



Règlement Sportif 2011

2011 Sporting Regulations

(Sous réserve d'approbation par le conseil mondial de la FIA)
(Subject to the FIA world council meeting approval)

SOMMAIRE

PREAMBULE : PRESENTATION DE LA SERIE LE MANS SERIES

| | | |
|-----|----|--|
| ART | 1 | VOITURES ADMISES |
| ART | 2 | CARBURANT |
| ART | 3 | INSCRIPTION |
| ART | 4 | DISPOSITIONS GENERALES |
| ART | 5 | DISCIPLINE GENERALE ET SECURITE |
| ART | 6 | VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES |
| ART | 7 | VERIFICATIONS TECHNIQUES |
| ART | 8 | PESEE |
| ART | 9 | ESSAIS |
| ART | 10 | WARM-UP |
| ART | 11 | SEANCE D'AUTOGRAPHES |
| ART | 12 | GRILLE DE DEPART |
| ART | 13 | PROCEDURE DE DEPART |
| ART | 14 | PROCEDURE DE DEPART MODIFIEE |
| ART | 15 | INFORMATIONS ET SIGNALISATION |
| ART | 16 | ARRETS AUX STANDS |
| ART | 17 | RAVITAILLEMENTS (CARBURANT) |
| ART | 18 | REPARATIONS ET OPERATIONS D'ENTRETIEN |
| ART | 19 | PERSONNES AUTORISEES SUR LA "ZONE DE TRAVAIL" |
| ART | 20 | AMENAGEMENT DES STANDS |
| ART | 21 | CHANGEMENTS DE PILOTE |
| ART | 22 | ARRET DES ESSAIS OU DE LA COURSE |
| ART | 23 | NEUTRALISATION DE LA COURSE : "SAFETY-CAR" |
| ART | 24 | ARRIVEE |
| ART | 25 | CLASSEMENTS |
| ART | 26 | CONFERENCE DE PRESSE |
| ART | 27 | TROPHES ET COUPES |
| ART | 28 | INSTRUCTIONS ET COMMUNICATIONS AUX CONCURRENTS |
| ART | 29 | SANCTIONS ET RECLAMATIONS |
| ART | 30 | RELATIONS AVEC L'ORGANISATEUR ET COMITE DE LA REGLEMENTATION |
| ART | 31 | COMPORTEMENT ANTI-SPORTIF |
| ART | 32 | REGLEMENT PARTICULIER DE L'EPEUVE |
| ART | 33 | TEXTE FINAL |

| | | |
|--------|------|--|
| ANNEXE | I | ASSURANCES |
| ANNEXE | II | MARQUES ET DROITS |
| ANNEXE | III | ATTRIBUTION DES POINTS |
| ANNEXE | IV | PUBLICITE |
| ANNEXE | V | NUMEROS, DRAPEAUX, PUBLICITE, ORGANISATION ET CAMERAS EMBARQUEES |
| ANNEXE | VI | FACILITES POUR LES CONCURRENTS "LE MANS SERIES" |
| ANNEXE | VII | CARBURANT |
| ANNEXE | VIII | IDENTIFICATION DES STANDS |
| ANNEXE | IX | SYSTEME D'ACQUISITION DE DONNEES |
| ANNEXE | X | MODELE DE CAUTION SOLIDAIRE |

TABLE OF CONTENTS

PREAMBLE: PRESENTATION OF THE LE MANS SERIES

| | | |
|-----|----|--|
| ART | 1 | CARS ELIGIBILITY |
| ART | 2 | FUEL |
| ART | 3 | REGISTRATION |
| ART | 4 | GENERAL CONDITIONS |
| ART | 5 | GENERAL DISCIPLINE AND SAFETY |
| ART | 6 | REGISTRATION |
| ART | 7 | SCRUTINEERING |
| ART | 8 | WEIGHTING |
| ART | 9 | PRACTICE SESSIONS |
| ART | 10 | WARM-UP |
| ART | 11 | AUTOGRAPH SESSION |
| ART | 12 | STARTING GRID |
| ART | 13 | STARTING PROCEDURE |
| ART | 14 | MODIFIED STARTING PROCEDURE |
| ART | 15 | INFORMATION AND SIGNALLING |
| ART | 16 | PIT STOPS |
| ART | 17 | REFUELLING (FUEL) |
| ART | 18 | REPAIRS AND MAINTENANCE OPERATIONS |
| ART | 19 | PERSONAL ALLOWED ON THE "WORKING AREA" |
| ART | 20 | PIT FITTING-OUT |
| ART | 21 | DRIVERS' CHANGE-OVER |
| ART | 22 | INTERRUPTION OF THE QUALIFYING SESSIONS OR THE RACE |
| ART | 23 | NEUTRALISATION OF THE RACE: "SAFETY-CAR" |
| ART | 24 | FINISH |
| ART | 25 | CLASSIFICATION |
| ART | 26 | PRESS MEETINGS |
| ART | 27 | TROPHIES AND CUPS |
| ART | 28 | INSTRUCTIONS AND COMMUNICATIONS TO COMPETITORS |
| ART | 29 | SANCTIONS AND PROTESTS |
| ART | 30 | RELATIONS WITH THE ORGANIZER AND WITH THE REGULATION BOARD |
| ART | 31 | ANTI-SPORT BEHAVIOUR |
| ART | 32 | SUPPLEMENTARY REGULATIONS |
| ART | 33 | FINAL TEXT |

| | | |
|----------|------|---|
| APPENDIX | I | INSURANCE |
| APPENDIX | II | TRADE MARKS AND RIGHTS |
| APPENDIX | III | POINTS ALLOCATION |
| APPENDIX | IV | ADVERTISING |
| APPENDIX | V | NUMBERS, FLAGS AND ADVERTISING FROM THE ORGANISERS AND ON-BOARD CAMERAS |
| APPENDIX | VI | FACILITIES FOR "LE MANS SERIES" COMPETITORS |
| APPENDIX | VII | FUEL |
| APPENDIX | VIII | IDENTIFICATION OF THE PIT GARAGES |
| APPENDIX | IX | DATA RECORDING SYSTEM |
| APPENDIX | X | JOINT AND SEVERAL GUARANTEE |

Préambule : Présentation de la Série Le Mans Series

Le Mans Series est une série d'épreuves d'endurance des catégories telles que définies ci-dessous. La série est organisée conformément aux prescriptions du Code Sportif International et aux Règlements "Sportif" et "Technique" de l'Automobile Club de l'Ouest et du présent Règlement Sportif Le Mans Series.

En cas de contradiction entre ces différents textes, le Règlement Sportif Le Mans Series prévaudra.

La société LMEO, organisatrice de cette série, est domiciliée : 103, rue Lamarck – 75018 Paris – France.

Calendrier 2011

Le Mans Series est une coupe composée de 5 épreuves* :

- Castellet (6 heures, France) – 1, 2, 3 mars 2011
- Spa (6 heures, Belgique) – 5, 6, 7 mai 2011
- Imola (6 heures, Italie) – 1, 2, 3 juillet 2011
- Silverstone (6 heures, Royaume-Uni) – 9, 10, 11 septembre 2011
- Estoril (6 heures, Portugal) – 23, 24, 25 septembre 2011

* Calendrier provisoire susceptible de modifications

ART. 1 - VOITURES ADMISES

1.1 - Catégories "LE MANS" Prototype :

a/ Groupe LM P1

b/ Groupe LM P2

c/ Groupe « Formula Le Mans » Voitures conformes au règlement technique Formula Le Mans 2011

1.2 - Catégories "LE MANS" Grand Tourisme Endurance :

a/ Groupe LM GTE Pro

b/ Groupe LM GTE Am

Note :

a/ Les **voitures de réserve** ne sont pas admises ;

b/ **L'éligibilité d'une voiture est de la responsabilité de l'A.C.O.** qui effectuera, pour les voitures nouvelles, une inspection technique contradictoire avant l'établissement de la fiche d'homologation ;

c/ Les voitures utilisant des techniques considérées aujourd'hui comme non habituelles en compétition peuvent être admises avec l'accord de l'A.C.O. sur la base de règlements spécifiques afin de respecter l'équilibre des performances entre les voitures ;

d/ La décision 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.

1.3 - Equilibre de performance des différentes technologies de propulsion LMP1

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

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 50% de la distance des courses (moyenne des meilleurs tours).

Les modèles des voitures des technologies les plus lentes doivent avoir participé à au moins 2 courses et doivent avoir été régulièrement classées pour bénéficier de l'application de la règle.

Un écart moyen de 2% sur ces 2 courses devra être observé.

L'ACO se réserve la possibilité de modifier l'application de cette règle si le résultat de l'ajustement ne permet pas d'atteindre l'objectif fixé.

Le premier ajustement sera appliqué si nécessaire lors de la 3ème épreuve de la saison 2011 courue sous ce règlement. 2 ajustements maximum peuvent être appliqués dans la saison pour une technologie.

Preamble: Presentation of the Le Mans Series

Le Mans Series is a series of endurance events dedicated to the categories as described hereunder. The series meets the International Sporting Code, the Automobile Club de l'Ouest Sporting & Technical requirements and the current Le Mans Series Sporting Regulations.

In case of contradiction between these different texts, the Le Mans Series Sporting Regulations will prevail.

Registered office of the L.M.E.O company in charge is located: 103, rue Lamarck – 75018 Paris – France.

2011 Calendar

Le Mans Series is a Cup consisting of 5 races () :*

- Castellet (6 hours, France) – 1, 2, 3 March 2011
- Spa (6 hours, Belgium) – 5, 6, 7 May 2011
- Imola (6 hours, Italy) – 1, 2, 3 July 2011
- Silverstone (6 hours, Great-Britain) – 9, 10, 11 September 2011
- Estoril (6 hours, Portugal) – 23, 24, 25 September 2011

** Provisional calendar subject to possible modifications*

ART. 1 - CARS ELIGIBILITY

1.1 – "Le Mans" Prototype Categories:

a/ LM P1 Group

b/ LM P2 Group

c/ Formula Le Mans Category: Cars in compliance with the Formula Le Mans 2011 technical regulation.

1.2 - "Le Mans" Grand Touring Endurance Categories:

a/ LM GTE Pro Group

b/ LM GTE Am Group

Note:

a/ **Reserve cars** are not permitted;

b/ **Eligibility of a car is the responsibility of the ACO** which, for newly-built cars, will carry out a contradictory technical inspection prior to filling in the homologation form;

c/ Cars using specifications not considered usual in motor racing may be eligible with the agreement of the ACO on the grounds of specific regulations in order to balance the performances between the cars;

d/ The decision of the ACO about the authentication (or not) of the homologation form, is a technical decision taken as a last resort, and consequently, not subject to appeal, by any party whatsoever, in front of any jurisdiction whatsoever.

1.3 – Balance of Performance of the different technologies of LM P1 Propulsion

In order to maintain the gap between the different power train technologies within a range of 2% of lap times, the ACO will keep the possibility to adapt the performance of the slowest technologies of cars under the following condition:

The reference will be the calculation of average of lap times of the fastest car of each technology. The average of lap times will be calculated on a number of laps corresponding to 50% of the distance of the races (average of the best laps).

The models of cars from slowest technologies must have participated in at least at 2 races minimum and must have been regularly classified to benefit from the application of the rule.

A 2% gap average should be observed on these 2 races.

The ACO will keep the possibility to modify the application of this rule if the result of the adjustment does not permit reaching the target.

The first adjustment will be applied if necessary at the 3rd event of the 2011 season under this regulation. A maximum of 2 adjustments can be applied in the season for a technology.

L'ACO 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 confidentielles. Tout concurrent ayant délibérément fourni des informations fausses, ou essayé d'influencer un ajustement en cachant son vrai niveau de performance se verra retirer sa fiche d'homologation ACO.

ART. 2 - CARBURANT

2.1 - Installations : Cf. Règlements Techniques - Annexe A.

2.2 - Un seul carburant est délivré par l'Organisateur : Spécifications sur demande. (Cf. Annexe VII du présent règlement)

2.3 - Chaque team doit se munir de fûts destinés à l'approvisionnement en essence auprès du fournisseur exclusif de l'Organisateur ; ce dernier ne mettant pas de fûts à disposition des concurrents.

2.4 - La quantité maximum d'essence autorisée par voiture dans chaque garage est de 400 litres.

ART. 3 - INSCRIPTION

3.1 - Demandes d'inscription :

Elles peuvent être adressées à l'Organisateur jusqu'à 1 mois avant l'épreuve à l'adresse suivante :

LE MANS SERIES 103, rue Lamarck - 75018 Paris - FRANCE

3.2 - Les documents originaux de la demande de participation doivent être adressés par courrier postal.

3.3 - Limitation :

L'organisateur se réserve le droit de refuser une inscription. (Cf. Article 74 du Code Sportif International).

Les essais privés sont interdits à tout concurrent (inscrit à la saison ou inscrit à la course) sur tous les circuits de la série et ce durant les 8 (huit) semaines précédant la course sur ces circuits (sauf dans le cas de tests officiels organisés directement par l'Organisateur).

En cas d'infraction l'Organisateur de la série refusera au concurrent la participation à la course considérée. L'inscription éventuellement déjà payé ne sera pas remboursé.

3.4 - La composition de l'équipage définitif (2 ou 3 pilotes) devra être adressée à l'organisation au plus tard 15 jours avant la course. Toute modification après cette date - cas de force majeure uniquement - ne pourra être acceptée qu'avec l'accord du Collège des Commissaires Sportifs et uniquement jusqu'à la fin des vérifications administratives.

3.4.1 Au plus tard 15 jours avant le début de la première Epreuve à laquelle il souhaite participer, chaque pilote désirant participer à une épreuve Le Mans Series doit transmettre son palmarès à l'Automobile Club de L'Ouest au moyen du formulaire disponible auprès de l'administration (demande par email : sport2@lemans.org ou disponible sur le site privé sport ACO <http://sport@lemans.org>) 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 Le Mans Series pour être catégorisé. Les décisions concernant les catégorisations sont prises sous la responsabilité du Comité Sport de l'ACO. Le Comité Sport de l'ACO mandate le Collège des Commissaires Sportifs de l'épreuve concernée pour catégoriser les pilotes qui s'annoncent avec leur palmarès une fois que l'Epreuve a commencé. Ceci aura lieu sous la supervision du Comité Sport, qui reste l'organe auquel tous les pilotes ont recours en première instance en cas de contestation. Les pilotes non classés par catégories ne pourront prendre part à une Epreuve. Une liste de catégorisation des pilotes sera publiée au plus tard 48 heures avant le début de l'Epreuve concernée.

3.4.2 Définitions des catégorisations des pilotes :

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

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

The ACO will ask, if necessary, any information to the manufacturer/team in order to be assisted in his analysis. Any information will be kept strictly confidential. Any competitor who deliberately gives false information, or try to influence an adjustment process by hiding his real level of performance will have his ACO homologation form withdrawn.

ART. 2 – FUEL

2.1 - Facilities: Cf. Technical Regulations - Appendix A.

2.2 - Only one type of fuel to be supplied by the Organiser: specifications on request. (Cf. Appendix VII of these regulations)

2.3 - Since the Organisers do not provide drums to collect the fuel from its exclusive supplier; every team shall bring its own material.

2.4 - The maximum fuel quantity allowed per car in each pit garage is 400 Litres.

ART. 3 - REGISTRATION

3.1 – Registration forms:

They must be sent to the Organiser at least one month prior to the event to:

LE MANS SERIES - 103, rue Lamarck – 75018 Paris - FRANCE

3.2 - The original document of the entry shall be sent by post.

