning cars that entered the pit lane before the red flag signal	45
14.4.4 Procédure concernant les voitures qui sont entrées dans la voie des stands après le signal du drapeau rouge	46	14.4.4 Procedure concerning cars that entered the pit lane after the red flag signal	46
14.4.5 Concernant toutes les voitures, à la reprise de la course	46	14.4.5 Concerning all cars, at the resumption of the race	46
<b>14.5 Neutralisation des essais ou de la course : Full Course Yellow (FCY)</b>	<b>47</b>	<b>14.5 Neutralisation of the practices or the race: Full Course Yellow (FCY)</b>	<b>47</b>
14.5.1 Mise de la course sous régime de FCY	47	14.5.1 Placing the race under FCY	47
14.5.2 Accès à la voie des stands sous régime de FCY	47	14.5.2 Access to the pit lane under the FCY	47
14.5.3 Fin du régime de FCY	48	14.5.3 End of the FCY period	47
14.5.4 Régime de FCY et Voiture de Sécurité	48	14.5.4 FCY and Safety Car	48
<b>14.6 Neutralisation de la course : procédure Voiture de Sécurité</b>	<b>48</b>	<b>14.6 Neutralising the race: Safety Car procedure</b>	<b>48</b>
14.6.1 Dispositions générales et conduite à adopter	48	14.6.1 General provisions and conduct to adopt	48
14.6.2 Dépassements autorisés sous régime de Voiture de Sécurité	48	14.6.2 Overtaking allowed under the Safety Car	48
14.6.3 Cas du signal de dépassement donné par la Voiture de Sécurité	49	14.6.3 Overtaking signal given by the Safety Car	49
14.6.4 Cas du « Pass-Around »	49	14.6.4 "Pass-Around"	49
14.6.5 Accès et intervention dans les stands sous régime de Voiture de Sécurité	50	14.6.5 Access to and work in the pits under the Safety Car	49
14.6.6 Sortie des stands sous régime de Voiture de Sécurité	50	14.6.6 Exiting the pit lane under the Safety Car	50
14.6.7 Décompte des trois premiers tours de la Voiture de Sécurité	50	14.6.7 Lap count for the first three Safety Car laps	50
14.6.8 Décompte des tours pour les Concurrents	51	14.6.8 Lap count for the Competitors	51
14.6.9 Cas où la Voiture de Sécurité est déployée en piste lors du dernier tour	51	14.6.9 If the Safety Car is deployed or on the track during the final lap	51
14.6.10 Cas où la Voiture de Sécurité est retirée au cours de ses trois premiers tours	51	14.6.10 If the Safety Car is withdrawn during its first three laps	51
14.6.11 Cas où la Voiture de Sécurité doit emprunter la voie des stands	51	14.6.11 If the Safety Car has to use the pit lane	51
14.6.12 Fin de la procédure de Voiture de Sécurité	51	14.6.12 End of the Safety Car procedure	51
<b>14.7 Neutralisation de course : Voiture de Sécurité Virtuelle (VSC)</b>	<b>52</b>	<b>14.7 Neutralising the race : Virtual Safety Car (VSC)</b>	<b>52</b>
14.7.1 Placer la course sous VSC	52	14.7.1 Placing the race under VSC	52
14.7.2 Accès à la voie des stands sous VSC	52	14.7.2 Access to the pit lane under VSC	52
14.7.3 Fin de la VSC	53	14.7.3 End of the VSC	53
<b>15 ARRIVÉE, CLASSEMENTS, TITRES ET POINTS</b>	<b>53</b>	<b>15. FINISH, CLASSIFICATIONS, TITLES AND POINTS</b>	<b>53</b>
<b>15.1 Arrivée d'une course</b>	<b>53</b>	<b>15.1 Finish of a race</b>	<b>53</b>
15.1.1 Procédure d'arrivée	53	15.1.1 Finish procedure	53
15.1.2 Arrivée anticipée ou retardée	53	15.1.2 Early or late finish	53
15.1.3 Parc Fermé d'arrivée	53	15.1.3 Parc Fermé after the finish	53
15.1.4 Conditions requises pour qu'une voiture soit classée	53	15.1.4 Conditions required in order for a car to be classified	53
15.1.5 Premier classé	54	15.1.5 Car placed first	54
15.1.6 Critères généraux de classement	54	15.1.6 General criteria for classification	54
15.1.7 Résultats et classements officiels	54	15.1.7 Official results and classifications	54
<b>15.2 Classements du Championnat</b>	<b>54</b>	<b>15.2 Championship classifications</b>	<b>54</b>
15.2.1 Principes généraux	54	15.2.1 General principles	54
15.2.2 Championnat du Monde d'Endurance Hypercar de la FIA et Coupe du Monde des Équipes Hypercar de la FIA	54	15.2.2 FIA Hypercar World Endurance Championships and FIA World Cup for Hypercar Teams	54
15.2.3 Trophées Endurance de la FIA	55	15.2.3 FIA Endurance Trophies	55
<b>15.3 Barèmes des points</b>	<b>55</b>	<b>15.3 Scale of points</b>	<b>55</b>

