

CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE DE LA FIA 2015
2015 FIA WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP

<u>INDEX DES PAGES</u>	Page	<u>CONTENTS</u>	Page
PREAMBULE	2	FOREWORD	2
REGLEMENT	2	REGULATIONS	2
OBLIGATIONS GENERALES	3	GENERAL UNDERTAKING	3
CONDITIONS GENERALES	3	GENERAL CONDITIONS	3
LICENCES	3	LICENCES	3
EPREUVES DU CHAMPIONNAT	4	CHAMPIONSHIP EVENTS	4
VOITURES ADMISSIBLES ET CARBURANT	4	ELIGIBLE CARS AND FUEL	4
SYSTEMES D'EQUIVALENCE (PERFORMANCE ET TECHNOLOGIES	7	EQUIVALENCE SYSTEMS (PERFORMANCE AND TECHNOLOGIES	7
LES TITRES	8	THE TITLES	8
EX AEQUO	13	DEAD HEAT	13
ORGANISATEUR	14	ORGANISER	14
ORGANISATION DES EPREUVES	14	ORGANISATION OF EVENTS	14
ASSURANCE	15	INSURANCE	15
OFFICIELS ET DELEGUES FIA	15	FIA OFFICIALS AND DELEGATES	15
CANDIDATURES DES CONCURRENTS ET CONDITIONS D'ENGAGEMENT	17	COMPETITORS' APPLICATIONS AND CONDITIONS FOR ENTRY	17
CONDITIONS DE PARTICIPATION DES PILOTES ET COMPOSITION DES EQUIPAGES	23	CONDITIONS FOR THE PARTICIPATION OF DRIVERS & COMPOSITION OF THE CREWS	23
DISCIPLINE GENERALE ET SECURITE	25	GENERAL DISCIPLINE AND SAFETY	25
DISCIPLINE GENERALE CONCERNANT LES CONCURRENTS ET LES PILOTES	26	GENERAL DISCIPLINE CONCERNING THE COMPETITORS AND DRIVERS	26
VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES	30	ADMINISTRATIVE CHECKS	30
VERIFICATIONS TECHNIQUES ET UTILISATION DES MOTEURS ET DES PNEUMATIQUES	31	SCRUTINEERING AND THE USE OF ENGINES AND TYRES	31
PESEE	47	WEIGHING	47
FORMAT DES EPREUVES ET REGLEMENTATION DES ESSAIS PRIVES	48	FORMAT OF THE EVENTS AND RULES ON PRIVATE TESTING	48
BRIEFING ET ESSAIS OFFICIELS	55	BRIEFING AND OFFICIAL PRACTICE	55
WARM-UP	58	WARM-UP	58
SEANCE D'AUTOGRAPHES, PARADE DES PILOTES, ZONE MIXTE-INTERVIEW	58	AUTOGRAPH SESSIONS, DRIVERS' PARADE MIXED-INTERVIEW ZONE	58
GRILLE DE DEPART	58	STARTING GRID	58
PROCEDURE DE DEPART	60	STARTING PROCEDURE	60
PROCEDURE DE DEPART MODIFIEE	63	MODIFIED STARTING PROCEDURE	63
INFORMATIONS ET SIGNALISATION	63	INFORMATION AND SIGNALLING	63
ARRETS AUX STANDS	64	PIT STOPS	64
RAVITAILLEMENTS (CARBURANT)	66	REFUELLING	66
REPARATIONS ET OPERATIONS D'ENTRETIEN	68	REPAIRS AND MAINTENANCE	68
PERSONNES DANS LA ZONE DES STANDS	73	PERSONS IN THE PIT AREA	73
AMENAGEMENT DES STANDS	75	ALTERATION OF THE PITS	75
CHANGEMENTS DE PILOTE ET TEMPS DE CONDUITE	76	DRIVER CHANGES AND DRIVING TIME	76
ARRET DES ESSAIS OU SUSPENSION DE LA COURSE	77	STOPPING OF PRACTICE OR SUSPENSION OF THE RACE	77
NEUTRALISATION DE LA COURSE : VOITURE DE SECURITE	81	NEUTRALISATION OF THE RACE: SAFETY CAR	81
ARRIVEE ET PARC FERME	88	FINISH AND PARC FERME	88
CONDITIONS DE CLASSEMENT	89	CONDITIONS FOR CLASSIFICATION	89
CONFERENCE DE PRESSE	90	PRESS CONFERENCES	90
PODIUM, TROPHEES ET COUPES	90	PODIUM, TROPHIES AND CUPS	90
INSTRUCTIONS ET COMMUNICATIONS AUX CONCURRENTS	90	INSTRUCTIONS AND COMMUNICATIONS TO COMPETITORS	90
SANCTIONS ET RECLAMATIONS	91	SANCTIONS AND PROTESTS	91
RELATIONS AVEC LES CONCURRENTS	91	RELATIONS WITH THE COMPETITORS	91

Modifications validées par le CMSA du 3 décembre 2014 / Modifications validated by the WMSC of 3 December 2014

Modifications nécessitant la validation du CMSA du 20 mars 2015 / Modifications requesting validation by the WMSC of 20 March 2015

COMPORTEMENT ANTI-SPORTIF	91	UNSPORTING CONDUCT	91
L'ANNEXE 1 DE CHAQUE EPREUVE	91	APPENDIX 1 OF EACH EVENT	91
ANNEXE 1	93	APPENDIX 1	93
ANNEXE 2	96	APPENDIX 2	96
ANNEXE 3	97	APPENDIX 3	97
ANNEXE 4	100	APPENDIX 4	100

PREAMBULE

Le Championnat du Monde d'Endurance de la FIA (désigné ci-après "le Championnat", réservé aux voitures "Le Mans" Prototypes (désignées ci-après LMP1 et LMP2) et aux voitures "Le Mans" Grand Tourisme Endurance (désignées ci-après LMGTE Pro et LMGTE Am) résulte d'une coopération entre la FIA et l'ACO. Il comprend principalement un titre de Champion du Monde d'Endurance des Constructeurs, un titre de Champion du Monde d'Endurance des Pilotes, une Coupe du Monde d'Endurance des Constructeurs GT et une Coupe du Monde d'Endurance des Pilotes GT. Il est constitué des Epreuves inscrites au calendrier dudit Championnat et pour lesquelles les ASN et les organisateurs (cf. Article 26) ont signé une Convention d'Organisation telle qu'énoncée à l'Article 27 du présent Règlement (cf. Annexe 1 – partie D).

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

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

Certains aspects relevant de l'application du Règlement du Championnat ont été confiés au Comité Endurance (désigné ci-après "le Comité"), institué dans "l'Accord Le Mans-2014" (désigné ci-après "l'Accord"), dont la composition, les missions et les règles de fonctionnement sont décrites dans le Règlement intérieur dudit Comité.

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

REGLEMENT

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

FOREWORD

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

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

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

Certain aspects relating to the application of the Championship regulations have been entrusted to the Endurance Committee (hereinafter "the Committee"), instituted in "the Le Mans Agreement 2014" (hereinafter "the Agreement"), the composition, missions and operating rules of which are specified in the internal regulations of the above Committee.

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

REGULATIONS

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

Modifications validées par le CMSA du 3 décembre 2014 / Modifications validated by the WMSC of 3 December 2014

Modifications nécessitant la validation du CMSA du 20 mars 2015 / Modifications requesting validation by the WMSC of 20 March 2015

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

OBLIGATIONS GENERALES

3. Tous les pilotes, concurrents et officiels participant au Championnat s'engagent en leur nom propre et en celui de leurs employés et agents à observer toutes les dispositions telles que complétées ou modifiées du Code, des Prescriptions Générales relatives aux Circuits, des Règlements Techniques applicables, du présent Règlement Sportif et de l'Annexe 1 de chaque Epreuve.

CONDITIONS GENERALES

4. Il incombe au concurrent de s'assurer que toutes les personnes concernées par son engagement observent dans leur intégralité les dispositions du Code, des Prescriptions Générales relatives aux Circuits, des Règlements Techniques applicables, du présent Règlement Sportif et de l'Annexe 1 de chaque Epreuve.

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

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

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

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

LICENCES

9. Tous les pilotes, concurrents et officiels participant au Championnat doivent être titulaires de licences en cours de validité (licence internationale FIA pour Pilotes de Degré B au minimum) et, si nécessaire, des licences et/ou des autorisations en cours de validité délivrées par leur ASN (Annexe L – Chapitre I – 1.2).

EPREUVES DU CHAMPIONNAT

10. Chaque Epreuve a le statut d'Epreuve internationale

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

GENERAL UNDERTAKING

3. All drivers, competitors and officials participating in the Championship undertake, on behalf of themselves, their employees and agents, to observe all the provisions as supplemented or amended of the Code, the Circuit General Prescriptions, the applicable Technical Regulations, the present Sporting Regulations, and the Appendix 1 to each Event.

GENERAL CONDITIONS

4. It is the competitor's obligation to ensure that all persons concerned by his entry observe all the requirements of the Code, the Circuit General Prescriptions, the applicable Technical Regulations, the present Sporting Regulations, and the Appendix 1 to each Event.

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

6. Competitors must ensure that their cars satisfy the conditions of eligibility, compliance with the technical regulations, and safety throughout the Event.

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

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

LICENCES

9. All drivers, competitors and officials participating in the Championship must hold current and valid licences (minimum requirement a Grade B FIA international Driver's licence) and, where applicable, valid licences and/or authorisations issued by their ASN (Appendix L – Chapter I – 1.2).

CHAMPIONSHIP EVENTS

10. Each event will have the status of a restricted

Modifications validées par le CMSA du 3 décembre 2014 / Modifications validated by the WMSC of 3 December 2014

Modifications nécessitant la validation du CMSA du 20 mars 2015 / Modifications requesting validation by the WMSC of 20 March 2015

réservée.

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

12. Le Championnat comporte un minimum de 6 Epreuves, dont les 24 Heures du Mans.
Aucune Epreuve ne sera d'une durée inférieure à 6 heures.

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

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

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

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

VOITURES ADMISSIBLES ET CARBURANT

16. A. Voitures admissibles

Les Epreuves sont exclusivement réservées aux voitures "Le Mans Prototype" (désignées ci-après LMP1 et LMP2) et aux voitures "Le Mans Grand Tourisme Endurance" (désignées ci-après LMGTE Pro et LMGTE Am) telles que définies dans les Règlements Techniques applicables et homologuées par la FIA et/ou l'ACO conformément aux dispositions de l'article ci-dessous. Règlements Techniques 2015.

A compter du 1^{er} janvier 2012, toute nouvelle voiture, ou toute évolution d'une voiture déjà homologuée, devra faire l'objet d'une homologation sous la responsabilité de la FIA, conjointe avec l'ACO.

a) I – Les voitures de catégorie LMP1 sont admissibles de plein droit dès lors qu'elles sont conformes au Règlement LMP1 2014.

II – Les voitures homologuées des catégories LMP2 et LMGTE par l'ACO disposant d'une fiche d'homologation ACO délivrée antérieurement au 31 décembre 2011 ou délivrée par la FIA à compter du 1^{er} janvier 2012 sont admissibles de plein droit dès lors qu'elles sont conformes au Règlement 2014.

III – Les voitures de la catégorie LMP1 homologuées par l'ACO puis par la FIA disposant d'une fiche d'homologation délivrée antérieurement au 31 décembre 2013 sont admissibles aux conditions suivantes :

- Voiture strictement conforme à la dernière fiche d'homologation et conforme au règlement technique 2013.

international Event.

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

12. The Championship comprises a minimum of 6 Events, including the Le Mans 24 Hours.
No Event may last less than 6 hours.

"Event" means any race registered on the annual calendar of the World Endurance Championship, including administrative checks and technical scrutineering, all practice sessions, whether qualifying or not, the warm-up if there is one and the race itself.

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

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

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

ELIGIBLE CARS AND FUEL

16. A. Eligible cars

The Events are reserved exclusively for "Le Mans Prototype" cars (hereinafter LMP1 and LMP2) and "Le Mans Grand Touring Endurance" cars (hereinafter LMGTE Pro and LMGTE Am) as defined in the applicable Technical Regulations and homologated by the FIA and/or the ACO, in accordance with the 2015 Technical Regulations provisions of the article below.

As from 1 January 2012, each new car, or each evolution of an already homologated car, must be issued with a homologation, under the joint responsibility of the FIA and the ACO.

a) I – LMP1 category cars are admissible with full rights once they are in conformity with the 2014 LMP1 regulations.

II – Cars homologated in the LMP2 and LMGTE categories by the ACO and having an ACO homologation form issued before 31 December 2011 or issued by the FIA as from 1 January 2012 are admissible, with full rights, as soon as they are in conformity with the 2014 regulations.

III – Category LMP1 cars homologated by the ACO then by the FIA and having a homologation form issued before 31 December 2013 are eligible under the following conditions:

- Car in strict conformity with the previous homologation form and in conformity with the 2013 technical regulations.

Modifications validées par le CMSA du 3 décembre 2014 / Modifications validated by the WMSC of 3 December 2014

Modifications nécessitant la validation du CMSA du 20 mars 2015 / Modifications requesting validation by the WMSC of 20 March 2015

- Sont exclues les voitures hybrides et les voitures diesel.
- Les brides à l'admission, pressions de suralimentation, poids et capacités de réservoir seront définis par le Comité Endurance.
- Les pneumatiques devront être strictement identiques à ceux utilisés en 2013.

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

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

c) Les voitures utilisant des techniques considérées comme innovantes peuvent être admises avec l'accord du Comité Endurance et ne marquent pas de points au Championnat.

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

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

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

Par voiture, il convient d'entendre une automobile (au sens de l'Art. 13 du CSI) 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.

f) Voitures "supplémentaires" :

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

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

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

Hybrid and diesel cars are excluded.

Restrictors, supercharging pressures, weights and fuel tank capacities will be defined by the Endurance Committee.

The tyres must be identical to those used in 2013.

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

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

c) Cars using technologies that are considered to be innovative may be admitted, with the agreement of the Endurance Committee, and will not score points in the Championship.

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

e) Reserve cars as defined below are not admitted.

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

"Car" means an automobile (in the sense of Art. 13 of the ISC) 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.

f) "Additional" cars:

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

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

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

Modifications validées par le CMSA du 3 décembre 2014 / Modifications validated by the WMSC of 3 December 2014

Modifications nécessitant la validation du CMSA du 20 mars 2015 / Modifications requesting validation by the WMSC of 20 March 2015

chaque épreuve, leur groupe et leur catégorie.

and their category.

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

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

g) "Voitures supplémentaires engagées par des Constructeurs" :

g) "Additional cars entered by the Manufacturers":

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

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

h) Pour l'Epreuve des 24 Heures uniquement, les Constructeurs inscrits au Championnat du Monde d'Endurance de la FIA, pourront engager une 3^{ème} voiture; toutefois, seuls les points totalisés par les deux meilleures voitures compteront pour le classement au Championnat Constructeurs.

h) For the 24-Hour Event only, the manufacturers registered for the FIA World Endurance Championship may enter a 3rd car; however only the points of the 2 best cars will count for the Manufacturers' Championship title.

Les pilotes de cette 3^{ème} voiture pourront cependant marquer des points au Championnat du Monde des Pilotes.

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

16. B. Carburant

16. B. Fuel

a) Seuls les carburants désignés pour chaque catégorie et fournis par l'organisateur doivent être utilisés par tous les concurrents au cours des Epreuves. Les spécifications peuvent être fournies sur demande auprès de l'organisateur de l'Epreuve concernée.

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

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

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

c) Chaque équipe doit se munir de fûts destinés à l'approvisionnement en carburant auprès du fournisseur exclusif de l'organisateur ; ce dernier ne mettant pas de fûts à disposition des concurrents, sauf pour les épreuves hors Europe.

c) Each team must provide itself with the necessary drums for obtaining the fuel from the organiser's exclusive supplier, as the organiser does not make drums available to the competitors except for the Events outside Europe.

d) La quantité maximum de carburant stockée dans des bidons autorisée par voiture dans chaque garage est de 400 litres. Ce carburant doit être stocké près de la porte coté paddock. Le pompage dans les fûts d'approvisionnement, le transfert jusqu'au réservoir autonome et son remplissage doivent être fait à l'aide du réservoir temporaire décrit dans l'annexe A (LMP1) et annexe 2 (LMP2 et LMGTE), article 8 des règlements techniques. Aucune manipulation d'essence n'est permise dans le stand sauf avec ce réservoir temporaire. La seule exception possible, après demande écrite et accord du délégué technique, est le contrôle de la capacité du réservoir de la voiture à l'aide de récipients précisément calibrés.

d) 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. Pumping from supply drums, transfer to autonomous tank and his filling must be made with the temporary tank described in appendix A (LMP1) and appendix 2 (LMP2 and LMGTE), article 8 of technical regulations. No manipulation of gasoline is permitted in the pit except with this temporary tank. The only possible exception, prior written request and approval by the Technical Delegate, is the control of the tank capacity of the car with precisely calibrated containers.

SYSTEMES D'EQUIVALENCE (PERFORMANCE ET TECHNOLOGIES)

EQUIVALENCE SYSTEMS (PERFORMANCE AND TECHNOLOGIES)

Modifications validées par le CMSA du 3 décembre 2014 / Modifications validated by the WMSC of 3 December 2014

Modifications nécessitant la validation du CMSA du 20 mars 2015 / Modifications requesting validation by the WMSC of 20 March 2015

17. Systèmes d'équivalence entre les différentes technologies de propulsion des LMP1.

Afin de limiter les écarts entre les voitures de catégorie Light (LMP1-L) et les voitures de catégorie Hybrides (LMP1-H) **hybrides et non hybrides**, le Comité Endurance aura la possibilité d'adapter la performance des voitures **LMP1-L non hybrides** sous les conditions suivantes :

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

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

Le premier ajustement de performances pourra être appliqué à tout moment par le Comité Endurance.

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

Tout concurrent ayant délibérément fourni des informations fausses, ou essayé d'influencer un ajustement en cachant son vrai niveau de performances, sera sanctionné par la FIA.

B. Le Comité Endurance pourra modifier l'allocation de l'énergie à hauteur de + ou - 10 MJ (référence pour un tour du circuit des 24 Heures du Mans) pour l'ensemble des voitures LMP1 afin d'ajuster le niveau global de performance.

C. Equivalence des Technologies des LMP1

Les principes de l'EdT calculés en fonction des données des "best in class" de chaque technologie (tels que définis dans la note spécifique qui sera publiée par le Comité Endurance au plus tard le 1er janvier **2014 2015**) seront appliqués jusqu'à l'épreuve des 24H du Mans **2014 2015** inclusive sur la base **de déclarations des constructeurs des valeurs spécifiées dans la Décision Comité 14-D0027-LMP1 et reportées dans l'Annexe B du Règlement Technique 2015.**

~~Les formules de calcul, la liste des données à communiquer par les constructeurs ainsi que la liste des capteurs requis seront publiées par le Comité Endurance dans cette même note.~~

~~En cas de constatation, pendant l'épreuve des 24H du Mans, de divergences par rapport aux valeurs déclarées, un système de pénalités dissuasives sera appliqué.~~

A l'examen des données collectées pendant l'épreuve des 24H du Mans **2014 2015**, les critères de l'EdT seront définis pour application jusqu'à l'épreuve des 24H du Mans **2015 2016** inclusive.

Il appartiendra au Comité Endurance de trancher toute

17. Equivalence systems between the different LMP1 propulsion technologies.

In order to limit the differences between the **Light (LMP1-L) category cars and the Hybrid (LMP1-H) category hybrid and non-hybrid cars**, the Endurance Committee will be able to adapt the performance of the **LMP1-L non-hybrid** cars in accordance with the following conditions:

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

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

The first adjustment of performance may be applied at any time by the Endurance Committee.

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

Any competitor having deliberately provided false information or having attempted to influence an adjustment by hiding its true level of performance will be penalised by the FIA.

B. The Endurance Committee may adjust the allocation of energy by + or - 10 MJ (reference for a lap of the Le Mans 24 Hours circuit) for all LMP1 cars in order to adjust the global level of performance.

C. Equivalence of Technology of the LMP1 cars

The principles of the EoT, calculated on the basis of the data collected from the "best in class" of each technology (as defined in the specific note that will be published by the Endurance Committee on 1 January **2014 2015** at the latest), will be applied up to the **2014 2015** Le Mans event inclusive, based on **the manufacturers' declarations the values specified in the Committee's Decision 14-D0027-LMP1 and set out in Appendix B to the 2015 Technical Regulations.**

~~The calculation formulae, the list of data to be communicated by the manufacturers and the list of sensors required will be published by the Endurance Committee in this same note.~~

~~If, during the Le Mans 24 Hours event, any discrepancy is noted in relation to the declared values, a dissuasive penalty system will be applied.~~

Upon examination of the data collected during the **2014 2015** Le Mans 24 Hours event, the criteria of the EoT will be defined for application up to the **2015 2016** Le Mans 24 Hours event inclusive.

It will be up to the Endurance Committee to settle any

Modifications validées par le CMSA du 3 décembre 2014 / Modifications validated by the WMSC of 3 December 2014

Modifications nécessitant la validation du CMSA du 20 mars 2015 / Modifications requesting validation by the WMSC of 20 March 2015

question concernant l'application et/ou l'interprétation de ces éléments en dernier ressort.

18. Equilibre des performances entre les voitures LMP2

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

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

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

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

Le Comité Endurance pourra procéder à des ajustements de performances des différentes voitures et moteurs LMP2. Pour cela, les paramètres susceptibles d'être modifiés sont :

- Puissance moteur jusqu'à -5%
- Poids jusqu'à +30 kg
- Capacité de réservoir jusqu'à -10 litres

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

18 Bis. Equilibre des performances des voitures GTE

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

LES TITRES

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

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

- Le titre de Champion du Monde d'Endurance des Pilotes de la FIA.
- Le titre de Champion du Monde d'Endurance des Constructeurs de la FIA.

Par Constructeur, il convient d'entendre l'association constituée par le constructeur du châssis et celui du moteur, c'est-à-dire par la ou les personnes physiques ou morales détenant, ou habilitées à utiliser, les droits de propriété intellectuelle sur le châssis et sur le moteur, dont les noms figurent sur la fiche d'homologation délivrée par l'ACO jusqu'au 31 décembre 2011 et par la FIA conjointement avec l'ACO au-delà de cette date.

S'il s'agit de deux constructeurs différents, le nom du constructeur du châssis doit toujours précéder celui du constructeur du moteur.

b) Les titres seront attribués comme suit :

1/ Le titre de Champion du Monde d'Endurance des Pilotes de

questions that might arise concerning the application and/or interpretation of these elements in the last resort.

18. Balance of performance for LMP2 cars

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

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

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

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

The Endurance Committee may proceed to adjust the balance of performance of the different LMP2 cars and engines. The parameters liable to be modified are as follows:

- Engine power up to -5%
- Weight up to +30 kg
- Fuel tank capacity up to -10 litres

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

18. Bis. Balance of performance for the GTE cars

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

THE TITLES

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

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

- The title of FIA World Endurance Drivers' Champion,
- The title of FIA World Endurance Manufacturers' Champion.

"Manufacturer" means the association constituted by the manufacturer of the chassis and the manufacturer of the engine, i.e. by the physical persons or legal entities holding, or entitled to use, the intellectual property rights pertaining to the chassis and to the engine, the names of which feature on the homologation form issued by the ACO until 31 December 2011 and by the FIA jointly with the ACO after that date.

If there are two different manufacturers, the name of the chassis manufacturer must always precede that of the engine manufacturer.

b) The titles will be conferred as follows:

1/ The title of FIA World Endurance Drivers' Champion is

Modifications validées par le CMSA du 3 décembre 2014 / Modifications validated by the WMSC of 3 December 2014

Modifications nécessitant la validation du CMSA du 20 mars 2015 / Modifications requesting validation by the WMSC of 20 March 2015

la FIA est réservé aux pilotes LMP1 et LMP2 (classement combiné des catégories LMP) et sera attribué au(x) pilote(s) ayant totalisé le plus grand nombre de points au classement général de chaque Epreuve.

Les pilotes qui, à deux ou à trois, ont constitué tout au long de la saison du Championnat un équipage permanent, marqueront tous le même nombre de points et pourront, le cas échéant, se voir tous attribuer le titre réservé aux Pilotes.

En revanche, deux ou plusieurs pilotes d'un équipage différent seront départagés en cas d'ex æquo, selon les dispositions des Articles 24 et 25 ci-après.

2/ Le titre de Champion du Monde d'Endurance des Constructeurs de la FIA, sera attribué dans les conditions suivantes :

- au constructeur spécialement engagé au Championnat Constructeurs LMP1 (cf. Article 39 D), ayant totalisé le plus grand nombre de points, une fois pris en considération tous les résultats obtenus par les deux voitures engagées (trois voitures si Article 16.A.i. est applicable) par un constructeur au Championnat du Monde des Constructeurs (marque/modèle de voiture/cf. fiche homologation de la voiture), au classement général des Epreuves qui auront effectivement eu lieu.
- Le titre sera décerné en prenant en considération les résultats obtenus lors de toutes les Epreuves comptant pour le Championnat, y compris le Mans.

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

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

A. a) Les Coupes :

- Une Coupe du Monde d'Endurance des Pilotes GT de la FIA.

La Coupe du Monde d'Endurance des Pilotes GT de la FIA est réservée aux Pilotes GT de la FIA (Pro et Am confondus) et sera attribuée au(x) pilote(s) ayant totalisé le plus grand nombre de points au classement général de chaque Epreuve (classement combiné des catégories LMGTE).

Les pilotes qui, à deux ou à trois, ont constitué tout au long de la saison du Championnat un équipage permanent, marqueront tous le même nombre de points et pourront, le cas échéant, se voir tous attribuer le titre réservé aux Pilotes.

En revanche, deux ou plusieurs pilotes d'un équipage différent seront départagés en cas d'ex æquo, selon les dispositions des Articles 24 et 25 ci-après.

- Une Coupe du Monde d'Endurance des Constructeurs GT de la FIA réservée aux Constructeurs engagés en LMGTE (Pro et Am confondus).

La Coupe du Monde d'Endurance des Constructeurs GT de la FIA sera attribuée dans les conditions suivantes :

- au constructeur, engagé spécifiquement dans la Coupe du

reserved for LMP1 and LMP2 drivers (combined classification of LMP categories) and will be conferred on the driver(s) having scored the greatest number of points in the general classification for each Event.

Drivers who, as two or three, have formed a permanent crew throughout the Championship season, will all score the same number of points and, if applicable, may all be awarded the Drivers' title.

However, two or more drivers of different crews will be separated according to the provisions of Articles 24 and 25 below.

2/ The title of FIA World Endurance Manufacturers' Champion will be conferred in the following conditions:

- Upon the manufacturer which, specially entered in the LMP1 Manufacturers' Championship (see. Article 39 D), has scored the greatest number of points after consideration of all the results obtained by the two cars (three cars if Article 16.A.i is applicable) entered by a manufacturer in the Manufacturers' World Championship (make/model mentioned on the car's homologation form) in the general classification of the Events that have actually taken place.
- The title will be awarded taking into consideration the results obtained in all the Events counting towards the Championship, including Le Mans.

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

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

A. a) The Cups:

- A FIA World Endurance Cup for GT drivers.

The FIA World Endurance Cup for GT drivers is reserved for GT drivers (Pro and Am combined) and will be conferred on the driver(s) having scored the greatest number of points in the general classification for each Event (combined classification of LMGTE categories).

Drivers who, as two or three, have formed a permanent crew throughout the Championship season, will all score the same number of points and, if applicable, may all be awarded the Drivers' title.

However, two or more drivers of different crews will be separated according to the provisions of Articles 24 and 25 below.

- An FIA World Endurance Cup for GT Manufacturers reserved for Manufacturers entered in LMGTE (Pro and Am combined).

The FIA World Endurance Cup for GT Manufacturers will be conferred in the following conditions:

- upon the manufacturer, entered specifically in this World

Modifications validées par le CMSA du 3 décembre 2014 / Modifications validated by the WMSC of 3 December 2014

Modifications nécessitant la validation du CMSA du 20 mars 2015 / Modifications requesting validation by the WMSC of 20 March 2015

Monde d'Endurance des Constructeurs GT, ayant totalisé le plus grand nombre de points, au classement des catégories LMGTE Pro et LMGTE Am confondues, une fois pris en considération tous les résultats obtenus sur chaque épreuve par les deux meilleures voitures de ce même constructeur engagées sur la saison (marque/modèle de voiture/ cf. fiche d'homologation de la voiture).

Le titre sera décerné en prenant en considération les résultats obtenus lors de toutes les Epreuves comptant pour le Championnat, y compris le Mans.

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

B. b) Les Trophées :

- Un Trophée Endurance FIA remis au(x) meilleur(s) pilote(s) d'équipes LMP1 privées uniquement si trois voitures au moins sont engagées pour la saison,
- Un Trophée Endurance FIA remis à la meilleure équipe LMP2,
- Un Trophée Endurance FIA remis à la meilleure équipe LMGTE AM,
- Un Trophée Endurance FIA remis à la meilleure équipe LMGTE PRO
- Un Trophée Endurance FIA remis à la meilleure équipe privée LMP1 (utilisant exclusivement des voitures **LMP1-L non hybrides** ou telles que définies à l'Article 16.A.a).III), engagée officiellement au "Championnat" mais ne concourant pas pour le titre du Champion du Monde d'Endurance des Constructeurs de la FIA, et qui ne dépend, ni directement ni indirectement, au plan financier ou technique, d'un Constructeur, au sens de l'Art. 19 a) ci-dessus, que celui-ci soit ou non engagé au "Championnat".

Pour l'application de cette condition, le Comité Endurance dispose des mêmes pouvoirs que ceux mentionnés au dernier alinéa de l'Art. 39 B.a. ci-après.

- 1) La catégorie **LMP1-L Equipes Privées LMP1** est réservée exclusivement aux équipes privées indépendantes.

Par équipe indépendante d'un constructeur, il faut entendre : une équipe ne bénéficiant pas de soutien d'un constructeur autre que pour la seule fourniture des moteurs, services liés à ces moteurs ou soutien commercial. Tout soutien d'un constructeur relatif au châssis ou systèmes de châssis est interdit. Il est entendu que l'anti-patinage est considéré comme un système de châssis.

- 2) Il appartiendra au Comité Endurance de trancher toute question concernant l'application et/ou l'interprétation de ces critères en dernier ressort.

Ces Trophées seront attribués à l'équipe ayant totalisé le plus grand nombre de points une fois pris en considération tous les résultats obtenus, dans sa catégorie, à l'issue de chaque

Endurance Cup for GT Manufacturers, that has scored the greatest number of points, in the classification of the categories LMGTE Pro and LMGTE Am combined, after consideration of all the results obtained on each event by the two best classified cars of this same manufacturer entered for the full season (make/model mentioned on the car's homologation form).

The title will be awarded taking into consideration the results obtained in all the Events counting towards the Championship, including Le Mans.

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

B. b) The Trophies:

- An FIA Endurance Trophy awarded to the best private LMP1 team driver(s) only if at least three cars are entered for the season.
- An FIA Endurance Trophy awarded to the best LMP2 team,
- An FIA Endurance Trophy awarded to the best LMGTE AM team,
- An FIA Endurance Trophy awarded to the best LMGTE PRO team,
- An FIA Endurance Trophy awarded to the best private LMP1 team (using only **LMP1-L non-hybrid** cars or as defined in Article 16.A.a).III), officially entered in the Championship but not competing for the title of FIA World Endurance Manufacturers' Champion, and which does not depend, directly or indirectly, from a financial or technical point of view, on a Manufacturer, in the sense of Article 19 a) above, whether entered in the Championship or not.

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

- 1) The **LMP1-L LMP1 Private Teams** category is reserved exclusively for independent private teams.

A team that is independent of a manufacturer means a team that does not benefit from any support from a manufacturer other than for the single supply of engines, services relating to these engines or commercial support. Any support from a manufacturer relating to the chassis or to chassis systems is prohibited. It is understood that traction control is considered as a chassis system.

- 2) It will be up to the Endurance Committee to settle any question concerning the application and/or interpretation of these criteria in the last resort.

These Trophies will be awarded to the team that has scored the greatest number of points after consideration of all the results obtained, in its category, at the end of each Event by

Epreuve par chaque voiture engagée. Chaque voiture engagée (cf. numéro de course) figurera individuellement au classement équipes.

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

B.b) 2- Les Trophées "pilotes" :

- Un Trophée Endurance FIA remis au(x) meilleur(s) pilote(s) LMP2,
- Un Trophée Endurance FIA remis au(x) meilleur(s) pilote(s) GTE Am.

Ces Trophées seront attribués au(x) pilote(s) ayant totalisé le plus grand nombre de points, une fois pris en considération tous les résultats obtenus, dans sa/leur catégorie, par le(s) pilote(s) sur la voiture sur laquelle il(s) est(sont) engagé(s) à l'issue de chaque Epreuve à laquelle il(s) participe(nt).

Les pilotes qui, à deux ou à trois, ont constitué tout au long de la saison du Championnat un équipage permanent sur la même voiture marqueront tous le même nombre de points et pourront, le cas échéant, se voir tous attribuer le titre réservé aux Pilotes.

C. Classements et Titres :

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

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

1. Classement général de l'Epreuve,
2. Classement du Championnat du Monde d'Endurance des Pilotes,
3. Classement du Championnat du Monde d'Endurance des Constructeurs,
4. Classement de la Coupe du Monde d'Endurance des Pilotes GT,
5. Classement de la Coupe du Monde d'Endurance des Constructeurs GT,
6. Classement Trophée Endurance FIA des Equipes Privées LMP1,
7. Classement Trophée Endurance FIA des Pilotes Equipes Privées LMP1 (sous réserve de l'engagement de trois voitures minimum pour la saison complète),
8. Classement Trophée Endurance FIA des Pilotes LMP2,
9. Classement Trophée Endurance FIA des Equipes LMP2,
10. Classement Trophée Endurance FIA des Equipes LMGTE Pro,
11. Classement Trophée Endurance FIA des Pilotes GTE Am,
12. Classement Trophée Endurance FIA des Equipes LMGTE Am.

each car entered. Each car entered (cf. race number) will appear individually in the teams' classification.

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

B.b) 2- The "drivers" Trophies:

- An FIA Endurance Trophy awarded to the best LMP2 driver(s),
- An FIA Endurance Trophy awarded to the best GTE Am driver(s).

These Trophies will be awarded to the driver(s) who have scored the greatest number of points after consideration of all the results obtained, in their category, by the driver(s) in the car in which they are entered, at the end of each Event in which they take part.

Drivers who, as two or three, have formed a permanent crew in the same car throughout the Championship season, will all score the same number of points and, if applicable, may all be awarded the Drivers' title.

C. Classifications and Titles:

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

The following classifications will be drawn up after each Event:

1. General classification of the Event,
2. Classification of the World Endurance Drivers' Championship,
3. Classification of the World Endurance Manufacturers' Championship,
4. Classification of the World Endurance Cup for GT Drivers,
5. Classification of the World Endurance Cup for GT Manufacturers,
6. Classification of the FIA Endurance Trophy for Private LMP1 Teams,
7. Classification of the FIA Endurance Trophy for Private LMP1 Team Drivers (provided that at least three cars are entered for the full season),
8. Classification of the FIA Endurance Trophy for LMP2 Drivers,
9. Classification of the FIA Endurance Trophy for LMP2 Teams,
10. Classification of the FIA Endurance Trophy for LMGTE Pro Teams,
11. Classification of the FIA Endurance Trophy for GTE Am Drivers,
12. Classification of the FIA Endurance Trophy for LMGTE Am Teams.

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

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

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

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

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

1 ^{er} :	50 points
2 ^{ème} :	36 points
3 ^{ème} :	30 points
4 ^{ème} :	24 points
5 ^{ème} :	20 points
6 ^{ème} :	16 points
7 ^{ème} :	12 points
8 ^{ème} :	8 points
9 ^{ème} :	4 points
10 ^{ème} :	2 points
Et au-delà :	1 point*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1st:	50 points
2nd:	36 points
3rd:	30 points
4th:	24 points
5th:	20 points
6th:	16 points
7th:	12 points
8th:	8 points
9th:	4 points
10th:	2 points
And lower:	1 point*

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

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

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

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

Epreuve du Championnat, tout en étant "transparentes" pour les différents classements.

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

22. Si une course est suspendue par le Directeur d'Epreuve et qu'elle ne peut reprendre, aucun point ne sera attribué pour quelque classement que ce soit, si la voiture de tête a effectué moins de deux tours.

La moitié des points sera attribuée si la voiture de tête a effectué plus de deux tours mais moins de 75% de la durée réglementaire de l'Epreuve. Un minimum de deux tours doit avoir été couvert par la voiture de tête en dehors d'une procédure de Safety Car.

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

23. Si la FIA le requiert, les pilotes classés premiers au Championnat du Monde des Pilotes de la FIA et de la Coupe du Monde d'Endurance des Pilotes GT de la FIA, le représentant du Constructeur Champion du Monde, le vainqueur de la Coupe du Monde d'Endurance GT, ainsi qu'éventuellement tout vainqueur d'un trophée qui serait désigné expressément par la FIA, doivent être présents lors de la cérémonie annuelle de remise des prix de la FIA. Les concurrents devront faire tout leur possible pour faire en sorte que leurs pilotes respectent cette obligation. Tout pilote ou concurrent absent, excepté en cas de force majeure, se verra infliger une amende de dix mille Euros.

Si l'organisateur le requiert, les pilotes classés premiers dans tous les classements pilotes, le représentant du Constructeur Champion du Monde, le vainqueur de la Coupe du Monde d'Endurance GT, ainsi qu'un représentant des trois premiers aux classements des différents trophées tel que précisé dans l'article 20 B b), 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.

EX AEQUO

24. Les prix attribués conformément au classement aux concurrents arrivés ex æquo seront additionnés et partagés de façon égale.

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

a) Au titulaire du plus grand nombre de premières places.

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

22. If a race is suspended by the Race Director and cannot be resumed, no points will be awarded to the crews if the leader has completed less than two laps, half points will be awarded to the crews if the leader has completed more than two laps but less than 75% of the original race time. 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.

23. If the FIA so requires, the drivers classified first in the FIA Drivers' World Championship and the FIA World Endurance Cup for GT Drivers, the representative of the World Champion Manufacturer and the winner of the GT World Endurance Cup, and possibly any winner of a Trophy who is expressly designated by the FIA, must be present at the annual FIA Prize-Giving ceremony. All competitors shall use their best endeavours to ensure that their drivers attend as aforesaid. Any such driver or competitor who is absent will be liable to a fine of ten thousand Euros, except in a case of force majeure.

If the organiser so requires, the drivers classified first in all driver classifications, the representative of the World Champion Manufacturer, the winner of the GT World Endurance Cup, as well as a representative of the first three in the classifications of the different trophies as specified in Article 20 B b), 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.

DEAD HEAT

24. Prizes awarded in accordance with the classification to competitors who tie will be added together and shared equally.

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

a) The holder of the greatest number of first places.

Modifications validées par le CMSA du 3 décembre 2014 / Modifications validated by the WMSC of 3 December 2014

Modifications nécessitant la validation du CMSA du 20 mars 2015 / Modifications requesting validation by the WMSC of 20 March 2015

b) Si le nombre de premières places est identique, au titulaire du plus grand nombre de deuxième places.

c) Si le nombre de deuxième places est identique, au titulaire du plus grand nombre de troisième places et ainsi de suite jusqu'à ce qu'un vainqueur se dégage.

d) En cas de nouvel ex æquo, les pilotes et/ou constructeurs sont départagés en fonction du meilleur temps réalisé par chaque voiture dans chaque course de chaque Epreuve du Championnat à laquelle ils ont participé.

e) En cas de nouvel ex æquo, les pilotes et/ou constructeurs sont départagés en fonction du meilleur temps réalisé par chaque voiture dans chaque séance d'essais qualificatifs de chaque Epreuve du Championnat à laquelle ils ont participé.

f) Si cette procédure ne permet pas de dégager un résultat, les pilotes et/ou constructeurs étant classés par exemple premiers ex æquo occuperont 2 rangs au classement du Championnat. Le pilote ou le constructeur suivant(e) est alors classé(e) 3^{ème} au classement concerné.