3.3 - Limitation:

The Organisers can refuse a registration (Cf. International Sporting Code - Art. 74).

Private testing are strictly prohibited to all competitors (whether competing in the whole Series or on a race by race basis) on all circuits on which the LE MANS SERIES races will be held during the 8 (eight) weeks preceding the race on these tracks (except in case of official tests organised directly by the Organisers).

The breach to this rule leads to an exclusion of the competitor from the considered Series event. No registration fees will be refunded in this case.

3.4 – The driver line up of the team (2 or 3 drivers) must be sent to the Organisers at least 15 days prior to the event. Any change after this date – only in case of absolute necessity– must be approved by the Stewards Panel and can occur only until the end of the checks.

3.4.1 *Each driver wishing to drive in any Le Mans Series race must sent his record of achievements to the Automobile Club de l'Ouest, using the form available from the administration (request by email: sport2@lemans.org or to be find on the ACO sport private website – <http://sport.lemans.org>) at the latest 15 days prior to the beginning of the first event in which he wishes to take part, failing which he must pay a fee (via the competitor with whom he is entered) of 450 euros to Le Mans Series in order to be categorised. Decisions concerning the categorisation are taken under the responsibility of the ACO Comité Sport. The ACO Comité Sport mandates the Panel of Stewards of the Event concerned to categorise drivers who announce themselves their records of achievements after the Event has already begun. This will take place under the supervision of the Comité Sport, which remains the body of which the drivers have recourse in the first instance in case of dispute. Drivers who have not been categorised will not be allowed to take part in an event. A driver's categorisation list will be published at the latest 48 hours prior to the beginning of the Event concerned.*

3.4.2 *definitions of the drivers' categorisations:*

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

- has held a Super Licence (for Formula One);
- has won the Le Mans 24 Hours outright;
- has been a Work Driver paid by a car manufacturer;
- has finished in 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

internationale de F3 (British/Euro F3) ou d'un grand Championnat pour monoplaces International (Exemple : World Series by Renault) ;

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

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

- pilote répondant aux critères de la catégorie A (platine) mais âgé de 55 à 59 ans ;

- a participé de façon compétitive en Championnat du Monde de Karting ou séries pour monoplaces et est âgé de moins de 35 ans ;

- a terminé parmi les 10 premiers du classement général d'une série internationale secondaire pour monoplaces (A1 GP, Renault V6, FR2000 international,...) ;

- a terminé parmi les 6 premiers du classement général d'une série nationale pour monoplaces (F3, FR2000,...) ;

- a terminé parmi les 3 premiers du classement général une série de premier niveau pour monoplaces (F-Ford, F-BMW; F-ZIP, Autosport Academy,...) ;

- a terminé parmi les 10 premiers du classement général de la Porsche Supercup ;

- a terminé parmi les 5 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 Sport.

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 Sport.

Bronze : pilote amateur. Tout pilote ayant eu sa première licence internationale après l'âge de 30 ans et n'ayant pas d'expérience ou ayant participé épisodiquement en monoplace.

Tout pilote âgé de moins de 30 ans sans expérience significative de la course.

3.4.3 Rectification :

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

3.4.4 Pour les catégories LMP2 et FLM 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.

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

3.4.6 Pour la catégorie LM P1 uniquement, les pilotes Bronze ne sont pas admis.

3.4.7 Pour la catégorie GTE Pro, la composition des équipages est libre.

3.5 - Concurrents sélectionnés par le Comité de Sélection et invités à participer aux Essais Libres.

Comité de sélection :

- M. Jean-Claude Plassart - M. Pierre Fillon - M. Patrick Peter

international series (British/Euro F3) or a major international single-seater Championship (Example: 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 professional by the Comité Sport.

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 A category (platinum) but aged 55 to 59;

- has competed competitively in the World Karting Championship or single-seater series and is under 35 years of age;

- has finished in the top 10 in the general classification of a secondary international single-seater series (A1 GP, Renault V6, FR2000 international...);

- has finished in the top 6 in the general classification of a national single-seater series (F3, FR2000...);

- has finished in the top 3 in the general classification of an entry level single-seater series (F-Ford, F-BMW, F-ZIP, Autosport Academy...);

- has finished in the top 10 in the general classification of the Porsche Supercup;

- has finished in the top 5 in 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 Comité Sport.

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 finishes in the 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 Comité Sport.

Bronze: amateur driver. Any driver who was over 30 years old when his first licence was issued, and who has little or no single-seater experience. Any driver under 30 without significant race experience.

3.4.3 Rectification:

Any driver has the right to ask the Comité Sport to rectify his categorisation, at least 15 days prior to the beginning 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.

3.4.4 Only for the LMP2 and FLM categories, the rule for the team's driver formation according to the drivers' categorisations: Any 2 or 3 drivers' crew must be made up of minimum one Silver or Bronze driver.

3.4.5 Only for the LM GTE Am category, the rule for the team's driver formation according to the drivers' categorisations: a team of 2 or 3 drivers must include one Platinum or Gold driver maximum.

3.4.6 Only for the LMP1 category, Bronze drivers are not accepted.

3.4.7 Only for the GTE Pro category, the team's driver formation is free.

3.5 - Competitors selected by the Selection Committee & invited to take part in the Free Practice Sessions.

Selection Committee:

- M. Jean-Claude Plassart - M. Pierre Fillon - M. Patrick Peter

Critères de sélection :

a/ Les critères suivants sont à la discrétion du Comité de Sélection.

b/ Liste non exhaustive et sans ordre de priorité :

- Notoriété du concurrent (constructeur, équipe assistée par un constructeur, équipe privée de renom, écurie privée)
- Participation(s) aux "24 Heures du Mans"
- Palmarès des concurrents
- Pilotes désignés
- Qualité des voitures
- Intérêt technique
- Situation juridique ou financière avec l'A.C.O. et son environnement
- Maintien de la participation des concurrents "privés" • etc...

3.6 - Refus d'inscription :

Le nombre de voitures admises au départ de la course est limité à la capacité du circuit. Le Comité de Sélection sera donc dans l'obligation de refuser les inscriptions en surnombre (Cf. Dispositions générales : Art. 3.12 et Règlement Sportif Art. 3.5 ci-dessus).

En cas de refus d'inscription, signifié conformément à l'article 74 du Code Sportif International, l'Organisateur remboursera au concurrent non retenu l'intégralité de la somme versée au titre de l'inscription considéré.

3.7 - Inscription officielle :

Une demande de participation devient une "Inscription officielle" lorsque le Concurrent a reçu la confirmation de l'Organisateur. Celle-ci ne peut intervenir que dès lors que la somme due au titre de l'inscription considéré (saison ou course) a été intégralement payée.

3.8 - Cession d'une inscription : interdite.

L'Organisateur reprendra l'inscription d'un Concurrent qui ne peut honorer son invitation.

3.9 - Forfait :

Tout forfait déclaré est irrévocable, il ne sera fait aucun remboursement.

3.10 - La catégorie et le groupe d'une voiture sélectionnée ne peuvent pas être modifiés.

Les **caractéristiques techniques** d'une voiture (portées sur la Fiche d'Homologation ACO), ne peuvent pas être changées moins d'un mois avant la course, sauf cas de force majeure apprécié par l'Organisateur.

3.11 - Voitures ne disposant pas encore d'une Fiche d'homologation ACO :

Toute voiture "nouvelle" doit faire l'objet d'une inspection technique effectuée par l'A.C.O. au moins un mois avant la course afin d'établir sa Fiche d'Homologation.

3.12 - Conditions financières (par voiture) :

✧ Le paiement doit être uniquement effectué par virement bancaire.

✧ Au plus tard :

- Pour la saison : Le 17 Janvier 2011.

- Par course : un mois avant **chaque** course

✧ Si une voiture est refusée lors des Vérifications Techniques, le droit d'inscription ne sera pas remboursé.

✧ Avance sur carburant et autres frais techniques : un dépôt de 21,000 € devra être versé de la manière suivante :

- 11,000€ TTC avant le 15 Mars 2011

- 10,000€ TTC avant le 15 Mai 2011

3.12.1 – Garantie de participation à l'intégralité de la saison Le Mans Series pour tous les concurrents inscrits à la saison.

La participation à toutes les courses Le Mans Series est obligatoire pour les concurrents inscrits à la saison.

En cas de non participation à une course d'une voiture inscrite à la saison en Le Mans Series, une pénalité financière de 10 000 € sera appliquée pour chaque non participation (sauf cas de force majeure à la discrétion du Collège des Commissaires Sportifs).

En garantie de l'inscription du concurrent de participer à toutes les épreuves du calendrier 2011, une garantie devra être présentée, d'un montant de 10 000€.

Modalités de la garantie : Les concurrents devront adresser à Le Mans Series, au plus tard le 30 avril 2011 :

a) Soit un dépôt avec consignation entre les mains de Le Mans Series d'un montant de 10 000 €,

b) Soit une caution solidaire émanant d'un établissement de crédit notoire solvable avec un établissement sur le territoire français ou d'un tiers solvable et accepté par Le Mans Series (le modèle de la caution solidaire est annexé dans le présent règlement).

Selection criteria:

a/ The following criteria are at the Selection Committee's discretion.

b/ The list is not exhaustive and with no priority classification:

- Fame of the Competitor (manufacturer, team factory backed, well known private team, private team)
- Previous "24 Hours of Le Mans" races
- Competitors' record
- Nominated drivers
- Quality of the cars
- Technical interest
- Relationship with the A.C.O. and its environment regarding legal and financial issues
- Maintaining the participation of "privateers" • etc...

3.6 - Refusal of registration:

The number of cars on the starting grid is limited to the circuit's capacity. Thus, the Selection Committee will be obliged to refuse any excess registrations (See General Conditions: Art. 3.12 and Supplementary Regulations: Art. 3.5 above).

If the Organisers decline the enrolment of a competitor, informed in accordance with article 74 of the International Sporting Code, they will refund the competitor the complete amount paid.

3.7 - Official Registration:

A registration form becomes an "Official Registration" after the Competitor has received the notification mailed by the Organiser.

Furthermore, the entry is only considered as official after the registration fees were paid (season, or by race).

3.8 - Transfer of a registration: not permitted.

The Organiser will take back the registration from a Competitor unable to honour his invitation.

3.9 - Withdrawal:

Any withdrawal officially declared is irrevocable, the entry fee will be not be refunded.

3.10 - Neither the Category nor the Group of a selected car can be changed.

The **technical specifications** of a car (as mentioned on the ACO Homologation Form) cannot be changed a month on prior to the race, save in case of "force majeure" at the Organiser's assessment.

3.11 - Cars without the A.C.O homologation form delivered yet:

Any "new" car shall undergo a technical inspection carried out by the A.C.O. at least one month prior to the race in order to fill in the Homologation Form.

3.12 - Financial Conditions (per car):

✧ To be paid only by the means of bank transfer.

✧ At the latest:

- For the entire season : 17th of January 2011.

- Per race : one month prior to each race.

✧ Should a car be rejected during the Scrutineering, the registration fees would not be refunded.

✧ Advance payment for fuel and other technical expenses: a €21,000 deposit must be paid in two instalments as following:

- €11,000 inc VAT before 15th March 2011

- €10,000 inc VAT before 15th May 2011

3.12.1 – Guarantee of participation in the entire Le Mans Series season for all the competitors registered to the series on a season basis.

It is mandatory for a competitor registered on a full season basis to take part to all the Le Mans Series races.

If a car registered for the entire Le Mans Series season does not take part in one of the races, a €10 000 penalty fine will be applied for each race the car has not taking part in (except case of force majeure at the Stewards' discretion)

To guarantee the competitor participation in all the races of the 2011 calendar, a €10 000 guarantee will have to be given.

Guarantee terms: The competitors will have to address to Le Mans Series, at the latest on 30th April 2011:

a) either a €10 000 deposit with consignment in the Le Mans Series hands,

b) either a joint and several guarantee delivered by a reliable notorious credit institution with an establishment on the French territory or from a third reliable party accepted by Le Mans Series (the template model of the guarantee is shown in the appendix of the current regulations)

3.13 - Dossier de candidature :

Il doit être accompagné de :

- a/ L'attestation du paiement du droit de participation ;
- b/ La photocopie de la licence du Concurrent pour l'année 2011 :

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

- c/ La copie de la Fiche d'Homologation A.C.O. de la (des) voiture(s) ;
- d/ Photographies de la voiture (3/4 AV et 3/4 AR, intérieur de l'habitacle, etc.) ;
- e/ D'explications détaillées susceptibles d'éclairer le choix du Comité de Sélection ;
- f/ Des noms, prénoms et palmarès de chacun des pilotes (3 maximum par voiture) ;
- g/ L'attestation d'installation d'un transpondeur multifréquence type « Le Mans » (permettant l'identification des pilotes) pour tous les concurrents (qu'ils soient engagés à la saison ou à la course) ;
- h/ La confirmation par le team 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 ;
- i/ L'attestation du paiement de l'avance sur fourniture et autres frais techniques (1,000 €) ainsi que l'attestation du paiement de l'avance sur carburant (2,000 €).

3.14 – Suppléants :

i. Des suppléants pourront être admis sur certaines épreuves. Il sera établi une liste des voitures suppléantes numérotées de 1 à X. Ces suppléants participeront aux séances d'essais mais ne pourront participer à la course qu'en cas de **forfait d'un – ou plusieurs – concurrent(s) régulièrement inscrit(s)** (à la saison ou à la course).

Les suppléants seront autorisés à participer à la course dans l'ordre de leur numéro de suppléant en cas de forfait d'un ou de plusieurs concurrents notifié à la direction de course 1 heure au plus tard après la fin du warm-up ou 1 heure au plus tard avant le début de la procédure de départ de la course.

ii. Par dérogation au i. ci-dessus, et pour la seule épreuve des 6 Heures d'Imola :

- Désignation des partants :

Le circuit d'Imola ne pouvant accueillir que 53 voitures, les partants seront désignés au 9 mai 2011, par élimination des derniers teams au classement team de chaque catégorie Le Mans Series, dans l'ordre suivant : FLM, LM GTE Am, LM GTE Pro, LMP2 et LMP1.

- Engagement conditionnel des teams non partants :

Les teams non retenus comme partants bénéficieront d'un engagement conditionnel (cf. article 75 CSI), qui ne deviendra définitif que sous réserve qu'il se produise un forfait parmi les 53 concurrents retenus comme partants, entre le 9 mai et le 20 juin 2011.

- Forfait des partants : modalités et effets

Tout forfait dans l'une des catégories, devra être notifié au plus tard le 20 juin 2011 à minuit, par mail ou par fax à Le Mans Endurance Organisation.

Le concurrent de la même catégorie, engagé à titre conditionnel, deviendra engagé à titre définitif et sera donc partant.

En cas d'autres forfaits dans la même catégorie, les partants seront désignés, parmi les engagés conditionnels, en respectant l'ordre prioritaire des catégories, comme suit :

1. LM P1,
2. LM P2,
3. LM GTE Pro,
4. LM GTE Am,
5. FLM.

Les pénalités prévues par le présent règlement pour non participation à

3.13 – Entry form:

The Entry form must be accompanied by the:

- a/ Payment of the Participation File study fee;
- b/ Photocopy of year 2011 Competitor's licence;

Nota: The wording of the Licence produced will be deemed the only one valid for all the official documents (25 letters maximum are authorised, spaces being counted as letters).