**RÈGLEMENT SPORTIF DU CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE DE LA FIA**  
**SPORTING REGULATIONS OF THE FIA WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP**

15.3.1 Barèmes de points selon les durées de course	55	15.3.1 Scales of points according to the length of the races	55
15.3.2 Point de la <i>Pole Position</i>	56	15.3.2 Point for Pole Position	55
15.3.3 Concurrents admis à marquer des points	56	15.3.3 Competitors eligible to score points	56
15.3.4 Cas où la course est suspendue mais ne peut reprendre	56	15.3.4 If the race is suspended and cannot resume	56
15.3.5 Présence à la cérémonie annuelle de remise des prix de la FIA	56	15.3.5 Presence at the FIA annual prize-giving ceremony	56
15.3.6 Présence à la cérémonie annuelle de remise des prix du WEC	56	15.3.6 Presence at the WEC annual prize-giving ceremony	56
<b>15.4 Concurrents ex-aequo</b>	<b>56</b>	<b>15.4 Tied Competitors</b>	<b>56</b>
15.4.1 Attribution des prix	56	15.4.1 Awarding of prizes	56
15.4.2 Attribution de la place la plus élevée au Championnat	57	15.4.2 Allocation of the higher place in the Championship	56

<b>DESSIN N° 1</b>	<b>58</b>	<b>DRAWING N°1</b>	<b>58</b>
--------------------	-----------	--------------------	-----------

<b>ANNEXE 1 : RÈGLEMENT PARTICULIER</b>	<b>59</b>	<b>APPENDIX 1: SUPPLEMENTARY REGULATIONS</b>	<b>59</b>
<b>ANNEXE 2 : ENGAGEMENTS ET CONDITIONS FINANCIÈRES</b>	<b>62</b>	<b>APPENDIX 2: ENTRY FORMS AND FINANCIAL CONDITIONS</b>	<b>62</b>
<b>ANNEXE 3 : SIGNALÉTIQUE OBLIGATOIRE</b>	<b>64</b>	<b>APPENDIX 3: MANDATORY SIGNAGE</b>	<b>64</b>
<b>ANNEXE 4 : PÉNALITÉS LIÉES AU NON-RESPECT DE LA RÉGLEMENTATION TECHNIQUE</b>	<b>69</b>	<b>APPENDIX 4: PENALTIES FOR FAILURE TO RESPECT THE TECHNICAL REGULATIONS</b>	<b>69</b>
<b>ANNEXE 5 : DOCUMENTATION CONCERNANT LES PNEUMATIQUES</b>	<b>71</b>	<b>APPENDIX 5: DOCUMENTS REGARDING TYRES</b>	<b>71</b>
<b>ANNEXE 6 : CONSIGNES GÉNÉRALES DE SÉCURITÉ RELATIVES À LA VOIE DES STANDS</b>	<b>73</b>	<b>APPENDIX 6: GENERAL SAFETY GUIDELINES RELATED TO THE PITLANE</b>	<b>73</b>
<b>ANNEXE 7 : LIMITATION DU PERSONNEL</b>	<b>75</b>	<b>APPENDIX 7: PERSONNEL LIMITATION</b>	<b>75</b>
<b>ANNEXE 8 : PROCÉDURES RELATIVES AU CARBURANT</b>	<b>77</b>	<b>APPENDIX 8: FUEL RELATED PROCEDURES</b>	<b>77</b>
<b>ANNEXE 9 : RÉGLEMENTATION DES ESSAIS HYPERCAR</b>	<b>79</b>	<b>APPENDIX 9: HYPERCAR TESTING REGULATIONS</b>	<b>79</b>