La FIA pourra néanmoins désigner un vainqueur lorsque les circonstances l'exigent et dans l'intérêt du sport en fonction des critères qu'elle jugera convenables.

g) 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.

ORGANISATEUR

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

ORGANISATION DES EPREUVES

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

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

b) If the number of first places is the same, the holder of the greatest number of second places.

c) If the number of second places is the same, the holder of the greatest number of third places, and so on until a winner emerges.

d) In case of a further tie, the criterion for breaking the tie is the best time set by each car in each race of each Championship Event in which they have taken part.

e) In case of a further tie, the criterion for breaking the tie is the best time set by each car in each qualifying practice session of each Event in the Championship in which they have taken part.

f) If this procedure fails to produce a result, the drivers or teams which, for example, are classified equal first, will occupy 2 rows in the Championship classification. The next driver or team is then classified third in the classification concerned.

The FIA may nevertheless nominate a winner, when circumstances so require and in the interest of the sport, according to such criteria as it thinks fit.

g) If this procedure fails to produce a result, the driver having achieved the best result earliest in the season will have the highest place in the Championship.

ORGANISER

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

ORGANISATION OF EVENTS

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

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

ASSURANCE

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

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

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

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

OFFICIELS ET DELEGUES FIA

32. A. Officiels permanents :

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

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

B. Officiels et délégués non-permanents :

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

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

b) Les Délégués :

La FIA pourra également désigner pour chaque Epreuve :

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

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

INSURANCE

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

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

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

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

FIA OFFICIALS AND DELEGATES

32. A. Permanent officials:

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

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

B. Non-permanent officials and delegates:

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

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

b) Delegates:

The FIA may also appoint for each Event:

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

33. The Adviser to the Stewards is necessarily an experienced former endurance driver. His role is to assist the

Collège, en tant que conseil, sur toutes les questions liées à la compétition automobile en général et en particulier celles liées :

- Au comportement des pilotes et des concurrents sur la piste,
- A la catégorisation des pilotes lorsque le Collège est amené à se prononcer sur ce point.

Le Conseiller peut assister aux réunions du Collège des Commissaires Sportifs sans disposer d'un droit de vote.

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

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

C. Relations Directeur de Course et Directeur d'Epreuve

36. Le Directeur de Course travaillera en liaison permanente avec le Directeur d'Epreuve. Sous réserve des pouvoirs reconnus aux Commissaires Sportifs par le Code, le Directeur d'Epreuve disposera des pleins pouvoirs, notamment en ce qui concerne les questions suivantes et le Directeur de Course ne pourra donner des ordres s'y rapportant qu'avec son accord exprès :

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

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

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

Panel in its decisions by providing advice on all questions pertaining to motor sport in general and in particular those relating to:

- The behaviour of the drivers and the competitors on the track,
- The categorisation of the drivers when the Panel is required to give a decision on this point.

The Adviser may attend the meetings of the Panel of Stewards, without having the right to vote.

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

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

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

36. The Clerk of the Course shall work in permanent liaison with the Race Director. Subject to the powers conferred upon the Stewards by the Code, the Race Director shall have overriding authority in the following matters and the Clerk of the Course may give orders in respect of them only with his express agreement:

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

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

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

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.

CANDIDATURES DES CONCURRENTS ET CONDITIONS D'ENGAGEMENT

39. Engagement à la saison :

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

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

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

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

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

pourra être pénalisé par le Collège des Commissaires Sportifs : pénalité pouvant aller jusqu'à l'exclusion du Championnat.

PROCEDURE D'ENGAGEMENT :

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

a) Le bulletin d'engagement référencé à l'Annexe 2 du présent Règlement est disponible sur le site de la FIA (www.fia.com), à compter du 19-20 décembre de chaque année, date officielle d'ouverture des engagements au Championnat.

b) Conformément à "l'Accord", les dossiers de candidature devront être retournés au "Promoteur", en original par la poste, complétés et signés, à l'adresse suivante, au plus tard le 30 janvier de chaque année, le cachet de la poste faisant foi :

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

Chaque dossier de candidature devra être accompagné de :
1/ L'attestation du paiement du montant correspondant au

the Course must be at Race Control and in radio contact with all the marshals' posts during these times.

COMPETITORS' APPLICATIONS AND CONDITIONS FOR ENTRY

39. Entry for the season:

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

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

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

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

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

may be penalised by the Panel of Stewards: this penalty may go as far as exclusion from the Championship.

ENTRY PROCEDURE:

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

a) The entry form referred to in Appendix 2 to the present regulations is available on the FIA website (www.fia.com) as from 19 20 December of each year, the official opening date for entries in the Championship.

b) In accordance with the Agreement, application dossiers must be returned to the Promoter, in the original by post, completed and signed, to the following address, postmarked 30 January at the latest each year.

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

Each application dossier must be accompanied by:
1/ Proof of payment of the amount corresponding to the

Modifications validées par le CMSA du 3 décembre 2014 / Modifications validated by the WMSC of 3 December 2014

Modifications nécessitant la validation du CMSA du 20 mars 2015 / Modifications requesting validation by the WMSC of 20 March 2015

droit d'engagement, par concurrent, par catégorie, sur le compte de la FIA, tel que décrit à l'Article 41 C :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

entry fee per competitor per category to the account of the FIA as described in Article 41 C:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Modifications validées par le CMSA du 3 décembre 2014 / Modifications validated by the WMSC of 3 December 2014

Modifications nécessitant la validation du CMSA du 20 mars 2015 / Modifications requesting validation by the WMSC of 20 March 2015

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

39. C. Engagement des concurrents dits "supplémentaires"

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

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

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

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

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

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

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

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

41. Droits d'engagement et conditions financières

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

A. Droits de participation au Championnat

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

- **153** 000 € par voiture, à multiplier par le nombre d'Epreuves comptant pour le Championnat.

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

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

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

39. C. Competitors entering "additional" cars

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

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

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

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

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

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

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

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

41. Entry fees and financial conditions

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

A. Fees for taking part in the Championship

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

- **€153**-000 per car, to be multiplied by the number of Events counting towards the Championship.

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

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

Modifications validées par le CMSA du 3 décembre 2014 / Modifications validated by the WMSC of 3 December 2014

Modifications nécessitant la validation du CMSA du 20 mars 2015 / Modifications requesting validation by the WMSC of 20 March 2015

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

- Pour les LMP1 : 360 000 € par constructeur
- Pour les LMGTE : 130 000 € par constructeur

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

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

- 250 000 € par voiture et par Epreuve,
- 6000 € au titre de l'avance sur fournitures et autres frais techniques.

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

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

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

sur le compte bancaire dont les coordonnées sont les suivantes :

Société Générale
Succursale de Zürich
8001 Zürich, Switzerland

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

b) A condition d'en faire la demande expresse auprès de la FIA, avant la clôture des engagements, 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 1^{er} avril 2014, le versement de 50% de chaque engagement devant être effectué avant la date limite des inscriptions fixée au 30 27 janvier 2015.

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

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

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

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

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

- For LMP1: €360 000 per Manufacturer
- For LMGTE: €130 000 per Manufacturer

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

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

- €250 000 per car and per Event,
- €6,000 as an advance on supplies and other technical costs.

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

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

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

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

Société Générale
Succursale de Zürich
8001 Zürich, Switzerland

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

b) Provided that the competitor makes the express request to the FIA, before the close of entries, 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 1 April 2014, at the latest, the payment of 50% of each entry fee having to be made before the closing date for entries which is set as 30 27 January 2015.

In this case, the balance must be paid into the FIA's bank account, on pain of the competitor's being excluded from the Championship Events yet to take place.

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

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

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

Modifications validées par le CMSA du 3 décembre 2014 / Modifications validated by the WMSC of 3 December 2014

Modifications nécessitant la validation du CMSA du 20 mars 2015 / Modifications requesting validation by the WMSC of 20 March 2015

Conformément au Règlement Spécifique des 24 Heures du Mans, les droits de participation à cette Epreuve devront être versés directement à l'organisateur officiel de cette Epreuve, l'AUTOMOBILE CLUB DE L'OUEST, selon les dispositions du Règlement spécifique à cette Epreuve.

E. Avance sur frais techniques et sur carburant

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

253 000 € : le 1^{er} avril de chaque année au plus tard,
20 000 € : le 31 août de chaque année au plus tard

sur le compte bancaire dont les coordonnées sont les suivantes :

Le Mans Endurance Management
HSBC
BBC Val de Loire
11 place Jean Jaurès
F-37000 TOURS
8, Place de Bretagne
F-35000 RENNES

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

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

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

F. Dispositions générales concernant les engagements

a) Cession d'un engagement :

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

b) Forfait :

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

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

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

In accordance with the provisions of the supplementary regulations of the Le Mans 24 Hours, they must be paid directly to the official organiser of that Event, l'AUTOMOBILE CLUB DE L'OUEST, according to the provisions of the regulations specific to that Event.

E. Advance on technical costs and fuel

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

€253 000 on 1 April of each year at the latest,
€20,000 on 31 August of each year at the latest

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

Le Mans Endurance Management
HSBC
BBC Val de Loire
11 place Jean Jaurès
F-37000 TOURS
8, Place de Bretagne
F-35000 RENNES

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

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

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

F. General conditions concerning entries

a) Transfer of an entry:

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

b) Withdrawal:

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

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

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

Modifications validées par le CMSA du 3 décembre 2014 / Modifications validated by the WMSC of 3 December 2014

Modifications nécessitant la validation du CMSA du 20 mars 2015 / Modifications requesting validation by the WMSC of 20 March 2015

c) La catégorie et le groupe (par groupe on entend les différentes technologies de Moteur et ERS ainsi qu'options d'ERS au sein de la catégorie LMP1) dans lesquels la ou les voiture(s) de chaque concurrent sont engagées ne peuvent être modifiés en cours de saison.

L'homologation des voitures **LMP1 non hybrides LMP1-L** n'est accessible qu'aux équipes privées telles que définies dans le présent règlement.

Pour les voitures LMP1 **H Hybrides**, aucun changement de modèle (par modèle on entend Châssis et Unité de Puissance) n'est autorisé pendant la saison, la fiche d'homologation faisant foi, sauf dérogation exceptionnelle laissée à l'appréciation du Comité Endurance.

Pour les voitures **LMP1 non hybrides LMP1-L**, un changement est autorisé pendant la saison.

Pour les catégories LMP2, LMGTE Pro et LMGTE Am, tout changement de modèle est soumis à l'autorisation du Comité Endurance.

Si le règlement ci-dessus le permet, tout changement de modèle de voiture doit faire l'objet d'une demande écrite formulée auprès du Comité Endurance, au plus tard un mois avant le début de chaque Epreuve du Championnat.

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

42. Comité de Sélection et admission au Championnat

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

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

Le Comité de Sélection appelé à statuer sur les candidatures se réunira au plus tard le 10 février de l'année concernée.

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

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

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

c) The category and group ("group" means the different technologies of Engine and ERS and options of ERS within the LMP1 category) in which each competitor's car or cars are entered cannot be modified in the course of the season.

Homologation of **LMP1-L non-hybrid LMP1** cars is accessible only to private teams as defined in these regulations.

For **hybrid LMP1 H** cars, no change of model (model means Chassis and Power Unit) is authorised during the season, the homologation form serving as proof, unless exceptional dispensation has been granted by the Endurance Committee.

For **LMP1-L non-hybrid LMP1** cars, one change is authorised during the season.

For the LMP2, LMGTE Pro and LMGTE Am categories, any change of model is subject to authorisation from the Endurance Committee.

If permitted by the above regulations, any change of the model of car must form the subject of a written request submitted to the Endurance Committee at the latest one month before the beginning of each Championship Event.

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

42. Selection Committee and admission to the Championship

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

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

The Selection Committee, called upon to rule on applications, will meet at the latest on 10 February of the year concerned.

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

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

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

CONDITIONS DE PARTICIPATION DES PILOTES ET COMPOSITION DES EQUIPAGES

43. A. Catégorisation des pilotes

a) Au plus tard 15 jours avant le début de la première Epreuve (c'est-à-dire à l'ouverture des vérifications administratives) à laquelle il souhaite participer, chaque pilote doit transmettre son palmarès au Comité **de Catégorisation FIA des pilotes Endurance** au moyen du formulaire **de catégorisation FIA des pilotes disponible sur le site de la FIA : <http://www.fia.com/sport/competitors-area/fia-driver-categorisation>**, <http://www.wecdriverrecords.fia.com> et sur le site de la FIA (demande par e-mail : comite.endurance@fia.com) faute de quoi il devra (par le biais du concurrent avec lequel il s'engage) s'acquitter d'un droit de 450 euros auprès de la FIA pour être catégorisé par le Comité **Endurance**. Les décisions concernant les catégorisations sont prises sous la responsabilité du Comité **Endurance de Catégorisation des pilotes FIA**.

Le Comité Endurance mandate le Collège des Commissaires Sportifs de l'Epreuve concernée pour catégoriser les pilotes qui s'annoncent avec leur palmarès une fois que l'Epreuve a commencé. Les pilotes non catégorisés ne pourront prendre part à une Epreuve que dans la seule mesure où les Règlements les autorisent à y participer.

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

A la fin de chaque saison, le Comité **Endurance de Catégorisation des pilotes FIA** révisera l'ensemble des catégorisations en fonction des performances constatées en course. La liste de catégorisations applicable pour la saison suivante devra être publiée avant le 1^{er} décembre de l'année précédente.

b) **Définitions** Règlement relatif à la **des** catégorisations des pilotes :
Se référer au règlement de catégorisation FIA des pilotes (<http://www.fia.com/sport/competitors-area/fia-driver-categorisation>).

1/ Platine : Pilote professionnel généralement reconnu comme pilote de notoriété sur la scène internationale, âgé de moins de 50 ans et répondant à au moins un des critères suivants :

- a détenu une Super Licence (de Formule 1);
- a remporté les 24 Heures du Mans;
- a été pilote d'usine payé par un constructeur automobile;
- a terminé parmi les 10 premiers au classement général en F3000, CART/Champcar, IRL ou GP2;
- s'est classé parmi les 6 premiers au classement général d'une série internationale de F3 (British/Euro

CONDITIONS FOR THE PARTICIPATION OF DRIVERS AND COMPOSITION OF THE CREWS

43. A. Categorisation of the drivers

a) At the latest 15 days before the start (i.e. the opening of the administrative checks) of the first Event in which he intends to take part, each driver wishing to participate in an Event must send his record of achievements to the **Endurance FIA Drivers' Categorisation Committee** using the form available on the following link: **<http://www.fia.com/sport/competitors-area/fia-driver-categorisation>**, <http://www.wecdriverrecords.fia.com> and from the FIA website (e-mail request: comite.endurance@fia.com), otherwise he will have to (through the competitor with whom he enters) pay a fee of 450 Euros to the FIA, so that he can be categorised by the **Endurance Committee**. All decisions concerning the categorisations are taken under the authority of the **Endurance FIA Drivers' Categorisation Committee**.

The Endurance Committee mandates the Panel of Stewards of the Event concerned to categorise those drivers who announce themselves with their record of achievements after the Event has started. Uncategorised drivers may take part in an Event only where the regulations authorise them to do so.

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

At the end of each season, **the FIA Drivers' Categorisation Endurance Committee** will revise all the categorisations according to the drivers' performance in the races. The list of categorisations applicable for the following season must be published before 1 December of the previous year.

b) **Definitions of the Regulations in reference to the categorisation of the drivers:**
Refer to the FIA Drivers' categorisations regulations (<http://www.fia.com/sport/competitors-area/fia-driver-categorisation>).

1/ Platinum: professional driver generally recognized as a well-known driver on the international scene, under the age of 50 and satisfying at least one of the following criteria:

- has held a Super Licence (for Formula One);
- has won the Le Mans 24 Hours outright;
- has been a Works Driver, paid by a car manufacturer;
- has finished in the top 10 in the general classification in F3000, CART/Champcar, IRL or GP2;
- has finished in the top 6 in the general classification of an F3 international series (British/Euro F3) or a major

Modifications validées par le CMSA du 3 décembre 2014 / Modifications validated by the WMSC of 3 December 2014

Modifications nécessitant la validation du CMSA du 20 mars 2015 / Modifications requesting validation by the WMSC of 20 March 2015

F3) ou d'un grand Championnat pour monoplaces International (Exemple : World Series by Renault) ;

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

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

- pilote répondant aux critères de la catégorie A (Platine) mais âgé de 50 à 59 ans ;
- a participé de façon compétitive en Championnat du Monde de Karting ou séries pour monoplaces et est âgé de moins de 35 ans ;
- a terminé parmi les 10 premiers du classement général d'une série internationale secondaire pour monoplaces (A1 GP, Renault V6, FR2000 international,...) ;
- a terminé parmi les 6 premiers du classement général d'une série nationale pour monoplaces (F3, FR2000,...) ;
- a terminé parmi les 5 premiers du classement général d'une série de premier niveau pour monoplaces (F-Ford, F-BMW, F-ZIP, Autosport Academy,...) ;
- a terminé parmi les 6 premiers du classement général de la Porsche Supercup ;
- a terminé parmi les 3 premiers du classement général d'une série nationale ou internationale organisée par un constructeur (Porsche, Seat, Peugeot, Renault,...) ;
- est un pilote dont les performances et les réalisations bien que ne répondant à aucune des définitions ci-dessus peuvent être considérées comme Or par le Comité Endurance.

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

- pilote âgé de moins de 30 ans et ne répondant pas aux critères des catégories A (Platine) et B (Or) ;
- pilote répondant aux critères de la catégorie Platine mais âgé de 60 ans ou plus ;
- pilote ayant figuré à la 1^{ère} place du classement général de championnats nationaux ou de séries internationales en association avec un pilote professionnel ;
- pilote ayant remporté une série pour pilotes non professionnels (Ferrari Challenge, Maserati Trofeo, Lamborghini Supertrophy,...) ;
- est un pilote dont les performances et les réalisations bien que ne répondant à aucune des définitions ci-dessus peuvent être considérées comme Argent par le Comité Endurance.

4/ Bronze : Pilote amateur. Tout pilote détenant une licence internationale B sans palmarès significatif en sport automobile dont le niveau de performance peut être considéré comme Bronze par le Comité Endurance.

c) Rectification :

Tout pilote a le droit de demander au Comité Endurance que

international single-seater Championship (e.g. World Series by Renault) ;

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

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

- driver satisfying the criteria of the category A (Platinum) but aged 50 to 59;
- has competed competitively in the World Karting Championship or single-seater series and is under 35 years of age;
- has finished in the top 10 in the general classification of a secondary international single-seater series (A1 GP, Renault V6, FR2000 international...);
- has finished in the top 6 in the general classification of a national single-seater series (F3, FR2000...);
- has finished in the top 5 in the general classification of an entry level single-seater series (F-Ford, F-BMW, F-Zip, Autosport Academy...);
- has finished in the top 6 in the general classification of the Porsche Supercup;
- has finished in the top 3 of the general classification of a national or international series organised by a manufacturer (Porsche, Seat, Peugeot, Renault...);
- is a driver whose performances and achievements, despite not being covered by one of the definitions above, may be considered as Gold by the Committee.

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

- driver aged under 30 and not satisfying the criteria of categories A (Platinum) and B (Gold) ;
- driver satisfying the criteria of the Platinum category but aged 60 or over;
- driver who has finished in 1st place in the general classification of national Championships or international series in association with a professional driver;
- driver who has won a non-professional drivers' series (Ferrari Challenge, Maserati Trofeo, Lamborghini Supertrophy...);
- is a driver whose performances and achievements, despite not being covered by one of the definitions above, may be considered as Silver by the Endurance Committee.

4/ Bronze: amateur driver. Any driver holding an International B licence without a significant record of achievements in motor sport but whose level of performance can be considered as Bronze by the Endurance Committee.

c) Rectification:

Any driver has the right to ask the Committee to rectify his

Modifications validées par le CMSA du 3 décembre 2014 / Modifications validated by the WMSC of 3 December 2014

Modifications nécessitant la validation du CMSA du 20 mars 2015 / Modifications requesting validation by the WMSC of 20 March 2015

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

~~categorisation at the latest 15 days before the start of the first Event in which he takes part with the support of all the necessary proofs and documents. Without proof, the request will not be examined.~~

43. B. Composition des équipages

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

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

43. B. Composition of the crews

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

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

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

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

c) Pour la catégorie LMGTE Am uniquement, règle de composition des équipages découlant des catégorisations des pilotes : un équipage de 2 ou 3 pilotes doit être composé d'au moins 1 pilote Bronze et d'un pilote Bronze ou Argent.

c) For the LMGTE Am category only, the rule governing the composition of the crews derives from the categorisations of the drivers: a crew of 2 or 3 drivers must include at least 1 Bronze and 1 Bronze or Silver driver.

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

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

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

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

DISCIPLINE GENERALE ET SECURITE

44. A. Laissez-passer et accréditations :

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

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

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

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

44. B. Parcs Concurrents et stands :

- Le Promoteur est seul compétent en ce qui concerne l'affectation des stands et des emplacements dans les Parcs Concurrents ;
- L'entrée des concurrents sur le circuit et l'installation dans les stands peuvent se faire, au plus tard, à partir du mercredi matin précédant l'Epreuve (mardi lorsque la course se déroule le samedi) ;
- Un ordre d'entrée des concurrents sur le circuit pourra être défini par le Promoteur.
Les concurrents devront s'y conformer et le respecter.

GENERAL DISCIPLINE AND SAFETY

44. A. Passes and accreditations:

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

The Promoter alone is empowered to issue passes.

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

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

44. B. Paddock and pits:

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

Modifications validées par le CMSA du 3 décembre 2014 / Modifications validated by the WMSC of 3 December 2014

Modifications nécessitant la validation du CMSA du 20 mars 2015 / Modifications requesting validation by the WMSC of 20 March 2015

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

- Le démontage des installations et l'évacuation du matériel doivent être terminés à 12h le jour qui suit le dernier jour de l'Epreuve, sauf disposition contraire dans l'Annexe 1 de l'épreuve concernée. A défaut, une somme de 1000 € par jour de dépassement sera retenue sur la caution ;
- Toute installation doit répondre aux normes de sécurité et faire l'objet d'un rapport du bureau de contrôle ;
- Lorsque le nombre de stands est inférieur au nombre de voitures engagées, ils seront divisés ;
- L'ordre de sélection des voitures devant partager un stand sera le suivant : 1/ LMGTE Am - 2/ LMGTE Pro - 3/ LMP2 - 4/ LMP1.

Le Promoteur se réserve le droit de déroger à cette règle pour des raisons de sécurité.

Un ordre de priorité pour le choix des stands des concurrents LMP1 **engagés dans le Championnat du Monde d'Endurance des Constructeurs** lors de chacune des Epreuves du Championnat 2014⁵ sera déterminé en fonction du classement Constructeurs du Championnat du Monde d'Endurance de la FIA 2013⁴.

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

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

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

- The dismantling of the installations and the evacuation of the equipment must be completed by 12 noon on the day following the last day of the Event, unless otherwise stated in Appendix 1 of the event concerned. Failing that, the sum of €1000 for each day exceeding that deadline will be withheld on the deposit;
- All installations must satisfy the safety standards and form the subject of a report by the control bureau;
- When the number of pits is lower than the number of cars entered, they will be divided up;
- The order of selection of the cars that must share a pit will be as follows: 1/ LMGTE Am - 2/ LMGTE Pro - 3/ LMP2 - 4/ LMP1.

The Promoter reserves the right to dispense with this rule for safety reasons.

An order of priority for the choice of pits for the LMP1 competitors **entered in the World Endurance Championship for Manufacturers** on each of the Events in the 2014⁵ Championship will be determined according to the manufacturers' classification of the 2013⁴ FIA World Endurance Championship.

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

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

DISCIPLINE GENERALE CONCERNANT LES CONCURRENTS ET LES PILOTES

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

46. Les pilotes doivent impérativement respecter la route de course et doivent respecter en permanence les exigences figurant à l'Article 2 c) du Chapitre IV de l'Annexe L au CSI. Pénalités en cas d'infraction :

a) Au cours des essais :
à l'appréciation du Collège des Commissaires Sportifs : pénalité pouvant aller jusqu'à l'exclusion du pilote.

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

47. Pendant les essais et la course, une voiture arrêtée

GENERAL DISCIPLINE CONCERNING THE COMPETITORS AND DRIVERS

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

46. The drivers must imperatively keep to the race track and must respect at all times the requirements detailed in Article 2 c) of Chapter IV of Appendix L to the ISC. Penalties in case of infringement:

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

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

47. During practice and the races, any car that is

Modifications validées par le CMSA du 3 décembre 2014 / Modifications validated by the WMSC of 3 December 2014

Modifications nécessitant la validation du CMSA du 20 mars 2015 / Modifications requesting validation by the WMSC of 20 March 2015

sera dégagée de la piste par les commissaires afin de ne pas constituer un danger ou entraver le déroulement des essais ou de la course :

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

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

c) Pendant la course, sauf instructions des commissaires de piste, si le pilote s'éloigne de sa voiture d'une distance supérieure à 10 mètres, la voiture pourra être considérée retirée de la course (à l'appréciation du Collège des Commissaires Sportifs) ;

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

e) A tout moment lors de l'épreuve, lorsqu'un pilote abandonne sa voiture sur la piste, celle-ci doit être laissée au point mort ou la transmission désengagée, système hybride sécurisé, avec le volant de direction en place. Cette disposition s'applique également au Parc Fermé.

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

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

49. Tout ravitaillement en énergie ou liquide quelconque sur la piste est interdit :
Pénalité : Exclusion du concurrent.

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

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

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

53. Pendant les essais, le warm-up et la course, les pilotes doivent toujours porter les vêtements et les casques

stopped will be cleared from the track by the marshals so as not to constitute a danger or hamper the running of the practice session or race:

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

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

c) During the race, unless instructed by the marshals, if the driver strays more than 10 metres from his car, the car may be considered as having retired from the race (at the discretion of the Panel of Stewards);

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

e) At any moment during the event, whenever a driver leaves his car on the track, he must leave it in neutral or with the driveline disengaged, the hybrid system secured and with the steering wheel in place. This provision also applies to the Parc Fermé.

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

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

49. Any replenishment of any energy or liquid on the track is prohibited.
Penalty: Exclusion of the competitor.

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

Penalty: Exclusion of the competitor.

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

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

53. During practice, the warm-up and the race, the drivers must always wear clothes and helmets in conformity

conformes aux normes de sécurité fixées par la FIA pour les Epreuves internationales sur circuits, ainsi qu'un dispositif de retenue de la tête homologué par la FIA, dans les conditions définies par l'Annexe L du Code Sportif International.

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

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

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

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

Pénalité : à l'appréciation des Commissaires Sportifs.

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

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

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

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

En cas d'infraction : nouvelle pénalité.

b) Personne n'est autorisé à s'approcher pour vérifier quoi que ce soit sur la voiture ou pour interférer avec elle

En cas d'infraction : pénalité doublée.

c) Tout concurrent aura la possibilité d'arrêter ou non le moteur de la voiture pendant une pénalité de "stop and go", sauf disposition contraire du Collège des Commissaires Sportifs.

d) Toutefois, sauf si le pilote se trouvait déjà à l'entrée des stands pour effectuer sa pénalité, il ne pourra pas l'effectuer après le déploiement de la voiture de sécurité. Le nombre de fois que le pilote franchit la Ligne derrière la voiture de sécurité sera ajouté au nombre de fois maximum qu'il peut franchir la Ligne sur la piste.

e) Avant l'arrêt d'une voiture au stand, une personne seulement est autorisée à franchir la ligne continue peinte sur le sol ou le mur qui délimite la "zone de travail" pour donner des instructions.

Cette personne doit tenir une pancarte affichant le numéro de la voiture concernée et ne doit pas se trouver dans le prolongement de l'axe longitudinal de la voiture. L'Article 75.1.6 s'appliquera également.

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

57. Il est interdit d'introduire des animaux dans et derrière les stands, **dans tous les espaces paddock**, sur la piste et dans toutes les enceintes réservées aux spectateurs. Seuls sont autorisés les animaux utilisés par l'organisateur

with the safety standards established by the FIA for international Events on circuits, as well as a head restraint device homologated by the FIA, in the conditions defined by Appendix L to the International Sporting Code.

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

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

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

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

Penalty: at the Stewards' discretion.

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

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

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

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

In case of infringement: new penalty.

b) Nobody is authorised to approach the car to check anything or interfere with it

In case of infringement: double penalty.

c) Any competitor will have the possibility of choosing whether or not to stop the engine of the car during a "stop and go" penalty, unless decided otherwise by the Panel of Stewards.

d) However, unless the driver was already in the pit entry for the purpose of serving his penalty, he may not serve the penalty after the safety car has been deployed. The number of times the driver crosses the Line behind the safety car will be added to the maximum number of times he may cross the Line on the track.

e) Before a car stops at its pit, only one person is authorised to cross the continuous line painted on the ground or the wall which delimits the "working area", to give instructions.

This person should be holding a long handle with a board on the end displaying the relevant car number, and cannot be positioned in line with the longitudinal axis of the car. Article 75.1.6 will also apply.

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

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

Modifications validées par le CMSA du 3 décembre 2014 / Modifications validated by the WMSC of 3 December 2014

Modifications nécessitant la validation du CMSA du 20 mars 2015 / Modifications requesting validation by the WMSC of 20 March 2015

pour les contrôles et la sécurité.

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

59. Signes distinctifs :

Toute personne devant accéder à la zone de "signalisation" doit porter le **laissez-passer brassard** approprié requis dans cette zone qui doit être visible en permanence. **Seuls les pilotes sont autorisés de manière ponctuelle dans la zone de signalisation attribuée à leur voiture sans le brassard approprié.**

60. Lumières :

a) 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 projecteur 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.

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

c) En cas de dysfonctionnement du système d'éclairage et signalisation lumineuse d'une voiture tant sur la piste qu'en circulant sur la voie des stands, le Directeur d'Epreuve en informera sans délai le concurrent, lequel devra remédier à la situation au prochain arrêt aux stands, sauf si le Directeur d'Epreuve, pour des raisons de sécurité appréciées à sa seule discrétion, décide d'ordonner l'arrêt immédiat de la voiture aux fins de réparation.

61. 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.

En cas de rupture d'un anneau de remorquage ou d'impossibilité d'enlever la voiture par grue au moyen des dispositifs de levage, les commissaires de route évacueront la voiture en utilisant n'importe quelle partie du châssis ou de la carrosserie qu'ils jugeront assez solide. Il en va de même lorsque qu'une vitesse est engagée. En cas de dommages éventuels subis par la voiture, les réclamations ne seront pas admises et une pénalité pourra être infligée par le Collège des Commissaires Sportifs (voir Article 65 A; 2.1.5 a).

62. Pour toute infraction aux dispositions du Code Sportif International ou du présent règlement concernant la discipline générale et la sécurité :

Pénalité : Exclusion possible de la voiture et/ou du pilote concerné(s) à l'appréciation du Collège des Commissaires Sportifs.

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

59. Distinctive signs:

Any person who has to access the "signalling" area must wear the appropriate **pass armband** required in this area which must be visible at all times. **Only the drivers are authorised at times in the "signalling" area allocated to their car without wearing the appropriate armband.**

60. Lights:

a) Two main headlights (as indicated on the homologation form) and rear lights must be switched on permanently, both by day and by night, when the car is in motion on the track or on the pit lane.

No 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 requested by the driver without any assistance.

A sequence cannot last more than 2 seconds and cannot have more than 4 flashes.

b) 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.

c) 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.

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

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

If the towing eye breaks or if it becomes impossible to lift the car with a crane using the heavy lifting devices, the track marshals will tow the car away using any part of the chassis or of the bodywork that they deem sufficiently sturdy. The same applies when the car is in gear. In case of possible damage suffered by the car, protests will not be accepted and a penalty may be imposed by the Panel of Stewards (see Article 65 A; 2.1.5 a).

62. For any infringement to the provisions of the International Sporting Code or of the present regulations concerning general discipline and safety:

Penalty: Possible exclusion of the car and/or the driver concerned, at the discretion of the Panel of Stewards.

Modifications validées par le CMSA du 3 décembre 2014 / Modifications validated by the WMSC of 3 December 2014

Modifications nécessitant la validation du CMSA du 20 mars 2015 / Modifications requesting validation by the WMSC of 20 March 2015

En tout état de cause,

1. En cas de non-respect des drapeaux et/ou de conduite antisportive pendant les essais, annulation des temps depuis le début de la séance jusqu'au moment de l'infraction.
2. Pendant la course, en cas de :
 - départ anticipé,
 - simulation de départ lors du tour de formation,
 - non-respect des distances imposées pendant le tour de formation lors d'un départ,
 - dépassement lors du tour de formation précédant le départ lancé ou sous procédure de voiture de sécurité,
 - non-respect des drapeaux,
 - conduite antisportive,

Pénalité laissée à l'appréciation du Collège.

En cas de dépassement du niveau de bruit ou de la température à l'intérieur de l'habitacle :

- Premier dépassement constaté : La voiture sera arrêtée par la direction de course et l'équipe devra réparer l'anomalie avant d'être autorisée à reprendre la course.
- Dépassements ultérieurs constatés : à l'appréciation du Collège des Commissaires Sportifs, pouvant aller jusqu'à l'exclusion du concurrent.

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

VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES

64. Présentation des documents obligatoires en cours de validité :

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

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

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

Lors des vérifications administratives, les concurrents doivent confirmer par écrit leur(s) représentant(s) officiel(s) tel que précisé à l'Article 5 du présent règlement et leur(s) adjoint(s).

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

a) Un pilote ne peut être désigné que sur une seule voiture ;

In any case,

1. In case of non-observance of flags and/or unsporting conduct during practice, cancellation of the times since the start of the session up to the time of the infringement.
2. During the race, in case of:
 - a jumped start,
 - practice starts during the formation lap,
 - non-observance of the imposed distances during the formation lap preceding a start,
 - overtaking on the formation lap preceding the rolling start or under the safety car,
 - non-observance of flags,
 - unsporting conduct,

Penalty left to the Stewards' discretion.

In the event that the noise level or temperature inside the cockpit is exceeded:

- 1st excess noted: The car will be stopped by race control and the team must repair the anomaly before the car can be allowed to re-join the race.
- Subsequent excesses noted: at the Stewards' discretion, up to the exclusion of the competitor.

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

ADMINISTRATIVE CHECKS

64. Presentation of the mandatory documents, currently valid:

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

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

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

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

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

a) A driver cannot be assigned to more than one car;

Modifications validées par le CMSA du 3 décembre 2014 / Modifications validated by the WMSC of 3 December 2014

Modifications nécessitant la validation du CMSA du 20 mars 2015 / Modifications requesting validation by the WMSC of 20 March 2015

- b) Les conducteurs suppléants ne sont pas admis.
c) Modification d'un équipage : (cf. Article 43.B. § a ci-dessus).

VERIFICATIONS TECHNIQUES ET UTILISATION DES MOTEURS ET DES PNEUMATIQUES

65. A. Les vérifications techniques concernent :

Les concurrents doivent apposer sur leur voiture, et ce avant le début des vérifications techniques, la publicité imposée par l'Organisateur (voir tailles et emplacements selon le schéma figurant dans le règlement sportif).

En outre, les concurrents doivent laisser à disposition de l'Organisateur de l'Epreuve des emplacements qui lui sont exclusivement réservés (voir schéma en Annexe 4 du présent règlement).

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

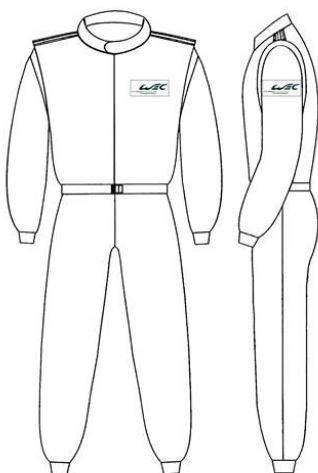
Les infractions concernant cet article peuvent entraîner des sanctions par le Collège des Commissaires Sportifs pouvant aller jusqu'à l'exclusion de la voiture.

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

Toutes les spécifications sont disponibles sur demande auprès du Promoteur.

La dimension du patch brodé sera de 13,5 cm (longueur) x 5,6 cm (hauteur).

Position des patches des pilotes : 2 patches / Drivers' patches position: 2 patches



1.1 – La conformité technique des voitures.

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

Aucune modification du casque et du dispositif de retenue de

- b) Substitute drivers are not accepted.
c) Modification of a crew: (cf. Article 43.B. § a above).

SCRUTINEERING AND THE USE OF ENGINES AND TYRES

65. A. Scrutineering concerns:

Competitors must affix the Organisers' advertising on their cars before scrutineering (see the sizes and locations according to the diagram in the sporting regulations).

Also, Competitors shall leave at the disposal of the Organiser of the Event some areas which are exclusively reserved for him (see in Appendix 4 to the present regulations).

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

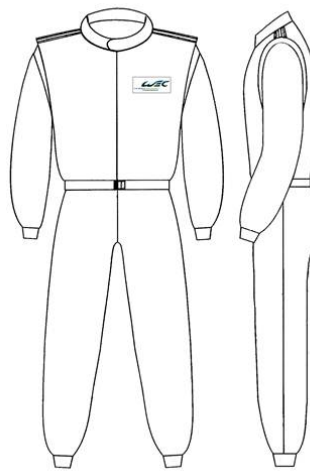
Any breach of this article may lead to sanctions imposed by the Panel of the Stewards up to the exclusion of the car.

The position of the patches for the drivers and mechanics must respect the positioning diagram below.

All the specifications are available upon request to the Promoter.

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

Position du patch des mécaniciens : 1 patch / Mechanics' patch position: 1 patch



1.1 – The technical conformity of the cars.

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

No modification to the helmet and head restraint device is

Modifications validées par le CMSA du 3 décembre 2014 / Modifications validated by the WMSC of 3 December 2014

Modifications nécessitant la validation du CMSA du 20 mars 2015 / Modifications requesting validation by the WMSC of 20 March 2015

la tête n'est autorisée en dehors de celles prévues par le fabricant.

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

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

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

Un pilote qui présente à la fin d'un relais des signes de fatigue importants peut être examiné par le Médecin-Chef de l'Épreuve. S'il s'avère qu'elle est due à un problème de stress thermique, le pilote ne sera pas autorisé à participer de nouveau à la course.

1.4 – La Fiche d'Homologation des voitures et **le passeport technique du système de ravitaillement** les schémas d'installation :

a) Du circuit de carburant ;

b) Des commandes du tableau de bord d'origine et additionnelles ;

c) Des capteurs et contacts avec leurs fonctions.

2.1 – Les voitures doivent être présentées :

2.1.1 – Avec un drapeau mesurant 14 x 10 cm de la nationalité de la licence du concurrent apposé sur le capot avant.

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

2.1.2 – Les numéros et les autocollants de catégorie tels que demandés par le Promoteur doivent être mis en place dans leur intégralité (sauf autorisation écrite) avant les vérifications techniques.

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

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

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

2.1.5 **4** – Les voitures doivent être équipées d'anneaux de prise en remorque **et du système de levage (sauf pour les modèles exemptés par le Règlement Technique) :**

Pénalité pendant la course :

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

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

2.2 – Les Commissaires Techniques vérifieront :

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

authorised apart from those foreseen by the manufacturer.

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

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

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

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

1.4 – The Homologation Form of the cars and **the technical passport of the refuelling system** installation diagrams:

a) Of the fuel circuit;

b) Of the original and additional dashboard controls;

c) Of the sensors and switches, with their functions:

2.1 – The cars must be presented:

2.1.1 – With a flag measuring 14 x 10 cm of the nationality of the competitor's licence affixed to the front bonnet.

This sticker is not provided by the organisers.

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

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

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

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

2.1.5 **4** – The cars must be fitted with towing eyes **and jacking system (except for the models exempt by the Technical Regulations). :**

Penalty during the race :

a) Should a towing eye break during the race, the track marshals will pull the car into a safe position using any part whatsoever of the chassis or the bodywork that they judge strong enough and the car may be excluded by the Panel of Stewards;

b) Competitors will have no right to lodge protests if the car has been damaged;

2.2 – The Scrutineers will check:

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

2.2.1 – Les transpondeurs, le datalogger, la télémétrie, le système leader light.