- c/ Copy of the A.C.O. Homologation Form of the car(s);
- d/ Pictures of the car (3/4 front, 3/4 rear, inside the cockpit, etc.);
- e/ Full explanations making the Selection Committee's choice easier;
- f/ Name, surname, and records of each of the drivers (3 maximum per car);

g/ The certificate making evidence that a "Le Mans"-type multi frequency transponder will be used (for both the whole season or race by race competitors);

h/ The teams shall confirm that all their drivers were informed that they should use an FIA approved head support device and that their helmet is compatible with the said transponder (helmet to be plugged to the transponder). A helmet can in no way be modified after it has been delivered by the manufacturer;

i/ The certificate of payment of the €1,000 supplies and various technical expenses deposit as well as the certificate of payment of the €2,000 fuel deposit.

3.14 – Reserve cars:

i. Reserve cars could be accepted for some rounds. A list of reserve cars will be published, with an order of priority. These reserve cars will take part in each practice sessions. However they will **compete in the race only in case of withdrawal of one – or several - regular competitor(s)**, whatever it is an all season or a one-event entrant.

Reserve cars will be admitted at the start according to their position in the reserve cars list, in case of withdrawal of one – or several competitor(s) notified to the race direction at least 1 hour after the end of the warm-up or 1 hour at the latest prior to the beginning of the starting procedure of the race.

ii. Notwithstanding the i. above, and only for the 6 hours of Imola event:

- Starters designation:

The Imola race track can only accept 53 cars, the starters will be designated on the 9th May 2011 by elimination of the teams classified in the last positions in the Team classification in each Le Mans Series category, according to the following order: FLM, LM GTE Am, LM GTE Pro, LM P2 and LM P1.

- Conditional entry of the non-starter teams:

The team not selected as a starter will get a conditional entry (see article 75 ISC), which will only become definitive subject to a withdrawal of one of the 53 competitors selected as starters between the 9th May and the 20th June 2011.

- Withdrawal of a starter: terms and effects

In case of withdrawal in one of the categories, it must be notified at the latest on 20th June 2011 at midnight, by email or fax to Le Mans Endurance Organisation.

The team in the same category, who benefits from a conditional entry, will become a definitive entrant and will be considered as a starter.

In case of additional withdrawals in the same category, the starters will be designated amongst the conditional entries according to the following priority:

1. LM P1,
2. LM P2,
3. LM GTE Pro,
4. LM GTE Am,
5. FLM.

Penalties given in the Le Mans Series Sporting Regulations for not taking

toutes les épreuves de la Série Le Mans Series, ne s'appliqueront pas aux teams engagés conditionnels qui n'auront pu être désignés comme partants.

ART. 4 - DISPOSITIONS GENERALES

4.1 - Les Concurrents doivent s'assurer que toutes les personnes concernées par leur inscription respectent le Code Sportif International, le Cahier des Charges 2011 de l'A.C.O, le présent Règlement Sportif et le Règlement Particulier de l'épreuve.

4.2 - Responsabilité :

Pendant l'épreuve, la responsabilité individuelle et solidaire d'un Concurrent est de s'assurer que les règlements sont respectés.

4.3 - Conformité :

Pendant toute la durée de l'épreuve il est de la responsabilité des Concurrents d'assurer la conformité technique et de sécurité de leur(s) voiture(s).

4.4 - Laissez-passer & Accréditifs :

Toute personne concernée de quelque façon que ce soit par une voiture engagée et se trouvant pour n'importe quelle raison dans les Parcs Concurrents, les stands ou sur la voie des stands doit porter son laissez-passer bien visiblement.

4.5 - Parcs Concurrents et Stands :

✧ L'Organisateur 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 à partir du mercredi matin précédant l'épreuve. (mardi lorsque la course se déroule le samedi) ;

✧ Le démontage des installations et l'évacuation du matériel doivent être terminés le lundi suivant l'épreuve à 12h. A défaut, une somme de 1,000 € 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 comme suit :

1/ voitures engagées à la course - **2/**FLM - **3/** LM GT Am - **4/** LM GT Pro - **5/** LM P2 - **6/** LM P1.

L'organisateur se réserve le droit de déroger à cette règle pour des raisons de sécurité ;

✧ 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'épreuve.

ART. 5 - DISCIPLINE GENERALE & SECURITE : VOIR CAHIER DES CHARGES A.C.O. 2011.

5.1 - 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.

5.2 - Les pilotes doivent impérativement respecter la route de course (note spécifique remise par le directeur de la course lors du briefing des pilotes).

Pénalités en cas d'infraction :

A/ Au cours des essais :

1^{ère} infraction : annulation du temps du tour au cours duquel l'infraction a été commise ;

2^{ème} infraction : annulation des temps réalisés depuis le début de séance d'essais jusqu'au moment de l'infraction.

B/ Pendant la course :

1^{ère} infraction : Stop and Go : 1 seconde ;

2^{ème} infraction : Stop and Go : 3 minutes ;

3^{ème} infraction : Stop and Go : exclusion possible du pilote.

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

part in all the Le Mans Series races in 2011 will not apply to teams with conditional entries that have not been confirmed as starters.

ART. 4 - GENERAL CONDITIONS

4.1 - Competitors must ensure that all persons concerned by their registration abide by the International Sporting Code, the "2010 A.C.O. Specifications", the present Sporting Regulations and the Supplementary Regulations of the Event.

4.2 - Responsibility:

Throughout the Event, it is the individual and collective responsibility of any Competitor to ensure that Regulations are respected.

4.3 - Conformity:

Throughout the event, it is the Competitors' responsibility to ensure that their car(s) comply (complies) with the technical eligibility and the safety requirements.

4.4 - Passes & Credentials:

Any person in whatever way, concerned with an entered car, and present in any capacity whatsoever in the paddocks, pits or pit lane must have his pass visible.

4.5 - Paddocks and Pits:

✧ The Organiser is the only valid authority for the pit and paddock facilities allocation;

✧ Competitors will have access to the paddock and be allowed to start fitting out the pits as from the Wednesday morning prior to the race. (Tuesday if the race takes place on Saturday);

✧ Removing of all kind of constructions and equipment shall be completed by the next Monday at 12:00. In case of a breach, a €1,000-penalty per day exceeding the deadline will be taken from the deposit;

✧ Any set-up must comply with the safety requirements and be subject to a report to the Control Desk;

✧ When the number of pits is lower than the number of cars entered, those ones will be shared;

✧ The selection of the cars having to share their pit garage will be made as follows:

1/ cars entered on a race by race basis - **2/** FLM - **3/** LM GT Am - **4/** LM GT Pro - **5/** LM P2 - **6/** LM P1.

For security reasons, the organiser keeps the right to do not apply this rule;

✧ Competitors who, for any reason, won't be able to start the race or the free practice session or the qualifying practice session, shall leave their pit garages at the latest at the end of the day during which the reason of their withdrawal occurred.

ART. 5- GENERAL DISCIPLINE & SAFETY: REFER TO THE "A.C.O. 2011 SPECIFICATIONS".

5.1 - It is forbidden to drive a car in the **opposite direction of the race (Exclusion)** except and only to remove it from a dangerous position under the instructions of the track marshals.

5.2 – The drivers must imperatively respect the race track direction (special notification given by the Clerk of the Course during the drivers' briefing).

Penalties in case of breach:

A/ During the practice sessions:

1st offence: cancellation of the time of the lap during which the offence was committed;

2nd offence: cancellation of every time achieved from the beginning of the practice session to the moment when the offence was committed.

B/ During the race:

1st offence: Stop and Go: 1 second;

2nd offence: Stop and Go: 3 minutes;

3rd offence: Stop and Go: possible exclusion of the driver.

5.3 - During practice sessions and the race, should a car come to a standstill it will be removed from the track by the Marshals so that its presence does not constitute a danger or hinder the running of practice

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 : Exclusion possible du Concurrent ;**
c/ Pendant la course, si le pilote s'éloigne de sa voiture d'une distance supérieure à 10 mètres, la voiture sera considérée retirée de la course ;
d/ Pendant la course, personne excepté les commissaires ne peut approcher à moins de 10 mètres de la voiture et/ou du pilote :

Pénalité : Exclusion possible du Concurrent.

5.4 - En aucun cas le pilote ne peut pousser sa voiture (Code Sportif International - Annexe L - Chapitre IV : Art. 3 § f), y compris dans la zone des stands :

Pénalité : Exclusion du Concurrent.

5.5 - Tout ravitaillement en carburant, eau, huile, etc., sur la piste est interdit :

Pénalité : Exclusion du Concurrent.

5.6 - 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.

5.7 - Dès l'évacuation de la grille (Art. 13.4) et jusqu'à ce que les voitures aient rejoint le Parc Fermé après l'arrivée (Art. 7.10 et 25.3), 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.

5.8 - Pendant la course, lorsqu'une voiture s'arrête, le moteur doit être relancé **avec le démarreur par le pilote seul :**

Un système de démarrage extérieur est autorisé seulement pendant un arrêt au stand et dans les limites fixées à l'Art. 18.11.

5.9 - Pendant les essais, le warm-up et la course, les pilotes doivent toujours porter les vêtements et les casques conformes aux normes de sécurité fixées par la **FIA** pour les épreuves 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 conforme à la norme FIA 8860-2004 est obligatoire

5.10 - ✧ 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 la discrétion des Commissaires Sportifs.

5.11 - Zone de "Stop and Go" : (localisation à préciser).

Lorsque la Direction de Course arrête une voiture avec le **drapeau noir** pour infliger une pénalisation en temps ("Stop and Go") :

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

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

En cas d'infraction : nouvelle pénalité.

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

En cas d'infraction : pénalité doublée.

5.12 - 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.

5.13 - Il est interdit d'introduire des animaux dans et derrière les stands, sur la piste et dans toutes les enceintes réservées aux spectateurs. Seuls sont autorisés les animaux utilisés par l'Organisateur pour les contrôles et la sécurité.

5.14 - La voie des stands est interdite aux personnes ayant **moins de 16 ans.**

5.15 - Signes distinctifs :

Toute personne devant accéder à la zone de "signalisation" doit porter le signe distinctif requis dans cette zone.

5.16 - Phares :

sessions or the race:

a/ If the driver is unable to drive his car by himself out of a dangerous position the Marshals shall give him assistance;

b/ During the race, the driver cannot take advantage of this assistance to restart the engine: **Penalty: possible Exclusion of the Competitor;**

c/ During the race, should the driver move more than 10 metres away from his car, the car will be considered as withdrawn from the race;

d/ During the race, nobody, with the exception of the marshals, is allowed to come within 10 metres away from the car and/or the driver:

Penalty: possible Exclusion of the Competitor.

5.4 - Under no circumstances a driver is allowed to push his car (International Sporting Code - Appendix L - Chapter IV: Art. 3 § f), included in the pit lane:

Penalty: Exclusion of the Competitor.

5.5 - Supplying with fuel, water, oil, etc., is prohibited on and along the track :

Penalty: Exclusion of the Competitor.

5.6 - Unless specifically authorised by the International Sporting Code or these Sporting Regulations, no one (except the driver) is allowed to touch a car which has stopped unless it is in front of its pit, inside its pit, or on the starting grid:

Penalty: Exclusion of the Competitor.

5.7 - As soon as the grid is cleared (Art. 13.4) and until all cars have proceeded to the "Parc Fermé" after the finish of the race (Art. 7.10 and 25.3), no one is permitted on the track with the exception of the marshals on duty and the drivers in the race or being instructed by the marshals.

5.8 - During the race when a car is stopped the engine can be restarted **by means of the starter by the driver alone:**

The use of an external starting device is allowed only during a pit stop and within the limits determined by Art. 18.11.

5.9 - During the practice sessions, the warm up, and the race, drivers shall always wear clothes and helmets complying with the safety prescriptions issued by the **FIA** for the international circuit events, **as well as an FIA approved head support device, within the requirements of the appendix L of the International Sporting Code.**

Wearing helmets meeting the FIA 8860-2004 Standard is mandatory

5.10 - ✧ The beginning and the end of the pit lane will be precisely defined for each circuit.

✧ In the pit lane area, 4 persons maximum are allowed to push a car of their team back to its pit. Any car going to the end of the pit lane, waiting for the green light, must go without any outside assistance:

Penalty: at Stewards' discretion.

5.11 - "Stop and Go" area: (to be defined).

In case a car is black-flagged by the Race Control because of a time penalty ("Stop and Go"):

a/ The driver has 4 (four) laps as a maximum to drive his car to the "Stop and Go" area;

When the time penalty is over, it is compulsory for the driver to rejoin the race without stopping at his pit;

For any breach: new penalty.

b/ No one is permitted to come near the car for any check whatsoever or talk to the driver:

Doubled penalty for any breach.

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

5.13 - Animals are forbidden in the pit lane, on the track, inside and behind the pits and in any public area. Only the animals used by the Organiser for controls and security services are authorised.

5.14 - People **who are less than 16 years old** are not permitted in the pit lane area.

5.15 - Identification Marks:

Any person who is permitted to have access to the "Signalling Area" shall wear the identification mark required for that area.

5.16 - Headlights:

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

Pénalité : arrêt de la voiture par la Direction de Course.

5.17 - Les concurrents doivent veiller en permanence à la fixation et au bon état des persiennes au dessus des roues et à l'arrière des roues arrières. Toute persienne manquante ou avec au moins une lame manquante doit être remplacée immédiatement lors de l'arrêt au stand. Une réparation avec du ruban adhésif n'est pas acceptable. Si la voiture repart sans avoir fait les réparations nécessaires elle sera arrêtée par la direction de course.

5.18 - Pour toute infraction aux dispositions du Code Sportif International, du Cahier des Charges ACO 2011 ou du présent Règlement concernant la discipline générale et la sécurité :

Pénalité : **Exclusion** possible de la voiture et/ou du pilote concerné(s).

En tout état de cause,

1. En cas de non respect des drapeaux et/ou de conduite anti-sportive pendant les essais,
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 précédent le départ lancé ou sous procédure de safety-car,
 - non-respect des drapeaux,
 - conduite antisportive,

STOP and GO prononcé par la Direction de Course.

5.19 - Dès lors qu'il s'avèrera impossible d'exécuter les pénalités en temps qui auront été décidées par le Directeur de Course ou 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.

5.20 - Le Collège des Commissaires Sportifs sera impérativement constitué de trois membres :

- 2 membres permanents désignés, par LMEO, pour toutes les courses de la saison (sauf cas de force majeure),
- 1 membre désigné pour chaque épreuve de la série par l'ASN locale.

ART. 6 - VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES

6.1 - Elles concernent :

6.1.1 - Présentation des documents obligatoires en cours de validité :

- a/ Licence de Concurrent ;
- b/ Licences de Pilotes : minimum Degré B FIA ;
- c/ Pour les pilotes et concurrents dont les licences ne prévoient pas d'autorisation permanente de participer aux épreuves internationales inscrites au calendrier FIA : une autorisation de courir dans le pays de l'épreuve, délivrée par l'Autorité Sportive Nationale (A.S.N.).

6.1.2 - Lors des Vérifications Administratives, les Concurrents doivent confirmer par écrit leur(s) représentant(s) officiel(s) et leur(s) adjoint(s).

6.1.3 - Nomination des équipages officiels : 3 pilotes maximum par voiture :

- a/ Un pilote ne peut être désigné que sur une seule voiture ;
- b/ Les conducteurs suppléants ne sont pas admis.

6.2 - Modification d'un équipage :

La modification d'un équipage déclaré est interdite lorsque les Vérifications Administratives sont terminées, sauf cas de force majeure à l'appréciation des Commissaires Sportifs.

ART. 7 - VERIFICATIONS TECHNIQUES

7.1 - Elles concernent :

7.1.1 - La conformité technique des voitures.