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

Les cuves d'essence autonomes devront être présentées sans essence, le couvercle de fermeture supérieur enlevé et sans couverture isolante.

2.2.3 – Les scellées sur le moteur

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

2.3 – Fonds de n° de course

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

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

LMP1 : Rouge pantone 485,

LMP2 : Bleu pantone 653,

LMGTE Pro : Vert pantone 355,

LMGTE Am : Orange pantone 021C,

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

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

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

2.4 – Numéros de course

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

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

2.4.2 – Pour les courses se déroulant de nuit ou en partie de nuit, les voitures devront être équipées de supports électroluminescents blancs, le fond de couleur sera découpé à la forme des numéros de façon à ce qu'ils soient éclairés la nuit.

En cas d'impossibilité d'identifier une voiture par ses numéros

2.2.1 - Transponders, datalogger, telemetry, leader light system.

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

The autonomous fuel tank must be presented without petrol, with the upper cover removed and without an insulating cover.

2.2.3 – The seals on the engine

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

2.3 – Backgrounds of the race numbers

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

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

LMP1: Pantone red 485,

LMP2: Pantone blue 653,

LMGTE Pro: Pantone green 355,

LMGTE Am: Pantone orange 021C.

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

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

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

2.4 – Race numbers

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

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

2.4.2 – For races run at night or partly at night, the cars must be equipped with white electroluminescent supports, the coloured background will be cut out around the numbers so that they are illuminated at night.

If it is impossible to identify a car from its numbers (by day or

Modifications validées par le CMSA du 3 décembre 2014 / Modifications validated by the WMSC of 3 December 2014

Modifications nécessitant la validation du CMSA du 20 mars 2015 / Modifications requesting validation by the WMSC of 20 March 2015

(de jour ou de nuit), elle sera arrêtée par la Direction de Course.

2.5 – Autocollants de catégorie

2.5.1 – Ils sont attribués et fournis par le Promoteur :

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

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

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

2.6 – Autocollant avec le logo du Championnat

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

Les prototypes et les GTE doivent prévoir trois emplacements libres mesurant 10 cm (hauteur) x 35 cm (largeur) pour installer les autocollants avec le logo du Championnat. Ils devront obligatoirement être situés directement au-dessus des fonds des numéros.

2.7 – Autocollants avec sponsors du Championnat ou de L'Epreuve

Si requis par le Promoteur du Championnat, les autocollants avec le sponsor du Championnat ou de l'Epreuve seront fournis par le Promoteur du Championnat et devront être mis en place par les concurrents sur leurs voitures avant les vérifications techniques, en lieu et place des deux autocollants avec le logo du Championnat sur les côtés de la voiture.

Les prototypes et les GTE doivent prévoir trois emplacements libres mesurant 10 cm (hauteur) x 35 cm (largeur) pour installer les autocollants avec le sponsor du Championnat ou de l'Epreuve. Ils devront, obligatoirement, être situés directement au-dessus des fonds des numéros.

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

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

Les prototypes et les GTE doivent prévoir trois emplacements libres mesurant 10 cm (hauteur) x 35 cm (largeur) pour installer les autocollants avec le logo des 24 Heures du Mans. Ils devront dans la mesure du possible être situés directement au-dessus des fonds des numéros (ou bien à proximité si cela n'est pas possible). Dans ce cas, les autocollants avec le logo du Championnat devront être situés en dessous des fonds des numéros (ou bien à proximité si cela n'est pas possible).

2.9 – Autocollants pour voitures hybrides

Ils sont fournis par le Promoteur et devront être mis en place

by night), it will be stopped by Race Control.

2.5 – Category stickers

2.5.1 – These are allocated and supplied by the Promoter:

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

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

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

2.6 – Sticker with the Championship logo

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

Prototypes and GTE cars must have three free locations measuring 10 cm (height) x 35 cm (width) for installing the stickers with the Championship logo. They must be situated directly above the backgrounds of the numbers.

2.7 – Stickers with sponsors of the Championship or of the Event

If required by the Championship Promoter, the stickers with the sponsor of the Championship or of the Event will be supplied by the Championship Promoter and must be affixed by the competitors to their cars before scrutineering, in place of the two stickers with the Championship logo on the sides of the car.

Prototypes and GTE cars must have three free locations measuring 10 cm (height) x 35 cm (width) for installing the stickers with the sponsor of the Championship or of the Event. They must be situated directly above the backgrounds of the numbers.

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

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

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

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

2.9 – Stickers for hybrid cars

These are supplied by the promoter and must be in place

Modifications validées par le CMSA du 3 décembre 2014 / Modifications validated by the WMSC of 3 December 2014

Modifications nécessitant la validation du CMSA du 20 mars 2015 / Modifications requesting validation by the WMSC of 20 March 2015

avant les vérifications techniques.

Les prototypes hybrides doivent prévoir trois emplacements libres mesurant 16 cm (hauteur) x 16 cm (largeur).

2.10 – Pour le positionnement des fonds des numéros de course et de tous les autres autocollants (catégorie, logo du Championnat, site Internet ou sponsors...) tel que décrit ci-dessous, se référer au plan d'implantation des autocollants ci-annexé.

2.11 – Autocollants de conformité

2.11.1 – Ils seront apposés à la fin des vérifications techniques une fois les voitures acceptées par les Commissaires Techniques et après la vérification de la conformité des systèmes de ravitaillement ~~et de l'apposition du panneau de stands obligatoire (Document fourni par le Promoteur avant chaque Epreuve – Identification des stands),~~ **des scellés moteurs, de** la connexion du concurrent au réseau pour transmission de données, ainsi que ~~la vérification~~ du bon fonctionnement de tous les systèmes et équipements imposés par les Règlements et la liste Technique 46.

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

2.12 – Autocollants "Action for Road Safety" :

Les concurrents sont tenus d'apposer les autocollants "Action for Road Safety" sur les voitures et les casques de leurs pilotes à l'emplacement de leur choix dans les dimensions suivantes :

- Voitures : 18 x 8 cm
- Casques : 7 x 3 cm

Les autocollants seront disponibles auprès du Promoteur en monochrome blanc ou noir.

2.13 – Les Commissaires Techniques peuvent

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

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

2.13.3 – Demander à un concurrent de :

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

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

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

before scrutineering.

Hybrid prototypes must have three free locations measuring 16 cm (height) x 16 cm (width).

2.10 – For positioning the backgrounds of the race numbers and of all the other stickers (category, Championship logo, website or sponsors) as described below, refer to the sticker installation plan appended hereto.

2.11 – Stickers of conformity

2.11.1 – These will be affixed at the end of scrutineering, once the cars have been accepted by the Scrutineers and after checking the conformity of the refuelling systems, ~~and the affixing of the mandatory pit panel (Document supplied by the Promoter before each Event – Pit identification)~~ **the engine seals**, the connection of the competitor to the network for data transmission, and ~~the check~~ that all the systems and equipment imposed by the regulations and ~~the~~ Technical List 46 are working correctly.

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

2.12 – "Action for Road Safety" stickers:

Competitors are required to place the 'Action for Road Safety' stickers on their drivers' cars and helmets in the position of their choice in the following dimensions:

- Cars: 18 x 8 cm
- Helmets: 7 x 3 cm

The stickers will be available for collection from the Promoter in black or white monochrome.

2.13 – The Scrutineers may

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

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

2.13.3 – Require a competitor to:

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

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

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

Modifications validées par le CMSA du 3 décembre 2014 / Modifications validated by the WMSC of 3 December 2014

Modifications nécessitant la validation du CMSA du 20 mars 2015 / Modifications requesting validation by the WMSC of 20 March 2015

2.16 – Parc Fermé

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

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

2.17 – Contrôles Techniques

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

2.18 – Panneau d'identification des stands

Le Promoteur du Championnat se chargera de transporter et d'installer un panneau d'identification de chaque concurrent au-dessus de son stand côté "Pit Lane". La présence du panneau d'identification est obligatoire.

65. B. Utilisation des moteurs

Pour les concurrents engageant une voiture LMP1 **hybrides** : un seul type de groupe motopropulseur pourra être homologué pour la saison.

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

Pénalités en course pour utilisation d'un moteur différent de celui utilisé pour les essais qualificatifs : Stop and go **de** 3 minutes, effectué lors de la course sur ordre du Directeur d'Epreuve dans la première moitié de la course.

Pour les concurrents LMP1 Hybrides uniquement : L'utilisation des moteurs est limitée à cinq moteurs pour la saison complète (toutes les épreuves de course) par voiture engagée.

Pour les nouveaux constructeurs s'engageant dans le Championnat du Monde d'Endurance de la FIA pour Constructeurs : L'utilisation des moteurs est limitée à sept moteurs pour la saison complète (toutes les épreuves de course) par voiture engagée. Les essais collectifs FIA WEC (prologue, essais Le Mans, tests « rookie ») ne sont pas inclus dans cette limitation.

Pénalité pour utilisation d'un moteur supplémentaire :
- Stop and go de 3 minutes sur les épreuves de 6 heures et stop and go de 5 minutes aux 24 Heures du Mans, effectué lors de la course sur ordre du Directeur

2.16 – Parc Fermé

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

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

2.17 – Scrutineering

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

2.18 – Identification of the Pit Garage

The Championship Promoter will be in charge of setting up an identification board above each competitor pit garage on the pit lane side. This board is mandatory.

65. B. Use of engines

For competitors entering an LMP1 **hybrid** car: a single type of power train may be homologated for the season.

For **all GTE Pro and GTE Am** competitors: Each car entered in an Event (except for the Le Mans 24 Hours – cf. Supplementary Regulations) must mandatorily use the same engine for qualifying and for the race.

Penalties in a race for using a different engine from the one used in qualifying: Stop and go for 3 minutes, carried out during the race **on by** order of the Race Director in the first half of the race.

For LMP1 Hybrid competitors only: Engine use is limited to 5 engines for the complete season (all race events) per car entered.

For New manufacturers entering the Manufacturer's FIA World Endurance Championship : Engine use is limited to 7 engines for the complete season (all race events) per car entered.

Official FIA WEC collective tests (prologue, Le Mans test, rookie test) are not included in the limitation.

Penalty for using an additional engine:
-Stop and go for 3 minutes on 6-hour events and stop and go for 5 minutes at the Le Mans 24 Hours, carried out during the race by order of the

d'Epreuve dans la première moitié de la course.

- Un des moteurs d'origine ne peut plus être utilisé jusqu'à la fin pour les épreuves restantes de la saison.

Pour les concurrents LMP1 non permanents du Championnat du Monde d'Endurance de la FIA (engagement à la course) :

Un maximum de deux moteurs pourra être utilisé pour les essais libres, les essais qualificatifs et la course.

Un troisième moteur (moteur joker) est autorisé. Si ce troisième moteur est utilisé, l'utilisation des deux premiers moteurs n'est plus autorisée.

L'utilisation des moteurs est libre lors des essais collectifs FIA WEC (prologue, essais Le Mans, tests « rookie ») (sous réserve du respect des règlements technique et sportif du Championnat du Monde d'Endurance de la FIA).

Pénalité pour utilisation d'un moteur supplémentaire :

- Stop and go de 3 minutes sur les épreuves de 6 heures et stop and go de 5 minutes aux 24 Heures du Mans, effectué lors de la course sur ordre du Directeur d'Epreuve dans la première moitié de la course.

Pour les concurrents LMP2 uniquement :

Pour les concurrents engagés à la saison, l'utilisation des moteurs est limitée à :

- 3 moteurs pour les concurrents ayant engagé la voiture concernée à l'ensemble des épreuves et essais collectifs WEC (y compris journée test des 24 Heures du Mans).
- 2 moteurs pour les autres concurrents.

Pénalité pour utilisation d'un moteur supplémentaire :

- Stop and go 3 minutes, sur les épreuves de 6 heures et stop and go de 5 minutes aux 24 Heures du Mans, effectué lors de la course sur ordre du Directeur d'Epreuve dans la première moitié de la course.
- L'un des moteurs d'origine ne peut plus être utilisé jusqu'à la fin de la saison.

Pour les concurrents LMP2 engagés course par course, l'utilisation est limitée à 1 moteur par épreuve.

Pénalité pour utilisation d'un moteur supplémentaire :

- Stop and go 3 minutes, sur les épreuves de 6 heures et stop and go de 5 minutes aux 24 Heures du Mans, effectué lors de la course sur ordre du Directeur d'Epreuve dans la première moitié de la course.

Un moteur est considéré comme changé lorsqu'un ou plusieurs scellés de contrôle officiel ne sont plus en place sur le moteur d'une voiture engagée.

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

Race Director in the first half of the race.

-One of the original engines can no longer be used until the end in the remaining events of the season.

For the non-permanent LMP1 competitors in the FIA World Endurance Championship (race-by-race entry):

A maximum of 2 engines can be used for free practice, qualifying practice and the race.

A third engine (joker engine) is authorised. Should this third engine be used, the use of the first two engines is no longer authorised.

The use of engines is free during the collective FIA WEC testing (prologue, Le Mans tests, "rookie" tests) (on condition that the technical and sporting regulations of the FIA World Endurance Championship are respected).

Penalty for using an additional engine:

-Stop and go for 3 minutes on 6-hour events and stop and go for 5 minutes at the Le Mans 24 Hours, carried out during the race by order of the Race Director in the first half of the race.

For LMP2 competitors only:

For full-season competitors, engine use is limited to:

- 3 engines for those competitors who have entered the car concerned in each of the events and in collective WEC practice (including the test day of the 24 Hours of Le Mans).
- 2 engines for the other competitors.

Penalty for using an additional engine:

- Stop and go for 3 minutes, on 6-hour events and stop and go for 5 minutes at the Le Mans 24 Hours, carried out during the race on the order of the Race Director in the first half of the race.
- One of the original engines can no longer be used until the end of the season.

For LMP2 race-by-race competitors, engine use is limited to 1 engine per Event.

Penalty for using an additional engine:

- Stop and go for 3 minutes, on 6-hour events and stop and go for 5 minutes at the Le Mans 24 Hours, carried out during the race on the order of the Race Director in the first half of the race.

An engine is considered as having been changed once one or more of the official control seals are no longer in place on the engine of an entered car.

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

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

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

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

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

65. C. Pneumatiques :

1) L'utilisation des pneumatiques pour piste sèche (pneus slicks) est réglementée comme suit :

Un train de pneumatiques est un ensemble de 4 pneumatiques composé de 2 pneumatiques avant et 2 arrière.

~~Pour les catégories LMP1, LMGTE Pro et LMGTE Am :~~

~~– 1 train de pneus (4 pneus slicks) sera spécifiquement marqué pour chaque voiture et devra être utilisé pour la séance d'essais qualificatifs et le départ de la course.~~

~~– Au minimum 3 de ces pneus marqués devront être utilisés pour le départ de la course, qu'ils aient été utilisés ou non pendant les essais qualificatifs.~~

~~En cas de non-respect de cette règle, la sanction sera à l'appréciation des Commissaires Sportifs.~~

~~– L'horaire pour le marquage des pneus sera indiqué dans le programme de l'Epreuve.~~

~~– Si un concurrent ne respecte pas cet horaire, il peut être sanctionné par un départ depuis le fond de la grille.~~

~~– Lors des essais qualificatifs ou pour le départ de la course, si la piste est déclarée "humide" par la Direction de Course, l'utilisation des pneus marqués n'est pas obligatoire.~~

~~Dans tous les cas, les seuls pneus pour piste sèche (slicks) autorisés pour les qualifications et le départ de la course sont ceux qui ont été marqués pour l'Epreuve.~~

Pour les catégories LMP1 et LMGTE Pro :

Le nombre de pneumatiques utilisé pour chaque épreuve est limité (voir tableau 65.C.4)).

L'ensemble des pneumatiques doivent être identifiables par le système de détection RFID mis en place par la FIA et via un code à barres lisible par lecteur optique, l'ensemble des références devant avoir été déclarées préalablement au Délégué Technique de la FIA, afin de pouvoir vérifier :

- **qu'ils font bien partie des pneumatiques désignés par le fabricant pour l'épreuve ;**
- **que le nombre maximum de pneumatiques autorisé est bien respecté.**

En course et pendant les essais, à l'issue d'un changement de pneumatiques, le concurrent devra laisser les roues complètes qui viennent d'être démontées de la

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

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

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

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

65. C. Tyres:

1) The use of tyres for a dry track (slicks) is regulated as follows:

A set of tyres is a set of 4 tyres made up of 2 front tyres and 2 rear tyres.

~~For the LMP1, LMGTE Pro and LMGTE Am categories:~~

~~– 1 set of tyres (4 slick tyres) will be marked specifically for each car and must be used for the qualifying session and the start of the race.~~

~~– At least 3 of these marked tyres must be used for the start of the race, whether or not they were used during qualifying.~~

~~If this rule is breached, the sanction will be at the Stewards' discretion.~~

~~– The timetable for marking the tyres will be set out in the programme of the Event.~~

~~– If a competitor fails to respect that timetable, he may be sanctioned by having to start from the back of the grid.~~

~~– During qualifying or for the start of the race, if the track is declared "wet" by Race Control, the use of marked tyres is not mandatory.~~

~~In any case, the only slick tyres authorised for qualifying and for the start of the race are those that have been previously marked for the Event.~~

For the LMP1 and LMGTE Pro categories:

The number of tyres used for each event is limited (see table 65.C.4))

All the tyres must be identifiable by the RFID detection system put in place by the FIA and via a barcode that can be read by optical scanner; all references must have been declared to the FIA Technical Delegate beforehand, in order to check:

- **that these tyres are indeed among the tyres designated by the manufacturer for the event;**
- **that the maximum authorised number of tyres is duly respected.**

In the race and during practice, after a tyre change, the competitor must leave the complete wheels that have just been removed from the car in his pit, at the disposal

voiture dans son stand à disposition des officiels. Les roues ne pourront être retirées que sur accord d'un officiel.

Pour la les catégories LMP2 et LMGTE Am :

Les différents fabricants de pneumatiques pourront déclarer à la FIA pour la saison complète au maximum 3 spécifications de pneumatiques pour l'ensemble des modèles de voitures engagées **en LMP2 et par modèle de voiture engagé en LMGTE Am**. Ces 3 spécifications **doivent être** déclarées **au minimum 15 jours avant la première épreuve et** sont gelées pour l'ensemble de la saison, sauf décision du Comité Endurance saisi à la requête d'un fabricant de pneus justifiant un handicap de performance flagrant subi par l'ensemble des concurrents qu'il équipe. Dans ce cas, les nouvelles spécifications autorisées se substituent à celles initialement déclarées. Les fabricants de pneus ne pourront adresser au Comité qu'une seule demande dérogatoire durant la saison, qui pourra concerner **un maximum de 2 une ou plusieurs spécifications sur les 3 déclarées avant la première épreuve. Le Comité Endurance, lorsqu'il est saisi d'une telle demande, aura l'obligation d'informer immédiatement les autres fabricants engagés dans la catégorie concernée avant de se prononcer sur la suite donnée à cette requête. Le Comité Endurance se prononcera au plus tard 8 jours après avoir informé les autres fabricants de la demande dérogatoire.**

Ils devront désigner au plus tard 48 heures avant l'ouverture des vérifications techniques 2 spécifications de pneumatiques (pour l'ensemble des modèles de voitures **en LMP2 et par modèle de voiture en LMGTE Am**) engagées par course parmi les 3 désignées pour la saison. Seules ces 2 spécifications de pneumatiques pourront être utilisées par un concurrent sur une Epreuve.

~~L'utilisation~~ **Le nombre des de** pneumatiques **utilisé pour chaque épreuve est limité** limitée (**voir tableau 65.C.4**) à 3 ~~trains de pneumatiques maximum pour l'ensemble des séances d'essais libres et le warm-up si celui-ci est programmé et à 4 trains de pneumatiques pour les essais qualificatifs et la course. Deux pneus supplémentaires pourront être utilisés à tout moment de l'Epreuve.~~

L'ensemble des pneumatiques doivent être identifiables **par le système de détection RFID mis en place par la FIA et** via un code à barres lisible par lecteur optique, l'ensemble des références devant avoir été déclarées préalablement au Délégué Technique de la FIA, afin de pouvoir vérifier :

- qu'ils font bien partie des **lots de** pneumatiques désignés par le fabricant **pour l'épreuve** ;
- ~~que les pneus utilisés par le concurrent pendant les essais sont bien ceux remis par le fabricant pour l'Epreuve.~~
- **que le nombre maximum de pneumatiques autorisé est bien respecté.**

En course et pendant les essais, à l'issue d'un changement de pneumatiques, le concurrent devra laisser les roues complètes qui viennent d'être démontées de la voiture dans son stand à

of the officials. The wheels may be withdrawn only with the agreement of an official!

For the LMP2 and LMGTE Am categories:

The different tyre manufacturers may declare to the FIA, for the full season, a maximum of 3 tyre specifications for all the models of cars entered **in LMP2 and per model of car entered in LMGTE Am**. These 3 specifications **must be** declared **at least 15 days before the first event and** are frozen for the duration of the season unless by decision of the Endurance Committee in response to a request from a tyre manufacturer with an obvious performance handicap affecting all the competitors which the manufacturer equips. In this case, the new specifications authorised shall supersede those initially declared. During the season, tyre manufacturers can submit to the Committee only one dispensation request, which may concern **a maximum of 2 one or several** specifications **out of the 3 declared before the first event. When such a request has been submitted, the Endurance Committee is obliged to immediately inform the other tyre manufacturers entered in the category concerned before ruling on the outcome of this request. The Endurance Committee will give its decision at the latest 8 days after informing the other tyre manufacturers of the dispensation request.**

At the latest 48 hours before the opening of scrutineering, they must designate 2 tyre specifications (for all the models of cars **in LMP2 and per model of car in LMGTE Am**) entered per race from among the 3 specifications designated for the season. Only these 2 tyre specifications may be used by a competitor on an Event.

~~The use number of the tyres used for each event is limited (see table 65.C.4) to 3 sets of tyres maximum for the whole of the free practice sessions and for the warm-up if one is scheduled and to 4 sets of tyres for qualifying and the race. Two additional tyres can be used at any time during the Event.~~

All the tyres must be identifiable **by the RFID detection system put in place by the FIA and** via a barcode that can be read by optical scanner; all references must have been declared to the FIA Technical Delegate beforehand, in order to check:

- that these tyres are indeed **part of the batch of among the** tyres designated by the manufacturer **for the event**;
- ~~that the tyres used by the competitor during practice are indeed those distributed by the manufacturer for the Event.~~
- **that the maximum authorised number of tyres is duly respected.**

In the race and during practice, after a tyre change, the competitor must leave the complete wheels that have just been removed from the car in his pit, at the disposal of the

disposition des officiels. Les roues ne pourront être retirées que sur accord d'un officiel.

Pour les catégories LMP2 et LMGTE Am :

Sur chaque Epreuve, chaque fabricant devra tenir à disposition des commissaires techniques un nombre de pneus provenant de toutes les spécifications admises sur l'Epreuve, le nombre de pneus sera défini par une note du Délégué Technique. Ces pneus seront scellés et réintroduits à l'appréciation du Délégué Technique pour utilisation par des concurrents sur des Epreuves ultérieures.

Chaque fabricant de pneumatiques doit être en mesure de fournir au minimum (on entend par être en mesure : ne pas refuser la fourniture à un concurrent qui le solliciterait à l'appréciation du Collège des Commissaires Sportifs) :

- 50% du nombre de concurrents engagés dans la catégorie concernée si celle-ci comporte 2 fabricants distincts
- 30% du nombre de concurrents engagés dans la catégorie concernée si celle-ci comporte 3 fabricants distincts
- 20% du nombre de concurrents engagés dans la catégorie concernée si celle-ci comporte 4 fabricants distincts

Les pneus doivent être fournis au prix du marché à l'appréciation du Comité Endurance.

Pour la catégorie LMGTE Am :

Les différents fabricants de pneumatiques pourront déclarer à la FIA pour la saison complète au maximum 3 spécifications de pneumatiques par modèle de voiture engagée. Ces spécifications déclarées sont gelées pour l'ensemble de la saison, sauf décision du Comité Endurance saisi à la requête d'un fabricant de pneus justifiant un handicap de performance flagrant subi par l'ensemble des concurrents qu'il équipe. Dans ce cas, les nouvelles spécifications autorisées se substituent à celles initialement déclarées. Les fabricants de pneus ne pourront adresser au Comité qu'une seule demande dérogatoire durant la saison, qui pourra concerner une ou plusieurs spécifications.

Ils devront désigner, au plus tard 48 heures avant l'ouverture des vérifications techniques, 2 spécifications de pneumatiques par modèle de voiture engagée par course parmi les 3 désignées pour la saison. Seules ces 2 spécifications de pneumatiques pourront être utilisées par un concurrent sur une Epreuve.

Pour les catégories LMGTE Pro et LMGTE Am :

L'utilisation des pneumatiques est limitée : 4 trains de pneumatiques + 2 pneumatiques maximum sont autorisés pour l'ensemble des séances d'essais libres et le warm-up si celui-ci est programmé.

L'ensemble des pneumatiques doivent être identifiables via un code à barres lisible par lecteur optique, l'ensemble des références devant avoir été déclarées préalablement au

officiels. Les roues ne pourront être retirées que sur accord d'un officiel.

For the LMP2 and LMGTE Am categories:

On each Event, each tyre manufacturer must make available to the scrutineers a number of tyres coming from all the specifications authorised for the Event; the number of tyres will be defined by a note from the Technical Delegate. These tyres will be sealed and resubmitted for the Technical Delegate's approval for use by competitors on subsequent Events.

Each tyre manufacturer must be in a position to supply at least ("in a position to" means they must not refuse to supply a competitor who asks them to, at the discretion of the Stewards):

- 50% of the number of competitors entered in the category concerned if the category numbers 2 separate tyre manufacturers
- 30% of the number of competitors entered in the category concerned if the category numbers 3 separate tyre manufacturers
- 20% of the number of competitors entered in the category concerned if the category numbers 4 separate tyre manufacturers.

Tyres must be supplied at market price at the discretion of the Endurance Committee

For the LMGTE Am category:

The different tyre manufacturers may declare to the FIA, for the full season, a maximum of 3 tyre specifications for all the models of cars entered. These declared specifications are frozen for the duration of the season unless by decision of the Endurance Committee in response to a request from a tyre manufacturer with an obvious performance handicap affecting all the competitors which the manufacturer equips. In this case, the new specifications authorised shall supersede those initially declared. During the season, tyre manufacturers can submit to the Committee only one dispensation request which may concern a maximum of 2 one or several specifications.

At the latest 48 hours before the opening of scrutineering, they must designate 2 tyre specifications or all the models of cars entered per race from among the 3 specifications designated for the season. Only these 2 tyre specifications may be used by a competitor on an Event.

For the LMGTE Pro and LMGTE Am categories:

The use of the tyres is limited: 4 sets of tyres + 2 tyres maximum are authorised for the whole of the free practice sessions and for the warm-up if one is scheduled.

All the tyres must be identifiable via a barcode that can be read by an optical scanner; all references must have been declared to the FIA Technical Delegate beforehand, in order to check:

Modifications validées par le CMSA du 3 décembre 2014 / Modifications validated by the WMSC of 3 December 2014

Modifications nécessitant la validation du CMSA du 20 mars 2015 / Modifications requesting validation by the WMSC of 20 March 2015

Délégué Technique de la FIA, afin de pouvoir vérifier :
- qu'ils font bien partie des lots de pneumatiques désignés par le fabricant ;
- que les pneus utilisés par le concurrent pendant les essais sont bien ceux remis par le fabricant pour l'Epreuve.

En course et pendant les essais, à l'issue d'un changement de pneumatiques, le concurrent devra laisser les roues complètes qui viennent d'être démontées de la voiture dans son stand à disposition des officiels. Les roues ne pourront être retirées que sur accord d'un officiel.

Pour les catégories LMP2 et LMGTE Am :

Sur chaque Epreuve, chaque fabricant devra tenir à disposition des commissaires techniques un nombre de pneus provenant de toutes les spécifications admises sur l'Epreuve, le nombre de pneus sera défini par une note du Délégué Technique. Ces pneus seront scellés et réintroduits à l'appréciation du Délégué Technique pour utilisation par des concurrents sur des Epreuves ultérieures.

Pour la catégorie LMP2 uniquement :

Chaque fabricant de pneus pourra, par ailleurs, se voir confier des pneumatiques des autres fabricants présents dans sa catégorie utilisés pendant une Epreuve (nombre de pneumatiques à l'appréciation du Délégué Technique).

2) L'utilisation des pneumatiques pour piste humide (pneus pluie) est réglementée comme suit :

Pour la les catégories LMP2 uniquement et LMGTE Am :

Le nombre de pneumatiques pour piste humide n'est pas limité.

Les différents fabricants de pneumatiques pourront déclarer à la FIA pour la saison complète au maximum 1 spécification de pneumatiques pour la pluie et 1 spécification de pneumatiques intermédiaires pour l'ensemble des modèles de voitures engagées **en LMP2 et par modèle de voiture engagé en LMGTE Am, au minimum 15 jours avant la première épreuve. Les spécifications sont gelées pour l'ensemble de la saison sauf décision du Comité Endurance saisi à la requête d'un fabricant de pneus justifiant un handicap de performance flagrant subi par l'ensemble des concurrents qu'il équipe. Dans ce cas, les nouvelles spécifications autorisées se substituent à celles initialement déclarées. Les fabricants de pneus ne pourront adresser au Comité qu'une seule demande dérogatoire durant la saison, qui pourra concerner un maximum de 1 spécification de pneu pluie et 1 spécification de pneu intermédiaire. Le Comité Endurance, lorsqu'il est saisi d'une telle demande, aura l'obligation d'informer immédiatement les autres fabricants engagés dans la catégorie concernée avant de se prononcer sur la suite donnée à cette requête. Le Comité Endurance se prononcera au plus tard 8 jours après avoir informé les autres fabricants de la demande dérogatoire.**

Chaque fabricant de pneus pourra, par ailleurs, se voir confier des pneumatiques des autres fabricants présents dans sa catégorie utilisés pendant une Epreuve (nombre de

~~that these tyres are indeed part of the batch of tyres designated by the manufacturer;
that the tyres used by the competitor during practice are indeed those distributed by the manufacturer for the Event.~~

~~In the race and during practice, after a tyre change, the competitor must leave the complete wheels that have just been removed from the car in his pit, at the disposal of the officials. The wheels may be withdrawn only with the agreement of an official.~~

For the LMP2 and LMGTE Am categories:

~~On each Event, each tyre manufacturer must make available to the scrutineers a number of tyres coming from all the specifications authorised for the Event; the number of tyres will be defined by a note from the Technical Delegate. These tyres will be sealed and resubmitted for the Technical Delegate's approval for use by competitors on subsequent Events.~~

For the LMP2 category only:

~~Each tyre manufacturer may be given tyres, used during an Event, of the other manufacturers in their category (number of tyres at the discretion of the Technical Delegate).~~

2) The use of tyres for a wet track (wet-weather tyres) is regulated as follows:

For the LMP2 category only and LMGTE Am categories:

The number of wet-weather tyres is unlimited.

The different tyre manufacturers may declare to the FIA, for the full season, a maximum of 1 specification for wet-weather tyres and 1 specification for intermediate tyres for all of the models of cars entered in LMP2 and per model of car entered in LMGTE Am, at least 15 days before the first event. The specifications frozen for the duration of the season unless by decision of the Endurance Committee in response to a request from a tyre manufacturer with an obvious performance handicap affecting all the competitors which the manufacturer equips. In this case, the new specifications authorised shall supersede those initially declared. During the season, tyre manufacturers can submit to the Committee only one dispensation request, which may concern a maximum of 1 wet-weather tyre specification and 1 intermediate tyre specification. When such a request has been submitted, the Endurance Committee is obliged to immediately inform the other tyre manufacturers entered in the category concerned before ruling on the outcome of this request. The Endurance Committee will give its decision at the latest 8 days after informing the other tyre manufacturers of the dispensation request.

Each tyre manufacturer may be given tyres, used during an Event, of the other manufacturers in their category (number of tyres at the discretion of the Technical Delegate).

Modifications validées par le CMSA du 3 décembre 2014 / Modifications validated by the WMSC of 3 December 2014

Modifications nécessitant la validation du CMSA du 20 mars 2015 / Modifications requesting validation by the WMSC of 20 March 2015

pneumatiques à l'appréciation du Délégué Technique).

Pour la catégorie LMGTE Am :

Les différents fabricants de pneumatiques pourront déclarer à la FIA pour la saison complète au maximum 1 spécification de pneumatiques pour la pluie et 1 spécification de pneumatiques intermédiaires par modèle de voiture engagée.

Pour les catégories LMP2 et LMGTE Am :

L'utilisation de pneumatiques pluie ou intermédiaires non déclarés à la FIA est interdite sur l'ensemble des Epreuves.

Un modèle de chaque dessin de pneu pluie ou intermédiaire devra être déposé auprès de la FIA au moins 15 jours avant la première Epreuve.

Le retailage des pneumatiques est strictement interdit.

L'ensemble des pneumatiques doivent être identifiables par le système de détection RFID mis en place par la FIA et via un code à barres lisible par lecteur optique, l'ensemble des références devant avoir été déclarées préalablement au Délégué Technique de la FIA, afin de pouvoir vérifier :

- qu'ils font bien partie des pneumatiques désignés par le fabricant pour l'épreuve.

En course et pendant les essais, à l'issue d'un changement de pneumatiques, le concurrent devra laisser les roues complètes qui viennent d'être démontées de la voiture dans son stand à disposition des officiels. Les roues ne pourront être retirées que sur accord d'un officiel.

Pour les catégories LMP1 et LMGTE Pro :

L'utilisation des pneus pour piste humide n'est pas limitée.

L'ensemble des pneumatiques doivent être identifiables par le système de détection RFID mis en place par la FIA et via un code à barres lisible par lecteur optique, l'ensemble des références devant avoir été déclarées préalablement au Délégué Technique de la FIA, afin de pouvoir vérifier :

- qu'ils font bien partie des pneumatiques désignés par le fabricant pour l'épreuve.

En course et pendant les essais, à l'issue d'un changement de pneumatiques, le concurrent devra laisser les roues complètes qui viennent d'être démontées de la voiture dans son stand à disposition des officiels. Les roues ne pourront être retirées que sur accord d'un officiel.

3) Pénalité en cas de non-respect de la règle pneumatiques : Stop and go de 3 minutes par infraction à l'appréciation du Collège des Commissaires Sportifs.

For the LMGTE Am category:

The different tyre manufacturers may declare to the FIA, for the full season, a maximum of 1 specification for wet-weather tyres and 1 specification for intermediate tyres per model of car entered.

For the LMP2 and LMGTE Am categories:

The use of wet-weather or intermediate tyres not declared to the FIA is prohibited on all of the Events.

A model of each profile of wet-weather or intermediate tyre must be deposited with the FIA at least 15 days before the first Event.

The re-cutting of the tyres is strictly prohibited.

All the tyres must be identifiable by the RFID detection system put in place by the FIA and via a barcode that can be read by optical scanner; all references must have been declared to the FIA Technical Delegate beforehand, in order to check:

- that these tyres are indeed among the tyres designated by the manufacturer for the event.

In the race and during practice, after a tyre change, the competitor must leave the complete wheels that have just been removed from the car in his pit, at the disposal of the officials. The wheels may be withdrawn only with the agreement of an official.

For the LMP1 and LMGTE Pro categories:

The use of wet-weather tyres is unlimited.

All the tyres must be identifiable by the RFID detection system put in place by the FIA and via a barcode that can be read by optical scanner; all references must have been declared to the FIA Technical Delegate beforehand, in order to check:

- that these tyres are indeed among the tyres designated by the manufacturer for the event.

In the race and during practice, after a tyre change, the competitor must leave the complete wheels that have just been removed from the car in his pit, at the disposal of the officials. The wheels may be withdrawn only with the agreement of an official.

3) Penalty for breaching the tyre rule: Stop and Go 3 minutes per infringement at the Stewards' discretion.

4) Tableau récapitulatif des limitations de pneumatiques par épreuve (ne s'applique pas aux 24 Heures du Mans)

LIMITATIONS POUR LES PNEUS SLICK

	Trains de pneus		Pneus uniques
	Essais libres	Qualif + Course	Tout temps additionnel durant l'épreuve
Epreuves de 6 Heures			
LMP1	4	6*	2
LMP2	3	4	2
GTE Pro	4	6	2
GTE Am	4	6	2

*8 trains pour les épreuves de 6 heures de Bahreïn, Interlagos et de Shanghai.

Les limitations de pneus pour tout nouveau circuit (qui ne faisait pas partie du calendrier 2014) ou toute nouvelle durée de course seront confirmées par le Comité Endurance 3 mois avant l'épreuve.

Pour toutes les catégories :

Les pneus utilisés pour se rendre des stands à la grille de départ avant la course sont libres.

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

a) Enregistrement de données :

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

Chaque concurrent devra s'assurer :

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

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

- A tout moment lorsqu'une voiture est en mouvement dans la voie rapide ou sur la piste, elle doit être équipée d'un transpondeur multifréquence type "Le

4) Summary table of tyre limitations per event (do not apply to the 24 Hours of Le Mans)

LIMITATIONS FOR SLICK TYRES

	Sets of tyres		Single Tyres
	Free Practice	Qualifying + Race	Any additional time during the event
WEC 6-hour events			
LMP1	4	6*	2
LMP2	3	4	2
GTE Pro	4	6	2
GTE Am	4	6	2

*8 sets for the Bahrain, Interlagos, and Shanghai 6 hours events.

The tyre limitations for any new circuit (which did not form part of the 2014 calendar) or race duration will be confirmed by the Endurance Committee 3 months prior to the event.

For all categories:

Tyres used for going from the pits to the starting grid before the race are free.

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

a) Data recorder:

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

Each competitor must make sure:

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

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

- At all times when a car is moving in the fast lane or on the track, it must carry a multifrequency transponder of the "Le Mans" type (allowing the

Modifications validées par le CMSA du 3 décembre 2014 / Modifications validated by the WMSC of 3 December 2014

Modifications nécessitant la validation du CMSA du 20 mars 2015 / Modifications requesting validation by the WMSC of 20 March 2015

Mans" (permettant l'identification des pilotes) fourni par les chronométreurs officiels et en parfait état de fonctionnement. Il incombe à chaque concurrent de se procurer ce transpondeur, à ses propres frais, de l'installer et de le faire fonctionner. Ce transpondeur doit être installé dans le strict respect des instructions y afférentes.

- Il est de la responsabilité du team manager de s'assurer à tout moment que le nom du pilote indiqué sur les écrans de chronométrage est bien celui du pilote qui se trouve à l'intérieur de la voiture. Si le nom affiché sur les moniteurs n'est pas celui du pilote se trouvant à l'intérieur de la voiture, le team manager doit en informer la direction de course immédiatement.
- De corriger immédiatement toute anomalie éventuelle constatée sur les données relevées.

Pénalité en cas d'infraction :

En essais : Amende 1000 €

En course : Stop and Go

b) Enregistreur de Données d'Accident (EDA) :

1 – ~~Si requis par la FIA, ce Ce~~ boîtier doit être utilisé par tout concurrent engagé à la saison pendant toute la durée du Championnat participant à une épreuve. Ce boîtier doit être installé dans le strict respect des instructions y afférentes et doit fonctionner à tout moment pendant l'Epreuve.

2 – 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.