7.1.2 - 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

The 2 main headlights shall be switched on **continuously** in day time as well as at night when the car is running on the track or in the pit lane:

Penalty: car stopped by the Race Control.

5.17 - Competitors must permanently take care of the fixation and the good condition of the louvers above the wheels and behind the rear wheels. Any louver missing or with at least one strip missing must be replaced immediately during the pit stop. A repair by mean of adhesive tape is not acceptable. If the car leaves the pit without making the necessary repairs, it will be stopped by the race control.

5.18 - For any breach of the instructions of the International Sporting Code, the "2011 A.C.O. Specifications" or these Regulations in relation to the general discipline and safety:

Penalty: possible Exclusion of the relevant car and/or driver.

In any event,

1. In case of non respect of flags and/or anti sporting driving during the tests,
2. During the race, in case of:
 - anticipated start,
 - start simulation during the formation lap,
 - non-respect of compulsory distances during formation lap before a start,
 - overtaking during the formation lap before the flying start or under safety-car procedure,
 - non-respect of flags,
 - anti-sporting driving,

STOP and GO announced by the Race Director.

5.19 - From the moment that it's impossible to execute the time penalty decided by the Clerk of the Course or by the Stewards Board, the penalty shall be turned into a laps penalty based on the time realized by the competitor on the last lap before the offence was committed.

It won't be possible to appeal against the conversion as it is impossible to appeal against the initial time penalty.

5.20 - The Stewards Board shall imperatively be made up of three members:

- 2 permanent members appointed by LMEO for all the races of the season (except case of "force majeure"),
- 1 member appointed for each race by the local ASN.

ART. 6 – REGISTRATION

6.1 - It concerns:

6.1.1 - Compulsory valid documents to be submitted:

- a/ Competitor's licence;
- b/ Drivers' licences (minimum FIA Grade B);
- c/ For the competitors and drivers which licence does not include a permanent authorisation to take part to International Events approved by the FIA : Permission to race in the country where the event takes place granted by the National Sporting Authorities (A.S.N.).

6.1.2 - While Administrative checking is in progress, Competitors must confirm their official representative(s) and assistant(s) in writing.

6.1.3 - Nomination of the official teams of drivers: 3 drivers' maximum per car:

- a/ A driver can be nominated on one car only;
- b/ Reserve drivers are not permitted.

6.2 – Change-over of a drivers' team:

Change-over regarding a nominated drivers' team is not permitted after the Registration is closed save "force majeure" at Stewards' discretion.

ART. 7 – SCRUTINEERING

7.1 - It concerns:

7.1.1 - Eligibility of the cars.

7.1.2 - Controls regarding the homologation of helmets and drivers' racing clothes including the FIA approved head support device (within the requirements of the appendix L of the International Sporting Code) and the safety equipment of the cars.

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

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

7.1.3 - La Fiche d'Homologation A.C.O. des voitures et les schémas d'installation :

a/ Du circuit de carburant ;

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

c/ Des capteurs et contacts avec leurs fonctions.

7.3 - Les voitures doivent être présentées :

7.3.1 - Sans carburant.

7.3.2 - Avec un drapeau mesurant 26 x 16 cm de la nationalité de la licence du Concurrent apposé sur le capot avant.

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

7.3.3 - Les numéros et les autocollants de catégorie conformes à l'Annexe V ci-après doivent être mis en place dans leur intégralité (sauf autorisation écrite) avant les Vérifications Techniques.

7.3.4 - **Six personnes maximum** d'une équipe sont autorisées par voiture pendant les Vérifications Techniques.

7.4 - Les Commissaires Techniques vérifieront :

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

7.4.2 - La vérification du système de ravitaillement en carburant se fera soit le jeudi, soit le vendredi en fonction du jour de la course (le programme sera précisé).

7.4.3 – **Les scellées sur le moteur (uniquement pour les catégories LM P2, LM GTE Pro et LM GTE Am) :**

Chaque moteur sera associé au **châssis numéro de la voiture**. Tout moteur, tel que défini à l'Article 18.9 ci-dessous, doit être scellé par les **[ou sous contrôle des]** Commissaires Techniques avant d'être utilisé par le concurrent lors d'une épreuve. Toute rupture d'un ou plusieurs scellés doit être préalablement approuvée par les Commissaires Techniques sous peine de sanction pouvant aller jusqu'à l'exclusion. La rupture de tout scellé sera considérée comme un changement de moteur.

Le remplacement d'un moteur doit être signalé aux commissaires techniques par les concurrents.

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) les pénalités pourront ne pas être appliquées.

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

Nombre et/ou l'utilisation des moteurs :

Pour la catégorie LM P2, le temps d'utilisation des moteurs entre 2 révisions est comptabilisé, mais aucun bonus de point n'est attribué.

Pour les catégories LM GTE Pro et LM GTE Am uniquement :

Un bonus de points sera attribué par épreuve en fonction de la durée d'utilisation des moteurs pour les 5 épreuves de Le Mans Series

- + 1 point si le moteur utilisé pour la course compte plus de 15 heures d'utilisation à l'arrivée de la course
- + 2 points si le moteur utilisé pour la course compte plus de 30 heures d'utilisation à l'arrivée de la course.

Le temps d'utilisation de chaque moteur sera pris en compte sur, tous les tests officiels, les séances d'essais officiels (libres, qualificatifs et warm up) et la course des épreuves ILMC et Le Mans Series. A l'issue de chaque épreuve un relevé des temps moteur sera diffusé à chaque concurrent.

Le temps d'utilisation de chaque moteur est calculé comme suit :

Pour tous les tests et séances d'essais officiels, c'est le temps écoulé

No modification of the helmet or the head support device is allowed apart from those planned by the manufacturer.

In order to create a better unity of drivers' line-up, drivers of the same car must wear the same overall.

7.1.3 - *The A.C.O. Homologation Form of the cars and the installation diagrams of:*

a/ Fuel system;

b/ Original and additional dashboard controls;

c/ Sensors and contacts together with their functions.

7.3 - *Cars shall be presented with:*

7.3.1 - *Fuel tank(s) drained.*

7.3.2 - *A 26 x 16 cm competitor's licence national flag affix on the front bonnet.*

This sticker is not provided by the organisation.

7.3.3 - *Racing numbers and class decals shall comply with Appendix V below and be affixed prior to Scrutineering (except with written authorisation from the organization).*

7.3.4 - *A maximum of 6 people in a team is permitted per car during Scrutineering operations.*

7.4 - *The Scrutineers will check:*

7.4.1 - *The diameter of air restrictors which must be engraved (mm). It must be possible to seal them.*

7.4.2 - *The inspection of the refuelling equipment will take place on Thursday or Friday, according to the day of the race (schedule to be precised).*

7.4.3 – **The seals on the engine (only for the LMP2, LM GTE Pro and LM GTE Am categories):**

Each engine will be associated with car number. Each engine, as defined in Article 18.9 below, must be sealed by the Scrutineers before being used by [or under control of] the competitor in an event. Any breaking of one or more seals must be approved beforehand by the Scrutineers on pain of a sanction which may go as far as exclusion. The breaking of any seal will be considered as a change of engine.

The replacing of an engine must be notified to the scrutineers by the competitor.

In the case of an accident or in a case of "force majeure" recognised as such by the Panel of Stewards (the onus of proof being on the competitor), these penalties may not be applied.

During an event, in order solely to allow the adjustment of the valves, the competitor may officially ask the Scrutineers for permission to break the seals of cylinder head covers. This operation must take place in the presence of a scrutineer and allows for no part replacement (except for the cylinder head joint(s)).

Once the work has been done, the scrutineer will again affix seals to the part in question. At the following event, previously sealed engines will not be sealed again.

Number and use of engines:

For the LM P2 category, duration of engine use between two services is counted but no bonus point is conferred.

Only for the LM GTE Pro and LM GTE Am categories:

Bonus points will be given per event according to the duration of the engine use for the 5 Le Mans Series races.

- +1 point if the engine used for the race has been used for more than 15 hours at the end of the race.
- +2 points if the engine used for the race has been used for more than 30 hours at the end of the race.

Engine utilization times will be taken into account during all official tests, official test session (free practice, qualifying and warm-up) and the race of the ILMC and Le Mans Series events. At the end of each event, an engine used time statement will be communicated to all the competitors,

Use duration of each engine is calculated this way:

For each test and official practice, it is the elapsed time between each pits

entre chaque sortie de la voiture des stands (boucle de sortie) et son retour dans les stands (boucle d'entrée).

Pour la course : c'est le temps écoulé entre le franchissement de la ligne de départ et le franchissement de la ligne d'arrivée. Les arrêts aux stands sont décomptés (du franchissement de la boucle d'entrée à celui de la boucle de sortie). En cas d'abandon :

- Si la voiture est dans les stands : La comptabilisation des heures s'arrête lors du dernier passage sur la boucle d'entrée des stands,
- Si la voiture est sur la piste : La comptabilisation des heures s'arrête lors du dernier passage sur la boucle de chronométrage.

Chaque durée d'utilisation est arrondie à la minute supérieure à l'issue de chaque session (essais, warm-up, course).

Le moteur utilisé lors de la première séance d'essais officiel d'une épreuve ne peut pas être remplacé avant la fin de cette épreuve sauf en cas de défaillance. Ce moteur est alors considéré comme devant être révisé et le nombre d'heures comptabilisé depuis sa mise en service est annulé.

Les points de bonus moteur ne seront attribués sur chaque épreuve que si la voiture concernée finit la course classée. Cependant le temps d'utilisation du moteur total de l'épreuve sera comptabilisé dans le relevé diffusé à l'issue de chaque épreuve, même si la voiture n'est pas classée. Le temps ainsi comptabilisé pourra donc être pris en compte pour l'épreuve suivante.

Un relevé est communiqué à tous les concurrents indiquant :

- Avant chaque épreuve et pour chaque N° de voiture : les moteurs déjà utilisés et leur nombre d'heures d'utilisation.
- Avant le début de chaque course et pour chaque N° de voiture : le moteur utilisé et son nombre d'heure d'utilisation au départ de la course.
- Après chaque épreuve et pour chaque N° de voiture : les moteurs déjà utilisés et leur nombre d'heures d'utilisation

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

L'utilisation et le remplacement d'un moteur n'est possible que si :

- il est signalé aux commissaires techniques par le concurrent,
- les scellés n'ont pas été enlevés.

Pour toute infraction à ces dispositions : exclusion possible de la voiture concernée.

Les bonus de points s'appliquent aux classements suivants de **Le Mans Series** :

- Teams (GTE Pro et GTE Am),
- Pilotes (GTE Pro et GTE Am),
- Constructeurs (GTE).

7.5 - Numéros de course :

7.5.1 - Ils sont attribués et fournis par l'Organisateur (sauf pour les courses se déroulant de nuit ou en partie de nuit). Ils incluent la publicité de l'organisation.

Les numéros de course doivent respecter le Code Sportif International (Hauteur : 23 cm - Epaisseur : 4 cm).

Ils doivent être de couleur blanche ;

Le fond des numéros doit être de couleur :

- LM P1 : Rouge pantone 485,
- LM P2 : Bleu pantone 653,
- FLM : Violet pantone 2613C,
- LM GTE Pro : Vert pantone 355,
- LM GTE Am : Orange pantone 021C,

7.5.2 – Les numéros devront être mis en place avant les Vérifications Techniques.

7.5.3 - Les numéros 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.

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.

exit (exit loop) and its corresponding pits return (pit lane entrance loop).

For the race: it is the elapsed time between the crossing of the start line and the crossing of the arrival line. Pits stops are removed (from crossing the entrance loop the crossing of exit loop). In case of retirement:

- *if the car is in the pits: elapsed time count stops on the last crossing of the entrance loop of the pit lane,*
- *if the car is on the tracks: elapsed time count stops on the last crossing of the chronometry line.*

Each time account is rounded to the upper minute on the end of each session (practice, warm-up, race).

The engine used for the first official practice of any event must be kept until the end of the event with the exception of a failure. This engine is therefore considered as to be serviced and the total time account of it is reset to zero.

Engine bonus points will be allocated at each event only if the car finishes the race classified. However, the total engine utilization time during the event will be taken into account in the engine utilization statement distributed at the end of each event, even if the car is not classified. The time counted will be thus taken into account for the next race.

A statement is given to all competitors and indicates:

- *Before each event and for each race number: already used engine and elapsed time count of use.*
- *Before the start of each race and for each race number: the engine used and its time account on start.*
- *After each event and for each race number: already used engine and elapsed time count of use.*

An engine will be considered as used for the first time when the car transponder will have shown that the car has left the pit lane.

The use and the replacing of an engine are possible only if:

- *It is notified to the scrutineers by the competitor,*
- *The seals have not been removed.*

For any breach of these provisions, possible exclusion of the relevant car.

The bonus points are applied to the following Le Mans Series classifications:

- *Teams (GTE Pro and GTE Am),*
- *Drivers (GTE Pro and GTE Am),*
- *Manufacturers (GTE)*

7.5 - Race numbers:

7.5.1 - *They are allocated and provided by the Organiser (except for the race to be held by night or partly by night). They include the Organisers' advertisement.*

Racing numbers shall comply with the International Sporting Code prescriptions (Height: 23 cm - Width: 4 cm).

They must be in white colour ;

The background of the numbers must be colored in:

- *LM P1: Color pantone Red 485,*
- *LM P2: Color pantone Blue 653,*
- *FLM: Color pantone Purple 2613C,*
- *LM GTE Pro: Color pantone Green 355,*
- *LM GTE Am: Color pantone Orange 021C,*

7.5.2 - *The race numbers shall be affixed before undergoing Scrutineering.*

7.5.3 - *If possible, side numbers shall be affixed on a flat and vertical surface; they must remain legible in all circumstances.*

They must be situated between the front and the rear wheels.

For races taking place during the night or part of the night, the cars must be equipped with white light-emitting supports. The colored background will be cut-out in the number shapes so that they are illuminated during the night.

If it is not possible to read the numbers (in day time or at night), the car will

En cas d'impossibilité d'identifier une voiture par ses numéros (de jour ou de nuit), elle sera arrêtée par la Direction de Course.

7.5.4 - Conformément au Code Sportif International (Chapitre XVII), les concurrents doivent prévoir trois emplacements libres mesurant 45 cm (hauteur) x 45 cm (largeur) pour les numéros de course et l'espace réservé à l'Organisateur.

7.6 - Autocollants de catégorie :

7.6.1 - Ils sont attribués et fournis par l'Organisateur :

Rouge : LM P1 – *Bleu* : LM P2 – *Violet* : FLM – *Vert* : LM GTE Pro - *Orange* : LM GTE Am.

7.6.2 – Les 3 autocollants de catégorie doivent être mis en place avant les Vérifications Techniques. Pour les prototypes, ils doivent être disposés sur chaque côté et sur le capot avant. Pour les GTE, ils doivent être disposés sur chaque côté et à l'arrière de la voiture.

7.6.3 – Les prototypes doivent prévoir trois emplacements libres mesurant 16 cm (hauteur) x 16 cm (largeur). Les GTE doivent prévoir trois emplacements libres mesurant 16 cm (hauteur) x 20 cm (largeur).

7.7 - Autocollants de conformité :

7.7.1 - 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 (annexe article VIII – Identification des stands).

7.7.2 - 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.

7.8 - Les Commissaires Techniques peuvent :

7.8.1 - Vérifier la conformité d'une voiture ou d'un concurrent à tout moment de l'épreuve.