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

c) Caméras embarquées :

L'utilisation des caméras embarquées est régie selon le contrat type entre le Promoteur du Championnat et le concurrent.

d) Système de localisation :

L'utilisation de tout système propre aux concurrents, visant à localiser un véhicule sur la piste et à suivre son évolution au moyen de liaisons par satellite, et éventuellement à diffuser ces informations via Internet, est soumise à l'approbation de l'organisateur. Toute demande doit être accompagnée du cahier des charges de l'opération.

e) Autres systèmes et équipements obligatoires prévus dans le règlement applicable au championnat :

- Ces systèmes et équipements doivent être utilisés par tous les concurrents engagés au Championnat lors de toutes les épreuves comptant au calendrier dudit Championnat.
- Ces systèmes et équipements doivent être installés dans le strict respect des instructions y afférentes et doivent fonctionner à tout moment pendant l'Epreuve.
- Il est de la responsabilité de chaque concurrent de se procurer les systèmes ou équipements auprès du Promoteur

identification of the drivers) supplied by the official timekeepers and in perfect working order. Each competitor is responsible himself for obtaining this transponder, at his own expense, and for the installation and functioning thereof. This transponder must be installed in strict compliance with the relevant instructions.

- It is the team manager's responsibility to ensure at all times that the driver's name shown on the timing screens is the name of the driver who is inside the car. If the name displayed on the monitors is not that of the driver who is inside the car, the team manager must inform race control immediately.

- To immediately correct any anomaly noted regarding the recovered data.

Penalty in case of infringement:

In practice: €1000 fine.

In a race: Stop and Go

b) Accident Data Recorder (ADR):

1 – ~~If required by the FIA, this This~~ unit must be used throughout the Championship by each competitor entered for the season taking part in an event. This unit must be installed in strict compliance with the relevant instructions and must work at all times during the Event.

2 – All competitors are themselves responsible for obtaining this system from the Championship promoter, and for the correct installation and functioning thereof.

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

c) On-board cameras:

The use of on-board cameras is regulated via the standard contract between the Championship promoter and the competitor.

d) Location system:

The use of any system specific to the competitors, with a view to situating a vehicle on the track and following its progression by means of satellite link-ups, and possibly broadcasting this information via the internet, is subject to the organiser's approval. All requests must be accompanied by the operating specifications.

e) Other mandatory systems and equipment provided for in the regulations applicable to the championship:

- These systems and equipment must be used by all competitors entered in the Championship, on all the events featuring on the calendar of the said Championship.
- These systems and equipment must be installed in strict compliance with the relevant instructions and must work at all times during the Event.
- It is the responsibility of each competitor to obtain the systems or equipment from the Championship Promoter, to

Modifications validées par le CMSA du 3 décembre 2014 / Modifications validated by the WMSC of 3 December 2014

Modifications nécessitant la validation du CMSA du 20 mars 2015 / Modifications requesting validation by the WMSC of 20 March 2015

du Championnat, de les installer et de les faire fonctionner correctement.

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

Sanction :

En essais : Amende 1000 €

En course :

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

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

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

f) Cas particulier des débitmètres de carburant LMP1

i. L'installation des débitmètres de carburant homologués par la FIA est obligatoire, à l'exclusion de tout autre débitmètre.

Seules feront foi, les mesures enregistrées par ces débitmètres, ou en cas de dysfonctionnement avéré apprécié en dernier ressort par la FIA, tout autre moyen subsidiaire à la discrétion de la FIA.

Il s'ensuit que toute contestation portant sur la fiabilité de ces équipements ou sur l'appréciation subsidiaire de la FIA, qui serait émise par les concurrents et/ou les personnes visées à l'article 9.16.1 du Code Sportif International, est irrecevable, quelque soit l'autorité ou la juridiction devant laquelle elle sera portée.

ii. Le bon fonctionnement à tout moment de ces équipements et leur surveillance sont de la responsabilité des concurrents. Tout débitmètre défectueux doit être remplacé lors de l'arrêt suivant l'apparition de l'anomalie.

Le changement du débitmètre est autorisé pendant le ravitaillement en carburant et peut être effectué par un opérateur spécialement dédié à cette opération. Le changement de débitmètre fait partie de la procédure de ravitaillement en carburant.

En cas de non-respect du délai de remplacement ou en cas d'amélioration de la performance d'une voiture lors d'une période de dysfonctionnement du débitmètre : pénalité à l'appréciation des Commissaires Sportifs.

Par exception aux dispositions ci-dessus, les débitmètres pourront être changés à l'intérieur du stand dans le seul cas où la voiture y est poussée pour qu'il soit procédé à des interventions mécaniques. Cette dérogation au principe posé sera interprétée restrictivement.

g) Il est de la responsabilité du concurrent de s'assurer que le pilote voit en permanence l'écran de Marshalling FIA lorsqu'il conduit sa voiture. Ceci signifie que :

- L'écran doit être en permanence dans son champ de vision.
- Le pilote doit être capable de reconnaître facilement le signe ou le message qui s'affiche sur l'écran.
- Les Commissaires Sportifs considéreront que les pilotes voient en permanence l'écran, sauf en cas de défaillance

install them and to make them work correctly.

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

Sanction:

In practice: €1000 fine.

In a race:

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

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

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

f) Particular case of the LMP1 fuel flow meters

i. The installation of the fuel flow meters homologated by the FIA is mandatory, to the exclusion of any other fuel flow meter.

Only the measurements recorded by these flow meters – or, in case of recognised malfunction assessed in the last resort by the FIA, any other subsidiary means at the discretion of the FIA – will be considered authentic.

It follows that any complaint over the reliability of this equipment or over the FIA's subsidiary assessment, brought by the competitors and/or the persons referred to in Article 9.16.1 of the International Sporting Code, is inadmissible regardless of the authority or court before which it may be brought.

ii. The smooth operation, at all times, of this equipment and its monitoring are the responsibility of the competitors.

Any defective flow meter must be replaced during the first stop after the appearance of the anomaly.

The changing of the flow meter is authorised during refuelling and may be carried out by an operator specially assigned to this task. The changing of the flow meter is part of the refuelling procedure.

If the deadline for replacing it is not respected, or if the performance of a car improves during the time in which the flow meter is not operating properly: penalty at the discretion of the Stewards.

As an exception to the above conditions, the flow meter may be changed inside the garage if, and only if, the car has been pushed there for the purpose of carrying out mechanical operations on it. This dispensation to the established principle will be interpreted restrictively.

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

- the screen must be permanently in the driver's field of vision;
- the driver must be able to recognise easily the sign or message which is displayed on the screen;
- the stewards will consider that the drivers see the screen at all times, except in case of proven technical failure.

Modifications validées par le CMSA du 3 décembre 2014 / Modifications validated by the WMSC of 3 December 2014

Modifications nécessitant la validation du CMSA du 20 mars 2015 / Modifications requesting validation by the WMSC of 20 March 2015

technique avérée

65. E. Pénalités liées au respect de la réglementation technique – Annexe 4

65. F. Limitation du personnel

Pour les concurrents engagés dans le Championnat du Monde d'Endurance pour Constructeurs uniquement :

Pour toutes les épreuves prévues après l'édition 2015 des 24 Heures du Mans :

Pour chaque concurrent, le personnel opérationnel sur une course WEC de 6 heures ne pourra compter plus de 65 membres pour deux voitures et 90 membres pour trois voitures (sauf lorsque du personnel supplémentaire est requis en vertu d'une réglementation spécifique à une épreuve ; ceci doit être confirmé par la décision du Comité Endurance) pouvant accéder aux garages des stands des Equipes et aux bureaux/camions techniques depuis le début des vérifications techniques préliminaires jusqu'à la fin de la course.

- Le personnel opérationnel autorisé doit être clairement identifiable à l'aide d'un bracelet de couleur (fourni lors des vérifications techniques).

- Avant chaque course, au plus tard à 11h00 Heure d'Europe centrale la veille des vérifications techniques, chaque Team Manager soumettra à la FIA la liste du personnel opérationnel à l'aide d'un formulaire standard dûment rempli.

- La FIA mettra la liste de chaque Equipe à la disposition de toute autre Equipe en faisant la demande.

- Des substitutions en raison de force majeure (y compris, mais sans s'y limiter pour des raisons de maladie, d'accident ou familiales) sont admises pendant un week-end de course, pour autant qu'elles soient signalées aux Commissaires Sportifs et soient clairement justifiées.

- Par personnel opérationnel, on entend (mais sans s'y limiter) les personnes suivantes :

a) Personnel d'ingénierie de course, y compris le Directeur Technique et le Team Manager (ingénieurs course, performance, systèmes, moteur, systèmes hybrides, stratégie, aérodynamique, électronique...)

b) Mécaniciens de course, y compris les spécialistes en matériaux composites

c) Personnel IT, radios, de télémétrie, de levage / gestion des pièces...

d) Personnel de conception opérationnelle / soutien technique (afin de dissiper tout doute, tout membre du personnel bénéficiant d'une place assise avec un ordinateur dans un des bureaux techniques de l'Equipe est réputé faire partie du support opérationnel)

e) Personnel affecté aux prévisions météorologiques et à la surveillance

- Une liste des exemptions et clarifications quant à la limitation du personnel opérationnel est fournie ci-dessous. Toute personne qui participe aux activités opérationnelles des voitures et qui n'est pas incluse dans la liste des exemptions doit figurer dans le Rapport du

65. E. Penalties for failure to respect the technical regulations – Appendix 4

65. F. Limitation of personnel

For Competitors entered in the Manufacturers' World Endurance Championship only:

For all events scheduled after the 2015 edition of the 24 Hours of Le Mans:

No competitor may have more than 65 operational people at a 6-hour WEC race for 2 cars and 90 operational people for 3 cars (except where additional personnel are required by special regulation for an event; this must be confirmed by the decision of the Endurance Committee) with access to the Team pit garages and technical trucks/offices from the start of initial scrutineering until the end of the race.

- The authorized operational staff shall be clearly identifiable through a colored bracelet (supplied at scrutineering).

- Before every race event, by 11.00 am CET on the day before scrutineering, each Team Manager will submit to FIA the operational staff list using a standard reporting form duly completed.

- Each Team's list will be made available by FIA to any other Team requesting it.

- Substitutions due to force-majeure (including, but not limited to sickness, accidents or family reasons) are allowed during a race weekend, provided that the substitution is reported to the Stewards and is clearly justified.

- Operational staff is meant to cover (but not limited to) people carrying out the following missions:

a) Race engineering staff, including Technical Director and Team Manager (race, performance, systems, engine, hybrid systems, strategy, aero, electronic engineers...)

b) Race mechanics, including composite specialists

c) IT, radios, telemetry, parts management/lifting personnel...

d) Operational design/technical support (for the avoidance of doubt, any personnel benefiting from a seated place with a computer in one of the technical offices of the Team will be deemed operation support)

e) Weather forecasting and monitoring

- A list of exemptions and clarifications to the operational staff limit is provided below. Anybody who is involved in the operational activity of the cars and who is not included in the exemptions list shall be included in the Race Staff Report. For the avoidance of

Modifications validées par le CMSA du 3 décembre 2014 / Modifications validated by the WMSC of 3 December 2014

Modifications nécessitant la validation du CMSA du 20 mars 2015 / Modifications requesting validation by the WMSC of 20 March 2015

Personnel de Course. A des fins de clarté, le personnel dont les tâches sont en lien uniquement avec les fonctions énumérées ci-dessous est exempté des exigences ci-dessus.

a) Hospitality, motor-homes des Equipes et restauration

b) Sponsors, marketing, médias et relations publiques

c) Sécurité ou conduite de camions de et vers l'Epreuve (les conducteurs de camions sont comptabilisés s'ils sont ensuite utilisés pour d'autres tâches opérationnelles, par exemple manutention des pneumatiques)

d) Pilotes désignés et leur personnel médical

e) Haute direction non impliquée dans les opérations liées aux voitures (Président, Team Principal, Chairman ou Directeur général)

f) Personnel de conception/technique n'intervenant pas dans les opérations liées aux voitures (pas de place assise avec ordinateur)

g) Le personnel (par exemple techniciens préposés aux pneumatiques, aux freins, aux casques) employé par des sociétés fournissant plus d'une Equipe engagée dans le Championnat du Monde d'Endurance pour Constructeurs ne doit pas figurer dans la liste du personnel exempté. Les employés de sociétés extérieures travaillant exclusivement pour une seule Equipe devront figurer dans la liste du personnel exempté.

Pénalité pour non-respect de la réglementation : à l'appréciation des Commissaires Sportifs, pénalité de stop and go pouvant aller jusqu'à trois minutes.

PESEE

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

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

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

4/ Fin des essais et de la course :

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

Poids non conforme :

- a)** A la fin des essais : annulation des temps ;
- b)** A la fin de la course : exclusion.

5/ Pour les concurrents LMP1 uniquement :

Les concurrents doivent déclarer le poids minimum de chaque pilote engagé lors des vérifications administratives. Le poids déclaré doit être une valeur entière en kilogrammes. Le poids déclaré doit être le poids minimum à tout moment de l'épreuve (il devra donc tenir compte d'une éventuelle perte

doubt, personnel whose duties are solely connected with the functions listed below are exempt from the above requirements.

a) Hospitality, team motor homes and catering personnel

b) Sponsors, marketing, media and public relations personnel

c) Security personnel and personnel only driving trucks to or from the Event (truckies are counted if they are then used for other operational responsibilities e.g. tyre handling)

d) Nominated drivers and their medical staff

e) Top management not involved in car operations (President, Team Principal, Chairman or Managing Director)

f) Design/technical staff not involved in car operations (no seated place with computer)

g) Personnel (for example tyres, brakes technicians, helmet technicians) employed by companies supplying more than one Team entered in the Manufacturers' World Endurance Championship shall not be included in the staff limit. Employees of external companies working exclusively for a single team will have to be included in the staff limit.

Penalty for non-respect of the rule: at the Steward's discretion, up to 3 minutes' stop and go penalty.

WEIGHING

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

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

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

4/ End of practice and of the race

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

If the weight is not in conformity:

- a)** At the end of practice: cancellation of the times;
- b)** At the end of the race: exclusion.

5/ For LMP1 competitors only:

During the administrative checks, competitors must declare the minimum weight of each driver entered. The declared weight must be a whole number in kilogrammes. The declared weight must be the minimum weight at any time during the event (it must thus take into account a possible

Modifications validées par le CMSA du 3 décembre 2014 / Modifications validated by the WMSC of 3 December 2014

Modifications nécessitant la validation du CMSA du 20 mars 2015 / Modifications requesting validation by the WMSC of 20 March 2015

de poids pendant l'épreuve).

Le poids moyen des pilotes sera arrondi à la valeur entière inférieure.

Si le poids moyen des pilotes engagés sur une voiture est supérieur ou égal à 80 kilogrammes : pas de modification du poids minimum obligatoire de la voiture.

Si le poids moyen des pilotes engagés sur une voiture est inférieur à 80 kilogrammes : un lest pilotes devra être ajouté selon la formule suivante : $80 \text{ kg} - \text{poids moyen des pilotes} = \text{lest pilotes}$

Le poids minimum de la voiture sera alors = poids minimum imposé de base + lest pilotes

Le lest pilotes:

- **doit être une masse métallique homogène inerte**
- **doit être conforme à l'Article 4.2 du Règlement Technique LMP1**
- **ne peut avoir d'autre fonction que d'augmenter le poids de la voiture**
- **ne peut excéder 20 kg**

Le poids du pilote comprend l'équipement complet du pilote :

- **Casque complet équipé**
- **Dispositif de retenue de la tête**
- **Combinaison**
- **Sous-vêtements**
- **Chaussures**
- **Gants**

Tout dispositif d'installation dans la voiture de type sur-siège (cf. siège additionnel extractible propre à chaque pilote) ne sera pas pris en compte dans le poids du pilote.

Les officiels pourront procéder à la vérification du poids de chaque pilote à tout moment de l'épreuve. Lorsqu'un officiel se présente à un pilote pour la pesée, celui-ci doit :

- **Suivre les instructions de l'officiel**
- **Ne pas boire ni manger**
- **S'assurer qu'il porte sur lui l'équipement intégral indiqué ci-dessus sans aucun autre équipement additionnel susceptible d'augmenter le poids mesuré**

Pénalité en cas de poids de pilote inférieur au poids déclaré lors des vérifications administratives :
Aux essais : annulation des temps
En course : exclusion de la voiture

FORMAT DES EPREUVES ET REGLEMENTATION DES ESSAIS PRIVÉS

loss of weight during the event).

The average weight of the drivers will be rounded down to the nearest whole number.

If the average weight of the drivers entered in a car is 80 kilogrammes or above: no modification of the mandatory minimum weight of the car.

**If the average weight of the drivers entered in a car is under 80 kilogrammes: driver ballast must be added according to the following formula:
 $80 \text{ kg} - \text{the average weight of the drivers} = \text{driver ballast}.$**

The minimum weight of the car will thus be the basic imposed minimum weight + driver ballast.

The driver ballast:

- **must be an inert homogeneous metallic mass**
- **must be in conformity with Article 4.2 of the LMP1 technical regulations**
- **cannot have any function other than to increase the weight of the car**
- **cannot exceed 20kg.**

The weight of the driver includes the driver's full equipment:

- **Equipped complete helmet**
- **Head restraint device**
- **Overalls**
- **Underwear**
- **Shoes**
- **Gloves.**

Any device surplus to the seat for installing the driver in the car (cf. additional extractable seat specific to each driver) will not be taken into account in the driver's weight.

Officials may proceed to check the weight of each driver at any time during the event. When an official approaches a driver for weighing, the driver must:

- **Follow the official's instructions**
- **Not drink or eat**
- **Make sure he is wearing the full equipment indicated above without any other additional equipment likely to increase the measured weight.**

Penalty if the driver's weight is below the weight declared during the administrative checks:
In practice: cancellation of the times
In the race: exclusion of the car.

FORMAT OF THE EVENTS AND RULES ON PRIVATE TESTING

Modifications validées par le CMSA du 3 décembre 2014 / Modifications validated by the WMSC of 3 December 2014

Modifications nécessitant la validation du CMSA du 20 mars 2015 / Modifications requesting validation by the WMSC of 20 March 2015

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

Séances d'essais :

- 2 ou 3 séances d'essais chronométrés d'une heure, d'une heure et demie ou de deux heures dans la limite de quatre heures au total (cf. Annexe 1 de l'Epreuve).
- 1 séance d'essais qualificatifs déterminant la grille de départ et organisée comme suit :
- Une demi-séance d'au moins **25 20** minutes réservée aux voitures des catégories LMP1, LMP2,
- Une demi-séance d'au moins **25-20** minutes réservée aux voitures des catégories LMGTE Pro et LMGTE Am.
- Ces deux demi-séances seront espacées d'au moins 5 minutes.

Warm-Up :

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

Course :

Les courses doivent avoir une durée minimale de 6 heures.

67. B. Essais privés et essais collectifs officiels pré-saison :

a) Cette réglementation n'est applicable qu'aux concurrents engagés à la saison,

b) Introduction de la notion d'essais "ouverts" et essais "fermés" avec 2 régimes spécifiques.

b) e) La réglementation des essais privés est applicable entre la date de clôture des engagements et le lendemain de la dernière épreuve du Championnat du Monde d'Endurance de la FIA le 1^{er} janvier et le 31 décembre 2015.

Les essais collectifs officiels pré-saison sont organisés par le Promoteur, avec l'accord préalable de la FIA. La date et le lieu doivent être communiqués aux concurrents et à la FIA avant la fin du mois d'août de l'année précédente au plus tard. Cette disposition reste sous réserve de tout changement pouvant être apporté au calendrier du Championnat du Monde F1 de la FIA, pouvant avoir un impact sur cette date et sous réserve de tout cas de force majeure.

Un concurrent s'engageant à la saison **2014 2015** du Championnat du Monde d'Endurance de la FIA avec une ou plusieurs voitures dans une ou plusieurs catégories a l'obligation de s'engager lors des essais collectifs officiels FIA WEC au Castellet (**28/29 27/28** mars **2015**) avec au minimum une voiture dans chaque catégorie dans laquelle il s'est engagé à la saison FIA WEC **2015. Le "Rookie Test" (date et lieu à confirmer) est obligatoire pour les concurrents engagés dans le Championnat du Monde d'Endurance pour Constructeurs de la FIA avec au moins une voiture.**

1/ Par "essais privés" on entend tout essai, en dehors des essais collectifs officiels pré-saison organisés par le

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

Practice sessions:

- 2 or 3 timed practice sessions of one hour, one and a half hours or two hours, with a total limit of four hours (cf. Appendix 1 of the Event).
- 1 qualifying session determining the starting grid and organised as follows:
- One half-session of at least **25-20** minutes reserved for cars of categories LMP1, LMP2,
- One half-session of at least **25-20** minutes reserved for cars of categories LMGTE Pro and LMGTE Am.
- These two half-sessions will be separated at least by 5 minutes.

Warm-Up:

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

Race:

The races must last at least 6 hours.

67. B. Private testing and official pre-season collective testing session:

a) These regulations apply only to competitors entered for the season,

b) Introduction of the concept of "open" and "closed" testing with two specific sets of rules.

b) e) The regulations on private testing are applicable between the closing date for entries and the day after the last event in the FIA World Endurance Championship 1 January and 31 December 2015.

Official pre-season collective testing shall be organised by the Promoter, with the prior approval of the FIA. The date and location must be communicated to the competitors and to the FIA by the end of August of the previous year at the latest. This provision remains subject to any change which may be made to the FIA F1 World Championship calendar which may affect this date and subject to cases of force majeure.

A competitor entering for the full **2014 2015** season of the FIA World Endurance Championship with one or more cars in one or more categories is obliged to take part in the FIA WEC official collective testing at Le Castellet (**28/29 27/28** March **2014 2015**) with at least one car in each category in which he is entered for the season in the **2014 2015** FIA WEC. **The Rookie Test (date and location to be confirmed) is mandatory for competitors entered in the FIA World Endurance Manufacturers' Championship with at least one car.**

1/ "Private testing" means any testing outside the official collective pre-season tests organised by the Promoter, in

Modifications validées par le CMSA du 3 décembre 2014 / Modifications validated by the WMSC of 3 December 2014

Modifications nécessitant la validation du CMSA du 20 mars 2015 / Modifications requesting validation by the WMSC of 20 March 2015

Promoteur, auquel participe(nt) un ou plusieurs concurrent(s) officiellement engagé(s) au Championnat, avec une ou plusieurs voiture(s) dont le modèle participera au Championnat **2014 2015** ou dont le modèle pourrait être susceptible d'y participer.

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

2/ Les essais privés sont soit "ouverts", soit "fermés". Définitions et conditions générales des journées d'essais :

a) Par "essais privés ouverts", on entend des essais dont au moins un concurrent a pris l'initiative, mais auxquels tous les autres concurrents du Championnat peuvent participer.

- Régime des "essais privés ouverts" :

Toute journée d'essais privés ouverts devra être déclarée par le concurrent au Promoteur du Championnat **en respectant le délai d'annonce indiqué dans le règlement 30 jours au moins avant sa date.**

A défaut, la ou les séance(s) d'essais sera/seront considérée(s) comme des essais privés fermés.

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

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

Aucun concurrent ne sera en droit de refuser la participation d'un autre concurrent à ces essais privés, sauf si le nombre de participants excède le nombre maximum de voitures admises sur ce circuit pour les essais privés.

Tout "essai privé ouvert" déclaré, s'il dure plus d'une journée, doit se dérouler sur plusieurs jours consécutifs. Tout essai ayant lieu trois jours avant ou après les "essais privés ouverts" déclarés n'est pas autorisé.

b) Par "essais privés fermés", on entend des essais organisés par un concurrent et auxquels d'autres concurrents ne peuvent participer qu'à sa seule appréciation et à son invitation.

- Régime des "essais privés fermés" :

- Toute journée d'essais privés fermés doit être déclarée au Promoteur du Championnat **en respectant la période d'annonce définie dans le règlement, au plus tard dans les 5 jours qui suivent le déroulement de la dernière journée de la séance, dont un concurrent aura pris l'initiative.**

~~Chaque concurrent dispose de la possibilité d'organiser un maximum de dix journées d'essais privés fermés par an, sans avoir à partager ces séances d'essais avec d'autres concurrents ni à informer les autres concurrents du~~

which one or more competitors officially entered in the Championship take part with one or more cars of a model that will take part in the **2014 2015** Championship or that could be likely to take part in it.

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

2/ Private testing is either "open" or "closed", Definitions and general conditions of test days:

a) "Open private testing" means testing organised at the initiative of at least one competitor, but in which all the other competitors in the Championship may take part.

- Rules on "open private testing":

Any open private testing day must be declared by the competitor to the Championship Promoter **respecting the announcement deadline defined in the regulations at least 30 days before the date of the tests.**

Failing that, the testing session(s) will be considered as closed private testing.

The Championship Promoter will inform all the competitors entered in the Championship of the place and date of these private tests and will communicate the contact details of the competitor who has reserved the circuit.

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

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

Any "open private testing" declared, if lasting more than 1 day, must be carried out on consecutive days. Any test taking place 3 days before or after the declared "open private testing" is not allowed.

b) "Closed private testing" means testing organised by a competitor and in which other competitors may take part only at the sole discretion and invitation of that competitor.

- Rules on "closed private testing":

- Any closed private testing day must be declared to the Championship Promoter **at the latest respecting the announcement period defined in the regulations, within the 5 days following the running of the last day of the session for which a competitor took the initiative.**

~~Each competitor has the possibility of organising a maximum of ten days of closed private testing per year, without having to share these test sessions with other competitors or to inform the other competitors in the~~

Modifications validées par le CMSA du 3 décembre 2014 / Modifications validated by the WMSC of 3 December 2014

Modifications nécessitant la validation du CMSA du 20 mars 2015 / Modifications requesting validation by the WMSC of 20 March 2015

Championnat de leur organisation.

– Toute journée d'essais, préalablement déclarée, qui n'aurait pas été utilisée pour des raisons indépendantes de la volonté du concurrent (exemple : panne technique, accident, etc.) pourra être utilisée ultérieurement par ce dernier à condition d'en apporter la preuve dans les 48 heures au plus tard après le jour prévu pour la séance d'essais concernée.

– En matière d'"essais privés fermés", le délai de prévenance de 30 jours vis-à-vis du Promoteur pourra ne pas être observé.

c) Essais privés "Roll out"

Les essais "Roll out" ne compteront pas comme essais privés fermés ou ouverts aux conditions présentées ci-après :

- Le temps de piste total ne doit pas dépasser 1 heure par voiture et par jour.
- Le nombre de voitures effectuant des essais le même jour ne doit pas dépasser le nombre de voitures engagées par le concurrent dans le championnat.
- Pour les concurrents LMP1 : les essais privés "Roll out" doivent être effectués avec des pneus de transport. Les pneus de transport sont fabriqués exclusivement à des fins de transport ; la spécification de ces pneus ne doit être utilisée à aucun moment lors d'une épreuve de course.

d) Journées de tournage

Les essais organisés à des fins de tournage ne compteront pas comme essais privés fermés ou ouverts aux conditions présentées ci-après :

- Vitesse maximale à tout moment : 200 km/h
- Pour les concurrents LMP1 : les journées de tournage doivent être effectuées avec des pneus de transport.
- Les journées de tournage doivent être déclarées 7 jours avant la date prévue.

c) Journées Médias ou VIP

Les journées Médias ou VIP ne compteront pas comme essais privés fermés ou ouverts aux conditions présentées ci-après :

- Un pilote maximum engagé dans le championnat (courses uniques ou saison complète) est autorisé à conduire durant cette journée.
- 10 tours au maximum sont autorisés par pilote et par jour.
- Pour les concurrents LMP1 : les journées Médias ou VIP doivent être effectuées avec des pneus de transport.
- Les journées Médias ou VIP doivent être déclarées 7 jours avant la date prévue.

d) Les essais effectués hors circuit (ex. : essais de ligne droite sur aérodrome), c'est-à-dire sur une piste ne formant pas une boucle fermée, ne compteront pas comme essais privés fermés ou ouverts.

Championship that these sessions are taking place.

– Any test day, declared beforehand, that was not used for reasons beyond the competitor's control (e.g. technical failure, accident, etc.) may be used by the competitor at a later date on condition that he provides proof at the latest within 48 hours after the day scheduled for the test session concerned.

– For "closed private testing", the 30 days' notice to the Promoter need not be observed.

c) "Roll out" private testing

Roll out testing will not be counted as open or closed private testing under the following conditions:

- The total track time must not exceed 1 hour per car per day
- The number of cars testing on the same day must not exceed the number of cars entered by the competitor in the championship
- For LMP1 competitors: Roll Out private testing must be done using transport tyres. Transport tyres are manufactured exclusively for the purpose of transportation; the specification of these tyres must not be used at any time in a race event.

d) Filming days

Testing organised for the purpose of filming will not be counted as open or closed private testing under the following conditions:

- Maximum speed at any time: 200 kph
- For LMP1 competitors: filming days must be done using transport tyres
- The filming days must be declared 7 days before the scheduled date.

c) Journalist or VIP days

Journalist or VIP days will not be counted as open or closed private testing under the following conditions:

- Maximum 1 driver entered (single races or full season) in the championship is allowed to drive on such a day
- A maximum of 10 laps is allowed per driver per day
- For LMP1 competitors: Journalist or VIP days must be done using transport tyres
- The Journalist or VIP days must be declared 7 days before the scheduled date.

d) Tests carried out off-circuit (e.g. straight line testing at an aerodrome), i.e. on a track that does not form a closed loop, will not be counted as open or closed private testing.

Modifications validées par le CMSA du 3 décembre 2014 / Modifications validated by the WMSC of 3 December 2014

Modifications nécessitant la validation du CMSA du 20 mars 2015 / Modifications requesting validation by the WMSC of 20 March 2015

e) Limitation voiture/jours

Toute limitation du nombre d'essais est comptée en voiture/jours. Le nombre qui est pris en compte est le nombre de voitures effectuant des essais pour chaque jour d'essai. Par exemple, deux voitures effectuant des essais le même jour seront comptées comme deux voiture/jours.

f) Toute journée d'essais préalablement déclarée qui n'aurait pas été utilisée pour des raisons indépendantes de la volonté du concurrent (exemple : panne technique, accident, etc.) pourra être utilisée ultérieurement par ce dernier à condition d'en apporter la preuve au Comité Endurance dans les 48 heures au plus tard après le jour prévu pour la séance d'essais concernée. L'accord pour utiliser la journée à une date ultérieure est à l'appréciation du Comité Endurance.

3/ Autres dispositions s'appliquant à tous les essais privés, qu'ils soient "ouverts" ou "fermés" :

- a. Un formulaire de déclaration des essais est disponible sur demande auprès du Promoteur du Championnat, sport@fiawec.com, pour tous les concurrents régulièrement engagés dans le Championnat au sens des Articles 39 et suivants.
- b. La déclaration devra préciser l'identité des concurrents ayant participé aux séances concernées ainsi que le nombre de voitures, **et les modèles et les numéros de châssis** qui ont pris part aux séances concernées.
- c. Le Comité Endurance pourra effectuer des contrôles, directement ou par mandataires expressément désignés, afin de vérifier le respect des dispositions du présent article.
Toute entrave à ces contrôles, intentionnelle ou non, constituera un manquement à la réglementation sur les essais privés, passible de la sanction prévue ci-après.
- d. Aucun essai privé, qu'il soit ouvert ou fermé, ne pourra avoir lieu dans les 30 jours francs qui précèdent une Epreuve du Championnat sur le circuit même de cette Epreuve.

4/ Pour les concurrents LMP1 uniquement

- **10 voiture/journées d'essais privés fermés au maximum sont autorisés. Ils/Elles doivent être déclarées par le concurrent dans les 5 jours qui suivent le déroulement de la dernière journée de la séance dont un concurrent aura pris l'initiative.**
- **20 voiture/journées d'essais privés fermés au maximum sont autorisés pour tout nouveau constructeur automobile s'engageant dans le Championnat du Monde d'Endurance pour**

e) Car/days limitation

Any limitation of the amount of testing is counted as car/days. The amount that will be taken into account is the number of cars testing for each test day. For example, 2 cars testing on the same day will be counted as 2 car/days.

f) Any test day declared beforehand that was not used for reasons beyond the competitor's control (e.g. technical failure, accident, etc.) may be used by the competitor at a later date on condition that he provides proof to the Endurance Committee at the latest within 48 hours after the day scheduled for the test session concerned. The agreement to use the day at a later date is at the discretion of the Endurance Committee.

3/ Other conditions applying to all private testing, whether "open" or "closed":

- a. A form for declaring tests is available from the Championship Promoter on request, sport@fiawec.com, for all competitors who properly registered in the Championship in accordance with Articles 39 et seq.
- b. The declaration must specify the identity of the competitors having taken part in the sessions concerned, as well as the number of cars, **and the models and the chassis numbers** that took part in the sessions concerned.
- c. The Endurance Committee may carry out checks, directly or via expressly designated agents, to verify that the provisions of the present article are respected.
Any obstruction of these checks, whether intentional or not, will constitute a breach of the regulations on private testing, punishable by the sanction mentioned below.
- d. No private testing, whether open or closed, may take place within the 30 clear days preceding a Championship Event on the same circuit as that Event.

4/ For LMP1 competitors only

- **A maximum of 10 closed private testing car/days are allowed. They must be declared by the competitor within the 5 days following the running of the last day of the session for which a competitor took the initiative.**
- **A maximum of 20 closed private testing car/days are allowed for any new car manufacturer entering the Manufacturers' World Endurance Championship. They must be**

Modifications validées par le CMSA du 3 décembre 2014 / Modifications validated by the WMSC of 3 December 2014

Modifications nécessitant la validation du CMSA du 20 mars 2015 / Modifications requesting validation by the WMSC of 20 March 2015

Constructeurs. Ils/Elles doivent être déclarées par le concurrent dans les 5 jours qui suivent le déroulement de la dernière journée de la séance dont un concurrent aura pris l'initiative.

- **10 voiture/journées d'essais privés ouverts au maximum en respectant la période de pré-annonce de 30 jours sont autorisés.**
- **30 voiture/journées d'essais privés ouverts au maximum en respectant la période de pré-annonce de 90 jours sont autorisés.**

Chaque voiture participant aux essais collectifs officiels suivants comptera comme 1 voiture/journée d'essais privés ouverts en respectant la période de pré-annonce de 90 jours :

- 1. Prologue (Paul Ricard – 2 jours) : 27/28 mars 2015**
- 2. Le Mans Test (Circuit des 24 Heures – 1 journée) : 31 mai 2015**
- 3. Le Mans Bugatti Test (Circuit Bugatti – 1 journée) : 2 juin (sauf si les conditions des essais privés "Roll Out" sont respectées)**
- 4. "Rookie test de fin de saison (A confirmer par le promoteur – 1 journée)**

Chaque voiture rejoignant un essai déjà déclaré par un autre concurrent doit respecter la période de pré-annonce de 24 heures avant le début de l'essai. Elle comptera comme voiture/journées d'essais privés ouverts en respectant la période de pré-annonce de 90 jours.

5/ Pour les concurrents LMP2 uniquement

- **5 voiture/journées d'essais privés fermés au maximum sont autorisés. Elles doivent être déclarées par le concurrent dans les 5 jours qui suivent le déroulement de la dernière journée de la séance dont un concurrent aura pris l'initiative.**
- **10 voiture/journées d'essais privés ouverts au maximum en respectant la période de pré-annonce de 30 jours sont autorisés.**

Chaque voiture participant aux essais collectifs officiels suivants comptera comme 1 voiture/journée d'essais privés ouverts respectant la période de pré-annonce de 30 jours :

- 5. Prologue (Paul Ricard – 2 jours) : 27/28 mars 2015**
- 6. Le Mans Test (Circuit des 24 Heures – 1 journée) : 31 mai 2015**
- 7. Le Mans Bugatti Test (Circuit Bugatti – 1 journée) : 2 juin (sauf si les conditions des essais privés "Roll Out" sont respectées)**
- 8. "Rookie test de fin de saison (A confirmer par le promoteur – 1 journée)**

Chaque voiture rejoignant un essai déjà déclaré par un autre concurrent doit respecter la période de pré-annonce

declared by the competitor within the 5 days following the running of the last day of the session for which a competitor took the initiative.

- **A maximum of 10 open private testing car/days respecting the pre-announcement period of 30 days are allowed.**
- **A maximum of 30 open private testing car/days respecting the pre-announcement period of 90 days are allowed.**

Each car participating in the following official collective test will be counted as 1 open private testing car/day respecting the pre-announcement period of 90 days:

- 1. Prologue (Paul Ricard – 2 days): 27/28 March 2015**
- 2. Le Mans Test (Circuit des 24 Heures – 1 day): 31 May 2015**
- 3. Le Mans Bugatti Test (Circuit Bugatti – 1 day): 2 June (unless the Roll Out private testing conditions are respected)**
- 4. End-of-season rookie test (to be confirmed by the promoter – 1 day)**

Each car joining a test already declared by another competitor must respect the pre-announcement period of 24 hours before the beginning of the test. It will be counted as open private testing car/days respecting the pre-announcement period of 90 days.

5/ For LMP2 competitors only

- **A maximum of 5 closed private testing car/days are allowed. They must be declared by the competitor within the 5 days following the running of the last day of the session for which a competitor took the initiative.**
- **A maximum of 10 open private testing car/days respecting the pre-announcement period of 30 days are allowed.**

Each car participating in the following official collective test will be counted as 1 open private testing car/day respecting the pre-announcement period of 30 days:

- 5. Prologue (Paul Ricard – 2 days): 27/28 March 2015**
- 6. Le Mans Test (Circuit des 24 Heures – 1 day): 31 May 2015**
- 7. Le Mans Bugatti Test (Circuit Bugatti – 1 day): 2 June (unless the Roll Out private testing conditions are respected)**
- 8. End-of-season rookie test (to be confirmed by the promoter – 1 day)**

Each car joining a test already declared by another competitor must respect the pre-announcement period

Modifications validées par le CMSA du 3 décembre 2014 / Modifications validated by the WMSC of 3 December 2014

Modifications nécessitant la validation du CMSA du 20 mars 2015 / Modifications requesting validation by the WMSC of 20 March 2015

de 24 heures avant le début de l'essai. Elle comptera comme voiture/journées d'essais privés ouverts respectant la période de pré-annonce de 30 jours.

6/ Pour les concurrents LMGTE Pro et LMGTE Am uniquement

- 10 voiture/journées d'essais privés fermés au maximum sont autorisés. Elles doivent être déclarées par le concurrent dans les 5 jours qui suivent le déroulement de la dernière journée de la séance dont un concurrent aura pris l'initiative.
- Toute voiture/journées d'essais privés ouverts doit respecter la période de pré-annonce de 30 jours sont autorisés.

Chaque voiture participant aux essais collectifs officiels suivants comptera comme 1 voiture/journée d'essais privés ouverts en respectant la période de pré-annonce de 30 jours :

9. Prologue (Paul Ricard – 2 jours) : 27/28 mars 2015
10. Le Mans Test (Circuit des 24 Heures – 1 journée) : 31 mai 2015
11. Le Mans Bugatti Test (Circuit Bugatti – 1 journée) : 2 juin (sauf si les conditions des essais privés "Roll Out" sont respectées)
12. "Rookie test de fin de saison (A confirmer par le promoteur – 1 journée)

Chaque voiture rejoignant un essai déjà déclaré par un autre concurrent doit respecter la période de pré-annonce de 24 heures avant le début de l'essai. Elle comptera comme voiture/journées d'essais privés ouverts en respectant la période de pré-annonce de 30 jours.

7/ Remplacement de la pénalité financière par la

Pénalité suivante :

En cas d'infraction aux règles qui précèdent : pénalité pouvant aller jusqu'à l'exclusion du championnat du concurrent ou pilote concerné (à l'appréciation des commissaires sportifs).

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

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

- Les essais de vérifications fonctionnelles (shakedown)

of 7 days before the beginning of the test. It will be counted as open private testing car/days respecting the pre-announcement period of 30 days.

6/ For LMGTE Pro and LMGTE Am competitors only

- A maximum of 10 closed private testing car/days are allowed. They must be declared by the competitor within the 5 days following the running of the last day of the session for which a competitor took the initiative.
- Any open private testing car/days must respect the pre-announcement period of 30 days.

Each car participating in the following official collective test will be considered as an open private testing car/day respecting the pre-announcement period of 30 days:

9. Prologue (Paul Ricard – 2 days): 27/28 March 2015
10. Le Mans Test (Circuit des 24 Heures – 1 day): 31 May 2015
11. Le Mans Bugatti Test (Circuit Bugatti – 1 day): 2 June (unless the Roll Out private testing conditions are respected)
12. End-of-season rookie test (to be confirmed by the promoter – 1 day)

Each car joining a test already declared by another competitor must respect the pre-announcement period of 7 days before the beginning of the test. It will be considered as open private testing car/days respecting the pre-announcement period of 30 days.

7/ Replacement of the fine with the following penalty

Penalty:

In case of infringement of the above rules: penalty that may go as far as the exclusion of from the championship of the competitor or driver concerned (at the stewards' discretion).

5/ Any testing session organised by the tyre manufacturers must be declared by them as soon as a minimum of 4 cars and 2 different competitors are taking part. A waiver may be granted by the Endurance Committee if the competitor has fewer than 4 cars entered in the Championship. This session will then be considered as a collective test session reserved for competitors using the tyres from the manufacturer which made the declaration. If the minimum number of 4 cars and 2 different competitors is not reached, then one of the competitors will have to fill in the declaration form.

The following do not have to be declared in advance:

- Operational check tests (shakedown) not exceeding 4

Modifications validées par le CMSA du 3 décembre 2014 / Modifications validated by the WMSC of 3 December 2014

Modifications nécessitant la validation du CMSA du 20 mars 2015 / Modifications requesting validation by the WMSC of 20 March 2015

dont la durée ne dépasse pas 1 heure sur une journée.

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

hour in 1 day.

Tests carried out off-circuit (e.g. straight line testing at an aerodrome), i.e. on a track that does not form a closed loop.

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

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

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

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

BRIEFING ET ESSAIS OFFICIELS

68. A Briefing

1/ Un Briefing des Pilotes organisé par le Directeur d'Epreuve se déroulera de préférence avant la première séance d'essais libres. Tous les pilotes participant à une Epreuve et le Directeur d'Equipe ou le représentant officiel de l'Equipe devront être présents pendant toute la durée du Briefing. Pénalité : A l'appréciation du Collège des Commissaires Sportifs pouvant aller jusqu'à l'exclusion de l'Epreuve.

Si le Directeur d'Epreuve considère qu'un autre briefing est nécessaire, celui-ci se déroulera dans un lieu et à une heure définis par le Directeur d'Epreuve en accord avec le Collège des Commissaires Sportifs. Les Pilotes, le Directeur d'Equipe ou le représentant officiel de l'Equipe en seront tenus informés.

2/ Un Briefing pour les Directeurs des Equipes organisé par le Directeur d'Epreuve se déroulera directement après le Briefing des Pilotes. Tous les Directeurs des Equipes devront être présents pendant toute la durée du Briefing. Pénalité : A l'appréciation du Collège des Commissaires Sportifs pouvant aller jusqu'à l'exclusion de l'Epreuve.

B Essais officiels

1/ Pilotes et voitures éligibles :

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

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

2.1 – Participer aux essais officiels sous peine d'exclusion ;

2.2 – Réaliser le temps minimum de qualification ;

2.3 – Effectuer au moins cinq tours d'essais de nuit **et franchir la ligne de départ/d'arrivée au moins une fois** lorsque la course se déroule en partie de nuit.

2.4 – Pendant les essais, la discipline en vigueur dans les stands et sur la piste, ainsi que toutes les mesures de sécurité sont celles appliquées pendant la course.

2.5 – Les pilotes ne peuvent conduire que la voiture pour

BRIEFING AND OFFICIAL PRACTICE

68. A Briefing

1/ A Drivers' Briefing held by the Race Director will take place preferably before the first free practice. All drivers entered in the Event, and their Team Manager or the official representative of the team, must be present throughout the Briefing. Penalty: at the Stewards' discretion, up to exclusion from the Event.

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

2/ A Team Managers' briefing held by the Race Director will take place immediately after the first Drivers' Briefing. All Team Managers must be present throughout the briefing. Penalty: at the Stewards' discretion, up to exclusion from the Event.

B Official Practice

1/ Drivers and cars eligible:

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

2/ Drivers coming under Article 9.1 must :

2.1 – Take part in the official practice, on pain of exclusion;

2.2 – Set the minimum qualifying time;

2.3 – Cover at least five laps of practice by night **and cross the start/finish line at least one time** when the race takes place partly at night.

2.4 – During practice, pit and track discipline and all safety measures will be the same as during the race.

2.5 – Drivers must drive only the car for which they have

Modifications validées par le CMSA du 3 décembre 2014 / Modifications validated by the WMSC of 3 December 2014

Modifications nécessitant la validation du CMSA du 20 mars 2015 / Modifications requesting validation by the WMSC of 20 March 2015

laquelle ils sont désignés sauf dérogation préalable et expresse accordée par les Commissaires Sportifs en cas de force majeure.

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

2.6 – Interruption des essais :

2.6.1 – Le Directeur de Course peut interrompre les essais si la sécurité l'exige.

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

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

2.6.4 A l'exception d'un tour au cours duquel un drapeau rouge est montré, chaque fois qu'une voiture franchit la Ligne, elle sera considérée comme ayant effectué un tour."

2.7 – Minimum de qualification :

Pour les catégories LMP1, LMP2 et LMGTE Pro :

Les pilotes doivent réaliser au cours de l'une des séances d'essais officiels un temps au moins égal :

- a) à 120 % de la moyenne des 3 meilleurs temps réalisés par 3 voitures de marques différentes,
- b) à 110 % du meilleur temps réalisé par la voiture la plus rapide dans sa catégorie,

Pour la catégorie LMGTE Am :

- a) La voiture doit réaliser au cours de l'une des séances d'essais officiels un temps au moins égal à 120% de la moyenne des 3 meilleurs temps réalisés par trois voitures de marques différentes.
- b) 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.

Pour toutes les catégories :

- a) si le nombre de voitures ayant satisfait aux minima ci-dessus est supérieur au nombre de voitures autorisées à prendre le départ :
 - Priorité absolue sera donnée aux voitures inscrites à la saison.
 - Les places restantes seront ensuite attribuées en nombre égal dans chaque catégorie et dans l'ordre suivant LMP1, LM P2, LMGTE Pro et LMGTE Am.
- b) Sur proposition du Directeur d'Epreuve, les Commissaires Sportifs, pour des raisons de sécurité, pourront interdire de prendre part à l'Epreuve les pilotes qui, ayant participé aux essais officiels, n'auront pas réalisé le temps minimum de qualification.

La décision des Commissaires Sportifs sera applicable immédiatement, nonobstant appel.

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

been designated, unless prior and express dispensation has been granted by the Stewards in a case of force majeure.

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

2.6 – Interruption of practice:

2.6.1 – The Clerk of the Course may interrupt practice if safety so demands.

2.6.2 – The Clerk of the Course, in agreement with the Stewards, is not obliged to extend a practice session after an interruption.

2.6.3 – In case of interruption of a practice session, no protest is admissible as to the possible consequences on the qualifying of the drivers and of the cars

2.6.4 With the exception of a lap in which a red flag is shown, each time a car crosses the Line, it will be deemed to have completed one lap."

2.7 – Qualifying minimum:

For the LMP1, LMP2 and LMGTE Pro categories:

During one of the official practice sessions, each driver must set a time at least equal to:

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

For the LMGTE Am Category:

- a) During one of the official practice sessions, the car must set a time at least equal to 120% of the average of the best 3 times set by three cars of different makes.
- b) During one of the official practice sessions, drivers must set a time at least equal to 110% of the best time set by the fastest car in its category.

For all categories :

- a) if the number of cars satisfying the minima above is higher than the number of cars authorised to take the start:
 - Absolute priority will be given to the cars entered for the season.
 - The remaining places will then be allocated in equal numbers in each category and in the following order: LMP1, LM P2, LMGTE Pro and LMGTE Am.
- b) Upon the proposal of the Race Director, the Stewards may, for safety reasons, prohibit from taking part in the event any driver who, having taken part in the official tests, has not achieved the minimum qualification time.

The decision of the Stewards shall be applicable immediately, notwithstanding any appeal.

- c) Drivers are not allowed to qualify during the warm-up.

Modifications validées par le CMSA du 3 décembre 2014 / Modifications validated by the WMSC of 3 December 2014

Modifications nécessitant la validation du CMSA du 20 mars 2015 / Modifications requesting validation by the WMSC of 20 March 2015

2.8 – Cas particuliers :

2.8.1 – A concurrence du nombre de voitures admises au départ et sur proposition du Directeur d'Epreuve, les Commissaires Sportifs peuvent accepter des voitures qui, pour raison de force majeure, n'ont pas participé à la séance de qualification à condition :

- a) D'être jugées capables de réaliser le temps minimum de qualification ;
- b) Que leurs pilotes **et la voiture** présentent toutes les garanties de sécurité ;
- c) D'être placées à l'arrière de la grille de départ ;
- d) Que le pilote le plus rapide de l'équipage prenne le départ de la course.
- e) ~~Pour les LMP1 : toute surconsommation lors des qualifications conduit à l'annulation du temps au tour enregistré.~~

2.8.2 – Sur proposition du Directeur d'Epreuve, les Commissaires Sportifs peuvent aussi admettre au départ des pilotes ayant participé aux essais chronométrés mais qui, n'ont pas réalisé le temps minimum de qualification. Dans ce cas, si un pilote de l'équipage désigné a réalisé le minimum de qualification, il devra prendre le départ de la course.

2.9 – Essais qualificatifs

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

- Les voitures ne participant pas à la séance (ex : GTE pendant la séance prototypes, prototypes pendant la séance GTE) doivent impérativement être placées à l'intérieur de leur stand, sauf celles qui doivent se rendre aux contrôles techniques.
- A la fin de la séance d'essais qualificatifs, les voitures doivent rentrer dans leur garage, sauf celles qui doivent se rendre aux contrôles techniques. Les voitures devant se rendre aux contrôles techniques à la fin de la séance d'essais pourront changer de roues après accord d'un officiel.
- La levée du régime de Parc Fermé sera confirmée aux concurrents sur instruction de la direction de course.

Les concurrents en prototypes ne seront autorisés à sortir leurs voitures de leurs stands pour les placer sur la voie des stands uniquement lorsque autorisée par le Directeur D'Epreuve.

2.9.1 Essais qualificatifs uniquement pour les concurrents GTE Am

Au moins un pilote Bronze doit prendre part à la séance de qualification pour chaque concurrent.

2.10 – A la fin d'une séance d'essais, une voiture ne pourra pas franchir à nouveau la ligne d'arrivée après avoir reçu le drapeau à damier sous peine de sanction à l'appréciation du

2.8 – Special cases:

2.8.1 – Up to the maximum number admitted to the start, and on proposal of the Race Director, the Stewards may accept cars which, for reasons of force majeure, were unable to take part in the qualifying session provided that:

- a) They are deemed capable of setting the minimum qualifying time;
- b) Their drivers **and the car** present all guarantees of safety;
- c) They are placed at the back of the starting grid;
- d) The fastest driver in the crew takes the start of the race.
- e) ~~For LMP1: any over consumption in qualifying leads to the cancellation of the lap time set.~~

2.8.2 – On proposal of the Race Director, the Stewards may also admit to the start drivers who took part in timed practice but who, failed to set the minimum qualifying time. In this case, if a driver in the designated crew has set the minimum qualifying time, he must take the start of the race.

2.9 – Qualifying practice

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

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

Competitors in prototypes will be authorised to take the cars out of the garages and place them on the pit lane only once allowed by the Race Director.

2.9.1 Qualifying only for the GTE Am competitors

At least one Bronze driver must take part in the qualifying session for each competitor.

2.10 – At the end of a practice session, a car may not cross the finish line again after having been shown the chequered flag, under pain of a sanction at the Stewards' discretion.

Modifications validées par le CMSA du 3 décembre 2014 / Modifications validated by the WMSC of 3 December 2014

Modifications nécessitant la validation du CMSA du 20 mars 2015 / Modifications requesting validation by the WMSC of 20 March 2015

Collège des Commissaires Sportifs.

WARM-UP

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

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

1.3 Horaire :

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

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

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

1.2 Parade des pilotes :

A la demande du Promoteur, les pilotes des voitures admises à prendre le départ d'une Epreuve auront l'obligation de participer en tenue de compétition (mais sans casque) à une parade.

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

1.3 Zone mixte-interview :

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

A l'issue des qualifications, tous les pilotes ayant participé à la séance de qualification, quelle que soit leur catégorie, auront l'obligation de se présenter dans la salle de presse à l'horaire indiquée dans l'Annexe 1 de chaque Epreuve. Les pilotes ayant participé à la conférence de presse (cf. infra Art. 85) d'après essais qualificatifs sont dispensés de cette présence.

Pénalité financière : pouvant aller jusqu'à 500 € par pilote absent, à l'appréciation des Commissaires Sportifs.

GRILLE DE DEPART

71. 1.1 Pilotes au départ :

a) Pour les concurrents autres que LMP2 et LMGTE Am : le nom du pilote qui prendra le départ doit être déclaré à l'occasion des vérifications administratives, en remplissant le formulaire approprié.

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

Pénalité : à l'appréciation des Commissaires Sportifs.

b) Pour les concurrents LMP2 et LMGTE Am : le pilote qui prendra le départ de la course doit obligatoirement être le pilote qui a réalisé le meilleur temps de l'équipage, toutes

WARM-UP

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

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

1.3 Timetable

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

AUTOGRAPH SESSION, DRIVERS' PARADE, MIXED-INTERVIEW ZONE

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

1.2 Drivers' parade:

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

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

1.3 Mixed interview zone:

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

At the end of qualifying, all the drivers who took part in the qualifying session, whatever their category, will be obliged to report to the press room at the time indicated in Appendix 1 of each event. The drivers who took part in the press conference (cf. Art. 85) after qualifying are excused from attending.

Fine may go as high as €500 per absent driver, at the Stewards' discretion.

STARTING GRID

71. 1.1 Drivers at the start:

a) For competitors other than LMP2 and LMGTE Am: the name of the driver who will take the start must be declared on the occasion of the administrative checks by filling in the appropriate form.

Unless a notification of a change of driver is made in writing to the Stewards at the latest 30 minutes after the end of qualifying practice, the driver who will take the start must be the one declared during the administrative checks.

Penalty: at the Stewards' discretion.

b) For the LMP2 and LMGTE Am competitors: the driver who takes the start of the race must mandatorily be the one who set the crew's best time during all practice sessions

Modifications validées par le CMSA du 3 décembre 2014 / Modifications validated by the WMSC of 3 December 2014

Modifications nécessitant la validation du CMSA du 20 mars 2015 / Modifications requesting validation by the WMSC of 20 March 2015

séances d'essais confondues, à l'exception du warm-up.

1.2 Forfait :

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

Le droit d'inscription ne sera pas remboursé.

1.3 Grille de départ :

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

En cas de warm-up, une grille de départ provisoire est établie 1 heure après la fin des qualifications et la grille de départ définitive sera établie 1 heure après la fin du warm-up.

2 pilotes de chaque équipage doivent chacun établir au moins **2 tours chronométrés 1 tour chronométré** pendant les essais qualificatifs. La moyenne des **4-2** meilleurs temps au tour (le **2** meilleur de chaque pilote) constituera le temps de référence pour établir la grille de départ.

~~Si un concurrent n'est pas parvenu à réaliser ces 4 tours obligatoires (2 pilotes différents réalisant 2 tours chronométrés chacun), la grille de départ sera établie selon l'ordre suivant (à la suite des concurrents ayant réalisé les 4 tours obligatoires) :~~

~~— Les concurrents ayant réalisé la meilleure moyenne de 3 tours effectués par 2 pilotes (les 2 meilleurs tours d'un pilote et le meilleur tour de l'autre pilote) s'ils n'ont pas pu réaliser plus de 3 tours chronométrés avec deux pilotes différents;~~

~~— Puis les concurrents ayant réalisé la meilleure moyenne de 2 tours s'ils n'ont pas pu effectuer plus de 2 tours chronométrés ;~~

~~— Puis les concurrents ayant réalisé le meilleur tour s'ils n'ont pas pu effectuer plus de 1 tour chronométré.~~

Pénalité : A l'appréciation du Collège des Commissaires Sportifs.

Les concurrents qui n'auront pas pu terminer les 2 tours obligatoires (2 pilotes différents réalisant 1 tour chronométré chacun) pourront être ajoutés à la grille de départ comme suit : la grille de départ sera d'abord constituée des concurrents ayant terminé les 2 tours obligatoires, puis des concurrents ayant réalisé le meilleur temps au tour mais n'ayant pu effectuer plus d'1 tour chronométré et, enfin, des concurrents n'ayant établi aucun temps au tour.

Pour la catégorie LMP2 :

1 des 2 tours chronométrés utilisés pour établir la grille doit être effectué par un pilote Argent ou Bronze.

Pour la catégorie LM GTE Am :

except the warm-up.

1.2 Withdrawal:

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

The entry fee will not be refunded.

1.3 Starting grid:

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

In case of a warm-up, a provisional starting grid is drawn up 1 hour after the end of qualifying, and the definitive starting grid will be established 1 hour after the end of the warm-up.

2 drivers from each crew must set at least **2 timed laps 1 timed lap** during qualifying. The average of the **4-2** best lap time times (the best **2** of each driver) will serve as the reference time for establishing the grid.

~~If a competitor has been unable to complete the 4 mandatory laps (2 different drivers setting 2 timed laps each), the starting grid will be established as follows (after those competitors having completed the 4 mandatory laps):~~

~~The competitors having set the best average time over 3 laps completed by 2 drivers (the 2 best lap times of one driver and the best lap time of the other driver) if they were unable to complete more than 3 timed laps with two different drivers;~~

~~Then the competitors having set the best average time over 2 laps if they were unable to complete more than 2 timed laps;~~

~~Then the competitors having set the best lap time if they were unable to complete more than 1 timed lap.~~

Penalty: At the Stewards' discretion.

Competitors who were unable to complete the 2 mandatory laps (2 different drivers setting 1 timed lap each), may be added to the starting grid as follows: The starting grid will be established firstly from those competitors who have completed the 2 mandatory laps. Then followed by the competitors having set the best lap time but who were unable to complete more than 1 timed lap, followed by the competitors having set no lap time.

For the LMP2 category :

1 of the 2 timed laps used for the establishment of the grid must be completed by a silver or bronze driver.

For the LM GTE Am category :

1 des 2 tours chronométrés utilisés pour établir la grille doit être effectué par un pilote Bronze

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

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

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

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

Elles partiront alors de la voie des stands, après que l'ensemble des concurrents ont effectué un tour de course et sous le contrôle de la Direction de Course.

1.3.5. – Il est strictement interdit de mettre en marche le moteur d'une voiture pendant les hymnes nationaux, sous peine d'une amende de 1000 € par infraction.

1.3.6 – 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.

1.4 L'accès à la grille :

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

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

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

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

1.5 Circonstances exceptionnelles pendant les qualifications :

En cas de circonstances exceptionnelles pendant les essais qualificatifs, le Collège des Commissaires Sportifs, à la demande du Directeur de Course, pourra pour des raisons de sécurité, ne pas tenir compte du résultat des essais qualificatifs pour établir la grille de départ.

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

PROCEDURE DE DEPART

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

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

L'exception (départ de la voie des stands ou du stand) à ce principe doit être expressément autorisée par le Collège des

1 of the 2 timed laps used for the establishment of the grid must be completed by a bronze driver.

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

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

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

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

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

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

1.3.6 – 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.

1.4 Access to the grid:

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

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

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

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

1.5 Exceptional circumstances during qualifying:

In case of exceptional circumstances during qualifying practice, the Panel of Stewards, at the request of the Clerk of the Course, may, for safety reasons, disregard the result of qualifying to establish the starting grid.

A Stewards' decision that is made for safety reasons will be applicable notwithstanding any form of recourse.

STARTING PROCEDURE

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

The cars must start the race from the starting grid.

The exception (starting from the pit lane or from the pit) to this principle must be expressly authorised by the Panel of

Commissaires Sportifs. Toute voiture ne prenant pas le départ de la grille de départ ne pourra rejoindre la course qu'après le 1^{er} tour effectué par la dernière voiture du peloton.

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

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

Pénalité: Stop and Go 1 minute.

1.2 Au moment du départ, personne n'est autorisé dans la "Zone de Signalisation" à l'exception des officiels et des responsables incendie portant leur laissez-passer bien visible.

1.3 Tour(s) de reconnaissance :

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

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

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

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

Pénalité : à l'appréciation des Commissaires Sportifs.

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

Pénalité : à l'appréciation des Commissaires Sportifs.

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

1.3.7 – Sur la grille de départ, aucune voiture n'est autorisée à démarrer son moteur pendant l'hymne national

1.4 Départ (compte à rebours) :

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

1.4.2 - Ces panneaux signifient :

- Panneau "5 minutes"* : début du compte à rebours : pilotes à bord, aucune intervention n'est plus autorisée sur les voitures.
Toutefois, un membre de l'équipe pourra demeurer sur place.
- Panneau "3 minutes"* : évacuation de la grille à l'exception des pilotes, des membres des équipes et des officiels.
- Panneau "1 minute"* : fermeture des portes des

Stewards. Any car not starting from the starting grid cannot join the race until the last car in the field has covered its first lap.

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

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

Penalty: Stop and Go 1 minute.

1.2 At the time of the start, nobody is allowed in the "Signalling Area" except for officials and fire marshals wearing their passes in full view.

1.3 Reconnaissance lap(s):

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

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

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

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

Penalty: at the Stewards' discretion.

1.3.5 – For dangerous driving or speeding in the pit lane:

Penalty: at the Stewards' discretion.

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

1.3.7 – On the starting grid, no car is allowed to start its engine during the national anthem.

1.4 Start (countdown):

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

1.4.2 – These boards mean:

- "5 minutes" board*: start of the countdown: drivers on board, no further work allowed on the cars.

However, a member of the team may remain in place.
- "3 minutes"* board: everyone except the drivers, team members and officials must leave the grid.
- "1 minute"* board: the doors of closed cars must be

Modifications validées par le CMSA du 3 décembre 2014 / Modifications validated by the WMSC of 3 December 2014

Modifications nécessitant la validation du CMSA du 20 mars 2015 / Modifications requesting validation by the WMSC of 20 March 2015

voitures couvertes, le personnel des équipes doit évacuer la grille. Mise en marche des moteurs par les pilotes et sans aide extérieure.

- Panneau "30 secondes"* : il ne vous reste que 30 secondes avant le tour de formation.
- Présentation du drapeau vert* : départ du tour de formation derrière la Voiture Pilote : les voitures doivent conserver leur place sur la grille.

Les détails seront précisés lors de chaque Epreuve.

1.5 Départ tardif :

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

Pénalité : Exclusion par les Commissaires Sportifs.

1.6 Départ assisté :

1.6.1 - Un pilote incapable de prendre le départ du tour de formation doit l'indiquer aux commissaires de piste. Lorsqu'ils quittent la grille, tous les pilotes doivent rouler à une vitesse très réduite jusqu'au dégagement de tout le personnel se trouvant à côté de la piste.

1.6.2 - Les commissaires de piste recevront l'ordre de pousser toute voiture restant sur la grille dans la voie des stands par le chemin le plus court immédiatement après que toutes les voitures en mesure de quitter la grille l'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.

Pénalité : à l'appréciation des Commissaires Sportifs.

1.6.3 - Une fois que la voiture est dans la voie des stands, elle pourra faire l'objet d'une intervention. Si le pilote est ensuite en mesure de rejoindre la course, il le fera dans le respect des prescriptions de l'Article 72-1.1.

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

1.8 Un pilote retardé en quittant la grille ne peut dépasser une autre voiture en marche s'il était immobile après le franchissement de la Ligne par les autres voitures, et doit prendre le départ de la course depuis le fond de la grille. Si plusieurs pilotes sont concernés, ils doivent se ranger à l'arrière de la grille selon l'ordre dans lequel ils sont partis pour effectuer le tour de formation. Si la Ligne n'est pas située devant la pole position, aux fins du présent article uniquement, une ligne blanche devra se trouver un mètre devant la pole position.

Pendant le tour de formation, les dépassements ne sont autorisés que si une voiture est retardée au moment de quitter sa position sur la grille et que les voitures se trouvant derrière elle ne peuvent éviter de la dépasser sans retarder indûment le reste du plateau. En ce cas, les pilotes ne peuvent dépasser que pour rétablir l'ordre de départ initial. Tout pilote retardé de la sorte et n'étant pas en mesure de rétablir l'ordre de départ initial ou qui ne peut se maintenir devant la "Voiture d'Intervention" avant d'atteindre la première ligne de la voiture de sécurité, doit entrer dans la voie des stands et prendre le départ depuis la fin de la voie des stands comme indiqué à l'Article 72.1.1.

1.9 Si les conditions l'exigent, le Directeur de Course peut demander à la Voiture de Tête d'effectuer un ou plusieurs

closed, and the team personnel must leave the grid. The engines are started by the drivers without external assistance.

- "30 seconds"* board: only 30 seconds remaining before the formation lap.
- Showing of the green flag*: start of the formation lap behind the Pace Car: the cars must maintain their grid positions.

The details will be specified at each Event.

1.5 Late start:

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

Penalty: Exclusion by the Stewards.

1.6 Assisted start:

1.6.1 – A driver who is unable to start the formation lap must indicate this to the marshals. When leaving the grid, all drivers must proceed at a greatly reduced speed until clear of any personnel standing beside the track.

1.6.2 – Marshals will be instructed to push any car(s) remaining on the grid into the pit lane by the shortest route as soon as all cars able to leave the grid have done so. Any driver being pushed from the grid may not attempt to start the car and must follow the instructions of the marshals.

Penalty: at the Stewards' discretion.

1.6.3 – Once the car is in the pit lane, it may be worked on. If the driver is then able to join the race, he will do so following the prescriptions of Article 72-1.1.

1.7 During the formation lap(s) the cars will be preceded by a Leading Car and followed by a Medical Car and an Intervention Car.

1.8 Any driver who is delayed leaving the grid may not overtake another moving car if he was stationary after the remainder of the cars had crossed the Line, and must start the race from the back of the grid. If more than one driver is affected, they must form up at the back of the grid in the order in which they left to complete the formation lap. If the Line is not situated in front of the pole position, for the purposes of this article only, it will be deemed to be a white line one metre in front of pole position.

Overtaking during the formation lap is permitted only if a car is delayed when leaving its grid position and cars behind cannot avoid passing it without unduly delaying the remainder of the field. In this case, drivers may overtake only to re-establish the original starting order. Any driver delayed in this way, and who is unable to re-establish the original starting order, or unable to keep ahead of the Intervention Car before he reaches the first Safety Car Line, must enter the pit lane and start from the end of the pit lane in accordance with Article 72.1.1.

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

tours de formations supplémentaires.

Dans ce cas, le départ de la course, aux seules fins de la distance de course, est considéré comme donné dès la fin du premier tour de formation.

1.10 Procédure recommencée : Si, pour une raison imprévisible, il est impossible d'accomplir un (ou plusieurs) tour(s) de formation supplémentaire(s), la procédure sera la suivante :

1.10.1 – Le Directeur d'Epreuve suspendra la course et toutes les voitures s'arrêteront derrière la voiture de tête.

1.10.2 – Une fois toutes les voitures arrêtées derrière la voiture de tête, les moteurs seront éteints.

1.10.3 – Une fois que les problèmes à l'origine de la suspension de la course auront été résolus et que cela pourra être fait en toute sécurité, le Directeur d'Epreuve ordonnera la reprise de la course conformément aux principes énoncés à l'Article 81.

1.11 A la fin du (dernier) tour de formation, la Voiture **Pilote de tête** s'écartera avant la ligne de départ.

La voiture en "Pole Position" doit maintenir sa vitesse jusqu'au moment où les feux de départ passeront au vert. Toutes les voitures garderont leur position jusqu'au passage de la ligne de départ/arrivée.

PROCEDURE DE DEPART MODIFIEE

73. CAS DE MODIFICATION DE LA PROCEDURE :

Si, pour une raison imprévue ou du fait de la quantité d'eau, il est dangereux de donner le départ, le Directeur d'Epreuve retardera le départ en présentant un panneau "départ retardé". Dès que le Directeur d'Epreuve estimera que les conditions sont sûres et qu'un départ peut être donné, les informations seront affichées sur les moniteurs de chronométrage, avec la nouvelle heure de départ du tour de formation.

Ces informations seront toujours affichées au moins 10 minutes avant le départ du tour de formation.

5 minutes avant le départ du tour de formation, l'Article 72 – 1.4 s'appliquera.

INFORMATIONS ET SIGNALISATION

74. 1.1 Informations :

1.1.1 – Les informations officielles sont communiquées aux pilotes au moyen des signaux prévus au CSI : les concurrents ne doivent pas utiliser de drapeaux ou de feux semblables à ceux de l'organisateur.

1.1.2 – Les liaisons radio et de télémétrie entre les stands et les voitures sont autorisées à condition que :

- a) Les antennes soient placées sur le toit du camion garé à l'arrière du garage dans la zone paddock pour les courses se déroulant en Europe sauf configuration exceptionnelle déterminée par l'organisateur.
- b) Les matériels utilisés soient conformes aux prescriptions de l'Administration locale des Télécommunications (fréquences, puissance d'émission, etc.).

laps.

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

1.10 Procedure restarted: If, for an unforeseeable reason, it is impossible to cover one (or more) additional reconnaissance lap, the procedure will be as follows:

1.10.1 – The Race Director will suspend the race and all cars will stop behind the Leading Car.

1.10.2 – Once stopped behind the Leading Car, all cars will turn off their engines.

1.10.3 – Once the problems that caused the race suspension are solved and it is safe to do so, the Race Director will order that the race be resumed following the principles in Article 81.

1.11 At the end of the (last) formation lap, the **Pace Car Leading Car** will pull off before the start line.

The car in Pole Position must maintain its speed until the starting lights turn green. All the cars will keep their position until they have passed the start/finish line.

MODIFIED STARTING PROCEDURE

73. CASES OF MODIFICATION TO THE PROCEDURE

If for an unforeseen reason or because the amount of water makes it unsafe to start, the Race Director will delay the start by presenting a "start delayed" board.

As soon as the Race Director considers the conditions are safe and a start can take place, information will be displayed on the timing monitors, with the new time of the start of the formation lap.

This information will always be displayed at least 10 minutes before the start of the formation lap.

From 5 minutes before the start of the formation lap, Article 72 - 1.4 will apply.

INFORMATION AND SIGNALLING

74. 1.1 Information:

1.1.1 – Official information is communicated to the drivers by means of the signals provided for in the Code: competitors must not use flags or lights that are similar to those of the organisers.

1.1.2 – Radio and telemetry connections between the pits and the cars are authorised, provided that:

- a) The antennae are situated on the roof of the truck parked at the rear of the garage in the paddock, for races taking place in Europe unless there is an exceptional configuration determined by the organiser.
- b) The materials used are in conformity with the prescriptions of the local Telecommunications Administration (frequencies, broadcasting power, etc.).

Modifications validées par le CMSA du 3 décembre 2014 / Modifications validated by the WMSC of 3 December 2014

Modifications nécessitant la validation du CMSA du 20 mars 2015 / Modifications requesting validation by the WMSC of 20 March 2015

c) Les antennes soient mises en place une fois les autorisations obtenues auprès de l'Administration des Télécommunications : une copie de ces autorisations est exigée par l'organisateur avant l'installation des antennes.

1.1.3 – Toute infraction entraînera :

a) Le démontage des installations aux frais du concurrent ;

b) L'interdiction temporaire de toute liaison radio.

1.1.4 – Caméras, systèmes vidéo et dispositifs de chronométrage : il est interdit de les fixer sur les installations du Promoteur ou aux abords de la piste.

1.2 Signalisation :

1.2.1 – La "zone de panneautage" se trouve dans la zone des stands.

1.2.2 – Les dimensions maximales des installations sont les suivantes :

- Hauteur : 2,20 m au-dessus du niveau de la piste ;
- Largeur : 2,00 m le long du mur de signalisation ;
- Profondeur : 1,00 m côté voie des stands depuis le mur séparant la piste de la voie des stands.

1.2.3 – Les installations, réalisées uniquement avec des matériaux transparents, et leurs fixations ne doivent pas dépasser l'aplomb du mur (côté piste).

1.2.4 – Les seules inscriptions autorisées (200 x 20 cm maximum) sur ces installations sont la marque de la voiture et/ou le nom de l'équipe figurant sur la licence concurrent.

1.2.5 – Les panneaux utilisés pour renseigner les pilotes doivent être coulissants ou pivotants et ne doivent pas être de couleur rouge, jaune ou verte. Ils doivent être sortis et présentés au pilote concerné uniquement lors du passage de celui-ci sur la piste au niveau de la zone de panneautage.

1.2.6 – Les ombrelles, parasols ou parapluies sont interdits.

1.2.7 – Trois personnes maximum appartenant à l'équipe d'une voiture et portant visiblement leurs **s brassards accréditif spécial** sont admises dans la "zone de signalisation" pendant les essais et après le départ de la course.

1.2.8 – Identification des stands : Un panneau fourni par le Promoteur sera installé par ce dernier, en début de saison, à chaque course au-dessus de l'entrée du box de chaque concurrent côté voie des stands sauf indications contraires du Promoteur.

1.2.9 – Un drapeau de la nationalité de l'équipe doit être installé avec un mât sur la partie avant du camion localisé à l'arrière du garage pour les courses européennes.

ARRETS AUX STANDS

75. 1.1 Sécurité dans la voie des stands:

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

c) The antennae are set in place once the authorisations have been obtained from the Telecommunications Administration: a copy of these authorisations is required by the organiser before the installation of the antennae.

1.1.3 – Any infringement will result in:

a) The dismantling of the installations at the competitor's expense;

b) The temporary banning of any radio connection.

1.1.4 – Cameras, video systems and timing equipment: it is prohibited to affix these to the Promoter's installations or at the trackside.

1.2 Signalling:

1.2.1 – The "signalling area" is located in the pit area.

1.2.2 – The maximum dimensions of the installations are as follows:

- Height: 2.20 m above the level of the track;
- Width: 2.00 m along the signalling wall;
- Depth: 1.00 m from the pit wall on the pit side.

1.2.3 – The installations, made only from transparent materials, and their attachment must remain flush with the wall (on the track side).

1.2.4 – The only inscriptions authorised (200 x 20 cm maximum) on these installations are the make of the car and/or the name of the team given on the competitor's licence.

1.2.5 – The boards used for informing the drivers may be sliding or pivoting and must not be coloured red, yellow or green. They must be taken out and shown to the driver concerned only when he is level with the signalling area while driving past on the track.

1.2.6 – Sunshades, parasols and umbrellas are prohibited.

1.2.7 – A maximum of three people belonging to the car's team and visibly wearing their **armbands special accreditation** are allowed inside the "signalling area" during practice and after the start of the race.

1.2.8 – Identification of the pits: A board shall be supplied and installed by the Promoter at the start of the season be at each race above the entrance to each competitor's garage on the pit lane side unless otherwise instructed by the Promoter.

1.2.9 – The team's national flag must be installed on a flagpole over the front part of the truck located at the back of the garage for European races.

PIT STOPS

75. 1.1 Safety in the pit lane:

1.1.1 – The pit lane is a high-risk area, not only because of the racing cars that use it but also because of accidents that can happen because of cars on the adjacent track.

Modifications validées par le CMSA du 3 décembre 2014 / Modifications validated by the WMSC of 3 December 2014

Modifications nécessitant la validation du CMSA du 20 mars 2015 / Modifications requesting validation by the WMSC of 20 March 2015

piste adjacente.

1.1.2 – Pendant les essais et la course, l'accès à la voie des stands est exclusivement réservé aux personnes devant y effectuer une tâche précise.

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

1.1.4 – La plate-forme de signalisation du mur des stands est interdite à TOUS sauf aux officiels ou au personnel des équipes de course indispensables et munis d'un **laissez-passer brassard** spécifique et porteur du signe distinctif énoncé à l'Article 59. La présence de toute personne dans cette zone est formellement interdite pendant le départ de la course. Les membres d'équipes **avec une combinaison ignifugée** sont admis uniquement dans la zone du mur des stands attribuée à leurs voitures.

1.1.5 – Le personnel des équipes n'est admis dans la **zone de travail voie des stands** qu'immédiatement avant d'intervenir une fois la voiture immobilisée, **moteur coupé** et il doit évacuer et débarrasser la **zone de travail voie des stands** dès que le travail est achevé **avant la remise en route du moteur et le départ de la voiture.**

1.1.6 – Les enfants de moins de 16 ans ne sont pas admis dans la voie des stands en dehors de la période réservée au "Pit-Walk".

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

1.2.1 – "Voie rapide" : c'est la voie la plus proche du mur de la zone de signalisation. Une voiture ne peut accéder à la voie rapide que par ses propres moyens.

1.2.2 – "Voie d'accélération et de décélération" : c'est la voie centrale.

1.2.3 – "Zone de travail" : c'est la partie la plus proche des stands où il est permis de travailler sur les voitures. Elle est matérialisée d'un côté par un mur ou par une ligne peinte devant le rideau du stand et de l'autre par une ligne de séparation avec la voie centrale.

Tout matériel et outillage doit se trouver exclusivement dans le stand.

Lors d'un arrêt d'une voiture sur la zone de travail, celle-ci doit stationner au minimum à 50 cm du mur **ou** de la ligne de délimitation de la zone de travail (ligne des 2,50 m).

Pour toute infraction : Pénalité à l'appréciation des Commissaires Sportifs.

1.3. Vitesse limite : 60 km/h sur la voie des stands.

Pénalités en cas de dépassement de la vitesse maximum autorisée dans la voie des stands :

- a) Essais et warm-up : amende de 200 € par chaque kilomètre heure dépassé et annulation des temps réalisés par le pilote fautif pendant la séance d'essais jusqu'à l'heure de l'infraction.
- b) Course :
 - 1^{ère} infraction : Arrêt 5 sec. sur la zone de Stop and Go par kilomètre ou fraction de kilomètre arrondie au kilomètre supérieur,
 - 2^{ème} infraction : Arrêt 10 secondes sur la zone de Stop and Go par kilomètre ou fraction de

1.1.2 – During practice and the race, access to the pit lane is reserved exclusively for people who have a specific task to do there.

1.1.3 – Each competitor is responsible for the people coming out of his pit, whether or not they are part of his team.

1.1.4 – NOBODY is allowed on the signalling platform at the pit wall except for the officials or essential staff of the racing teams bearing a specific **pass armband** and wearing the distinctive sign mentioned in Article 59. The presence of any person in this area is formally prohibited during the start of the race. Team members **wearing fireproof overalls** are only allowed in the pit wall area that is allocated to their car.

1.1.5 – Team personnel are allowed in **the working area the pit lane** only immediately before intervening once the car is immobilised **with the engine switched off**, and must evacuate and clear **the working area the pit lane** as soon as the work is finished **before the engine is re-started and the car leaves.**

1.1.6 – Children under the age of 16 are not allowed in the pit lane except during the period reserved for the "Pit Walk".

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

1.2.1 – "Fast lane": this is the lane closest to the wall of the signalling area. A car can access the fast lane only under its own power.

1.2.2 – "Acceleration and deceleration lane": this is the central lane.

1.2.3 – "Working **lane area**": this is the part closest to the garage, where work may be carried out on the cars. It is formed on one side by a wall or by a line painted in front of the pit shutter and on the other by a line separating it from the central lane.

Any tools and equipment must be kept exclusively in the garage.

When a car stops in the working **lane area**, it must park at least 50 cm from the wall **or of from** the line delimiting the working area (the 2.50 m line).

For any infringement: Penalty at the Stewards' discretion.

1.3. Speed limit: 60 kph in the pit lane.

Penalties for exceeding the maximum speed authorised in the pit lane:

- a) Practice and warm-up: €200 fine for each kilometre over the limit and cancellation of the times set by the guilty driver during the practice session up to the time of the infringement.
- b) Race:
 - 1st infringement: 5 seconds immobilised in the Stop and Go area per kilometre or part of kilometre rounded up to the next kilometre,,
 - 2nd infringement: 10 seconds immobilised in the Stop and Go area per kilometre or part of

- kilomètre arrondie au kilomètre supérieur,
- 3^{ème} infraction : à l'appréciation des Commissaires Sportifs (Exclusion possible).