7.8.2 - Exiger qu'une voiture soit démontée par le concurrent pendant les Vérifications Techniques pour vérifier les conditions d'admissibilité ou de conformité.

7.8.3 - Demander à un concurrent de :

a/ Payer les frais résultant de l'exercice des droits ci-dessus ;

b/ Fournir tel échantillon ou tel pièce jugés nécessaires.

7.9 - 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.

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

7.11 – Parc Fermé :

7.11.1 - 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.

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

7.12 - 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.

7.13 - Pneumatiques :

✧ 1 train de pneus sera marqué pour chaque voiture pour la séance d'essais qualificatifs.

✧ Au minimum 3 de ces pneus marqués devront être utilisés pour le départ de la course. 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 la Timetable de l'épreuve.

✧ Si un concurrent ne respecte pas cet horaire, il peut être sanctionné par un départ depuis le fond de 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.

be black-flagged by the Race Control.

7.5.4 - According to the International Sporting Code (Chapter XVII), Competitors must make available three empty spaces measuring 45 cm (height) x 45 cm (width) for the racing numbers and the area reserved for the Organiser.

7.6 – Class decals:

7.6.1 - They are allocated and provided by the Organiser:

Red: LM P1 – *Blue*: LM P2 – *Purple*: FLM – *Green*: LM GTE Pro - *Orange*: LM GTE Am.

7.6.2 – The 3 Class decals shall be affixed before undergoing Scrutineering. For the prototypes, they must be affixed on each side and on the front bonnet.

For the GTE cars, they must be affixed on each side and at the rear.

7.6.3 – The prototypes must leave three empty spaces measuring 16 cm (height) x 16 cm (width). The GTE cars must leave three empty spaces measuring 16 cm (height) x 20 cm (width).

7.7 - Conformity Stickers:

7.7.1 - To be affixed at the end of Scrutineering once the Scrutineers have approved the cars once the verification of the conformity of the refuelling systems is done and once the pit garage is identified by means of an identification board (appendix VIII Identification of the pit garages).

7.7.2 - A car cannot take part in the Event without these conformity stickers. They must never be removed (**Penalty: Exclusion**) and they must remain visible in all circumstances.

7.8 - The Scrutineers may:

7.8.1 - Check the eligibility of a car or of a competitor at any time during the Event.

7.8.2 - Require a car to be dismantled by the competitor during scrutineering to make sure that the conditions of eligibility are fulfilled.

7.8.3 - Require a competitor:

a/ To pay all expenses which the exercising of the above-mentioned powers may entail;

b/ To provide such samples or parts deemed necessary.

7.9 - Once approved by the Scrutineers, any car which is dismantled or modified in a way which might affect its safety or call into question its eligibility, or which has been involved in an accident with similar results will be rechecked for Scrutineers' acceptance.

7.10 - Cars selected at random will be checked at the end of each qualifying practice session and at the finish of the race.

7.11 - Parc Fermé:

7.11.1 - After the finish of the race, cars must proceed to the **Parc Fermé** under the control of the Officials. A car which is not driven directly and immediately to the Parc Fermé may be **excluded** from the classifications.

7.11.2 - A representative from each team shall be present at the entrance of the Parc Fermé so as to be informed of any decisions which might be taken regarding possible technical checks.

7.12 - Technical checks:

Technical checks will be carried out by Scrutineers duly appointed by the Clerk of the Course. They will be responsible for the operations in the Parc Fermé, and the only people entitled to give instructions to the competitors and to the drivers.

7.13 - Tyres:

✧ One set of tyres will be marked for each car for the qualifying practice session.

✧ At least 3 of these marked tyres will have to be used for the start of the race. In case of infringement of this rule, penalty will be at the Stewards' discretion.

✧ The schedule for the tyres marking will be written in the event timetable.

✧ If a competitor does not respect this time, he will be penalised by a race start from the back of the grid.

✧ During the qualifying session or for the start of the race, if the track is declared « wet » by the Race Control, the use of the marked tyres is not mandatory

ART. 8 - PESEE (CF. CAHIER DES CHARGES A.C.O. 2011) :

8.1 - Le poids des voitures peut être contrôlé à la fin des séances d'essais et à l'arrivée de la course :

8.1.1 - Lors de la pesée d'une voiture, aucune matière ou substance solide, liquide ou gazeuse ne peut être ajoutée ou retirée ;

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

8.3 - 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.

ART. 9 - ESSAIS

9.1 – Pilotes et Voitures éligibles :

Seuls les pilotes et les voitures ayant satisfait aux Vérifications Administratives et Techniques sont autorisés à participer aux essais officiels.

9.2 – Séances d'essais :

⇒ 2 ou 3 séances d'essais chronométrés d'une heure ou d'une heure et demie dans la limite de trois heures et demie au total (cf. règlement particulier de l'épreuve).

⇒ 1 séance d'essais qualificatifs déterminant la grille de départ et organisée comme suit:

➢ Une demi-séance de 20 minutes réservée aux voitures des catégories LM P1, LM P2 et Formula Le Mans,

➢ Une demi séance de 20 minutes réservée aux voitures des catégories LM GTE Pro et LM GTE Am.

Ces deux demi séances seront espacées de 5 ou 10 minutes.

9.3 - Les pilotes visés à l'article 9.1 doivent :

9.3.1 – Participer aux essais officiels sous peine d'exclusion ;

9.3.2 – Réaliser le temps minimum de qualification ;

9.3.3 – Effectuer au moins trois tours d'essais de nuit lorsque la course se déroule en partie de nuit. Les voitures doivent toutes être équipées d'un transpondeur multifréquence type « Le Mans » (Permettant l'identification des pilotes). Les concurrents et les pilotes doivent tous utiliser ce système pour l'ensemble des séances d'essais, le warm-up et la course.

9.4 - 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 (Art. 5 : Discipline Générale).

9.5 - Les pilotes ne peuvent conduire que la voiture pour laquelle ils sont désignés sauf dérogation 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.

9.6 - Interruption des essais :

9.6.1 - Le Directeur de Course peut interrompre les essais si la sécurité l'exige ;

9.6.2 - Le Directeur de Course, en accord avec les Commissaires Sportifs, n'est pas obligé de prolonger une séance d'essais après une interruption ;

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

9.7 - Minimum de qualification :

Les pilotes doivent réaliser au cours de l'une des quatre séances d'essais (cf. article 9.2. ci-dessus), un temps au moins égal :

a/ à 125 % de la moyenne des 3 meilleurs temps réalisés par 3 voitures de marques différentes,

b/ à 115 % du meilleur temps réalisé par la voiture la plus rapide dans sa catégorie,

c/ si le nombre de voitures correspondant aux critères a/ et b/ ci-dessus est supérieur au nombre de voitures autorisées à prendre le départ :

⇒ priorité absolue sera donnée aux voitures inscrites à la saison.

ART. 8 – WEIGHTING (REFER TO THE "ACO 2011 SPECIFICATIONS").

8.1 - The weight of the cars may be checked at the end of practice sessions and after the finish:

8.1.1 - When weighing is in process, no solid, liquid, gas or other substance or material whatsoever may be added to or removed from a car;

8.1.2 - Only Officials are permitted to enter the weighing area: no intervention of whatsoever nature is allowed there save under the control of Officials.

8.3 - End of the practice sessions & of the race:

Cars parked in the "Parc Fermé" and selected for technical checks will be weighed with no driver on board and fuel tank(s) drained:

Weight under the limit:

a/ At the end of the practice sessions: cancellation of the times;

b/ At the end of the race: Exclusion.

ART. 9 - PRACTICE SESSIONS

9.1 - Eligible Cars and Drivers:

Only drivers and cars having cleared Administrative Checking and Scrutineering are permitted to take part in the official practice sessions.

9.2 - Practice Sessions:

⇒ Two or three one-hour or one-hour and half timed practice sessions within the limits of three hours and half altogether (see the supplementary regulations of the event).

⇒ One qualifying practice session determining the starting grid, as follows:

➢ One 20' session will be reserved to the LM P1 & LM P2 & Formula Le Mans cars,

➢ One 20' session will be reserved to the LM GTE Pro & LM GTE Am.

There will be a 5' or 10' break between these two half-sessions.

9.3 – Drivers as defined in art 9.1 must:

9.3.1 – Take part in the official practice sessions under pain of Exclusion;

9.3.2 – Achieve the minimum qualifying time;

9.3.3 – Achieve at least three night practice laps when part of the race takes place during the night; Cars must be equipped with a Le Mans type multi frequency transponder (which allows the drivers' identification). Entrants and drivers must all use this system for all the practice sessions, the warm-up and the race.

9.4 - During the practice sessions, discipline in the pits and on the track as well as all safety regulations will be enforced as for the race (Art. 5: General Discipline).

9.5 - Drivers can only drive the car for which they have been nominated, except by special permission granted by the Stewards in case of "force majeure".

Should one (or more) driver(s) in a team be granted a waiver regarding the qualifying time, his (their) car(s) will be placed at the back of the starting grid.

9.6 - Interruption of practice sessions:

9.6.1 - The Clerk of the Course may interrupt a practice session if safety so requires;

9.6.2 - With the Stewards' agreement, the Clerk of the Course is not obliged to extend a practice session after an interruption;

9.6.3 - In case of an interruption to the practice sessions, no protest will be accepted concerning any possible effects on the qualification of the drivers and the cars.

9.7 - Qualification minimum:

Drivers shall achieve during one of the fourth practice sessions (Art.9.2 above) a lap time at least equal:

a/ to 125 % of the average of the 3 best laps set by 3 cars of different makes,

b/ to 115 % of the best time achieved by the fastest car in each category,

c/ if the number of cars meeting a/ & b/ criteria here above is bigger than the number allowed to start:

⇒ the cars entered for the whole season will have full priority.

⇒ les places restantes seront ensuite attribuées en nombre égal dans chaque catégorie et dans l'ordre suivant LM P1, LM P2, LM GTE Pro, LM GTE Am et FLM.

9.8 - Cas particuliers :

9.8.1 - A concurrence du nombre de voitures admises au départ et sur proposition de la Direction de Course, les Commissaires Sportifs peuvent accepter des voitures qui, pour raison de force majeure, n'ont pas participé à la séance de qualification ou réalisé le minimum de qualification à condition :

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

9.8.2 - Sur proposition de la Direction de Course, les Commissaires Sportifs peuvent aussi admettre au départ des pilotes ayant participé aux essais chronométrés mais qui, pour raison de force majeure, n'ont pas réalisé le temps minimum de qualification. Dans ce cas, si un pilote de l'équipage désigné a réalisé le minimum de qualification, il devra prendre le départ de la course.

9.9 - 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.
- A la fin de la séance d'essais qualificatifs les voitures doivent rester sur la voie des stands et devant leur stand et sont placées sous régime de parc fermé. Les voitures devant se rendre aux contrôles techniques à la fin de la séance d'essais pourront changer de roues après accord d'un officiel.
- La levée du régime de parc fermé sera confirmée aux concurrents sur instruction de la direction de course. A la levée du régime de parc fermé les voitures devront être placées immédiatement à l'intérieur de leur stand.
- Les concurrents en prototypes ne seront autorisés à sortir la voiture de leur stand pour la placer sur la voie des stands uniquement lorsque le régime de parc fermé de la séance d'essais qualificatif GTE sera levé

ART. 10 – WARM-UP

10.1 - Dans la mesure où un warm-up est prévu dans le règlement particulier de l'épreuve, il se déroulera dans les conditions précisées ci-après.

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

10.3 - Horaire :

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

10.3.2 En cas de changement des conditions météorologiques, une séance supplémentaire d'essais libres sera organisée **si possible**.

ART.11 – SEANCE D'AUTOGRAPHES

11.1 – Tous les pilotes doivent être présents à la totalité de la séance d'autographes. Les Directeurs d'équipe sont responsables du respect de ces obligations par leurs pilotes :

Pénalité financière: pouvant aller jusqu'à 500€ par pilote absent, a l'appréciation des Commissaires Sportifs.

⇒ the remaining places will then be allocated within each category and according the following order: LM P1, LM P2, LM GTE Pro, LM GTE Am and FLM.

9.8 - Exceptional cases:

9.8.1 - To a limit of the number of cars admitted to start the race, and at the Clerk of the Course's suggestion, the Stewards may accept cars which have not taking part to the qualifying session or have not qualified for reasons of "force majeure" on condition that:

- a/ They are judged capable of achieving the minimum qualifying time;
- b/ The drivers offer all safety guarantees;
- c/ They start the race from the back of the grid;
- d/ The fastest driver in the team shall start the race.

9.8.2 - At the Clerk of the Course's suggestion, the Stewards may also admit to the start, drivers who took part in practice sessions but did not achieve the minimum qualifying time because of "force majeure". If this occurs, the driver nominated in the team who has achieved the qualification minimum will have to start the race.

9.9 - Qualifying session

During the qualifying sessions, it is forbidden to put a car inside the pit garage, it should remain on the pit lane (in case of non respect, the times made during the session before entering the car into the pit garage will be cancelled).

- Cars not participating in the session (ex. GTE during the prototypes session, prototypes during the GTE session), must be placed inside their pit garage.
- At the end of the qualifying session, the cars shall stay in the pit lane in front of their pit garage and will be placed in the pit lane in parc fermé. Cars having to go to scrutineering at the end of the qualifying session will be authorised to change tyres after acceptance by an official.
- The end of the parc fermé will be confirmed to the competitors following the Race Direction instructions. After the end of the parc fermé the cars must be directly placed in their pit garage.
- The prototype competitors will only be authorised to take the car out of the pit garage and place it on the pit lane when the GTE qualifying session parc fermé is over.

ART. 10 - WARM-UP

10.1 - Insofar as a warm-up is scheduled in the supplementary regulations of the event, it will be run under the conditions specified hereafter.

10.2 - The list of **cars** and their **drivers** eligible to take part in the warm-up session will be posted at the end of the qualifying practice sessions.

10.3 - Schedule:

10.3.1 The warm-up shall be over at least 2 hours before the start of the race.

10.3.2 In case of change in the weather conditions, an unscheduled practice session will take place **if possible**.

ART. 11- AUTOGRAPH SESSION

11.1 - All the drivers must attend the whole autograph session.

Team Managers are responsible for their drivers' abiding by these rules:
Financial fine: Maximum €500 per driver missing, at the Stewards' discretion.

ART. 12 - GRILLE DE DEPART

12.1 Pilotes au départ :

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

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

Pénalité : à l'appréciation des Commissaires Sportifs.

12.2 - Forfait :

✧ Tout concurrent dont la voiture est (ou est supposée être) dans l'impossibilité de prendre le départ doit en informer immédiatement le Directeur de Course.

✧ Le droit d'inscription ne sera pas remboursé.

12.3 - Grille de départ :

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

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

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

12.3.2 - Si 2, ou plusieurs pilotes ont réalisé un même temps, priorité est donnée à celui qui l'a réalisé le premier;

12.3.3 - Si une ou plusieurs voitures manquent sur la grille, les intervalles seront comblés, si une nouvelle grille de départ peut-être établie.

12.4 - 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* ;

12.4.1 - 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 ;

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

* **Les détails seront précisés dans le Règlement Particulier de chaque épreuve.**

ART. 13 - PROCEDURE DE DEPART

13.1 - Le départ est donné lancé au moyen de feux.

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

L'exception (départ de la voie des stands ou du stand) à ce principe doit être expressément autorisée par le Collège des Commissaires Sportifs. Toute voiture ne prenant pas le départ de la grille de départ ne pourra rejoindre la course qu'après le 1er tour effectué par la dernière voiture du peloton et exclusivement sous les ordres de la Direction de Course laquelle a tous pouvoirs pour moduler cette règle en fonction des circonstances et de la sécurité.