1.4. Discipline :

1.4.1 – Le pilote arrivant pour un arrêt au stand peut, uniquement lorsque la voiture est arrêtée devant le stand :

- Oter son harnais de sécurité,
- Éteindre ses lumières,
- Couper son moteur
- Ouvrir sa porte.

Pénalité : à l'appréciation des Commissaires Sportifs.

1.4.2 – Lorsque la voiture doit entrer dans son stand, elle doit être au préalable stationnée devant le stand sur la **zone de travail** parallèlement à la piste, et ensuite poussée par 4 mécaniciens au maximum, le moteur étant arrêté.

Pénalité : à l'appréciation des Commissaires Sportifs.

Lorsque la voiture va rejoindre la voie rapide, elle doit être poussée devant le stand et placée sur la **zone de travail** parallèlement à la piste. Ensuite, le moteur doit être lancé par le pilote seul.

Pénalité : à l'appréciation des Commissaires Sportifs.

1.4.3 – Avant de quitter son stand, le pilote doit :

- Sangler son harnais de sécurité,
- Allumer ses feux.

Pénalité : à l'appréciation des Commissaires Sportifs.

1.4.4 – Il est strictement interdit de faire patiner les roues lorsqu'une voiture quitte son stand.

Pénalité : Stop and Go **: 3 minutes.**

1.5. Dépassement du stand :

Si un pilote dépasse son stand, la voiture ne peut y revenir qu'en étant déplacée par les mécaniciens de l'équipe (4 maximum). L'utilisation de la marche arrière est strictement interdite : Exclusion.

Il en est de même lorsque la voiture est en panne en quittant son stand, et avant la limite de fin de la zone des stands. Dans ce cas, la voiture doit être reculée jusqu'à son stand, poussée par 4 mécaniciens maximum avant toute intervention.

Pénalité : Exclusion.

1.6. Le team manager a la responsabilité de veiller à ce qu'une voiture ne puisse quitter la **voie zone** de travail que lorsque les conditions de sécurité sont réunies.

Les voitures dans la voie rapide ont la priorité sur celles qui quittent la **voie zone** de travail.

RAVITAILLEMENTS (CARBURANT)

76. L'extrémité de la base du chariot de ravitaillement la plus éloignée du mur du bâtiment des stands ne doit pas être située **au-delà de la ligne de délimitation de la « zone de travail » à plus de 2,50 mètres de celui-ci.** Le chariot de ravitaillement doit être situé sur la partie en amont (sens de la piste) de la porte de sortie du stand.

L'organisateur se réserve le droit de déroger à cette règle pour des raisons de sécurité.

1.1 Le ravitaillement en carburant est autorisé au début d'un arrêt au stand et exclusivement sur la "zone de travail", sauf si

- kilometre rounded up to the next kilometre,
- 3rd infringement: at the Stewards' discretion (exclusion possible).

1.4. Discipline :

1.4.1 – At a pit stop, only when the car is stopped outside its garage may the driver:

- Remove his safety harness,
- Switch off his lights,
- Cut his engine.
- Open his door.

Penalty: at the Stewards' discretion.

1.4.2 – When the car must enter its garage, it must have been parked beforehand outside the garage in the **working area** parallel to the track, and then pushed by a maximum of 4 mechanics, with the engine stopped.

Penalty: at the Stewards' discretion.

When the car is to rejoin the fast lane, it must be pushed outside the garage and placed on the **working area** parallel to the track. The engine must then be started by the driver alone.

Penalty: at the Stewards' discretion.

1.4.3 – Before leaving his pit, the driver must:

- Fasten his safety harness,
- Switch on his lights.

Penalty: at the Stewards' discretion.

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

Penalty: Stop and Go, **3 minutes.**

1.5. Overrunning the pit:

If a driver overruns his pit, the car can only be moved back to it by the team's mechanics (a maximum of 4). The use of the reverse gear is strictly prohibited: Exclusion.

The same applies when the car breaks down on leaving its pit, and before the limit of the end of the pit area. In this case, the car must be pushed back to its pit by a maximum of 4 mechanics before any intervention.

Penalty: Exclusion.

1.6. The team manager is responsible for ensuring that a car is released from the working **lane area** only when it is safe to do so.

Cars in the fast lane have priority over those leaving the working **lane area**.

REFUELLING

76. The end of the base of the refuelling rig furthest from the wall of the garage building must be situated **behind the line that delimits the working area no more than 2.50 metres from it.** The refuelling rig must be situated on the part before (direction of the track) the door exiting the pit.

The organiser reserves the right to dispense with this rule for safety reasons.

1.1 Refuelling is authorised at the beginning of a pit stop and exclusively in the "working area", except if the car has entered the garage for repairs, in which case the

Modifications validées par le CMSA du 3 décembre 2014 / Modifications validated by the WMSC of 3 December 2014

Modifications nécessitant la validation du CMSA du 20 mars 2015 / Modifications requesting validation by the WMSC of 20 March 2015

la voiture est rentrée dans son stand pour des réparations ; dans ce cas, le ravitaillement en carburant peut être réalisé à la fin de l'arrêt au stand uniquement sur la "zone de travail". La voiture doit être parquée devant son stand et parallèle à la piste.

1.2 Pour raisons de sécurité, pendant le ravitaillement :

1.2.1 – La voiture doit rester sur ses roues au cas où elle devrait être poussée d'urgence.

1.2.2 – Il est interdit de remplir le réservoir autonome pendant tout le temps où la voiture se trouve dans la zone des stands.

Pénalité : à l'appréciation des Commissaires Sportifs.

1.3 Pendant les essais et la course, le ravitaillement doit être effectué au moyen du réservoir autonome du stand portant le numéro de la voiture et avec le carburant délivré par l'organisateur. 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 : A l'appréciation du Collège des Commissaires Sportifs.

1.4 Le réservoir autonome doit rester à la pression atmosphérique et à la température ambiante.

Si la voiture est équipée d'un système de remplissage et de dégazage séparés, la personne chargée du dégazage peut franchir la ligne peinte ou le mur en même temps que la personne donnant des instructions, mais elle ne peut avoir d'autre fonction pendant l'arrêt de la voiture **et doit porter une combinaison, des gants, une cagoule, des lunettes, des sous-vêtements longs, des chaussures ignifugés et un casque.**

1.5 Réservoir autonome :

Tout le carburant stocké dans les stands doit pouvoir maintenir une pression de 3 atmosphères. Pendant la course, tout ravitaillement dans les stands doit être effectué avec un réservoir autonome par stand conformément aux Règlements Techniques **2015 2014**.

1.6 Pendant le ravitaillement :

1.6.1 – Le conducteur peut rester à bord de la voiture mais le moteur doit être arrêté.

1.6.2 – Le concurrent doit s'assurer **à partir du rideau de stand** que :

- a) Un assistant muni d'un extincteur se trouve à côté de la voiture **portant une combinaison, des gants, une cagoule, des lunettes, des sous-vêtements longs, des chaussures ignifugés et un casque s'il est sur la zone de travail.**
- b) Deux personnes maximum spécialement affectées au ravitaillement portant une combinaison, des gants, une cagoule, des sous-vêtements longs et chaussures ignifugés et un casque non peint avec visière fermée (homologation FIA) en plus de l'équipement homologué.
- c) Le préposé à la vanne de sécurité ("cut off valve attendant") est à son poste portant une combinaison, des gants, une cagoule, des sous-vêtements longs et des chaussures ignifugés et un casque non peint avec visière fermée (homologation FIA), en plus de l'équipement

refuelling can be done at the end of the pit stop, only in the "working area".

The car must be parked in front of its garage and parallel to the track.

1.2. For safety reasons, during refuelling:

1.2.1 – The car must remain on its wheels in case it needs to be pushed in an emergency.

1.2.2 – It is prohibited to fill the autonomous supply tank while the car is still in the pit area.

Penalty: at the Stewards' discretion.

1.3. During practice and the race, refuelling must be carried out using the pit's autonomous tank bearing the number of the car and with the fuel delivered by the organiser. 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.

1.4. The autonomous tank must remain at atmospheric pressure and at the ambient temperature.

If the car is equipped with a separate filling and emptying system, the person in charge of emptying may cross the painted line or the wall at the same time as the person giving instructions, but cannot have any other function during the car's stop **and must be wearing fireproof overalls, gloves, a balaclava, goggles, long underwear, shoes, and a helmet.**

1.5. Autonomous tank:

All the fuel stored in the pits must be capable of holding a pressure of 3 atmospheres. During the race, any refuelling in the pits must be carried out using one autonomous tank per pit in conformity with the **2015 2014** Technical Regulations.

1.6. During refuelling:

1.6.1 – The driver may remain on board the car but the engine must be stopped.

1.6.2 – The competitor must make sure **from the pit shutter** that:

- a) An assistant with an extinguisher is beside the car, **wearing fireproof overalls, gloves, a balaclava, goggles, long underwear, shoes, and a helmet if he is in the working area.**
- b) A maximum of two people, specially assigned for refuelling, wearing fireproof overalls, gloves, a balaclava, long underwear and shoes, and an unpainted helmet with a closed visor (FIA homologation) in addition to the homologated equipment.
- c) The cut off valve attendant is at his post, wearing fireproof overalls, gloves, balaclava, long underwear and shoes and an unpainted helmet with a closed visor (FIA homologation), in addition to the homologated equipment.

Modifications validées par le CMSA du 3 décembre 2014 / Modifications validated by the WMSC of 3 December 2014

Modifications nécessitant la validation du CMSA du 20 mars 2015 / Modifications requesting validation by the WMSC of 20 March 2015

homologué.

- d) La voiture est connectée électriquement à la terre avant la connexion des raccords de remplissage et d'évent.
- e) L'opération de changement de débitmètre de carburant pour les voitures LMP1 fait partie des opérations de ravitaillement en carburant. Un opérateur est spécialement dédié à cette opération, portant un casque, des gants, une cagoule et des lunettes de protection, des sous-vêtements longs et des chaussures ignifugés.
- f) Les voitures équipées d'un système de récupération d'énergie (Hybrides – ERS) doivent être en position sûre : témoin Actif/Sûr éteint.
1.6.3 – Le branchement extérieur d'un enregistreur de données électroniques est autorisé avant, pendant ou après le ravitaillement.

g) Toute personne qui franchit la ligne entre le garage et la voie des stands en direction de la zone de travail doit porter une combinaison, des gants, une cagoule, des lunettes, des sous-vêtements longs, des chaussures ignifugés et un casque.

1.7 Intervention sur réservoir autonome:

Il n'est pas permis de monter sur la tour de ravitaillement pendant les essais et la course sauf en cas de problème technique.

Le remplissage du réservoir autonome doit être effectué en respectant le présent Article 76.

L'essence contenue dans le tuyau de dégazage doit être versée dans le réservoir temporaire décrit dans l'annexe A (LMP1) et annexe 2 (LMP2 et LMGTE), article 8 des règlements techniques :

- Soit directement, s'il est équipé d'un coupleur
- Soit par l'intermédiaire d'un récipient métallique vide d'une contenance maximum de 6 litres et équipé d'un coupleur pour le remplissage et de raccords auto-obturant pour transférer le carburant vers le réservoir temporaire

1.8 Exclusion possible de la voiture en cas d'infraction concernant l'Art. 76.

REPARATIONS ET OPERATIONS D'ENTRETIEN

77. 1.1 Réparations :

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

Pénalité : Exclusion.

1.1.2 – Avant l'arrêt d'une voiture au stand, une personne seulement est autorisée à franchir la ligne continue peinte sur le sol ou le mur qui délimite la zone de travail pour donner des instructions.

Cette personne doit tenir une pancarte affichant le numéro de la voiture concernée et ne doit pas se trouver dans le prolongement de l'axe longitudinal de la voiture. Pendant l'arrêt, cette personne ne doit avoir aucune

d) The car is earthed electrically before the connection of the filling and venting couplings.

e) The changing of the flow meter for LMP1 cars is part of the refuelling operation. An operator is specially assigned to this task, wearing a helmet, a fireproof overalls, gloves, balaclava and protective goggles, long underwear and shoes.

f) Cars equipped with an energy recovery system (Hybrids – ERS) must be in a safe position: Active/Safe light extinguished.

1.6.3 – The external connection of an electronic data recorder is authorised before, during or after refuelling.

g) Any person crossing the line between the garages and the pit lane in the direction of the working area must be wearing fireproof overalls, gloves, balaclava, goggles, long underwear and shoes, and a helmet.

1.7. Intervention on the autonomous tank:

It is not allowed to climb on the refueling tower during the practices and the race except in case of technical problems.

The filling of the autonomous tank must be carried out in accordance with the present Article 76.

The petrol contained in the vent hose must be poured into the temporary tank described in appendix A (LMP1) and appendix 2 (LMP2 and LMGTE), article 8 of technical regulations:

- Either directly, if it is equipped with a coupler
- Or by means of an empty metallic receptacle with a maximum capacity of 6 liters and fitted with a coupler for the filling and self-sealing connectors for transferring the fuel into the temporary tank

1.8. Possible exclusion of the car in case of infringement concerning Art. 76.

REPAIRS AND MAINTENANCE

77. 1.1 Repairs:

1.1.1 – During the race, apart from in those areas situated outside or inside the garages and on the starting grid, repairs must be carried out by the driver alone with the tools and components transported on board his car.

Penalty: Exclusion.

1.1.2 – Before a car stops at its pit, only one person is authorised to cross the continuous line painted on the ground or the wall which delimits the working area to give instructions.

This person should hold a handle, with a board on the end displaying the relevant car number and cannot be positioned in line with the longitudinal axis of the car.

During the pit stop, this person must have no other

Modifications validées par le CMSA du 3 décembre 2014 / Modifications validated by the WMSC of 3 December 2014

Modifications nécessitant la validation du CMSA du 20 mars 2015 / Modifications requesting validation by the WMSC of 20 March 2015

autre fonction que la surveillance **et doit porter une combinaison, des gants, une cagoule, des lunettes, des sous-vêtements longs, des chaussures ignifugés et un casque.**

Si la voiture est équipée d'un système de remplissage et de dégazage séparés, la personne chargée du dégazage peut franchir la ligne peinte ou le mur en même temps que la personne donnant des instructions, mais elle ne peut avoir d'autre fonction pendant l'arrêt de la voiture **et doit porter une combinaison, des gants, une cagoule, des lunettes, des sous-vêtements longs, des chaussures ignifugés et un casque.**

Pénalité : Stop and Go, 1 minute par infraction.

1.2 Intervenants :

1.2.1 – Ravitaillement et changement des roues :

2 personnes maximum **portant une combinaison, des gants, une cagoule, des lunettes, des sous-vêtements longs, des chaussures ignifugés et un casque** sont autorisées à intervenir avant, pendant et après le ravitaillement en carburant et le changement des pneumatiques seulement pour :

- a) le nettoyage du pare-brise, des phares et des feux arrière, des caméras et des rétroviseurs,
- b) Pour la connexion du câble de déchargement des données,
- c) Pour la connexion et la déconnexion de la voiture électriquement à la terre.

Ces personnes :

- doivent quitter la zone de travail dès que les interventions ci-dessus sont terminées.
- Ne doivent aider en aucune façon les 2 préposés au ravitaillement en carburant et les 2 mécaniciens chargés d'effectuer le changement des roues.

Les ordinateurs portables ou tout autre appareil électronique sont interdits sur la zone de travail pendant le ravitaillement en carburant et le changement des roues.

Une troisième personne est autorisée à intervenir sur la même période uniquement pour changer la carte mémoire du boîtier d'acquisition de données ACO. Cette opération peut être effectuée par une autre personne autorisée sur la zone **qui doit porter une combinaison, des gants, une cagoule, des lunettes, des sous-vêtements longs, des chaussures ignifugés et un casque.**

Une personne supplémentaire est autorisée à intervenir pendant le ravitaillement en carburant pour changer le débitmètre de carburant sur les voitures LMP1-H et LMP1-L. **Cette personne doit porter une combinaison, des gants, une cagoule, des lunettes, des sous-vêtements longs, des chaussures ignifugés et un casque.**

1.2.2. – Autres interventions :

4 personnes maximum **portant obligatoirement une combinaison, des sous-vêtements longs, des chaussures ignifugés et un casque (gants, un cagoule et lunettes sont conseillés)** sont autorisées à intervenir après le ravitaillement en carburant et lorsque

function than supervision **and must be wearing fireproof overalls, gloves, a balaclava, goggles, long underwear, shoes, and a helmet.**

~~If the car is equipped with a separate filling and emptying system, the person in charge of emptying may cross the painted line or the wall at the same time as the person giving instructions, but cannot have any other function during the car's stop **and must be wearing fireproof overalls, gloves, a balaclava, goggles, long underwear, shoes, and a helmet.**~~

Penalty: Stop and Go, 1 minute per infringement.

1.2 Technicians:

1.2.1 – Refuelling and changing the wheels:

A maximum of 2 people **wearing fireproof overalls, gloves, a balaclava, goggles, long underwear, shoes, and a helmet**, are authorised to intervene before, during and after refuelling and the change of tyres only in order:

- a) to clean the windscreen, headlights and rear lights, cameras and rear-view mirrors,
- b) to connect the cable for downloading the data,
- c) to earth and unearth the car electrically.

These people:

- must leave the working area as soon as the above interventions are over.
- must not in any way help the 2 refuellers and the 2 mechanics assigned to changing the wheels.

Laptops or any other electronic apparatus are prohibited in the working area during refuelling and wheel changes.

A third person is authorised to intervene during the same period, only to change the memory card in the ACO's data logger. This operation may be carried out by another authorised person in the area, **who must be wearing fireproof overalls, gloves, a balaclava, goggles, long underwear, shoes, and a helmet.**

One additional person is authorised to intervene during refuelling to change the flow meter on LMP1-H and LMP1-L cars. **This person must be wearing fireproof overalls, gloves, a balaclava, goggles, long underwear, shoes, and a helmet.**

1.2.2. – Other interventions:

A maximum of 4 people, **mandatorily wearing fireproof overalls, long underwear, shoes, and a helmet (gloves, a balaclava and goggles are recommended)**, are authorised to intervene after the refuelling and when the mechanics in charge of

les mécaniciens chargés du changement des roues et le matériel ne sont plus sur la zone de travail, pour effectuer les opérations d'entretien, de complément de liquides (autres que le carburant), les réparations ou quelque autre opération que ce soit (autres que le changement des pneumatiques).

Pénalité : Stop and Go 1 minute par infraction à l'Article 1.2.

Pour toute nouvelle infraction : pénalité doublée.

1.2.3 – Le mécanicien en charge du débitmètre ne peut se trouver dans la zone de ravitaillement que pour la durée de l'arrêt aux stands de la voiture si une défaillance a précédemment été détectée sur le débitmètre. Il pourra se positionner sur la zone de travail comme le dégazeur juste avant l'arrivée de la voiture. Le mécanicien doit être équipé d'un ensemble complet de vêtements de ravitailleur et ne peut entrer dans la zone qu'une fois qu'il a été appelé pour intervenir suite à la défaillance.

La procédure de changement de débitmètre de carburant sera considérée comme terminée lorsque le changement du débitmètre de carburant aura été effectué sur la voiture. Ceci signifie que, si toutes les autres opérations de ravitaillement sont terminées, d'autres opérations peuvent débuter sur la voiture une fois ce changement effectué, avant que le mécanicien en charge du changement de débitmètre de carburant n'ait quitté la zone de travail et franchi la ligne délimitant cette zone de travail (comme pour le dégazeur lorsque le dégazage est distinct du ravitaillement).

1.3 Techniciens "pneus" et "freins":

A tout moment pendant l'arrêt d'une voiture à son stand, un seul technicien "pneus" et un seul technicien "freins" (qu'il s'agisse de techniciens de firmes ou de membres des équipes) sont autorisés à faire uniquement des contrôles. Ils doivent porter : une combinaison, des gants, une cagoule et des lunettes de sécurité protégeant complètement le visage, des sous-vêtements longs, des chaussures résistant au feu et un casque préalablement approuvé par les Commissaires Techniques en plus des équipements homologués obligatoires.

1.4 La présence d'un officiel est obligatoire pendant toute la durée d'une réparation, y compris à l'intérieur du stand.

1.5 Changements de roues / Pneumatiques :

Ils ne sont autorisés que :

1.5.1 – Sur la grille de départ jusqu'au panneau "5 minutes" ;

1.5.2 – Devant les stands pendant les essais et la course :

2 personnes maximum avec une seule clé à chocs ou dynamométrique sont autorisées sur la zone de travail pour effectuer toutes les opérations nécessaires au changement des roues. Un maximum de 4 personnes distinctes peuvent participer successivement à ces opérations lors d'un arrêt aux stands et doivent porter un

changing the wheels and the equipment are no longer in the working area, to carry out maintenance operations, top up liquids (other than fuel), make repairs or any other operations whatsoever (other than tyre changes).

Penalty: Stop and Go, 1 minute per infringement of Art. 1.2.

For any new infringement: double penalty.

1.2.3 – The mechanic in charge of the flow meter may only be in the refuelling zone for the duration of the car's pit stop if a fault was previously detected on the flow meter. He may be positioned in the working area like the vent man just before the car arrives. The mechanic must be equipped with a complete set of refueller's clothing and may only enter the area once he has been called to act as a result of a fault.

The Fuel Flow Meter changing procedure will be considered finished when the changing of the Fuel Flow meter on the car has been completed. This means that, if all other refuelling operations are finished, other operations on the car can start when the Fuel Flow Meter change is complete, before the Mechanic in charge of changing the Fuel Flow Meter has left the working area and crossed the line delimiting the working area (similar to the fuel vent man when venting is separate from refuelling).

1.3 "Tyre" and "brake" technicians

At any time during a car's pit stop, a single "tyre" technician and a single "brake" technician (whether they are technicians from companies or members of the teams) are authorised to carry out checks only. They must wear fireproof overalls, gloves, a balaclava and safety glasses protecting the face completely, long underwear and shoes, and a helmet which has been approved beforehand by the Scrutineers in addition to the homologated equipment.

1.4 The presence of an official is mandatory throughout the repair, including inside the pit.

1.5 Wheel/Tyre changes:

These are authorised only:

1.5.1 – On the starting grid up to the "5 minutes" board

1.5.2 – Outside the garages during practice and the race:

A maximum of 2 people with only one pneumatic wheel gun or torque wrench are allowed in the working area to conduct all the operations necessary for changing the wheels. A maximum of 4 separate people may take part successively in these operations during a pit stop

brassard d'identification fourni par l'organisation (4 brassards fournis par voiture engagée). Un maximum de deux clés à chocs (~~une uniquement prévue pour le côté droit et une uniquement prévue pour le côté gauche~~) pourra être successivement utilisé (**l'une après l'autre**) pour ces opérations.

Elles peuvent accéder à la zone de travail :

- Pendant le ravitaillement en carburant **avec les tenues de sécurité complètes**, uniquement pour poser à plat **par terre** près de la voiture les 2 roues qui doivent être montées sur la voiture "coté piste". Elles doivent **regagner le stand repasser derrière la ligne des 2,5 m** aussitôt les roues posées sur le sol.

- Lorsque les raccords de remplissage et d'évent pour le carburant sont déconnectés de la voiture.

Ces 2 personnes :

- Doivent amener et connecter le tuyau d'air aux vérins pneumatiques,
- Ne doivent amener qu'une seule clé à chocs sur la zone de travail,
- Doivent prendre **sans aide extérieure** les nouvelles roues et poser celles qui sont remplacées **entre le stand et la ligne des 2,5 m ou** dans le stand,
- Doivent porter en permanence les roues démontées lorsqu'elles sont en dehors des stands. Il est possible toutefois, afin de faciliter le changement des roues, de les poser à plat **par terre** près de la voiture **côté piste puis ensuite entre le rideau de stand et la ligne des 2,5 m**,
- Ne doivent pas les lancer ou les laisser tomber,
- Doivent déconnecter les vérins pneumatiques et ramener le matériel **dans le stand derrière la ligne des 2,5 m**.

La voiture ne peut repartir du stand que lorsque les mécaniciens chargés du changement des roues et le matériel ne sont plus sur la zone de travail. La zone située entre le rideau du stand et la ligne **des 2,5 m** peinte devant le rideau du stand peut être utilisée pour disposer les pneumatiques et l'outillage nécessaires à ces opérations. Aucune aide ne peut être apportée par une personne se trouvant dans cette zone.

1.5.3 – Par exception aux dispositions ci-dessus, les pneumatiques pourront être changés à l'intérieur du stand dans le seul cas où la voiture y est poussée pour qu'il soit procédé à des interventions mécaniques.

Cette dérogation au principe posé sera interprétée restrictivement.

Pour toute roue qui échappe au contrôle des mécaniciens, ou pour toute autre infraction aux points 1.5.1, 1.5.2 et 1.5.3 du présent article :

Pénalité : Stop and Go 1 minute

1.6 Est interdit : tout matériel permettant :

1.6.1 - D'accélérer le démontage des roues.

Une (1) clé à chocs ou une (1) clé dynamométrique seulement est autorisée par voiture sur la "zone de travail" **à n'importe quel moment**.

1.6.2 – Le chauffage et/ou le maintien en température des pneumatiques sur la "zone de travail", dans les stands et sur la grille de départ.

and must wear an identification armband supplied by the organisers (4 armbands supplied per entered car). A maximum of two pneumatic wheel guns (~~one for the right side only and one for the left side only~~) may be used successively (**one after the other**) for these operations.

They may access the working area:

- During refuelling **wearing the full safety clothing**, only to lay down flat **on the ground** next to the car the 2 wheels that must be fitted on the car on the "track" side. They must **get back behind the 2.5 m line return to the garage** as soon as they have placed the wheels on the ground.

- When the filling and venting couplings for the fuel are disconnected from the car.

These 2 people must:

- Bring and connect the air hose to the air jacks,
- Bring only one wheel gun onto the working area,
- **Without external assistance** take the new wheels and put the replaced ones **between the garage and the 2.5 m line or** inside the garage,
- Carry permanently the detached wheels when they are outside the garage. However, in order to facilitate the wheel changes, it is possible to lay them flat on the ground near the car **between the pit shutter and the 2.5 m line**
- Not throw the wheels or drop them,
- Disconnect the air jacks and take the equipment back **inside the garage behind the 2.5 m line**.

The car cannot leave the pit until the mechanics in charge of the wheel changes and their equipment are no longer in the working area. The area situated between the pit shutter and the **2.5 m** painted line in front of the pit shutter may be used for tyres and the tools necessary for these operations. No assistance may be given by a person standing in that area.

1.5.3 – As an exception to the above conditions, the tyres may be changed inside the garage if and only if the car has been pushed there for the purpose of carrying out mechanical operations on it.

This dispensation to the established principle will be interpreted restrictively.

For any wheel that the mechanics lose control of, or for any other infringement to items 1.5.1, 1.5.2 and 1.5.3 of the present article:

Penalty: Stop and Go, 1 minute

1.6 It is prohibited to have any equipment for:

1.6.1 – Speeding up the removal of the wheels.

Only one (1) wheel gun or one (1) torque wrench is authorised per car in the "working area" **at any given time**.

1.6.2 – Warming the tyres and/or keeping them up to temperature in the "working area", in the garage and

Ceci signifie que les pneus ne peuvent pas être couverts. Ils doivent pouvoir être vus par les officiels et se trouver à l'air libre à tout moment dans ces zones.

1.6.3 – Aucun matériel autonome ne peut fonctionner sans son mécanicien.

L'utilisation d'outillages pouvant provoquer des étincelles est interdite devant et à l'intérieur du stand.

Le remplissage ou le transvasement des bouteilles d'air est strictement interdit.

Pénalité en cas d'infraction : à l'appréciation des Commissaires Sportifs.

1.7 Aide au pilote :

Pendant un arrêt au stand, une personne supplémentaire (ou le pilote sortant de la voiture) est autorisée à aider le pilote, uniquement pour sangler le harnais de sécurité, lui prêter assistance **et ouvrir** et fermer les portes.

Un changement de bouteille (boisson) est également autorisé.

Pénalité : Stop and Go 1 minute par personne en surnombre

1.8 Voiture dans le stand :

- a) La règle des 4 personnes maximum (cf. Art. 1.2.2.) autorisées à travailler sur une voiture ne s'applique pas lorsque la voiture est à l'intérieur du stand.
- b) Dans ce cas, lorsque la voiture est prête à rejoindre la course, elle doit être poussée devant le stand et placée sur la "zone de travail" parallèlement à la piste. Ensuite, le moteur doit être lancé par le pilote seul.

Pénalité en cas d'infraction : à l'appréciation des Commissaires Sportifs

1.9 Pendant la course, sous peine d'exclusion de la voiture, il est interdit de changer :

- Le moteur ou l'un quelconque des éléments, c'est-à-dire la ou les culasses, le ou les couvre-culasses, le carter inférieur et le bloc moteur, éléments qui seront solidarisés les uns aux autres au moyen de scellés,
- Les carters principaux de boîte de vitesses et de différentiel,
- Le châssis ou la structure monocoque.

1.10 Tout arrêt au stand, quelle qu'en soit la raison, entraîne obligatoirement l'arrêt du moteur :

Pénalité : arrêt de la voiture, arrêt du moteur et redémarrage par le pilote.

1.11 Pour un réglage ou une mise au point le moteur peut être mis en marche au moyen d'une source d'énergie extérieure.

- Dans tous les cas lorsque toutes interventions sont terminées et que la voiture va rejoindre la course, le moteur doit être mis en marche par le pilote seul assis au volant, sans aide extérieure, la voiture étant sur ses roues.

Pénalité : arrêt de la voiture, arrêt du moteur et redémarrage par le pilote.

1.12 Toute aide extérieure ("poussette", etc.) est interdite lorsqu'une voiture quitte son stand pour rejoindre la piste :

on the starting grid.

This means that tyres cannot be covered. They must be visible to officials and in the open air at any time in these areas.

1.6.3 – No autonomous equipment may operate without its mechanic.

The use of tools that may cause sparks in prohibited outside and inside the garage.

The filling or decanting of air bottles is strictly prohibited.

Penalty in case of infringement: at the Stewards' discretion.

1.7 Assistance for the driver:

During a pit stop, one additional person (or the driver exiting the car) is allowed to help the driver, only to fasten his safety harness, assist him, **and open** and close the doors.

A change of bottle (drink) is also allowed.

Penalty: Stop and Go, 1 minute for each person too many.

1.8 Car in the garage:

- a) The rule about the maximum of 4 people (cf. Art. 1.2.2.) authorised to work on a car does not apply when the car is inside the garage.
- b) In this case, when the car is ready to rejoin the race, it must be pushed outside the garage and placed in the "working area" parallel to the track. The engine must then be started by the driver alone.

Penalty in case of infringement: at the Stewards' discretion.

1.9 During the race, on pain of exclusion of the car, it is prohibited to change:

- The engine or any of its components, i.e. the cylinder head(s), the cylinder head gasket(s), the oil pan and engine block, components that are fixed to one another by means of seals,
- The main gearbox and differential housings,
- The chassis or the monocoque structure.

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

Penalty: stopping of the car, stopping and restarting of the engine by the driver.

1.11 For tuning or an adjustment, the engine may be started using an external source of energy.

- In all cases when all interventions are over and the car is to rejoin the race, the engine must be started by the driver alone, sitting at the wheel, without external assistance, and with the car resting on its wheels.

Penalty: stopping of the car, stopping and restarting of the engine by the driver.

1.12 Any external assistance ("push", etc.) is prohibited when a car leaves its pit to rejoin the race:

Modifications validées par le CMSA du 3 décembre 2014 / Modifications validated by the WMSC of 3 December 2014

Modifications nécessitant la validation du CMSA du 20 mars 2015 / Modifications requesting validation by the WMSC of 20 March 2015

Pénalité : arrêt 4 min. (moteur arrêté).

1.13 Les personnes d'une équipe habilitées à effectuer les interventions ci-dessus peuvent travailler sur la (les) voiture(s) engagée(s) par un même concurrent à condition qu'elles respectent la règle des 4 personnes maximum (cf. Art. 1.2.2.) autorisées à intervenir

1.14 Accès au stand :

Pendant les essais et la course :

- a) Le rideau du stand (côté piste) doit rester complètement levé ;
- b) La visibilité vers l'intérieur du stand doit rester libre sans occultation de quelque nature que ce soit (éléments de carrosserie, rideaux, piles de pneus, etc.) ;
- c) Les officiels doivent avoir libre accès à l'intérieur du stand.

Pénalités : à l'appréciation des Commissaires Sportifs

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

1.16 Fin d'intervention :

- Les outillages, équipements ou matériels doivent être enlevés de la zone de travail, une fois les interventions terminées.

- Le moteur ne peut être remis en route et la voiture ne peut quitter la zone de travail que quand celle-ci est totalement dégagée.

PERSONNES DANS LA ZONE DES STANDS

78. 1.1 Personnes autorisées :

1.1.1 – Dans la zone de travail pendant le ravitaillement :

- 1 Directeur d'équipe
- 1 ou 2 préposé(s) au ravitaillement
- 1 assistant "incendie"
- 1 aide au pilote (harnais de sécurité et assistance éventuelle)
- 1 technicien "pneus" (contrôles uniquement)
- 1 technicien "freins" (contrôles uniquement)
- 2 personnes pour le nettoyage du pare-brise et la connexion du câble de déchargement des données
- 1 personne en charge de changer la carte mémoire du boîtier d'acquisition de donnée ACO
- 1 personne en charge de changer le débitmètre pour les voitures LMP1-H et LMP1-L.
- 2 « rope-men » préposés à la tenue d'une corde permettant de libérer la zone de travail des personnes avant (uniquement lorsque l'arrivée de la voiture est imminente), pendant et après l'arrêt aux stands.

1.1.2 – Dans la zone de travail pendant le changement de roues :

- 1 Directeur d'équipe
- 1 assistant "incendie"
- 1 aide au pilote (harnais de sécurité et assistance éventuelle)
- 1 technicien "pneus" (contrôles uniquement)
- 1 technicien "freins" (contrôles uniquement)
- 2 personnes pour le nettoyage du pare-brise et la

Penalty: stop of 4 minutes (engine stopped).

1.13 The team members entitled to carry out the above interventions may work on a car(s) or cars entered by the same competitor, provided that they respect the rule on the maximum of 4 people (cf. Art. 1.2.2.) allowed to intervene.

1.14 Access to the garage:

During practice and the race:

- a) The pit shutter (on the track side) must remain completely open;
- b) Visibility towards the inside of the garage must remain free of any obstruction of any kind whatsoever (bodywork parts, covers, piles of tyres, etc.);
- c) Officials must have free access to the inside of the garage.

Penalties: at the Stewards' discretion

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

1.16 End of the intervention:

- All tools, equipment and materials must be cleared away from the working area, once the interventions are over.

- Only once the working area is totally clear may the engine be re-started and the car leave the working area.

PERSONS IN THE PIT AREA

78. 1.1 Persons authorised:

1.1.1 – In the working area during refuelling:

- 1 Team Manager
- 1 or 2 refuellers
- 1 "fire" attendant
- 1 driver's aid (safety harness and possible assistance)
- 1 "tyre" technician (checks only)
- 1 "brakes" technician (checks only)
- 2 people for cleaning the windscreen and connecting the cable for downloading data
- 1 person in charge of changing the memory card in the ACO's data logger.
- 1 person in charge of changing the flow meter for LMP1-H and LMP1-L cars.
- 2 rope-men whose job is to hold a rope to keep people out of the working area before (only until the arrival of the car is imminent), during and after the pit stop.

1.1.2 – In the working area during wheel changes:

- 1 Team Manager
- 1 "fire" attendant
- 1 driver's aid (safety harness and possible assistance)
- 1 "tyre" technician (checks only)
- 1 "brakes" technician (checks only)
- 2 people for cleaning the windscreen and

Modifications validées par le CMSA du 3 décembre 2014 / Modifications validated by the WMSC of 3 December 2014

Modifications nécessitant la validation du CMSA du 20 mars 2015 / Modifications requesting validation by the WMSC of 20 March 2015

connexion du câble de déchargement des données

- 2 mécaniciens pour le changement des roues
- 1 personne en charge de changer la carte mémoire du boîtier d'acquisition de données ACO
- 2 « rope-men » préposés à la tenue d'une corde permettant de libérer la zone de travail des personnes avant (uniquement lorsque l'arrivée de la voiture est imminente), pendant et après l'arrêt aux stands.

1.1.3 – Dans la zone de travail pour les réparations et l'entretien :

- 1 Directeur d'équipe
- 4 mécaniciens
- 1 aide au pilote (harnais de sécurité et assistance éventuelle)
- 1 assistant "incendie"
- 1 technicien "pneumatique" (vérifications seulement)
- 1 technicien "frein" (vérifications seulement)
- 1 personne en charge de changer la carte mémoire du boîtier d'acquisition de données ACO
- 2 "rope-men" préposés à la tenue d'une corde permettant de libérer la zone de travail des personnes avant (uniquement lorsque l'arrivée de la voiture est imminente), pendant et après l'arrêt aux stands.

Toute personne appartenant à une équipe et qui se trouve sur la zone de travail, est considérée comme travaillant sur la voiture.

Un pilote effectuant un travail sur la voiture est compté comme un mécanicien.

1.1.4 – Dans la zone de panneautage :

- 3 personnes maximum par voiture qui doivent porter leur **signe brassard distinctif spécial**.

1.2 Tenues de sécurité minimum (essais et course) :

A l'exception des préposés au ravitaillement qui doivent respecter l'Art. 76 § 1.6.2.b, toutes les personnes autorisées doivent porter :

- a) pour les réparations et l'entretien ainsi que dans la zone de signalisation : une combinaison résistant au feu ;
- b) pendant le ravitaillement en carburant : une combinaison, des gants, une cagoule protégeant complètement le visage, des lunettes, des sous-vêtements longs et des chaussures résistant au feu, pour toutes les personnes au-delà de la ligne de stand (rideau de stand), y compris le Directeur d'Equipe.
- c) Toutes les personnes situées dans la zone de travail doivent porter un casque préalablement approuvé par les Commissaires Techniques (à l'exception des personnes se rendant dans la zone de signalisation).

Pénalité : à l'appréciation des Commissaires Sportifs

connecting the cable for downloading data

- 2 mechanics for changing the wheels
- 1 person in charge of changing the memory card in the ACO's data logger
- 2 rope-men whose job is to hold a rope to keep people out of the working area before (only until the arrival of the car is imminent), during and after the pit stop.

1.1.3 – In the working area for repairs and maintenance:

- 1 Team Manager
- 4 mechanics
- 1 driver's aid (safety harness and possible assistance)
- 1 "fire" attendant
- 1 "tyre" technician (checks only)
- 1 "brakes" technician (checks only)
- 1 person in charge of changing the memory card in the ACO's data logger.
- 2 rope-men whose job is to hold a rope to keep people out of the working area before (only until the arrival of the car is imminent), during and after the pit stop.

Any person belonging to a team and who is inside the working area is considered as working on the car.

A driver carrying out work on the car is counted as a mechanic.

1.1.4 – In the signalling area:

- A maximum of 3 people per car, who must be wearing their **special** distinctive **armband sign**.

1.2 Minimum safety clothing (practice and race):

With the exception of the refuellers who must respect Art. 76 § 1.6.2.b, all authorised persons must wear:

- a) for repairs and maintenance as well as in the signalling area: fire-resistant overalls;
- b) during refuelling: fire-resistant overalls, gloves, a balaclava protecting the whole face, goggles, long underwear and shoes, for all persons beyond the line of the pit (curtain of the pit), including the Team Manager.
- c) Any person located in the working area must wear a helmet which has been approved beforehand by the Scrutineers (except for the people coming to the signalling area)

Penalty: at Stewards' discretion

AMENAGEMENT DES STANDS

79. 1/ Tout concurrent est tenu de décorer son stand suivant les recommandations du Promoteur du Championnat. Tout aménagement nécessitant le percement, la soudure ou des modifications du stand n'est possible qu'après un accord écrit de l'organisateur.

2/ Toute décoration sur les installations et sur le sol est interdite.

La pose d'un revêtement de sol ou toute autre décoration est autorisée si elle est réalisée en matériaux ininflammables, et si elle fait l'objet d'une autorisation écrite de l'organisateur.

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

a) Dépasser la limite extérieure de la "zone de travail" (Art. 75 § 1.2.3) ;

b) Se trouver à moins de 2 mètres au-dessus du sol.

4/ Les bouteilles d'air doivent être solidement attachées ou enclouées une fois leur chapeau protecteur enlevé. Une protection autour des vannes et du détendeur doit être mise en place en permanence. La conformité des installations et les dates de validité des bouteilles d'air pourront être contrôlées à tout moment.

5/ Eclairages dans la zone des stands :

5.1. Le faisceau des éclairages doit être dirigé vers l'aval de la piste ou vers les stands afin de ne pas constituer une gêne pour les pilotes sur la piste.

5.2. Toute installation électrique située à moins de 3 mètres du réservoir de carburant autonome et des canalisations de carburant doit être antidéflagrante.

5.3. Seules les lampes à basse température et antidéflagrantes sont autorisées. Les lampes halogènes sont interdites.

5.4. Les concurrents devront fournir les documents nécessaires aux Commissaires Techniques pour démontrer que leur installation et leurs équipements respectent les règles ci-dessus.

5.5. Equipement pour le chauffage des pneumatiques :

Les systèmes utilisant un combustible sont autorisés derrière les stands. Toutefois aucune flamme nue n'est permise et un extincteur doit être placé en permanence à proximité de l'appareil lorsqu'il fonctionne.

Aucun dispositif de chauffage ou de maintien en température des pneumatiques n'est autorisé ailleurs que dans la zone extérieure située immédiatement à l'arrière du stand.

Ceci signifie que les pneus ne peuvent pas être couverts. Ils doivent pouvoir être vus par les officiels et se trouver à l'air libre à tout moment, excepté dans la zone externe située immédiatement à l'arrière du garage.

5.6. Les instruments de mesure (à l'exception des antennes relais de télémétrie) installés par les concurrents en dehors de la zone des stands, (voie et muret des stands, garage) sont interdits **sur le circuit y compris dans la voie de service autour de la piste.**

ALTERATION OF THE PITS

79. 1/ Any competitor is obliged to decorate his pit in accordance with the Championship Promoter's recommendations. Any alteration requiring drilling, welding or modifications to the pit garage requires prior written agreement from the organiser.

2/ Any decoration of the installations and the floor is prohibited.

The fitting of carpeting or any other decoration is allowed if it is done using non-flammable materials, and if written authorisation from the organiser has been obtained.

3/ Folding brackets, flexible supports for air, fuel or lighting must not:

a) Extend beyond the outer limit of the "working area" (Art. 75 § 1.2.3);

b) Be situated less than 2 metres above the ground.

4/ Air bottles must be firmly attached or anchored once their protective lid is removed. Protection around the valves and regulator must be permanently in place. The conformity of the installations and the dates of validity of the air bottles may be checked at any moment.

5/ Lighting in the pit area:

5.1. The beam of the lighting must be directed down the track in the direction of the race or towards the pits so as not to be a nuisance to the drivers on the track.

5.2. Any electrical installation situated less than 3 metres from the autonomous fuel tank and the fuel lines must be spark-proof.

5.3. Only low temperature and spark-proof lamps are allowed. Halogen lamps are prohibited.

5.4. Competitors must provide the Scrutineers with the necessary documents to prove that their installations and equipment respect the above rules.

5.5. Equipment for warming the tyres:

Systems using a type of fuel are allowed behind the garages. However, no naked flames are allowed and an extinguisher must be permanently on hand close to the equipment when it is operating.

No device for warming the tyres or keeping them up to temperature is allowed elsewhere than in the outside area situated immediately to the rear of the garage.

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

5.6. Measuring instruments (with the exception of telemetry relay antennae) installed by competitors outside the pit area, (pit lane and pit wall, garage) are prohibited **on the circuit, including on the service roads around the circuit.**

CHANGEMENTS DE PILOTE ET TEMPS DE CONDUITE

80. 1/ Changements :

Les changements de pilote d'un équipage désigné sont autorisés :

- a) Lorsque la voiture se trouve à son stand ;
- b) Sous la surveillance du commissaire de stand, qui doit être prévenu ;
- c) Avec l'aide éventuelle d'une personne de l'équipe (Art. 78).

2/ Temps minimum et maximum de conduite pour les Epreuves de 6 heures :

Le temps de conduite sera mesuré sans tenir compte des temps d'arrêt aux stands, à savoir :

Premier relais : Feu vert départ – Boucle d'entrée des stands

Relais suivants : Boucle de sortie des stands – boucle d'entrée des stands

Dernier relais : Boucle de sortie des stands – ligne d'arrivée

a) Pour les catégories LMP1, LMGTE Pro :

Pour pouvoir marquer des points, un pilote doit impérativement conduire 40 minutes minimum durant la course.

Un pilote ne peut pas conduire plus de 4 heures 30 au total.

Pour toute voiture dont un pilote aura conduit plus de 4 heures 30 au total : pénalité : exclusion possible, à l'appréciation des Commissaires Sportifs.

a) Pour la catégorie LMP1 :

Temps minimum de conduite : 40 minutes

Un pilote ne peut pas conduire plus de 4 heures 30 au total.

- Absence totale de temps de conduite effectué par le pilote, sauf cas de force majeure qualifié comme tel par le Collège des Commissaires Sportifs : exclusion de la voiture.

- Temps de conduite non respecté : la pénalité est à l'appréciation des Commissaires Sportifs et peut aller jusqu'à l'exclusion du pilote ou de la voiture.

Pour toute voiture dont un pilote aura conduit plus de 4 heures 30 au total : pénalité : exclusion possible, à l'appréciation des Commissaires Sportifs

b) Pour la catégorie LMGTE Pro :

Pour pouvoir marquer des points, un pilote doit impérativement conduire 40 minutes minimum durant la course.

Un pilote ne peut pas conduire plus de 4 heures 30 au total.

Pour toute voiture dont un pilote aura conduit plus de 4 heures 30 au total : pénalité : exclusion possible, à l'appréciation des Commissaires Sportifs.

c) Pour la catégorie LMP2 :

Un pilote doit impérativement conduire 1 heure 15

DRIVER CHANGES AND DRIVING TIME

80. 1/ Changes:

Driver changes within a designated crew are allowed:

- a) When the car is in its pit;
- b) Under the supervision of the pit marshal, who must be alerted;
- c) With the possible help of one person from the team (Art. 78).

2/ Minimum and maximum driving time for 6-hour Events:

Driving time will be measured without taking pit stops into account:

First stint: Green start light – Loop to pit lane entry

Following stints: Loop from pit lane exit – loop to the pit lane entry

Last stint: Loop from pit lane exit – finish line

a) For the LMP1 and LMGTE Pro categories:

To be able to score points, a driver must imperatively drive for a minimum of 40 minutes during the race.

A driver may not drive for more than 4 hours and 30 minutes in total.

For any car of which the driver has driven for more than 4 hours and 30 minutes in total: penalty: possible exclusion, at the Stewards' discretion.

a) For the LMP1 category:

Minimum driving time: 40 minutes

A driver may not drive for more than 4 hours and 30 minutes in total.

- Total absence of driving time by the driver, except in a case of force majeure recognised as such by the Panel of Stewards: exclusion of the car.

- Driving time not respected: the penalty is at the Stewards' discretion and may go as far as exclusion of the driver or of the car.

For any car of which the driver has driven for more than 4 hours and 30 minutes in total: penalty: possible exclusion, at the Stewards' discretion.

b) For the LMGTE Pro category:

To be able to score points, a driver must imperatively drive for a minimum of 40 minutes during the race.

A driver may not drive for more than 4 hours and 30 minutes in total.

For any car of which the driver has driven for more than 4 hours and 30 minutes in total: penalty: possible exclusion, at the Stewards' discretion.

c) For the LMP2 category:

A driver must imperatively have driven for a

Modifications validées par le CMSA du 3 décembre 2014 / Modifications validated by the WMSC of 3 December 2014

Modifications nécessitant la validation du CMSA du 20 mars 2015 / Modifications requesting validation by the WMSC of 20 March 2015

minimum durant la course.

Un pilote ne peut pas conduire plus de 3 heures 30 au total.

d) Pour la catégorie LMGTE Am :

Un pilote doit impérativement conduire 1 heure 45 minimum durant la course.

Un pilote ne peut pas conduire plus de 3 heures 30 au total.

Pénalités (LMP2, LMGTE Am) :

- Absence totale de temps de conduite effectué par le pilote, sauf cas de force majeure qualifié comme tel par le Collège des Commissaires Sportifs : exclusion de la voiture.

- Temps de conduite non respecté : la pénalité est à l'appréciation des Commissaires Sportifs et peut aller jusqu'à l'exclusion du pilote ou de la voiture.

Pour toute Epreuve supérieure à 6 heures, les temps de conduite seront précisés dans l'Annexe 1.

Si les circonstances l'exigent, les Commissaires Sportifs pourront prendre des dispositions dérogoatoires à cette règle.

ARRET DES ESSAIS OU SUSPENSION DE LA COURSE

81. 1/ Responsabilité :

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

2/ Modalités :

2.1. Si cela s'avère nécessaire, la Direction de Course arrêtera les essais ou la course.

Le Directeur de Course :

- a) Fera présenter un drapeau rouge simultanément sur la ligne de départ et à tous les postes de commissaires ;
- b) Fera allumer les feux rouges (s'il y en a) autour du circuit.

2.2. Suspension de la course : S'il s'avère nécessaire de suspendre la course à cause de l'encombrement du circuit à la suite d'un accident ou parce qu'à ce moment les conditions atmosphériques ou d'autres raisons en rendent la poursuite dangereuse, le directeur de course ordonnera que les drapeaux rouges soient déployés à tous les postes de commissaires de piste et que les feux rouges soient allumés sur la ligne de départ. Lorsque le signal de suspension de la course est donné, les dépassements sont interdits, l'entrée et la sortie des stands sont fermées et tous les pilotes doivent diriger lentement les voitures jusqu'à la ligne du drapeau rouge, situé avant l'entrée des stands (dont l'emplacement sera confirmé par le Directeur d'Epreuve lors du Briefing des Pilotes), où elles seront alignées en formation une seule file.

~~Si la voiture de tête n'est pas en première ligne, les voitures situées entre cette voiture et la ligne du drapeau rouge seront envoyées pour accomplir un tour trois minutes avant que la course ne reprenne.~~

minimum of 1 hour and 15 minutes during the race.

A driver may not drive for more than 3 hours and 30 minutes in total.

d) For the LMGTE Am category:

A driver must imperatively have driven for a minimum of 1 hour and 45 minutes during the race.

A driver may not drive for more than 3 hours and 30 minutes in total.

Penalties (LMP2; LMGTE Am):

- Total absence of driving time by the driver, except in a case of force majeure recognised as such by the Panel of Stewards: exclusion of the car.

- Driving time not respected: the penalty is at the Stewards' discretion and may go as far as exclusion of the driver or of the car.

For any Event lasting more than 6 hours, the driving times will be specified in the Appendix 1.

If the circumstances so require, the Stewards may take measures derogating from this rule.

STOPPING OF PRACTICE OR SUSPENSION OF THE RACE

81. 1/ Responsibility:

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

2/ Procedure:

2.1. If necessary, the Race Control will stop the practice session or the race.

The Clerk of the Course:

- a) will order the red flag to be shown simultaneously at the start line and at all marshal posts;
- b) will order the red lights (if there are any) switched on around the circuit.

2.2. Suspension of the race: Should it become necessary to suspend the race because the circuit is blocked by an accident or because weather or other conditions make it dangerous to continue, the clerk of the course will order red flags to be shown at all marshal posts and the abort lights to be shown at the start line. When the signal to suspend the race is given, overtaking is prohibited, the pit entry and exit will be closed, and all drivers must drive their cars slowly to the red flag line, situated before the pit entry, (the location of which will be confirmed by Race Director in the Drivers' Briefing), where they will be lined up in single file formation.

~~If the leading car is not in the first row, the cars between it and the red flag line will be waved off to complete one lap 3 minutes before the race resumes.~~

Toutes les voitures se trouvant entre la voiture de sécurité et la voiture de tête de sa catégorie seront libérées pour un autre tour dans l'ordre dans lequel elles se trouvent et sans se dépasser entre elles.

(Ces voitures seront libérées après les voitures qui se trouvent entre la ligne du drapeau rouge et le leader général de la course.)

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

Pendant que la course est suspendue :

- Ni la course ni le chronométrage ne sont arrêtés.

Le temps de conduite durant une période de drapeau rouge ne sera pas compté et les Commissaires Sportifs confirmeront les nouveaux temps de conduite avant la reprise de la course.

Si les circonstances l'exigent, les Commissaires Sportifs pourront prendre la décision d'arrêter et/ou modifier le temps de course effectué. Cela ne pourra pas excéder le temps de l'Epreuve prévu à l'Annexe 1 de l'Epreuve.

- Seuls les officiels sont autorisés sur la grille,
- Les pilotes sont autorisés à quitter leur voiture (mais ne doivent pas s'éloigner), ôter leur casque et leurs gants,
- Tout changement de pilote est interdit,
- A tous moments, les pilotes doivent respecter les consignes des commissaires,
- Le régime de Parc Fermé étant appliqué à toutes les voitures, aucune réparation n'est autorisée dans les stands.

a) 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 : les opérations liées au fonctionnement des systèmes de récupération d'énergie (Hybrides – ERS).

- **installer un dispositif externe fixe supplémentaire sur la voiture pour refroidir les systèmes de récupération d'énergie (Hybrides – ERS)**
- **connecter une batterie externe**
- **démarrer le moteur pour contrôler la température**
- **couvrir la voiture, en cas de pluie.**

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

b) **Si la course est suspendue en raison d'un changement climatique soudain,** Le Directeur d'Epreuve, pour des raisons de sécurité, peut décider d'autoriser un changement de pneus en passant des pneus slicks aux pneus pluie.

Si tel est le cas, le changement de pneus doit être effectué **après l'indication des 10 minutes avant la reprise de la**

All cars that are between the safety car and the leader of their class will be released for a further lap remaining in the same order and without overtaking between themselves.

(These cars will be released after the cars that are between the red flag line and the overall leader of the race.)

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

While the race is suspended:

- Neither the race nor the timekeeping will be halted.

Driving time during a red flag period will not be counted and the stewards will confirm the updated driving times before the restart of the race.

If the circumstances so require, the Stewards may take the decision to stop and/or modify the race time set. This may not exceed the time of the Event provided for in Appendix 1 of the Event.

- Only officials are allowed on the grid,
- The drivers are allowed to leave their cars (but must not move away from them) and remove their helmets and gloves;
- Driver changes are prohibited;
- The drivers must obey the marshals' instructions at all times;
- As Parc Fermé rules apply to all the cars, no repairs are authorised in the pits.

a) 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: operations relating to the working of the energy recovery systems (Hybrides – ERS).

- **Installation of an additional external stationary device fitted on the car for cooling the energy recovery systems (Hybrides – ERS)**
- **Connection of an external battery**
- **Engine start for temperature control**
- **If it is raining, covering the car.**

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

b) **If the race is suspended due to a sudden weather change,** The Race Director, for safety reasons, may decide to authorise a tyre change from slicks to wet-weather tyres.

If this is the case, the tyre change must be carried out **after**

Modifications validées par le CMSA du 3 décembre 2014 / Modifications validated by the WMSC of 3 December 2014

Modifications nécessitant la validation du CMSA du 20 mars 2015 / Modifications requesting validation by the WMSC of 20 March 2015

course et avant l'indication des 5 minutes **pour reprendre la course** **avant la reprise de la course**, moment auquel toutes les voitures doivent déjà reposer sur leurs roues.

c) Toute voiture qui, après le signal du drapeau rouge, ne parvient pas à se rendre sur la grille sans assistance 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'Art. 81.2.3 c) Voitures qui sont entrées dans la voie des stands après le signal du drapeau rouge.

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

Avant la reprise de la course, les panneaux suivants seront présentés : "10 minutes", "5 minutes", "3 minutes", "1 minute" et "30 secondes".

a) Pour les voitures sur la grille

A partir du panneau "10 minutes", 4 personnes **membres du personnel d'équipe** maximum par voiture, **portant les brassards appropriés**, seront autorisées à pénétrer sur la grille, pour y effectuer EXCLUSIVEMENT les tâches suivantes :

- L'aide au pilote,
- L'aide au démarrage par batterie extérieure,
- **Le contrôle des pneus et freins,**
- **Le changement de pneus si autorisé par le Directeur d'Epreuve (avant le panneau "5 minutes").**
- **L'enlèvement de la couverture sur la voiture (avant le panneau "5 minutes").**
- **L'enlèvement du dispositif de refroidissement pour les voitures hybrides (avant le panneau "5 minutes").**
- **Le désembuage du pare-brise.**

Au panneau "5 minutes", les voitures doivent reposer sur leurs roues.

4 minutes avant la reprise de la course, toutes les voitures se trouvant sur la grille entre la meilleure voiture du classement général sur la piste et la ligne du drapeau rouge recevront l'instruction d'accomplir un tour sans se dépasser et de rejoindre l'arrière de la file de voitures derrière la voiture de sécurité.

Au panneau "1 minute", les moteurs doivent être mis en route et les techniciens de l'équipe, des pneus et des freins devront se retirer de la grille. Si un pilote a besoin d'assistance après

the indication of 10 minutes before the race resumes, and prior to the indication of 5 minutes **to resume the race before the race resumes**, at which time all cars must already be resting on their wheels.

c) Any car which, after the red flag signal, does not make it to the grid without assistance must then enter the pit lane and stay in its working area outside its garage under Parc Fermé conditions and must comply with Art. 81.2.3 c) Cars which entered the pit lane after the red flag signal.

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

Before the race resumes, the following boards will be shown: "10 minutes", "5 minutes", "3 minutes", "1 minute" and "30 seconds".

a) For cars on the grid:

As from the "10 minutes" board, a maximum of 4 **people team personnel** per car, **wearing the appropriate armbands**, will be allowed to access the grid to carry out EXCLUSIVELY the following tasks:

- Assisting the driver,
- Helping to start the car with an external battery,
- Checking the tyres and brakes,
- **Changing the tyres if allowed by the Race Director (before the "5 minutes" board).**
- **Removing the cover from the car (before the "5 minutes" board).**
- **Removing the cooling device for Hybrid cars (before the "5 minutes" board).**
- **Demisting the windscreen.**

At the "5 minutes" board, cars must be resting on their wheels.

At 4 minutes before the race resumes, all cars located on the grid between the best overall classified car on track and the red flag line will be waved off to complete one lap without overtaking and join the rear of the line of cars behind the safety car.

At the "1 minute" board, engines must be started and the team, tyre and brake technicians must withdraw from the grid. If a driver needs assistance after the "30 seconds" board is shown this shall be signalled by the marshals with

la présentation du panneau "30 secondes", il sera signalé par les commissaires avec les drapeaux jaunes.

b) Pour les voitures étant dans les stands qui sont entrées dans la voie des stands avant le signal du drapeau rouge :

A partir du panneau "10 minutes", 4 personnes maximum par voiture seront autorisées à effectuer EXCLUSIVEMENT les tâches suivantes :

- L'aide au pilote,
- L'aide au démarrage par batterie extérieure,
- Le contrôle des pneus et freins.

Au panneau "3 minutes" **4 minutes avant la reprise de la course**, le travail sur les voitures peut reprendre conformément aux Articles 75, 76, 77, 78 et 80.1 et la voiture peut rejoindre le bout de la voie des stands.

Au panneau "3 minutes", la sortie des stands sera ouverte pendant une minute pour les voitures qui sont entrées dans la voie des stands avant le signal du drapeau rouge. Toutes les voitures entendant reprendre la course depuis la sortie des stands pourront le faire dans l'ordre dans lequel elles y sont arrivées par leurs propres moyens, à moins qu'une autre voiture ne soit excessivement retardée. Ces voitures recevront l'instruction d'accomplir un tour sans se dépasser et de rejoindre l'arrière de la file de voitures en piste. Toute voiture n'ayant pas quitté la sortie des stands au plus tard 2 minutes avant la reprise de la course doit rester à la sortie des stands jusqu'à sa réouverture à la fin du premier tour après la reprise de la course, après que la dernière voiture sur la piste a franchi la Ligne 2 de la voiture de sécurité.

2 minutes avant la reprise de la course, la sortie des stands sera fermée.

c) Pour les voitures qui sont entrées dans la voie des stands après le signal du drapeau rouge :

Une fois que les voitures sont entrées dans la voie des stands, elles doivent rester dans leur zone de travail à l'extérieur de leur garage en régime de Parc Fermé.

4 minutes avant la reprise de la course, le travail sur les voitures dans la voie des stands peut reprendre conformément aux Articles 75, 76, 77, 78 et 80.1.

Les voitures qui sont entrées dans la voie des stands après le signal du drapeau rouge ne peuvent se rendre à la sortie des stands qu'à la reprise de la course. La sortie des stands sera ouverte à la fin du premier tour après la reprise de la course, après que la dernière voiture sur la piste a franchi la Ligne 2 de la voiture de sécurité.

d) Pour toutes les voitures sur la piste à la reprise de la course :

Lorsque les feux verts s'allumeront, la voiture de sécurité quittera la grille suivie de toutes les voitures dans l'ordre dans lequel elles se sont arrêtées derrière la ligne du drapeau

the yellow flags.

b) For cars in the pits which entered the pit lane before the red flag signal:

As from the "10 minutes", board a maximum of 4 people per car will be allowed to carry out EXCLUSIVELY the following tasks:

- Assisting the driver,
- Helping to start the car with an external battery,
- Checking the tyres and brakes.

At the "3 minutes" board **4 minutes before the race resumes**, work on the cars may resume **as per Articles 75, 76, 77, 78 and 80.1** and the car may go to the end of the pit lane.

At the "3 minutes" board, the pit exit will open for one minute for cars which entered the pit lane before the red flag signal. Any car intending to resume the race from the pit exit may do so in the order in which they got there under their own power, unless another car was unduly delayed. Those cars will be waved off to complete one lap without overtaking and join the back of the line of cars on track. Any car which has not left the pit exit by 2 minutes before the race resumes must stay at the pit exit until it opens again at the end of the first lap after the race has been resumed, after the last car on track has crossed Safety Car Line 2.

At 2 minutes before the race resumes, the pit exit will close.

c) For cars which entered the Pit Lane after the red flag signal:

Once the cars have entered the pit lane, they must stay in their working area outside their garage under Parc Fermé conditions.

At 4 minutes before the race resumes, work on the cars in the pit lane may resume as per Articles 75, 76, 77, 78 and 80.1.

Only at the resumption of the race may those cars which entered the pit lane after the red flag signal move to the pit exit. The pit exit will open at the end of the first lap after the race has been resumed, after the last car on track has crossed Safety Car Line 2.

d) For all cars on track at the resumption of the race:

When the green lights are switched on, the safety car will leave the grid, followed by all the cars in the order in which they stopped behind the red flag line. **Soon after the last car in line behind the safety car passes the end of the pit lane,**

rouge. Juste après que la dernière voiture de la file derrière la voiture de sécurité aura franchi la sortie de la voie des stands, le feu de sortie des stands passera au vert, toute voiture dans la voie des stands pourra entrer sur la piste et rejoindre la file des voitures derrière la voiture de sécurité.

Une fois que la voiture de sécurité a complété un tour, après que la dernière voiture en piste a franchi la Ligne 2 de la voiture de sécurité, la sortie des stands sera ouverte.

Durant le deuxième tour de la voiture de sécurité, lorsque toutes les voitures à la sortie des stands ont rejoint la piste, toutes les voitures se trouvant entre la voiture de sécurité et la voiture de tête de leur catégorie seront libérées pour un autre tour, en restant dans le même ordre et sans se dépasser entre elles. La voiture de sécurité restera sur la piste jusqu'à ce que cette procédure soit terminée.

La voiture de sécurité entrera dans les stands après un tour, sauf s'il reste à procéder à des réparations (rails, pneus, etc.). Le Directeur de Course pourra alors décider de maintenir la voiture de sécurité en piste jusqu'à la fin des travaux ou pour des raisons météorologiques.

Durant ce ou ces tours, l'Article 2.9, Chapitre II de l'Annexe H du Code Sportif International s'appliquera.

Si la course ne peut être reprise, les résultats seront ceux obtenus à l'issue de l'avant-dernier tour précédant le tour au cours duquel le signal de suspension de la course a été donné

NEUTRALISATION DE LA COURSE : VOITURE DE SECURITE

82. A FULL COURSE YELLOW "FCY"

1. Le Directeur d'Epreuve peut déclarer une période Full Course Yellow s'il le juge nécessaire pour des raisons de sécurité.

Une fois sous FCY, les voitures ralentissent à 80 km/h, en une seule ligne, et conservent la distance qui les sépare de la voiture de devant et de celle de derrière. Il est strictement interdit de dépasser sous FCY.

Une fois que le message est affiché sur les moniteurs, toutes les voitures doivent immédiatement ralentir.

Tous les postes de commissaires présenteront un drapeau jaune agité et un panneau indiquant FCY (existence des panneaux à confirmer).

2. L'entrée et la sortie de la voie des stands restent ouvertes et les voitures peuvent rentrer aux stands.

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.

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.

After the Safety Car has completed one lap, after the last car on track has crossed Safety Car Line 2, the pit exit will open.

During the second Safety Car lap, when all cars from the pit exit have joined the track, all cars that are between the Safety Car and the leader of their class will be released for a further lap, remaining in the same order and without overtaking among themselves. The Safety Car will remain on track until this procedure has been completed.

The safety car will then enter the pits after one lap, unless repairs still need to be made (guardrails, tyre barriers, etc.). The Clerk of the Course may decide to keep the safety car out until the work has been completed or because of weather conditions.

During this lap or these laps, Article 2.9, Chapter II of Appendix H to the International Sporting Code will apply.

If the race cannot be resumed, the results will be taken as they stood at the end of the penultimate lap before the lap during which the signal to suspend the race was given.

NEUTRALISATION OF THE RACE: SAFETY CAR

82. A FULL COURSE YELLOW "FCY"

1. The Race Director may declare a Full Course Yellow period if he decides that this is necessary for safety reasons.

Once under FCY, cars will slow down to 80 kph, in single file, and maintain their distance to the car in front and the car behind. Overtaking is strictly prohibited under the FCY.

Once the message is displayed on the monitors, all cars must immediately slow down.

All marshal posts will display a waved yellow flag and a board with the indication FCY (existence of the boards to be confirmed).

2. The pit lane entry and exit remain open and cars are free to pit.

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.

3. Once the problem(s) is/are solved, the Race

Modifications validées par le CMSA du 3 décembre 2014 / Modifications validated by the WMSC of 3 December 2014

Modifications nécessitant la validation du CMSA du 20 mars 2015 / Modifications requesting validation by the WMSC of 20 March 2015

3. Une fois le(s) problème(s) résolu(s), le Directeur d'Epreuve autorise à nouveau la reprise de la course en affichant un message sur les moniteurs.

A ce stade, tous les postes de commissaires remplacent les drapeaux jaunes et les panneaux FCY (le cas échéant) 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.

4. 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.

82. B VOITURE DE SECURITE

Pour les Epreuves du Championnat, il y aura 1 voiture de sécurité, sauf Règlement spécifique de chaque Epreuve en cas de circonstances locales particulières, et, pour les 24 Heures du Mans, il y aura 3 voitures de sécurité.

1/ Sur décision du Directeur de Course, la voiture de sécurité pourra être mise en service pour :

- neutraliser la course si des concurrents ou des officiels courent un danger physique immédiat, dans des circonstances ne justifiant néanmoins pas l'arrêt de la course ;
- donner le départ de la course dans des circonstances exceptionnelles (par ex. mauvais temps) ;
- guider un départ lancé ;
- reprendre une course suspendue.

2/ Pour les circuits sur lesquels les procédures de la voiture de sécurité doivent être appliquées, deux « Lignes de la Voiture de Sécurité » continues, de 20 cm de large devraient être tracées à l'aide d'une peinture antidérapante, d'un côté à l'autre de la piste et des voies d'accès et de sortie des stands, perpendiculairement à l'axe longitudinal de la piste, aux endroits suivants :

- Ligne 1 de la Voiture de Sécurité : au point où il est jugé raisonnable d'autoriser une voiture entrant dans les stands à dépasser la voiture de sécurité ou toute autre voiture de course restée en piste. Il s'agit également du point où les voitures en compétition peuvent dépasser la voiture de sécurité alors qu'elle regagne les stands à la fin d'une intervention.

- Ligne 2 de la Voiture de Sécurité : au point où les voitures quittant les stands sont susceptibles de rouler à une vitesse similaire à celle des voitures en course sur la piste.

Une voiture qui se trouve sur la piste peut donc dépasser une voiture quittant les stands avant d'atteindre cette ligne mais aucun dépassement n'est autorisé après.

- et s'il y a plus qu'une voiture de sécurité, une ligne intermédiaire de la voiture de sécurité : point où les voitures en compétition peuvent dépasser la voiture de sécurité alors qu'elle regagne son emplacement intermédiaire à la fin d'une intervention.

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 (if this is the case) 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.

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

82. B SAFETY CAR

For the Events in the Championship, there will be 1 safety car unless the specific regulations of each Event provide otherwise in case of particular local circumstances, and for the Le Mans 24 Hours there will be 3 safety cars.

1/ On the decision of the Clerk of the Course, the safety car may be brought into operation to:

- neutralise a race if competitors or officials are in immediate physical danger but the circumstances are not such as to necessitate stopping the race;
- start a race in exceptional conditions (e.g. poor weather);
- pace a rolling start;
- resume a suspended race

2/ At circuits where safety car procedures are to be used, two continuous, 20 cm wide "Safety Car Lines" should be marked with non-skid paint, crossing the track and the pit entry and exit roads from side to side, at right angles to the track centre line, at the following places:

- Safety Car Line 1: at the point at which it is deemed reasonable to allow a car entering the pits to overtake the safety car or another competing car remaining on the track. It is also the point at which competing cars can pass the safety car as it enters the pits at the end of the intervention.

- Safety Car Line 2: at the point at which cars leaving the pits are likely to be travelling at a similar speed to competing cars on the track.

A car on the track may therefore overtake another leaving the pits before reaching this line but no overtaking may take place after it.

- and in case of more than one safety car, an Intermediate safety car line: the point at which competing cars can pass a safety car as it returns to its intermediate position at the end of the intervention.

3/ La voiture de sécurité sera conçue ou adaptée pour une conduite de haute performance sur circuit et dotée d'une puissance permettant de maintenir les vitesses auxquelles les catégories de voitures participant à l'épreuve peuvent être conduites sans compromettre leur fonctionnement en course. Pour certaines épreuves, le véhicule pourra être choisi en fonction de la catégorie en course, par ex. courses de camions.

Elle sera équipée d'au moins deux sièges et de deux ou quatre portes ; la visibilité arrière doit être bonne. Une armature de sécurité installée conformément aux spécifications de l'Annexe J est recommandée, tout comme le sont des harnais approuvés par la FIA.

La voiture de sécurité portera les mots « SAFETY CAR » en caractères d'une dimension appropriée, similaire à celle des numéros de course, sur l'arrière et sur les côtés. Elle sera équipée d'au moins un feu jaune ou orange clairement visible sur le toit et d'un feu vert dirigé vers l'arrière, chacun alimenté par un circuit électrique différent. Les feux montés à l'extérieur doivent être fixés de manière à résister à la vitesse maximale atteignable par le véhicule.

Elle sera conduite par un pilote de circuit expérimenté. Elle aura à son bord un observateur, capable de reconnaître toutes les voitures en course, et qui sera en contact radio permanent avec la Direction de Course. Il est recommandé que les occupants portent des casques approuvés par la FIA et des vêtements FIA résistant au feu. Ceux-ci sont obligatoires pour les épreuves des Championnats du Monde FIA.

4/ Il n'y aura qu'une voiture de sécurité en service à la fois, sauf sur les circuits d'une longueur supérieure à 7 km, pour lesquels la FIA pourra autoriser d'autres voitures de sécurité, stationnées à des points intermédiaires autour du circuit. Lorsque plusieurs voitures de sécurité seront autorisées, les conditions suivantes s'appliqueront :

- le point de départ et de retrait de chaque voiture de sécurité doit être annoncé à tous les pilotes ;
- un feu vert doit être situé après le point de retrait pour permettre de définir le point de fin de neutralisation de la course et de le signaler aux pilotes.

5/ Au maximum 30 minutes avant l'heure du départ de la course, la voiture de sécurité prendra position à l'avant de la grille et restera là jusqu'à ce que le signal des cinq minutes soit donné. Si une séance d'essais libres de 15 minutes est autorisée en application du règlement du Championnat ou de l'épreuve concerné(e), la voiture de sécurité prendra position à l'avant de la grille dès que la séance de 15 minutes d'essais libres sera terminée.

6/ Lorsque le signal cinq minutes est donné (excepté en application de l'Article 82.18 ci-dessous), la voiture de sécurité rejoindra son emplacement.

7/ Si plusieurs voitures de sécurité sont déployées, l'une interviendra comme indiqué aux Articles 82.5 et 82.6 ; l'autre/les autres regagnera/ont son/leur emplacement intermédiaire au plus tard 15 minutes avant l'heure de départ

3/ The safety car will be designed or adapted for high performance circuit driving and with power adequate to maintain speeds at which the types of cars competing in the event can be driven without compromising their race-worthiness.

At certain events, the vehicle may be chosen to suit a particular category, e.g. truck racing.

There will be at least two seats and two or four doors; rear visibility must be good. A roll cage installed to Appendix J specifications is recommended, as are FIA-approved seat harnesses.

The safety car must be marked "SAFETY CAR" in letters of appropriate dimensions similar to those of the race numbers, on the rear and sides. It must have at least one clearly visible yellow or orange light on the roof and a green light showing to the rear, each powered by a different electrical circuit. Lights fitted to the outside must be fixed to withstand the maximum speed attainable in the vehicle.

It will be driven by an experienced circuit driver. It will carry an observer capable of recognising all the competing cars, and who is in permanent radio contact with race control. It is recommended that the occupants wear FIA-approved helmets and FIA flame-resistant clothing. These are obligatory in FIA World Championship events.

4/ There will be only one safety car in operation at a time, except for circuits of over 7 km in length, where other safety cars, positioned at intermediate points around the circuit, may be authorised by the FIA. If more than one safety car is authorised, the following requirements will apply:

- the starting and withdrawal position of each safety car must be announced to all the drivers;
- a green light must be situated past the withdrawal position to enable the race neutralisation end point to be defined and signalled to the drivers.

5/ No more than 30 minutes before the race start time, the safety car will take up position at the front of the grid and remain there until the five-minute signal is given. If the appropriate Championship or event regulations authorise a free practice session of 15 minutes, the safety car will take up its position at the front of the grid as soon as the 15-minute practice session has finished.

6/ When the five-minute signal is given (except under Article 82.18 below), the safety car will take up its position.

7/ If more than one safety car is used, one will proceed as in Articles 82.5 and 82.6; the other(s) will take up the intermediate position(s) no less than 15 minutes before the race start time.

de la course.

NEUTRALISATION DE LA COURSE

8/ 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.

9/ La voiture de sécurité, feux orange allumés, partira de la voie des stands et gagnera la piste, où que se trouve la voiture en tête de la course.

10/ 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.

Les dépassements seront autorisés aux conditions suivantes :

- si une voiture y est invitée par la voiture de sécurité ;
- selon l'Article 82.18 ;
- toute voiture entrant dans les stands pourra dépasser une autre voiture ou la voiture de sécurité après avoir franchi la 1ère ligne de la voiture de sécurité, comme défini à l'Article 82.2 ;
- toute voiture quittant les stands pourra être dépassée par une autre voiture sur la piste avant qu'elle ne franchisse la 2ème ligne de la voiture de sécurité, comme défini à l'Article 82.2 ;
- lors de son retour aux stands ou à son emplacement intermédiaire, la voiture de sécurité pourra être dépassée par des voitures sur la piste une fois qu'elle aura franchi la ligne de la voiture de sécurité ;
- toute voiture s'arrêtant dans le garage qui lui a été attribué alors que la voiture de sécurité emprunte la voie des stands (voir l'Article 82.14) pourra être dépassée ;
- si une voiture ralentit en raison d'un problème grave.

11/ 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.

12/ 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.

S'il le juge approprié, le Directeur d'Epreuve autorisera le "Pass-Around" pour toute voiture dont le leader de sa

NEUTRALISING THE RACE

8/ 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.

9/ 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.

10/ 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 forbidden until the cars reach the Line (or the next race neutralisation end point) after the safety car has returned to the pits.

Overtaking will be permitted under the following circumstances:

- if a car is signalled to do so from the safety car;
- under Article 82.18;
- any car entering the pits may pass another car or the safety car after it has crossed the first safety car line, as defined under Article 82.2;
- any car leaving the pits may be overtaken by another car on the track before it crosses the second safety car line, as defined under Article 82.2;
- when the safety car is returning to the pits or its intermediate position, it may be overtaken by cars on the track once it has crossed the safety car line;
- any car stopping in its designated garage area whilst the safety car is using the pit lane (see Article 82.14) may be overtaken;
- if any car slows with an obvious problem.

11/ 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 or the pit lane.

12/ 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.

If deemed appropriate, the Race Director will authorise the "Pass-Around" for any car that has their class leader behind

Modifications validées par le CMSA du 3 décembre 2014 / Modifications validated by the WMSC of 3 December 2014

Modifications nécessitant la validation du CMSA du 20 mars 2015 / Modifications requesting validation by the WMSC of 20 March 2015

catégorie se trouve derrière dans l'ordre des voitures circulant derrière la voiture de sécurité.

Il incombe au concurrent de déterminer si sa voiture est admissible pour le "Pass-Around".

Pénalité pour "Pass-Around" en cas de non admissibilité : Stop and Hold pendant un temps équivalant à deux (2) tours de course.

Toutes les voitures participant au "Pass-Around" doivent, tout au long de la procédure, rester en ligne les unes par rapport aux autres, dans l'ordre initialement établi derrière la voiture de sécurité.

Les voitures participant au "Pass-Around" doivent, uniquement quand elles en reçoivent l'ordre, dépasser la voiture de sécurité en toute sécurité dans le bon ordre et rattraper le plateau aussi rapidement que possible sans nuire à la sécurité et prendre position derrière la/les voiture(s) se trouvant derrière la voiture de sécurité.

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.

13/ 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 82.14a)) 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 82.15) de la voiture de sécurité et toutes les autres voitures doivent rester en formation aussi serrée que possible.

14/ a) Pendant les 3 premiers tours de la voiture de sécurité, l'entrée des stands sera fermée. Toute voiture entrant dans les stands pendant ces 3 premiers tours ne sera autorisée à faire le plein que pendant 5 secondes et/ou à remplacer un (les) pneu(s) endommagé(s), à condition qu'après le 3ème tour, ou dès que l'entrée des stands est ouverte, la voiture rentre à nouveau pour un arrêt au stand normal.

Le Directeur d'Equipe doit informer le Directeur d'Epreuve que sa voiture entre dans la voie des stands.

Si la voiture de tête rentre au stand pendant les 3 premiers tours, la voiture suivante dans le classement sera placée derrière la voiture de sécurité et ainsi de suite au fur et mesure que les voitures décident de rentrer aux stands lors des 3 premiers tours.

Une fois que le message "Safety Car" est affiché sur les moniteurs, toutes les voitures ralentiront et le signal "Pit Entry Closed" sera activé.

La première fois que la voiture de sécurité franchit la Ligne de Contrôle sur la piste, elle sera considérée comme ayant

them in the order circulating behind the safety car.

It is the competitor's responsibility to determine if their car is eligible for the "Pass-Around".

Penalty for "Pass-Around" when ineligible: Stop and Hold for time equal to two (2) race laps.

All cars participating in the "Pass-Around" must, throughout the procedure, remain in line relative to each other, in the order initially established behind the safety car.

Cars participating in the "Pass-Around" must, only when directed to do so, overtake the safety car safely in the proper order and catch up with the field as quickly as possible without affecting safety and take up position at the rear of the car(s) remaining 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, will pass the safety car.