Cette procédure s'appliquera également aux concurrents dont la voiture est victime d'incident mécanique pendant la procédure de mise en grille et qui de ce fait auront été dans l'impossibilité absolue de solliciter l'autorisation visée ci-dessus du collège des commissaires sportifs. Dans tous les cas le départ de la voie des stands se fera selon les instructions de la direction de course transmise par les commissaires de piste.

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

13.2 - 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.

13.3 - Tour(s) de reconnaissance :

13.3.1 - 30 min. avant le départ du tour de formation*, les voitures quitteront leur stand pour couvrir un ou plusieurs tours de reconnaissance ;

ART. 12- STARTING GRID

12.1 - Starting Drivers:

The name of the starting driver must be declared by the teams during the administrative checks. A file shall be completed in this view.

Without any modification in writing presented to the panel of Stewards at the latest thirty (30) minutes after the end of the qualifying session, the starting driver must be the one declared during the administrative checks:

Penalties at Stewards' discretion.

12.2 - Withdrawal:

✧ Any Competitor, whose car is (or is supposed to be) unable to start the race shall inform the Clerk of the Course about it immediately.

✧ The registration fee will not be refunded.

12.3 - Starting grid:

The starting grid is considered as final 1 hour after the end of the qualifying session.

The starting grid is in a staggered 2 x 2 formation and drawn up in the order of the best times achieved during the qualifying practice sessions by the fastest drivers of the teams nominated for each car;

12.3.1 - The "Pole Position", reserved for the car which has set the fastest lap time during the qualifying sessions is located on each track according to the FIA homologation of the circuit;*

12.3.2 - Should two (or more) drivers achieve the same time, priority will be given to the one who set it first;

12.3.3 - Should one or more cars be withdrawn, the grid will close up accordingly, if a new starting grid can be done.

12.4 - Access to the Grid:

It is not possible to access to the grid 15 min before the time scheduled for the start of the formation lap;*

12.4.1 - Any car which has not taken up its position will not be allowed to proceed to the grid and shall start from the pit lane exit;

12.4.2 - After the "5 minutes" board has been shown, positions unoccupied on the grid will not be filled in.

* **Precise information will be supplied in each race Supplementary Regulations.**

ART. 13 - STARTING PROCEDURE

13.1 - Flying start is given by means of lights.

The start must be taken from the starting grid.

The exception (start from the pit lane or garage) to this rule must be officially authorized by the Stewards. Any car not taking the start from the starting grid will only be able to join the race after the first lap has been run by the last car of the pack and exclusively after authorization given by the Race direction. The before mentioned Race direction has all authority to adjust this rule depending on circumstances and security.

This procedure also applies to competitors whose cars suffered from mechanical incidents during the starting procedure and were consequently unable to request the above authorisation from the panel of Stewards. In all cases, the start taken from the pit lane will be done following instructions given by the Race direction and applied by the track marshals.

*In the above mentioned case, the driver and the car must leave their garage and proceed to the pit exit **under the car's own power**:*

Penalty: 1 minute "Stop and go"

13.2 - Just before the start of the race, no one is allowed in the "Signalling Area" apart from Officials and authorised Fire Marshals wearing their passes visible.

13.3 - Reconnaissance lap(s):

13.3.1 - 30 min. before the start of the formation lap*, the cars will leave their position to complete one (or more) reconnaissance lap(s);

13.3.2 – Après la fermeture de la sortie des stands, toute voiture qui n'a pas quitté la voie des stands et accomplie le Tour de Formation prendra le départ de la course depuis la sortie des stands (Art. 13.5 : départ tardif) ;

13.3.3 - 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 ;

13.3.4 - 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.

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

Pénalité : à l'appréciation des commissaires sportifs.

13.4 - Départ (compte à rebours) :

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

13.4.2 - Ces panneaux signifient :

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

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

Panneau "1 minute"* : 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 épreuve.**

13.5 - Départ tardif :

Si une voiture se présente à la sortie de la voie des stands **plus d'une heure** après le départ :

Pénalité : Exclusion.

13.6 - Départ assisté :

13.6.1 - Un pilote incapable de prendre le départ du tour de formation doit lever un bras ou ouvrir une porte. Après le départ des voitures, les Commissaires de piste doivent pousser la voiture pour démarrer le moteur.

13.6.2 - Le pilote peut alors effectuer le tour de formation mais il ne doit jamais dépasser une voiture qui roule sauf si celle-ci est en difficulté :

Pénalité : à la discrétion des Commissaires Sportifs.

13.6.3 - Si, après avoir été poussée, la voiture ne peut démarrer, les Commissaires la pousseront vers les stands et ses mécaniciens pourront intervenir.

13.7 - Pendant le (les) tour(s) de formation les voitures sont précédées d'une "**Voiture-Pilote**" et suivies d'une "**Voiture d'Intervention**".

13.8 - Une voiture qui ne peut se maintenir devant la "Voiture d'Intervention" pendant le (les) tour(s) de formation doit regagner les stands à **vitesse réduite** sans dépasser ou gêner les autres voitures. Elle pourra ensuite repartir des stands conformément à l'Art. 13.5 (Départ tardif).

13.9 - Si les conditions l'exigent, le Directeur de Course peut demander à la "Voiture-Pilote" d'effectuer un ou plusieurs tours de formations supplémentaires :

Dans ce cas, le départ de la course est considéré comme donné **dès la fin du premier tour de formation**.

13.10 - 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 :

13.10.1 - Le Directeur de Course allumera les **feux jaunes clignotants** ou fera présenter les **drapeaux jaunes**, et le panneau "**Départ retardé**" sera montré sur la ligne de Départ / Arrivée.

13.10.2 - La "**Voiture-Pilote**" ralentira et s'arrêtera **avant** la grille de départ : toutes les voitures s'arrêteront en conservant leur position de départ et les moteurs seront arrêtés.

13.10.3 - La procédure de départ sera reprise à partir du panneau "**5 minutes**".

13.11 - A la fin du (dernier) tour de formation, la "Voiture Pilote" s'écartera avant la ligne de départ.

13.3.2 – *Once the pit exit is closed, any car which is unable to leave from the pit, as to complete the formation lap(s), shall start the race from the pit lane exit (Art. 13.5: Late Start);*

13.3.3 - *At the end of the reconnaissance lap(s), they must join their position on the starting grid: the drivers remain at the Marshals' disposal;*

13.3.4 - *Should a car complete several reconnaissance laps, it must compulsorily use the pit lane at every lap and no faster than 60 km/h.*

It is prohibited to drive a car through the grid:

Penalties *at Stewards' discretion.*

13.3.5 - *For dangerous driving or speeding in the pit lane:*

Penalties *at Stewards' discretion.*

13.4 - Start (countdown):

13.4.1 – *As the starting time gets closer, "5 minutes", "3 minutes", "1 minute" and "30 sec." boards will be shown together with a sound warning;*

13.4.2 - *These boards mean:*

"5 minutes" board*: *countdown begins: drivers seated, no work to be carried out any longer on the cars;*

"3 minutes" board*: *grid cleared apart from drivers, teams members and Officials;*

"1 minute" board*: *Team personnel shall clear the grid: drivers start the engines without any outside assistance;*

"30 seconds" board*: *30 seconds remaining before the start of the formation lap;*

Green Flag is waved*: *cars start the formation lap behind the Pace Car: cars must keep their grid positions.*

* **Precise information will be supplied at each race.**

13.5 - Late start:

*Should a car be driven to the pit exit **more than one hour** after the start of the race:*

Penalty: Exclusion.

13.6 - Push start:

13.6.1 - *A driver unable to start the formation lap must raise his arm or open a door. When all cars have gone, the track marshals will push the car to start the engine.*

13.6.2 - *The driver may then complete the formation lap but under no circumstances is he allowed to overtake a moving car except if the latter is in trouble:*

Penalty: *at Stewards' discretion.*

13.6.3 - *Should the car not start after being pushed, the marshals will push it to the pit where its mechanics will be allowed to intervene.*

13.7 - *During the formation lap(s), the cars are preceded by a "**Pace Car**" and followed by an "**Intervention Vehicle**".*

13.8 - *A car unable to stay in front of the "Intervention Vehicle" during the formation lap(s) must be driven back to the pits **at a reduced speed** without overtaking or obstructing any other car. It will then be allowed to start from the pit exit according to Art. 13.5 (Late start).*

13.9 - *If conditions so require, the Clerk of the Course may order the "Pace Car" to carry out one (or more) additional formation lap(s):*

*Should this occur, the start of the race will be deemed given **at the end of the first formation lap**.*

13.10 - Restart procedure: *If, for any unforeseeable reason, it is impossible to complete one (or several) additional formation lap(s), the following procedure shall apply:*

13.10.1 - *The Clerk of the Course will switch the **flashing yellow lights** on or will ask the **yellow flags** to be shown, and the "**Start delayed**" board will be displayed on the Start/Finish line.*

13.10.2 - *The "**Pace Car**" will slow down and will stop **before** the starting grid: all cars will stop and keep their original starting positions and engines will be switched off.*

13.10.3 - *The starting procedure will go on as from the "**5 minutes**" board.*

13.11 – *At the end of the (last) formation lap, the "Pace Car" will withdraw before the Start/Finish line.*

La voiture en "Pole Position" doit maintenir sa vitesse et les autres voitures garderont leur position jusqu'au passage de la ligne de départ/arrivée.

ART. 14 - PROCEDURE DE DEPART MODIFIEE

CAS DE MODIFICATION DE LA PROCEDURE :

14.1 - Changement des conditions atmosphériques après les essais libres : si la piste est :

a/ **sèche**, alors que tous les essais ont été disputés sur piste humide,
b/ **mouillée**, alors que tous les essais ont été disputés sur piste sèche,
Une séance supplémentaire d'essais libres d'une durée de 30 min. sera prévue **si possible** : RP.

14.2 - La quantité d'eau sur le circuit est telle que le départ est impossible, même avec des pneus "pluie" : le Directeur de Course peut retarder le départ jusqu'à l'amélioration de la situation.

14.3 - Changement des conditions météorologiques pendant la procédure de départ (à l'appréciation du Directeur de Course) :

14.3.1 - Si le Directeur de Course estime que la quantité d'eau sur la piste présente un danger réel pour la sécurité, même avec des pneus "pluie", le départ pourra être retardé après présentation simultanée des panneaux "**Départ retardé**" et "**10 minutes**" (**fond rouge**) :

Ce panneau "10 minutes" (fond rouge) signale qu'un délai de 10 min. sera respecté avant que la procédure de départ ne soit reprise.

14.3.2 - Si, passé ce délai de 10 min, les conditions atmosphériques sont meilleures, un panneau "**10 minutes**" (**fond vert**) sera présenté :

Ce panneau signifie que le drapeau vert sera présenté 10 min. plus tard. Cinq minutes après la présentation du panneau "10 minutes" (fond vert), la procédure de départ recommencera avec présentation du panneau "5 minutes".

14.3.3 - Si les conditions atmosphériques ne s'améliorent pas dans les dix minutes suivant la présentation du panneau "10 minutes" (**fond rouge**), celui-ci sera présenté de nouveau, signifiant qu'un délai supplémentaire de 10 min. est accordé avant la reprise de la procédure de départ :

Le panneau "10 minutes" (fond rouge) peut être présenté plusieurs fois.

14.3.4 - La présentation des panneaux "10 minutes" (**fond rouge** ou **fond vert**) sera toujours accompagnée d'un **signal sonore**.

14.4 - Pour toute infraction à l'une de ces dispositions :

Pénalité : **Exclusion** possible de la voiture et du pilote concernés.

ART. 15 - INFORMATIONS & SIGNALISATION

15.1 - Informations :

15.1.1 - 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 ;

15.1.2 - Les liaisons radio et de télémétrie entre les stands et les voitures sont autorisées à condition que :

a/ Les antennes soient placées sur le toit du camion garé à l'arrière du garage dans la zone paddock sauf configuration exceptionnelle déterminée par l'Organisateur ;

b/ Les matériels utilisés soient conformes aux prescriptions de l'Administration locale des Télécommunications (fréquences, puissance d'émission, etc.) ;

c/ Les antennes soient mises en place une fois les autorisations obtenues auprès de l'Administration des Télécommunications : une copie de ces autorisations est exigée par l'Organisateur avant l'installation des antennes.

15.1.3 - Toute infraction entraînera :

a/ Le démontage des installations aux frais du Concurrent ;

b/ L'interdiction de toute liaison radio.

15.1.5 - Caméras, systèmes vidéo et dispositifs de chronométrage : il est interdit de les fixer sur les installations de l'Organisateur ou aux abords de la piste.

15.2 - Signalisation :

15.2.1 - La "zone de panneauage" se trouve dans la zone des stands ;

15.2.2 - 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 ;

The "Pole Position" car shall keep the same speed and the other cars must maintain their positions until they cross the Start/Finish line.

ART. 14 - MODIFIED STARTING PROCEDURE

CASES OF STARTING PROCEDURE MODIFICATION:

14.1 - Weather conditions change after the free practice session (warm-up): If the track is:

a/ **dry**, although all practice sessions have been on a wet track,
b/ **wet**, although all practice sessions have been on a dry track,
An additional 30 min. free practice session will be scheduled **if possible**:

SR.

14.2 - The quantity of water on the track is such that it is impossible to start the race, even using "rain" tyres: the Clerk of the Course may delay the start until better conditions.

14.3 - Weather conditions change during the starting procedure (at the Clerk of the Course's discretion):

14.3.1 - If the Clerk of the Course considers that the volume of water on the track is a real danger for safety, even using "rain" tyres, the start may be delayed after the boards "**Start delayed**" and "**10 minutes**" (**red background**) have been displayed simultaneously:

This "10 minutes" board (red background) means that there is to be a delay of 10 minutes before the starting procedure can be resumed.

14.3.2 - If, after the 10-minute period, weather conditions have improved, a "**10 minutes**" board (**green background**) will be shown :

This board means that the green flag will be waved 10 minutes later. Five minutes after the "10 minutes" board (green background) has been shown, the starting procedure will resume with the "5 minutes" starting board being shown.

14.3.3 - Should weather conditions not improve within the 10 minutes after the "10 minutes" board (**red background**) was shown, the board will be shown again and a further 10-minute delay granted before the starting procedure is resumed:

The "10 minutes" board (red background) may be displayed several times.

14.3.4 - When a "10 minutes" board is shown (with either a **red** or a **green background**), it will always be accompanied by a **sound signal**.

14.4 - For any breach of these provisions:

Penalty: possible **Exclusion** of the relevant car and driver.

ART. 15 - INFORMATION & SIGNALLING

15.1 - Information:

15.1.1 - Official instructions are given to the drivers by means of signals set out in the FIA Sporting Code: competitors must never use flags or lights similar in any way to those of the Organiser;

15.1.2 - Telemetry and radio communications between the pits and the cars are permitted, provided that:

a/ Aerials are secured on the roof of the truck located behind the pit garage in the paddock area except in case of exceptional configuration determined by the Organiser;

b/ The installations shall comply with the local Administration of Telecommunications requirements (frequencies, emission power, etc.);

c/ Aerials installation is made after authorisation is granted by the Administration of Telecommunications: copy of these authorisations must be submitted to the Organiser prior to the fitting out of aerials.

15.1.3 - Any breach will result in:

a/ Dismantling of all installations at Competitor's expense;

b/ All radio connections will be forbidden.

15.1.5 - Video cameras, video systems and timing devices: it is forbidden to install them either on the Organiser's facilities or along the track.

15.2 - Signalling:

15.2.1 - The "Signalling Area" is part of the pit area;

15.2.2 - The maximum dimensions possible for signalling facilities cannot exceed:

- Height: 2.20 m above track level,

- Profondeur : 1.00 m depuis le mur côté piste.

15.2.3 - Les installations, réalisées uniquement avec des matériaux transparents, et leurs fixations ne doivent pas dépasser l'aplomb du mur (côté piste) ;

15.2.4 - Les seules inscriptions autorisées (200 x 20 cm maxi) sur ces installations est la marque de la voiture et/ou le nom du team figurant sur la licence concurrent ;

15.2.5 - Les panneaux utilisés pour renseigner les pilotes doivent être pivotants, sans publicité et de couleur blanche ;

15.2.6 - Les ombrelles, parasols ou parapluies sont interdits ;

15.2.7 - **Trois personnes maximum** appartenant à l'équipe d'une voiture et portant visiblement leur accréditif spécial sont admises dans la "zone de signalisation" pendant les essais et après le départ de la course ;

15.2.8 - Identification des stands : Un panneau fourni par l'organisation, en début de saison, devra être installé par le concurrent à chaque course au dessus de l'entrée de son box côté pit lane (Cf. Annexe VIII) ;

15.2.9 - Un drapeau de la nationalité du team doit être installé avec un mât sur la partie avant du camion localisé à l'arrière du garage.

ART. 16 - ARRETS AUX STANDS

16.1 - Sécurité dans la voie des stands (Réglementation FIA – Annexe H – Art. 18) :

✧ La voie des stands est une zone à risques, non seulement en raison des voitures de course qui l'emprunte mais également à cause des accidents pouvant survenir par le fait de voitures se trouvant sur la piste adjacente.

✧ Pendant les essais et la course, l'accès à la voie des stands est exclusivement réservé aux personnes devant y effectuer une tâche précise.

✧ Chaque concurrent est responsable des personnes sortant de son stand, faisant ou non partie de son équipe.

✧ La plate-forme de signalisation du mur des stands est interdite à TOUS sauf aux Officiels ou au personnel des équipes de course indispensables et munis d'un laissez-passer spécifique ; la présence de toute personne dans cette zone est formellement interdite pendant le départ de la course.

✧ Le personnel des équipes n'est admis dans la voie des stands qu'immédiatement avant d'intervenir une fois la voiture immobilisée (Art. 18.2.2), et il doit évacuer et débarrasser la voie des stands dès que le travail est achevé.

✧ Les enfants de moins de 16 ans ne sont pas admis dans la Pit Lane.

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

16.2.1 - "**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 ;

16.2.2 - "**Voie d'accélération et de décélération**" : c'est la voie centrale ;

16.2.3 - "**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 le rideau du stand ou par un mur, ou encore 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.

Pour toute infraction : Pénalité à la discrétion des Commissaires Sportifs.

16.3 - Vitesse limite : **60 km/h** sur la voie des stands : (contrôle radar) ;

Pénalités :

A/ Essais : **annulation des temps** réalisés par le pilote fautif pendant la séance d'essais jusqu'à l'heure de l'infraction ;

B/ Warm-up et course :

- 1^{ère} infraction : **Arrêt 30 sec.** Sur la zone de Stop and Go, moteur en marche ;

- 2^{ème} infraction : **Arrêt 2 min.** Sur la zone de Stop and Go, moteur arrêté ;

- 3^{ème} infraction : à la discrétion des Commissaires Sportifs (**Exclusion possible**).

16.4 – Discipline :

16.4.1 - Le pilote arrivant pour un arrêt au stand **peut, uniquement**

- *Width*: 2.00 m along the signalling wall,

- *Depth*: 1.00 m from the wall track side.

15.2.3 - *Facilities, made of transparent materials exclusively, and their fittings must not overhang the wall (track side);*

15.2.4 - *The make of the car and/or the name of the team (as written on the competitor licence) are the only inscription (200 cm x 20 cm maximum) permitted on these facilities;*

15.2.5 - *Boards used for drivers' information shall be pivoting and white with no advertising;*

15.2.6 - *Parasols, sunshades or umbrellas are not allowed;*

15.2.7 - **Three people maximum** from the team of a car carrying visible their specific credentials are admitted in the "Signalling Area" during the practice sessions and after the start of the race;

15.2.8 - *Pit Garages Identification: A panel will be given by the organisation at the beginning of the season. The team has to place this panel prior each race above it box, on the pit lane side (cf. Appendix VIII);*

15.2.9 - *The team's national flag must be installed on a flagstaff on the forward part of the truck located at the back of the pit garage.*

ART. 16 - PIT STOPS

16.1 - Safety on the Pit Lane (FIA Regulations – Appendix H – Art. 18):

✧ *The pit lane is a potentially dangerous area, not only because of the racing cars using it but also in view of accidents which may occur owing to cars being on the race track adjacent to it.*

✧ *During practice and qualifying sessions and the race, access to the pit lane must be exclusively reserved for those people having a specific job to do.*

✧ *Each competitor is responsible for the people leaving his pit whether they belong to his team or not.*

✧ *The pit-wall signalling platform shall be forbidden to ALL except indispensable officials or race team personnel having a specific pass; the presence of any person in this area is strictly prohibited during the start of the race.*

✧ *Team staff is only allowed in the pit lane **immediately before they are required to work on a car when the car is at a standstill** (Art. 18.2.2) and they must leave and clear the pit lane as soon as the work is completed.*

✧ *People under 16 years of age are not allowed in the pit lane.*

16.2 - *If the circuit permits it, the pit lane is divided into three areas:*

16.2.1 - "**Fast lane**": *the closest to the wall of the Signalling area; A car is permitted to enter the "fast lane" under its own power only;*

16.2.2 - "**Acceleration and Slowing down lane**": *the middle lane;*

16.2.3 - "**Working area**" (**inner lane**): *the closest to the pits where work is permitted to be carried out on the cars. This area is defined on one side by the pit curtain or by a wall, or even by a line painted outside the pit curtain, and on the other side by a separating line with the middle lane:*

Any equipment and tools can be placed in the pit exclusively.

*For every breach: **Penalty** at Stewards' discretion.*

16.3 - Speed limit: **60 kph** on the pit lane (radar control; **penalties** are as follows:

A/ Practice sessions: **cancellation of times** set by the Driver at fault during the practice session until time of the breach;

B/ Warm-up and race:

- 1st offence: **30 sec. Stop** at the foot of the Race Control, engine running;

- 2nd offence: **2 min. Stop** at the foot of the Race Control, engine switched off;

- 3rd offence: at Stewards' discretion (possible **Exclusion**).

16.4 - Discipline:

16.4.1 - *A driver coming for a pit stop **may, only once the car has come***

lorsque la voiture est arrêtée devant le stand :

- Oter son harnais de sécurité,
- Éteindre ses lumières,
- Couper son moteur,
- Ouvrir sa porte.

Pénalité : à la discrétion des Commissaires Sportifs.

16.4.2 - 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 la discrétion des Commissaires Sportifs.

Lorsque la voiture va 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 : à la discrétion des Commissaires Sportifs.

16.4.3 - Avant de quitter son stand, le pilote doit :

- Sangler son harnais de sécurité,
- Allumer ses feux.

Pénalité : à la discrétion des Commissaires Sportifs.

16.4.4 – Il est strictement interdit de faire patiner les roues lorsqu'une voiture quitte son stand.

Pénalité : **Stop and Go 3 minutes**.

16.5 - 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**.

Après cette limite, se référer à l'article 18.1.1.

ART. 17 - RAVITAILLEMENTS (CARBURANT)

Cf. Cahier des Charges A.C.O. 2011 – Annexe A.

L'extrémité du charriot de ravitaillement la plus éloignée du mur du bâtiment des stands ne doit pas être situé à plus de 2,50 mètres de celui-ci. Le charriot 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.

17.1 - Le ravitaillement en carburant est autorisé **au début** d'un arrêt au stand et exclusivement sur la "zone de travail" (Art. 16.2.3).

La voiture doit être parquée devant son stand et parallèle à la piste.

17.2 - Pour raisons de sécurité, pendant le ravitaillement :

17.2.1 - La voiture doit rester sur ses roues au cas où elle devrait être poussée d'urgence ;

17.2.2 - Il est interdit de remplir le réservoir autonome pendant tout le temps où la voiture se trouve dans la zone des stands.

Pénalité : à la discrétion des Commissaires Sportifs.

17.3 - 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

17.4 - Le réservoir autonome doit rester à la pression atmosphérique et à la température ambiantes.

17.5 - Réservoir autonome :

Tout le carburant stocké dans les stands doit se trouver dans des conteneurs étanches ayant été testés à une pression de 3 atmosphères. Pendant la course, tout ravitaillement dans les stands doit être effectué avec un réservoir autonome par stand conformément à l'annexe J 258A 6.4.

17.6 - Pendant le ravitaillement :

17.6.1 - Le conducteur peut rester à bord de la voiture mais le moteur doit être arrêté ;

17.6.2 - Le Concurrent doit s'assurer que :

- a/ Un assistant muni d'un extincteur se trouve à côté de la voiture ;
- b/ Deux personnes maximum spécialement affectées au ravitaillement portent 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 mentionné à l'Art.

to a complete stop in front of the pit:

- Unfasten his safety harness,
- Switch off his lights,
- Switch off his engine,
- Open his door.

Penalty: at Stewards' discretion.

16.4.2 – When a car has to be entered into its pit, first it must be parked **in front of the pit** and parallel to the pit lane in the "working area" and can only be pushed by a maximum of 4 mechanics, the engine being switched off.

Penalty: at Stewards' discretion.

When the car is ready to rejoin the race, it must be pushed **in front of the pit** and parked parallel to the pit lane in the "working area". Then, the engine shall started **by the driver alone**.

Penalty: at Stewards' discretion.

16.4.3 – Before leaving his pit, the driver must:

- Fasten his safety harness,
- Switch on his lights.

Penalty: at Stewards' discretion.

16.4.4 – It is strictly forbidden to spin the wheels when a car leaves its pit.

Penalty: **3 minutes "Stop and go"**.

16.5 - Overshooting the pit:

Should a driver overshoot his pit, the car may only be **moved back** to its pit by the mechanics (4 maximum) from the team: The use of the reverse gear is strictly prohibited: **Exclusion**.

The same rule applies when the car leaving its pit has broken down before the limit of the pit lane. In this case, the car must be pushed back to its pit, by a maximum of 4 mechanics, prior to any intervention.

Penalty: **Exclusion**.

After this limit, refer to article 18.1.1.

ART 17 - REFUELLING (FUEL)

Ref. "A.C.O. 2011 Specifications" - Appendix A.

The extremity of the fuel rig placed furthest from the wall of the pit garage building must not be at more than 2,50m from it. The fuel rig must be installed before the pit garage door (direction of the track).

For security reasons, the organiser reserves the right to depart from this rule.

17.1 - Refuelling is permitted at the beginning of a pit stop and exclusively on the pit lane "Working area" (Art. 16.2.3).

The car shall be parked in front of its pit parallel to the pit lane.

17.2 – For safety reasons, during the refuelling:

17.2.1 - The car cannot be jacked up when refuelling is in process, should it be urgent to push it;

17.2.2 - It is prohibited to top up the autonomous tank with fuel as long as the car is in the pit lane.

Penalty: at Stewards' discretion.

17.3 - During the practice sessions and the race, refuelling is only permitted by means of the assigned pit autonomous tank with the number of the car affixed and with the fuel supplied by the Organiser.

17.4 - The autonomous tank shall remain at atmospheric pressure and ambient temperature.

17.5 - Autonomous tank:

All fuel stocked in the pits must be in leak-proof containers which have been tested to a pressure of three atmospheres. During the race, any refuelling in the pits must be carried out with one independent tank per pit in accordance with Appendix J 258A-6.4.

17.6 - Throughout refuelling:

17.6.1 - The driver may stay in the car but the engine must be switched off;

17.6.2 - The Competitor must ensure that:

- a/ One assistant holding a fire extinguisher stands beside the car;
- b/ 2 fuel attendants maximum, especially appointed for refuelling, are wearing **fireproof** overalls, gloves, balaclava, long underwear, shoes and an unpainted **helmet** with a closed visor (FIA homologation) in addition to the equipment required (Art. 19.2 below);

19.2 ci-après ;

c/ Le préposé à la vanne de sécurité ("cut off valve attendant") est à son poste en tenue ignifugée (cf. Art. 18.1 ci-après).

d/ La voiture est connectée électriquement à la terre **avant** la connexion des raccords de remplissage et d'évent.

17.6.3 - Le branchement **extérieur** d'un enregistreur de données électroniques est autorisé avant, pendant ou après le ravitaillement.

17.7 – Contrôle de la consommation carburant :

Le remplissage du réservoir autonome doit être effectué en respectant l'article 17.2.2 ci-dessus.

L'essence contenue dans le tuyau de dégazage doit:

- Soit être réintroduite dans le réservoir de carburant de la voiture lors du ravitaillement suivant,
- Soit être versée dans un récipient vide, fourni par le concurrent, d'une contenance minimum de 5 litres et équipé d'un coupleur. Le contenu de ce récipient peut être reversé dans le réservoir autonome mais sera considéré comme consommé par la voiture.

17.8 - Exclusion possible de la voiture en cas d'infraction concernant l'Art. 17.

ART. 18 - REPARATIONS & OPERATIONS D'ENTRETIEN

18.1 - Réparations :

18.1.1 - 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.

18.1.2 - 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" côté stand pour donner des instructions.

Pendant l'arrêt, cette personne ne doit avoir aucune autre fonction que la surveillance.

Si la voiture est équipée d'un système de remplissage et de dégazage séparés, la personne chargée du dégazage peut franchir la ligne peinte ou le mur en même temps que la personne donnant des instructions, mais elle ne peut avoir d'autre fonction pendant l'arrêt de la voiture.

Pénalité : Stop and Go 1 minute par infraction.

18.2 – Intervenants :

18.2.1 - Ravitaillement et changement des roues :

- a) 2 personnes maximum sont autorisées à intervenir avant, pendant et après le ravitaillement en carburant et le changement des roues uniquement :
- b) Pour le nettoyage du pare-brise, des phares et des feux arrière, des caméras et des rétroviseurs,
- c) Pour la connexion du câble de déchargement des données,
- d) Pour la connexion et la déconnexion de la voiture électriquement à la terre.

Ces 2 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 (cf. Art. 17.6.2. ci-dessus) et les 2 mécaniciens chargés d'effectuer le changement des roues (cf. Art. 18.5.2. ci-dessous).

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 donnée ACO. Cette opération peut être effectuée par une autre personne autorisée sur la zone.

18.2.2 - Autres interventions :

4 personnes maximum sont autorisées à intervenir après le ravitaillement en carburant et lorsque les mécaniciens chargés du changement des roues et le matériel ne sont plus sur la zone de travail, pour effectuer les opérations d'entretien, de complément de liquides (autres que le carburant), les réparations ou quelque autre opération que ce soit (autres que le changement des pneumatiques).

c/ *The cut off valve attendant wearing his fireproof overalls is ready to intervene (Art. 18.1 below);*

d/ *The car is connected electrically to earth **before** the connection of the fuel tank filler and vent.*

17.6.3 - *An electronic data recorder may be plugged in **outside the car** prior to, during or after refuelling.*

17.7 - Checking of the fuel Consumption:

The refueling of the autonomous tank must be carried out in compliance with article 17.2.2 above.