13/ The safety car shall be used at least until the car in the lead is behind it (except under 82.14a)) 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 82.15) and all remaining cars must keep the formation as tight as possible.

14/ a) During the first three laps of the safety car, the pit entry will be closed. Any car entering the pits during these first three laps shall be allowed to refuel for only 5 seconds and/or replace a (the) damaged tyre(s), on the condition that after the third lap, or as soon as the pit entry opens, the car comes back in again for a normal pit stop.

The team manager must inform the Race Director that his car is entering the pit lane.

If the leader pits during the first three laps, the next car in the results will be placed behind the safety car and so on as the cars decide to pit in the first three laps.

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 first time the safety car passes the Control Line on track, it will be considered to have completed the first safety car

Modifications validées par le CMSA du 3 décembre 2014 / Modifications validated by the WMSC of 3 December 2014

Modifications nécessitant la validation du CMSA du 20 mars 2015 / Modifications requesting validation by the WMSC of 20 March 2015

achevé le premier tour de la voiture de sécurité. Ceci s'appliquera également à toutes les voitures derrière elle lorsqu'elles franchissent la Ligne de Contrôle sur la piste.

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

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

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.

Une voiture ne peut entrer dans les stands que pour des opérations de réparation ou de ravitaillement, sans restrictions, après avoir accompli trois tours complets derrière la voiture de sécurité.

Si la voiture de sécurité est retirée de la piste au cours des trois premiers tours, et aux fins de l'Article 82.14, la voiture de sécurité entrera dans la voie des stands, tous les drapeaux jaunes seront remplacés par des drapeaux verts et toutes les voitures franchiront la Ligne de Contrôle sur la piste, le drapeau vert étant déployé et les feux verts allumés. Ce n'est qu'après qu'elles pourront entrer dans la voie des stands sans pénalité. Durant cette période, et jusqu'à ce que la dernière voiture franchisse la Ligne de Contrôle, le signal "Pit Entry Closed" demeurera activé.

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

Il sera allumé en permanence, sauf lorsque la voiture de sécurité et la file de voitures qui la suit passeront devant la sortie des stands, ou seront sur le point de le faire.

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.

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.

lap. This will also apply to all cars behind it as they cross the Control Line on track.

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

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

If the safety car has to bring all cars through the pit lane during its first 3 laps, the counting of laps will be done when the safety car and all other cars cross the pit lane exit loop.

A car may enter the pits only for repairs or refuelling, without restrictions, after it has completed 3 complete laps behind the safety car.

If the safety car is withdrawn from the track during the first three laps, and for the purpose of Article 82.14, the safety car 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.

b) 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 rejoin the track when the green light at the end of the pit lane is on.

It will be on at all times except when the safety car and the line of cars following it are about to pass or are passing the pit exit.

A car rejoining the track must proceed at an appropriate speed until it reaches the end of the line of cars behind the safety car.

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.

Si la voiture de sécurité emprunte la voie des stands, toute voiture se trouvant dans sa zone de travail ne pourra la quitter qu'une fois que le feu de la sortie des stands aura passé au rouge.

Dans ce cas, une voiture ne peut quitter sa zone de travail qu'une fois que la dernière voiture en file derrière la voiture de sécurité est passée devant son garage.

15/ Lorsque le Directeur de Course rappellera la voiture de sécurité, ses feux orange seront éteints, ce sera le signal qu'elle rentrera dans la voie des stands à la fin de ce tour. A ce moment-là, la première voiture de la file derrière la voiture de sécurité pourra imposer l'allure et, si nécessaire, se situer à plus de cinq longueurs de voiture derrière elle.

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

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

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

16/ Chaque tour accompli pendant que la voiture de sécurité est utilisée sera compté comme un tour de course.

17/ 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.

DEPART DE LA COURSE DERRIERE LA VOITURE DE SECURITE

18/ 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.

Le dépassement est autorisé, pendant le premier tour uniquement, si une voiture est retardée lorsqu'elle quitte sa position sur la grille et que les voitures se trouvant derrière elle ne peuvent éviter de la dépasser sans retarder outre mesure le reste du plateau. Dans ce cas, les pilotes ne peuvent dépasser que pour rétablir l'ordre de départ initial.

Juste après que la dernière voiture de la file derrière la voiture

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.

15/ When the Clerk of the Course calls in the safety car, its orange lights will be extinguished; this will be the signal that it will be entering the pit lane at the end of that lap. At this point, the first car in line behind the safety car may dictate the pace and, if necessary, fall more than five car lengths behind it.

In order to avoid the likelihood of accidents before the safety car returns to the pits, from the point at which the lights on the car are extinguished, drivers must proceed at a pace which involves no erratic acceleration, braking, or any other manoeuvre which is likely to endanger other drivers or impede the restart.

As the safety car is approaching the pit entry, the yellow flags and SC boards at the marshal posts will be withdrawn and replaced by waved green flags with green lights at the Line and at the Intermediate race neutralisation end point(s).

These will be displayed until the last car crosses the Line.

In the case of more than one safety car, their withdrawal must be precisely synchronised.

16/ Each lap completed while the safety car is deployed will be counted as a race lap.

17/ 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.

STARTING THE RACE BEHIND THE SAFETY CAR

18/ 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.

Overtaking, during the first lap only, is permitted if a car is delayed when leaving its grid position and cars behind cannot avoid passing it without unduly delaying the remainder of the field. In this case, drivers may only overtake to re-establish the original starting order.

Soon after the last car in line behind the safety car passes

de sécurité aura franchi la sortie de la voie des stands, après la fin du premier tour le feu de sortie des stands passera au vert et toute voiture dans la voie des stands pourra entrer sur la piste et rejoindre la file des voitures derrière la voiture de sécurité.

Un pilote retardé en quittant la grille ne peut dépasser une autre voiture en marche s'il était immobile après le franchissement de la Ligne par les autres voitures, et doit se ranger à l'arrière de la file de voitures se trouvant derrière la voiture de sécurité. Si plusieurs pilotes sont concernés, ils doivent se ranger à l'arrière de la file de voitures selon l'ordre dans lequel ils ont quitté la grille.

Une pénalité sera imposée à tout pilote qui aura, de l'avis des Commissaires Sportifs, dépassé sans nécessité une autre voiture pendant le premier tour.

19/ Une voiture de sécurité peut être utilisée comme «voiture officielle» pour un départ lancé conformément à l'Article 91 du Code : dans ce cas, le Règlement Particulier régissant le départ s'appliquera à la voiture jusqu'à ce qu'elle reprenne sa fonction de voiture de sécurité après que le départ a été donné.

REPRISE D'UNE COURSE SUSPENDUE

20/ La voiture de sécurité sera conduite devant la file des voitures derrière la ligne du drapeau rouge.

Les conditions de reprise de la course seront telles que stipulées dans les Prescriptions Générales de la FIA ou le règlement spécifique du championnat, de la série ou de l'épreuve, mais ce qui suit devrait s'appliquer :

- les commissaires de piste disposeront les voitures dans l'ordre indiqué par la Direction de Course ;
- toutes les voitures entre la ligne du drapeau rouge et le pilote de tête recevront l'instruction d'accomplir un autre tour, sans dépasser, et de rejoindre la file de voitures derrière la voiture de sécurité ;
- un avertissement sera donné au moins dix minutes avant l'heure de la reprise ;
- des signaux seront donnés à des intervalles appropriés avant la reprise de la course, accompagnés d'un signal sonore.

La course reprendra derrière la voiture de sécurité conformément à la procédure et aux conditions énoncées à l'Article 82.18.

Tous les articles concernant la neutralisation de la course s'appliqueront.

La voiture de sécurité entrera dans les stands après un tour à moins que toutes les voitures ne soient pas encore alignées derrière la voiture de sécurité ou que la Direction de Course estime qu'il est dangereux de reprendre la course.

ARRIVEE ET PARC FERME

83. 1/ Drapeau à damier : à l'échéance du temps de course ou de la distance à couvrir, le drapeau à damier sera présenté à la voiture classée première du classement général lorsqu'elle franchit la ligne d'arrivée sur la piste de course.

the end of the pit lane, after the end of the first lap the pit exit light will turn green; any car in the pit lane may then enter the track and join the line of cars behind the safety car.

Any driver who is delayed leaving the grid may not overtake another moving car if he was stationary after the remainder of the cars had crossed the Line, and must form up at the back of the line of cars behind the safety car. If more than one driver is affected, they must form up at the back of the field in the order in which they left the grid.

A penalty will be imposed on any driver who, in the opinion of the Stewards, unnecessarily overtook another car during the first lap.

19/ A safety car may be used as the official car for a rolling start in conformity with Article 91 of the Code; in this case, the Supplementary Regulations governing the start will apply to it until it resumes its safety car function after the start has been given.

RESUMING A SUSPENDED RACE

20/ The safety car will be driven to the front of the line of cars behind the red flag line.

The conditions for resuming the race will be as stipulated in the FIA General Prescriptions or the specific regulations of the championship, series or event, but the following should apply:

- marshals will arrange the cars in the order indicated by race control;
- any cars between the red flag line and the leader will be waved off to complete a further lap, without overtaking, and join the line of cars behind the safety car;
- at least ten minutes' warning will be given of the resumption time;
- signals will be shown at appropriate intervals before the resumption, accompanied by audible warnings.

The race will be resumed behind the safety car according to the procedure and conditions of Article 82.18.

All the articles concerning the neutralization of the race will apply.

The safety car will enter the pits after one lap unless all cars are not yet in a line behind the safety car or race control considers that it is not safe to resume the race.

FINISH AND PARC FERME

83. 1/ Chequered flag: when the scheduled time for the race has elapsed or the full race distance has been covered, the chequered flag will be shown to the car that is leading the general classification when it crosses the finish line on the race track.

Lorsque le drapeau à damier sera présenté, la sortie de la voie des stands sera fermée.

Après avoir reçu le drapeau à damier, toutes les voitures doivent se rendre directement au Parc Fermé sans arrêt ni assistance (sauf de la part des commissaires de piste en cas de nécessité). Les membres des équipes doivent se tenir à proximité du Parc Fermé afin d'aider les commissaires techniques.

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.

Pénalité : Exclusion possible de toute voiture qui ne rejoindrait pas le Parc Fermé dans le plus bref délai.

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

2/ Arrivée anticipée ou retardée :

2.1. Si, quelle qu'en soit la raison, le drapeau à damier est présenté avant que la durée prévue pour la course soit écoulée (sauf arrêt de la course prévu l'Art. 22), la course sera considérée comme terminée lorsque la voiture de tête aura franchi la ligne d'arrivée pour la dernière fois avant que le drapeau à damier ne soit présenté ;

2.2. Si, quelle qu'en soit la raison, le drapeau à damier est présenté en retard, la course sera considérée comme s'étant terminée à l'heure prévue.

CONDITIONS DE CLASSEMENT

84. 1.1 Est classée première la voiture qui a couvert la plus grande distance jusqu'à la présentation du drapeau à damier (la position des voitures sur la grille de départ n'est pas prise en compte).

1.2 Pour être classée, une voiture doit :

- a) Franchir la ligne d'arrivée sur la piste de course lorsque le drapeau à damier est présenté, sauf cas de force majeure à l'appréciation des Commissaires Sportifs. Il est interdit de s'arrêter sur la piste de course en attendant la présentation du drapeau à damier ;
- b) Avoir couvert une distance au moins égale à 70% de la distance couverte par la voiture classée 1^{ère} au classement général.
- c) Le nombre de tours officiel sera arrondi au nombre entier inférieur.

2.1 Les voitures sont classées en fonction du nombre de tours complets couverts pendant la durée de la course. Pour les concurrents ayant accompli un même nombre de tours, l'heure

When the chequered flag is shown, the pit exit will be closed.

After receiving the end-of-race signal, all cars must proceed on the circuit directly to the Parc Fermé without stopping and without any assistance (except that of the marshals, if necessary). Team members must be available in the vicinity of the Parc Fermé in order to help the Scrutineers.

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.

Penalty: Possible exclusion of any car that does not proceed to the Parc Fermé as soon as possible.

At the end of the race, a car may not cross the finish line again after having been shown the chequered flag, under pain of a sanction at the Stewards' discretion.

2/ Early or late finish:

2.1. If for any reason the chequered flag is shown before the scheduled time for the race has elapsed (unless the race was suspended under Art. 22), the race will be deemed to have finished when the leading car crossed the finish line for the last time before the chequered flag was shown;

2.2. If for any reason the chequered flag is shown late, the race will be deemed to have finished at the scheduled time.

CONDITIONS FOR CLASSIFICATION

84. 1.1 the car placed first is the one that covered the greatest distance up to the showing of the chequered flag (the position of the cars on the starting grid is not taken into account).

1.2 To be classified, a car must:

- a) Cross the finish line on the race track when the chequered flag is shown, except in a case of force majeure at the Stewards' discretion. It is prohibited to stop on the race track pending the showing of the chequered flag;
- b) Have covered at least 70% of the distance covered by the car classified in first place in the overall classification.
- c) The official number of laps will be rounded down to the nearest whole number.

2.1 The cars are classified according to the number of complete laps covered during the time of the race. For competitors having covered the same number of laps, the

de passage sur la ligne d'arrivée déterminera l'ordre du classement.

2.2 Résultats / Classements officiels :

Sont seuls considérés comme officiels les résultats et les classements publiés et affichés par l'organisateur sur le tableau d'affichage officiel.

CONFERENCE DE PRESSE

85. Après la séance de qualification :

Aussitôt après la fin de la 2^{ème} séance de qualification **réservee aux LMP1 et LMP2**, les pilotes qui font la pole de chaque catégorie doivent participer à la Conférence de Presse.

Lieu : Salle de Presse

Les Directeurs d'Equipe sont responsables du respect de ces obligations par leurs pilotes.

Pénalité : 1000 € en cas de retard ou d'absence du pilote

A l'arrivée :

Aussitôt après la cérémonie du podium et, selon les instructions des officiels, les pilotes et les Directeurs d'Equipe des voitures classées 1^{ère}, 2^{ème} et 3^{ème} du classement général de l'Epreuve et des voitures classées 1^{ère} de chaque Groupe (Art. 1) doivent participer :

- a) Aux interviews ;
- b) A la Conférence de Presse des vainqueurs.

Lieu : Salle de Presse

Les Directeurs d'équipe sont responsables du respect de ces obligations par leurs pilotes.

Pénalité : à l'appréciation des Commissaires Sportifs.

PODIUM, TROPHEES ET COUPES

86. La cérémonie du podium est obligatoire pour les trois premiers équipages du classement général et de chacune des catégories incluant les LMP1 privées. Les concurrents et les pilotes s'engagent à respecter les consignes qui leur seront adressées concernant la cérémonie du podium. Toute infraction donnera lieu à des pénalités à l'appréciation du Collège des Commissaires Sportifs.

1/ Remise des Trophées et Coupes :

Lieu : sur le podium, immédiatement après l'arrivée,

Présence obligatoire :

- a) Equipages au complet classés 1^{er}, 2^e et 3^e du classement général de l'Epreuve ;
- b) Les équipages au complet des trois premiers de chaque groupe ;

Pénalité : à l'appréciation des Commissaires Sportifs.

INSTRUCTIONS ET COMMUNICATIONS AUX CONCURRENTS

87. 1/ Les instructions, décisions, notifications ou communications des officiels sont adressées par écrit aux concurrents.

1.1. Les concurrents doivent en accuser réception : signature obligatoire du concurrent ou de son représentant désigné.

time at which they crossed the finish line will determine the order of the classification.

2.2 Official results / classifications:

The only official results and classifications are those published and posted by the organiser on the official notice board.

PRESS CONFERENCES

85. After the qualifying session:

Immediately after the end of the 2nd qualifying session **reserved for LMP1 and LMP2**, the drivers in pole position in each category must take part in the Press Conference.

Place: Press Room

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

Penalty: €1000 if a driver is late or absent.

At the finish:

Immediately after the podium ceremony and, according to the officials' instructions, the drivers and the Team Managers of the cars classified 1st, 2nd and 3rd in the general classification of the Event and the cars classified 1st in each Group (Art. 1) must take part:

- a) In the interviews;
- b) In the winners' Press Conference.

Place: Press Room

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

Penalty: at the Stewards' discretion.

PODIUM, TROPHIES AND CUPS

86. The podium ceremony is mandatory for the top three crews in the general classification and in each category, including LMP1 private entrants. The competitors and drivers undertake to comply with the instructions that they will be given concerning the podium ceremony. Any infringement will result in penalties at the Stewards' discretion.

1/ Prize-giving ceremony:

Place: on the podium, immediately after the finish,

Mandatory presence of:

- a) the full crews classified 1st, 2nd and 3rd in the general classification of the Event;
- b) the full crews of the top three in each group;

Penalty: at the Stewards' discretion.

INSTRUCTIONS AND COMMUNICATIONS TO COMPETITORS

87. 1/ Instructions, decision, notifications or communications from the officials are given to the competitors in writing.

1.1. The competitors must acknowledge receipt: the signature of the competitor or of his designated representative is mandatory.

Modifications validées par le CMSA du 3 décembre 2014 / Modifications validated by the WMSC of 3 December 2014

Modifications nécessitant la validation du CMSA du 20 mars 2015 / Modifications requesting validation by the WMSC of 20 March 2015

1.2. En cas de refus de signature : exclusion possible du concurrent et de sa (ses) voiture(s) à l'appréciation du Collège des Commissaires Sportifs.

1.3. Les notifications, les décisions des officiels et les résultats (essais et course) sont affichés sur le tableau officiel.

SANCTIONS ET RECLAMATIONS

88. 1/ Les Commissaires Sportifs peuvent infliger les pénalités prévues par le présent Règlement en sus ou à la place de toutes les autres pénalités prévues dans le Code Sportif International.

2/ Recours :

A. Droit de réclamation :

Les réclamations devront être effectuées conformément au Code Sportif International et accompagnées d'une caution de 1000 € (ou leur contrepartie en dollars au cours du jour), versée en numéraire.

B. Dépôt d'appel :

Le droit d'appel devant la Cour d'Appel internationale est de 6'000 € (cf. Règlement disciplinaire et juridictionnel de la FIA). Toutes les décisions qui sont prises par le Comité Endurance ne sont pas susceptibles de recours.

C. Droit de révision : il est tel que prévu par le CSI.

RELATIONS AVEC LES CONCURRENTS

89. Tout concurrent, constructeur ou pilote souhaitant obtenir entre deux Epreuves un éclaircissement sur un point du Règlement, pourra saisir le Comité Endurance. Toute interprétation émise par le Comité Endurance ne peut être opposable au pouvoir sportif que constituent le Directeur d'Epreuve et le Collège des Commissaires.

Pour ce faire, le concurrent, constructeur ou pilote devra adresser au Comité Endurance une requête dûment motivée précisant clairement les points sur lesquels il souhaite l'interprétation.

COMPORTEMENT ANTI-SPORTIF

90. Le Collège des Commissaires Sportifs pourra être saisi par le Directeur d'Epreuve et/ou le Directeur de Course de tout comportement d'un constructeur, concurrent ou d'un pilote qui serait contraire à l'esprit sportif, à une concurrence loyale, quand bien même l'intéressé revendiquerait l'application littérale du présent Règlement.

L'ANNEXE 1 DE CHAQUE EPREUVE

91. 1/ L'Annexe 1 des Epreuves disputées en Europe, d'une durée ne dépassant pas 6 heures, sera mise à la disposition des concurrents au plus tard 3 semaines avant le début de l'Epreuve.

2/ Les 24 Heures du Mans :

Compte tenu de leurs spécificités, les 24 Heures du Mans sont régies par un Règlement particulier fourni par l'organisateur qui comporte un Règlement Sportif spécifique.

Ce Règlement spécifique sera mis à la disposition des

1.2. If the competitor refuses to sign: possible exclusion of the competitor and his car(s), at the Stewards' discretion.

1.3. Officials' notifications and decisions and the results (practice and race) will be posted on the official notice board.

SANCTIONS AND PROTESTS

88. 1/ The Stewards may impose the penalties set out in the present regulations in addition to or instead of any other penalties available to them under the Code.

2/ Recourse:

A. Right of protest:

Protests must be made in conformity with the Code and accompanied by a deposit of €1000 (or the equivalent in dollars at the rate of the day), paid in cash.

B. Appeal deposit:

The appeal fee for the International Court of Appeal is € 6'000 (cf. Judicial and Disciplinary Rules of the FIA). Any decision taken by the Endurance Committee is not subject to appeal.

C. Right of review: this is as provided for in the Code.

RELATIONS WITH THE COMPETITORS

89. Any competitor, manufacturer or driver wishing to obtain a clarification on a point of the regulations between two Events, may submit the matter to the Endurance Committee. Any interpretation given by the Endurance Committee cannot be opposable to the sporting authority represented by the Race Director and the Panel of Stewards.

To do so, the competitor, manufacturer or driver must send the Endurance Committee a request, duly motivated, clearly specifying the points on which they are requesting an interpretation.

UNSPORTING CONDUCT

90. The Race Director and/or the Clerk of the Course may bring before the Panel of Stewards any unsporting behaviour on the part of a competitor or driver that is deemed contrary to the spirit of sport and fair play, when even the person concerned demands the literal application of the present regulations.

THE APPENDIX 1 OF EACH EVENT

91. 1/ The Appendix 1 of Events taking place in Europe, whether or not they exceed 6 hours, will be made available to the competitors at the latest 3 weeks before the start of the Event.

2/ The Le Mans 24 Hours:

Given its specificity, the Le Mans 24 Hours is governed by supplementary regulations supplied by the organiser which include specific Sporting Regulations.

These specific regulations will be made available to the

Modifications validées par le CMSA du 3 décembre 2014 / Modifications validated by the WMSC of 3 December 2014

Modifications nécessitant la validation du CMSA du 20 mars 2015 / Modifications requesting validation by the WMSC of 20 March 2015

concurrents au plus tard fin décembre 2014 2013.

competitors at the end of December 2014 2013 at the latest.

Modifications validées par le CMSA du 3 décembre 2014 / Modifications validated by the WMSC of 3 December 2014

Modifications nécessitant la validation du CMSA du 20 mars 2015 / Modifications requesting validation by the WMSC of 20 March 2015

ANNEXE 1 / APPENDIX 1

RENSEIGNEMENTS EXIGES PAR LE REGLEMENT SPORTIF / INFORMATION REQUIRED BY THE SPORTING REGULATIONS

ANNEXE 1

APPENDIX 1

PARTIE A (cf. Article 27)

1. Nom et adresse de l'Autorité Sportive Nationale (ASN).
2. Nom et adresse de l'organisateur.
3. Date et lieu de l'Epreuve.
4. Début des vérifications sportives et techniques le (date) à (heure).
5. Heure de départ de la course.
6. Adresse, numéro de téléphone, fax et e-mail auxquels la correspondance peut être adressée.
7. Détails sur le circuit, comprenant obligatoirement :
 - localisation et moyens d'accès,
 - longueur d'un tour,
 - durée de la course,
 - direction (dans le sens des aiguilles d'une montre ou dans le sens opposé),
 - localisation de la sortie des stands par rapport à la Ligne.
8. Localisation précise sur le circuit du :
 - bureau des Commissaires Sportifs,
 - bureau du Directeur d'Epreuve,
 - bureau de la FIA,
 - local des vérifications sportives,
 - local des vérifications techniques, aire plane et pesées,
 - parc Fermé,
 - briefing des pilotes et concurrents,
Briefing pilotes : Heure et jour.
 - Briefing des team managers : Heure et jour.
 - panneau d'affichage officiel,
 - conférence de presse du vainqueur,
 - centre presse,
 - centre d'accréditation des médias.
9. Liste des trophées supplémentaires et récompenses spéciales (en plus de ceux prévus par le Règlement Sportif du Championnat).
10. Nom des officiels de l'Epreuve suivants, désignés par l'ASN :
 - Commissaire Sportif,
 - Directeur de Course,

PART A (cf. Article 27)

1. Name and address of the National Sporting Authority (ASN).
2. Name and address of the organiser.
3. Date and place of the Event.
4. Start of the sporting checks and scrutineering on..... (date) at..... (time).
5. Start time of the race.
6. Address and telephone, fax number and E-mail to which enquiries can be addressed.
7. Details of the circuit, which must include:
 - location and how to get there,
 - length of one lap,
 - race duration,
 - direction (clockwise or anti-clockwise),
 - location of pit exit in relation to Line.
8. Precise location at the circuit of:
 - Stewards' office,
 - Race Director's office,
 - FIA office,
 - sporting checks,
 - scrutineering, flat area and weighing,
 - parc Fermé,
 - drivers' and competitors' briefing,
Drivers Briefing: date and time.
 - Team managers briefing: date and time.
 - official notice board,
 - winner's press conference,
 - press centre,
 - media accreditation centre.
9. List of any supplementary trophies and special awards (in addition to those specified in the Sporting Regulations of the Championship).
10. The names of the following officials of the Event appointed by the ASN:
 - Steward of the meeting,

Modifications validées par le CMSA du 3 décembre 2014 / Modifications validated by the WMSC of 3 December 2014

Modifications nécessitant la validation du CMSA du 20 mars 2015 / Modifications requesting validation by the WMSC of 20 March 2015

- Secrétaire du meeting,
- Commissaire Technique National en Chef,
- Responsable Médical National.

11. Autre point spécifique

Cf. Art 44 B

Cf. Art 67 A

3 séances d'essais chronométrés seront organisées comme suit :

- 1 séance de 60 minutes
- 2 séances de 90 minutes

1 séance d'essais qualificatifs déterminant la grille de départ aura lieu le date 2014 et sera organisée comme suit :

- Une demi-séance d'au moins **25 20** minutes réservée aux voitures des catégories LMP1 & LMP2 – hh :mm – hh :mm.
- Une demi-séance d'au moins **25 20** minutes réservée aux voitures des catégories LMGTE Pro & LMGTE Am – hh :mm – hh :mm.

Aucun warm-up ne sera organisé.

Cf. Art 70. 1.2

Parade des pilotes

Aucune Parade des pilotes ne sera organisée

Cf. Art 70. 1.3

Etant donné la configuration du circuit (nom du circuit), la zone mixte-interview pour cette épreuve sera située au niveau de la salle de presse : (lieu à préciser). Tous les pilotes ayant participé à la séance de qualification (hormis les pilotes ayant réalisé la pole position dans leur catégorie) devront s'y rendre entre hh :mm et hh :mm le date.

Cf. Art 71. 1.3.1

« La Pole Position » se situe sur le côté (droite/gauche : à préciser) de la première ligne en accord avec l'homologation FIA du circuit.

Cf. Art 72. 1.3.1

La voie des stands ouvrira à hh :mm et fermera à hh :mm pour un ou plusieurs tours de reconnaissance.

Le tour de formation débutera à hh :mm

PARTIE B (Réservée à la FIA) - cf. Article 32

1. Commissaires Sportifs FIA,
2. Directeur d'Epreuve,
3. Délégué Technique,
4. Délégué presse,
5. Délégué médical,

- Clerk of the Course,
- Secretary of the meeting,
- Chief National Scrutineer,
- Chief National Medical Officer.

11. Any other specific item

Cf. Art 44 B

Cf. Art 67 A

3 timed practice sessions will be organized as follows:

- 1 practice of 60 minutes
- 2 practices of 90 minutes

1 qualifying session determining the starting grid will be on date 2014 and will be organized as follows:

- One half-session of at least **25 20** minutes reserved for cars of categories LMP1 & LMP2 – from hh:mm p.m. to hh:mm p.m.
- One half-session of at least **25 20** minutes reserved for cars of categories LMGTE Pro & LMGTE Am – from hh:mm p.m. to hh:mm p.m.

No warm up will be organized.

Cf. Art 70. 1.2

Driver's Parade

No driver's parade will be organized

Cf. Art 70. 1.3

Due to the (name of the circuit) International circuit configuration, the mixed interview zone will be organized in the media centre (venue to be confirmed) for this event. All the drivers who took part in the qualifying session (except the ones having made the pole position in their categories) will be obliged to enter this mixed zone between hh:mm p.m. and hh:mm p.m. on date.

Cf. Art 71. 1.3.1

The "Pole Position" is on the (right/left: to be confirmed) of the front row according to circuit homologation by the FIA.

Cf. Art 72. 1.3.1

Pit lane will open at hh:mm and will close at hh:mm for one or more reconnaissance laps.

Formation lap will start at hh:mm

PART B (Reserved for the FIA) - cf. Article 32

1. FIA Stewards of the meeting,
2. Race Director,
3. Technical Delegate,
4. Press delegate,
5. Medical delegate.

Modifications validées par le CMSA du 3 décembre 2014 / Modifications validated by the WMSC of 3 December 2014

Modifications nécessitant la validation du CMSA du 20 mars 2015 / Modifications requesting validation by the WMSC of 20 March 2015

6. Chronométrateur en chef,
et, le cas échéant,
Observateur(s), Assistant(s), Pilote Conseiller

PARTIE C - Programme détaillé de l'Epreuve

A envoyer à la FIA avec l'Annexe 1 dûment complétée.

PARTIE D - Convention d'organisation et Questionnaire médical

Cf. Article 27 (Disponible auprès du Secrétariat de la FIA)

Convention d'organisation : A envoyer à la FIA dûment complétée au plus tard un mois avant le début de l'Epreuve.

Questionnaire médical : A envoyer à la FIA (Département Médical) dûment complétée au plus tard deux mois avant le début de l'Epreuve conformément à l'Annexe H du Code Sportif International.

PARTIE E - Assurance (Cf. Article 29)

A envoyer à la FIA avec l'Annexe 1 dûment complétée.

6. Chief timekeeper
and, if appropriate,
Observer(s), Assistant(s), Driver Adviser to the Stewards.

PART C - Detailed timetable of the Event

To be sent to the FIA together with the duly completed Appendix 1.

PART D - Organisation Agreement and Medical Questionnaire

Cf. Article 27 (Available from the FIA Secretariat)

Organisation Agreement: To be sent to the FIA at the latest one month prior to the Event.

Medical Questionnaire: To be sent to the FIA (Medical Department) at the latest two month prior to the Event in accordance with the Appendix H of the International Sporting Code.

PART E - Insurance (cf. Article 29)

To be sent to the FIA together with the duly completed Appendix 1.

**ANNEXE 2
APPENDIX 2**

**BULLETIN D'ENGAGEMENT AU CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE
DE LA FIA 2014 /
ENTRY FORM FOR THE 2014 FIA WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP**

*Disponible sur le site de la FIA à partir du
Available on the FIA website as from*

à l'emplacement ci-dessous / *as follows:*

www.fia.com

FIA Sport

FIA World Endurance Championship

Et sur le lien suivant / and under the following link: (weceentryforms.fia.com)

FIA Contacts:

FIA Geneva – WEC Department

Chemin de Blandonnet 2 – CH 1215 Genève 15

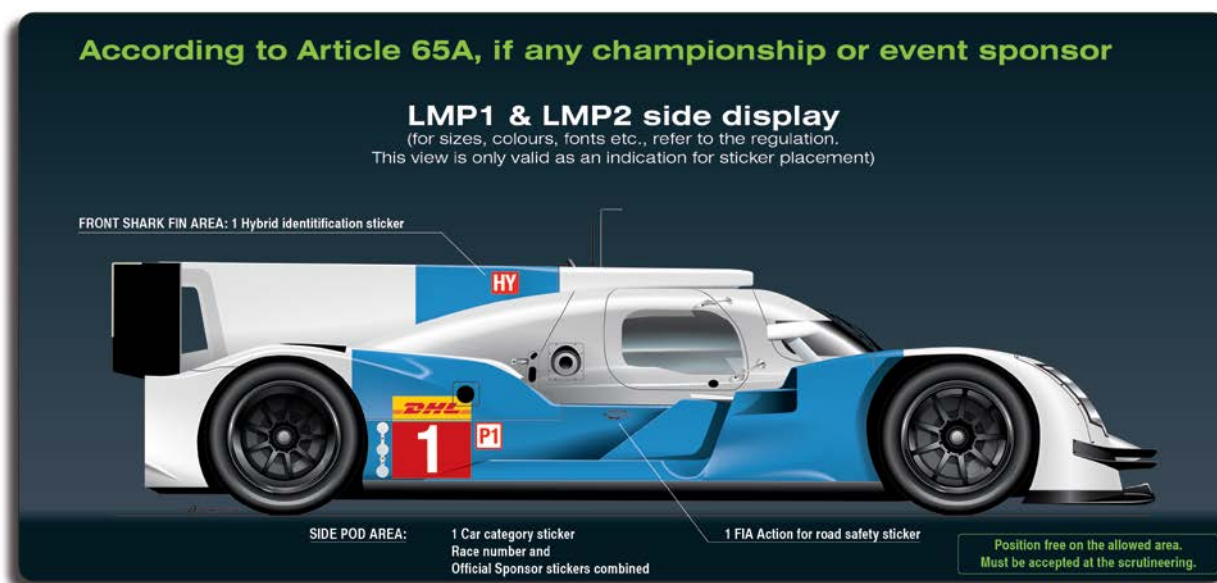
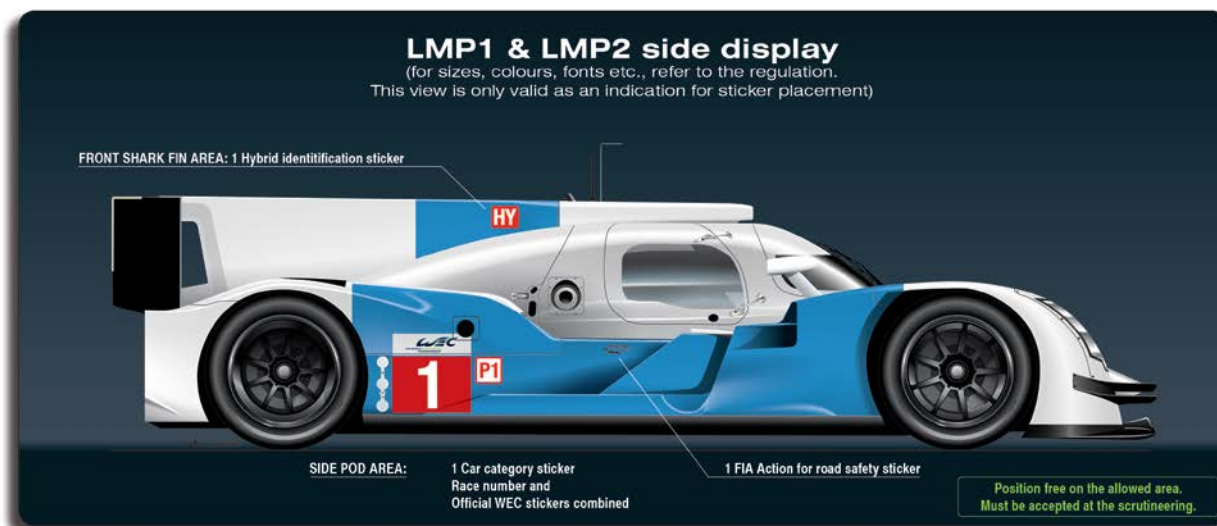
Fax : + 41 22 544 44 74

Manager: Mr Frédéric Bertrand (fbertrand@fia.com)

Coordinator: Mr Sina Amirdivani (samirdivani@fia.com)

ANNEXE 3 APPENDIX 3

EMPLACEMENT DE LA PUBLICITE SUR LES VOITURES LOCATION OF THE ADVERTISING ON THE CARS



Modifications validées par le CMSA du 3 décembre 2014 / Modifications validated by the WMSC of 3 December 2014

Modifications nécessitant la validation du CMSA du 20 mars 2015 / Modifications requesting validation by the WMSC of 20 March 2015

LMP1 & LMP2 front display

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

This view is only valid as an indication for sticker placement

- | | | |
|--------------------|---------------------------------|---|
| FRONT AREA: | 1 Race Number | Position free in the allowed area |
| | 1 Official WEC sticker | Must be accepted at scrutineering |
| | 1 Car category sticker | No official sticker on horizontal surfaces (must be visible from front) |
| | 1 National flag | |
| | 1 Hybrid identification sticker | |



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

EXCEPT COUNTRY FLAG ALLOWED ON SPLITTER

Modifications validées par le CMSA du 3 décembre 2014 / Modifications validated by the WMSC of 3 December 2014

Modifications nécessitant la validation du CMSA du 20 mars 2015 / Modifications requesting validation by the WMSC of 20 March 2015

GTE Pro & GTE Am display

(for sizes, colours, fonts etc., refer to the regulation.
This view is only valid as an indication for sticker placement)

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

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

1 FIA Action for road safety sticker

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

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

According to Article 65A, if any championship or event sponsor

GTE Pro & GTE Am display

(for sizes, colours, fonts etc., refer to the regulation.
This view is only valid as an indication for sticker placement)

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

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

1 FIA Action for road safety sticker

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

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

Modifications validées par le CMSA du 3 décembre 2014 / Modifications validated by the WMSC of 3 December 2014

Modifications nécessitant la validation du CMSA du 20 mars 2015 / Modifications requesting validation by the WMSC of 20 March 2015

ANNEXE 4 – Article 65. E / APPENDIX 4 – Article 65. E

TABLE OF POSSIBLE INFRINGEMENTS TO 2015 LMP1 TECHNICAL REGULATIONS

	FREE PRACT	QUALY	RACE			Délai d'application/ Time for applic
			Nombre de fois/amount of time	Penalty 6 hours race	Penalty Le Mans 24H	
ERS > Limit	No penalty	lap Time Cancelled	2nd time:	Drive Through	Stop Go 10 sec	Within 4 laps after penalty was notified to the team
			3rd time :	Stop Go 20 sec	Stop Go 40 sec	
			4th time and more:	Stop Go 30 sec	Stop Go 60 sec	
Qté fuel/tour > limit Annexe B	No penalty	-One lap Time Cancelled	Average with 2 following laps 2nd time	Drive Through	Stop Go 10 sec	Within 4 laps after penalty was notified to the team
			Average with 2 following laps 3rd time	Stop Go 20 sec	Stop Go 40 sec	
			Average with 2 following laps 4th time	Stop Go 30 sec	Stop Go 60 sec	
Qté fuel/tour > limit x 1.02 Annexe B	No penalty	-One lap Time Cancelled	2nd time:	Stop Go 5 sec	Stop Go 10 sec	Within 4 laps after penalty was notified to the team
			3rd time :	Stop Go 30 sec	Stop Go 60 sec	
			4th time and more:	Stop Go 60 sec	Stop Go 120 sec	
Débit inst > limit Annexe B	No penalty	-One lap Time Cancelled	2nd time:	Stop Go 5 sec	Stop Go 10 sec	Within 4 laps after penalty was notified to the team
			3rd time :	Stop Go 30 sec	Stop Go 60 sec	
			4th time and more:	Stop Go 60 sec	Stop Go 120 sec	
P Boost > limit Annexe B	No penalty	-One lap Time Cancelled	2nd time:	Reprimand	Reprimand	Within 4 laps after penalty was notified to the team
			3rd time :	Drive Through	Stop Go 5 sec	
			4th time and more:	Stop Go 5 sec	Stop Go 10 sec	
Température cockp	No penalty	No penalty	1st time :	Stop and repair	Stop and repair	Within 4 laps after penalty was notified to the team
			2nd time:			
			3rd time :			

NOTA 1 : In the view of infringement during the last 2 laps of the race = Qté fuel/tour is not applicable, Qté fuel/tour limit x1.02 is applicable

NOTA 2 : when remaining time of race is less than Delay of application = will be transformed in time added on the classification at steward's discretion

Modifications validées par le CMSA du 3 décembre 2014 / Modifications validated by the WMSC of 3 December 2014

Modifications nécessitant la validation du CMSA du 20 mars 2015 / Modifications requesting validation by the WMSC of 20 March 2015

In accordance with the provisions of Article 12.2.4 of the International Sporting Code, the penalties set out in Appendix 4 are not susceptible to appeal.

Modifications validées par le CMSA du 3 décembre 2014 / Modifications validated by the WMSC of 3 December 2014

Modifications nécessitant la validation du CMSA du 20 mars 2015 / Modifications requesting validation by the WMSC of 20 March 2015