The fuel contained in the overflow pipe must be:

- *Either reintroduced into the fuel tank of the car during the next refueling,*
- *Or poured into an empty container provided by the competitor, holding at least 5 litres and fitted with a coupling. The fuel inside this container may be poured in the autonomous tank but will be considered as used by the car.*

17.8 - Possible Exclusion of the car for any breach concerning Art. 17.

ART. 18 - REPAIRS & MAINTENANCE OPERATIONS

18.1 - Repairs:

18.1.1 - *During the race, apart from the areas in front of or in the pits and on the starting grid, repairs must be carried out **by the driver alone** with the tools and parts carried on board his car.*

Penalty: Exclusion.

18.1.2 - *Prior to a car stopping in front of the pit, **one person only** is allowed to step over the **unbroken painted line on the ground or the wall** fixing the limits of the working area on the pit side in order to give instructions.*

During the pit stop, this person is not permitted to carry out any task other than supervise.

As far as cars fitted with separate refuelling and overflow devices are concerned, the person in charge of the overflow system is allowed to step over the painted line or the wall at the same time as the person giving instructions, but he cannot carry out any task during the pit stop.

Penalty: 1 minute "Stop and go" per breach.

18.2 – Participants:

18.2.1 - *Refuelling and wheel changes:*

- a) *2 people maximum are permitted to intervene before, during and after refuelling and wheel changes only :*
- b) *To clean the windscreen, headlights, rear lights, cameras and rear-view mirrors,*
- c) *To connect the downloading cable,*
- d) *To connect and disconnect electrically the car from the earth.*

These 2 people:

- Must leave the working area as soon as the above operations are completed.

- Must not help in any way the two fuel attendants (see Art. 17.6.2. above) and the two mechanics in charge of the wheel changes (see Art. 18.5.2. below).

Laptops or other electronic devices are forbidden in the working area during refuelling and wheel changes.

A 3rd person is allowed on this period only to change the memory card of the ACO data logger. This operation can be done by another authorised person.

18.2.2 - *Other operations:*

4 people maximum are permitted to intervene after refuelling and when the mechanics in charge of the wheel changes and their equipments are no longer in the working area, to carry out maintenance operations, topping-up liquids (other than fuel) repair or any other operation whatsoever (other than tyre changes).

Penalty: 1 minute "Stop and go" per breach of article 18.2.

Pénalité : Stop and Go 1 minute par infraction à l'article 18.2.

Pour toute nouvelle infraction : pénalité doublée.

18.3 - 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.

18.4 - La présence d'un Officiel est obligatoire pendant toute la durée d'une réparation, y compris à l'intérieur du stand.

18.5 - Changements de roues / Pneumatiques :

Ils ne sont autorisés que :

18.5.1 - Sur la grille de départ jusqu'au panneau "5 minutes" ;

18.5.2 - Devant les stands pendant les essais et la course :

2 personnes maximum avec une seule clé à chocs ou dynamométrique sont autorisées sur la zone de travail pour effectuer toutes les opérations nécessaires au changement des roues. Un maximum de 4 personnes distinctes peuvent participer successivement à ces opérations lors d'un arrêt aux stands et doivent porter un brassard d'identification fourni par l'organisation (4 brassards fournis par voiture engagée). Un maximum de deux clés à chocs pourra être successivement utilisé pour ces opérations.

Elles peuvent accéder à la zone de travail :

- Pendant le ravitaillement en carburant, uniquement pour poser à plat près de la voiture les 2 roues qui doivent être montées sur la voiture « coté piste ». Elles doivent regagner le stand aussitôt les roues posées sur le sol,

- Lorsque les raccords de remplissage et d'évent pour le carburant sont déconnectés de la voiture.

Ces 2 personnes :

- Doivent amener et connecter le tuyau d'air aux vérins pneumatiques,

- Ne doivent amener qu'une seule clé à chocs sur la zone de travail,

- Doivent prendre les nouvelles roues et poser celles qui sont remplacées dans le stand,

- Doivent porter en permanence les roues démontées lorsqu'elles sont en dehors des stands. Il est possible toutefois, afin de faciliter le changement des roues, de les poser à plat près de la voiture,

- Ne doivent pas les lancer ou les laisser tomber,

- Doivent déconnecter les vérins pneumatiques et ramener le matériel dans le stand.

La voiture ne peut repartir du stand que lorsque les mécaniciens chargés du changement des roues et le matériel ne sont plus sur la zone de travail. La zone située entre le rideau du stand et la ligne peinte devant le rideau du stand peut être utilisée pour disposer les pneumatiques et l'outillage nécessaires à ces opérations. Aucune aide ne peut être apportée par une personne se trouvant dans cette zone.

18.5.3 – 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 Art. 18.5.1, 18.5.2 et 18.5.3:

Pénalité : Stop and Go 1 minute

18.6 - Est interdit : tout matériel permettant :

18.6.1 - D'accélérer le démontage des roues.

Une (1) clé à chocs ou une (1) clé dynamométriques seulement est autorisée par voiture sur la "zone de travail".

18.6.2 – Le chauffage et/ou le maintien en température des pneumatiques sur la "zone de travail", dans les stands et sur la grille de départ.

18.6.3 – 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 la discrétion des Commissaires Sportifs.

18.7 - 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

Doubled penalty for any new offence.

18.3 - "Tyre" and "brake" technicians:

Any time during a pit stop, only one "tyre" technician and only one "brake" technician (whatever they are firms technicians or members of the teams) are allowed to make checks exclusively.

18.4 - It is mandatory that an Official shall attend the work being carried out during a repair, even if inside the pit.

18.5 - Wheel/Tyre changes:

They are permitted exclusively:

18.5.1 - On the starting grid until the "5 minutes" board is shown;

18.5.2 - In front of the pits during the practices and the race:

2 people maximum with only one gun or torque wrench are allowed onto the working area to carry out any operations necessary to change the wheels. A maximum of 4 people, clearly distinguishable, can take part successively in these operations during a pit stop, and must wear an armband, as means of identification, supplied by the organisation (4 armbands for each car entered). A maximum of 2 guns will be successively used during these operations.

They may have access to the working area:

- During the refuelling, only to lie flat on the ground the 2 wheels to be mounted on "track side". These 2 people must return inside the pit as soon as the wheels have been laid on the ground,

- When the fuel filler and vent are disconnected from the car.

These 2 people:

- Must bring and connect the air hose to the air jacks,

- Must bring only one gun on the working area,

- Must take the new wheels and put those replaced into the pit,

- Must carry permanently the dismantled wheels when they are on the outside of the pit. It is possible however, in order to facilitate the wheel changes, to lie them flat on the ground near the car,

- Must not throw the wheels or drop them,

- Must disconnect the air jacks and bring the equipment into the pit.

The car cannot leave the pit until the mechanics in charge of the wheel changes and equipments are no longer in the working area. The area between the pit curtain and the line painted outside the pit curtain can be used to dispose tires and tools necessary for these operations. No help can be provided by a person in this area.

18.5.3 – *As an exception to the above clauses, tyres may be changed inside the pit only if the car has been pushed inside for mechanical interventions. This exemption of the rule will be restrictively interpreted.*

For any wheel that escapes the control of the mechanics, or for any other breach of Art. 18.5.1, 18.5.2 and 18.5.3:

Penalty: "Stop and Go" 1 minute

18.6 – Is Prohibited:

18.6.1 - *All kind of special equipment specially designed to make the wheel change faster.*

One (1) pneumatic devices or one (1) torque wrenches only will be permitted per car on the working area.

18.6.2 - *To heat and/or to maintain the temperature of the tyres in the pit lanes ("working area"), in the pits and on the starting grid.*

18.6.3 – *No autonomous material can operate without its mechanic.*

The use of equipment that may cause sparks is prohibited in front or inside the pit.

The filling or the transfer of the air tanks is strictly forbidden.

Penalty: at Stewards' discretion.

18.7 - Assistance to the Driver:

During a pit stop, one extra person (or the driver leaving the car) is allowed only to help the driver to fasten his safety harness, to give him

sangler le harnais de sécurité, lui prêter assistance et fermer les portes.

Pénalité : Stop and Go 1 minute par personne en surnombre.

18.8 - Voiture dans le stand :

a/ La règle des 4 personnes maximum (cf. art. 18.2.2.) 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 la discrétion des Commissaires Sportifs.

18.9 - Pendant la course, sous peine d'**Exclusion** de la voiture, il est interdit de changer :

- le moteur ou l'un quelconque des éléments, c'est-à-dire la ou les culasses, le ou les couvre culasses, le carter inférieur et le bloc moteur, éléments qui seront solidarités les uns aux autres au moyen de scellés,
- les carters principaux de boîte de vitesses et de différentiel,
- le châssis ou la structure monocoque.

18.10 - 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

18.11 - 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.

18.12 - Toute aide extérieure ("poussette", etc.) est interdite lorsqu'une voiture quitte son stand pour rejoindre la piste :

Pénalité : arrêt 4 min. (moteur arrêté).

18.13 - 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. 18.2.2.) autorisées à intervenir.

18.14 - 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 la discrétion des Commissaires Sportifs.

18.15 - En dehors des interventions, le personnel doit toujours rester à l'intérieur du stand (Art. 16.1).

18.16 - Fin d'intervention :

Les outillages, équipements ou matériels doivent être enlevés de la "zone de travail" une fois les interventions terminées (Art. 16.1).

ART. 19 – PERSONNES DANS LA ZONE DES STANDS

19.1 – Personnes autorisées :

19.1.1 – 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

19.1.2 – 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)

assistance and to close the doors.

Penalty: 1 minute "Stop and go" per person in excess.

18.8 - Car in the pit:

a/ The 4 people maximum rule (see Art 18.2.2.) permitted to carry out work on a car does not apply when the car is parked in the pit.

b/ In this case, when the car is ready to rejoin the race, it must be pushed in front of the pit and parked on the "working area" parallel to the pit lane. Then, the engine shall be switched on by the driver alone.

Penalty in case of a breach: at Stewards' discretion.

18.9 - During the race, under pain of **Exclusion** of the car, it is forbidden to change:

- the engine or any of these parts, i.e. the cylinder head(s), cylinder head, cover(s), oil pan and engine block, parts that will be attached together by means of seals,
- the main gearbox and differential casings,
- the chassis or the monocoque structure.

18.10 - Whatever the reason is, when a car comes to a pit stop **the engine must be switched off:**

Penalty: "Stop and go", engine switched off and turned on again by the driver.

18.11 - For any check or tuning, an external source of energy may be used to start the engine.

✧ **In all cases when the operations are finished and the car is going to rejoin the race, the engine must be switched on by the driver alone sitting behind his wheel, with no outside assistance, the car resting on its wheels.**

Penalty: "Stop and go", engine switched off and on again by the driver.

18.12 - Any outside assistance ("pushed start", etc...) is prohibited when a car leaves the pit to rejoin the race:

Penalty: 4 min Stop (engine switched off).

18.13 - The people in a team allowed to intervene as mentioned above may carry out work on an other car (other cars) entered by the same Competitor provided that they abide by the 4 people maximum permitted rule (see Art 18.2.2.).

18.14 - Access to the pits:

During the practice sessions and the race:

- a/ The pit curtain (pit lane side) must remain fully open;
- b/ Visibility towards inside the pit shall be kept clear with nothing hindering any control whatsoever from outside (bodywork parts, curtains, tyres piled up, etc.);
- c/ Officials shall have free access into the pit.

Penalties: at Stewards' discretion.

18.15 - Except when work is being carried out on a car, the personnel must always stay inside the pit (Art. 16.1).

18.16 - End of intervention:

No tools or equipment may be left on the "Working Area" when a pit stop is over (Art. 16.1).

ART. 19 - PERSONNEL IN THE PIT LANE

19.1 – Personnel permitted:

19.1.1 – In the Working area during refuelling:

- 1 Team manager
- 1 or 2 fuel attendant(s)
- 1 "fire" attendant
- 1 driver's assistant (safety harness and possible assistance)
- 1 "tyre" technician (only checks)
- 1 "brake" technician (only checks)
- 2 people for windscreen cleaning and downloading cable connexion.
- One person in charge of changing the memory card of the ACO data logger.

19.1.2 - In the working area when the wheel change is in process:

- 1 Team manager
- 1 "fire" attendant
- 1 driver's assistant (safety harness and possible assistance)
- 1 "tyre" technician (only checks)

- 1 technicien "freins" (contrôles uniquement)
- 2 personnes pour le nettoyage du pare-brise et la connexion du câble de déchargement des données
- 2 mécaniciens pour le changement des roues.
- 1 personne en charge de changer la carte mémoire du boîtier d'acquisition de donnée ACO

19.1.3 – 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).

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 personne en charge de changer la carte mémoire du boîtier d'acquisition de donnée ACO

19.1.4 – Dans la zone de panneutage :

- 3 personnes maximum par voiture qui doivent porter leur signe distinctif spécial.

19.2 - Tenues de sécurité minimum (essais et course) :

A l'exception des préposés au ravitaillement qui doivent respecter l'Art. 17.6.2.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.**

Pénalité : Stop and Go 1 minute par infraction à l'article 19.

Pour toute nouvelle infraction : pénalité doublée.

ART. 20 - AMENAGEMENT DES STANDS

20.1 – Tout aménagement nécessitant le percement, la soudure ou des modifications du stand n'est possible qu'après un **accord écrit** de l'organisateur.

20.2 - 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.

20.3 - 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. 16.2.3) ;
- b/ Se trouver à moins de **2 mètres** au-dessus du sol.

20.4 – Les bouteilles d'air doivent être solidement attachées ou encrées une fois leur chapeau protecteur enlevé. Une protection autour des vannes et du détendeur doit être mis en place en permanence. La conformité des installations et les dates de validité des bouteilles d'air pourront être contrôlées à tout moment.

20.5 - Eclairages dans la zone des stands :

20.5.1 - 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 ;

20.5.2 – Toute installation électrique située à moins de 3 mètres du réservoir de carburant autonome et des canalisations de carburant doit être antidéflagrant ;

20.5.3 – Seules les lampes à basse température et antidéflagrantes sont autorisées. Les lampes halogènes sont interdites ;

20.5.4 – Les concurrents devront fournir les documents nécessaires aux commissaires techniques pour démontrer que leur installation et leurs équipements respectent les règles ci-dessus.

20.6 - Équipement pour le chauffage des pneumatiques :

Les systèmes utilisant un combustible sont autorisés derrière les stands jusqu'au 31/12/2011. Toutefois aucune flamme nue n'est permise et un extincteur doit être placé en permanence à proximité de l'appareil lorsqu'il fonctionne.

- 1 "brake" technician (only checks)
- 2 people for windscreen cleaning and downloading cable connexion
- 2 mechanics for the wheel change.
- One person in charge of changing the memory card of the ACO data logger.

19.1.3 – In the Working area for maintenance and repairs:

- 1 Team manager
- 4 mechanics
- 1 driver's assistant (safety harness and possible assistance)
- 1 "fire" attendant
- 1 "tyre" technician (only checks)
- 1 "brake" technician (only checks).

Any person from a team, staying on the working area is considered to be working on the car.

A driver working on a car is considered to be a mechanic.

- One person in charge of changing the memory card of the ACO data logger.

19.1.4 - In the Signalling area:

- 3 people maximum per car (wearing adequate identification marks).

19.2 – Minimum safety clothing (practice sessions and race):

ALL personnel authorised with the exception of the fuel attendants who must abide by Art. 17.6.2.b, **shall wear:**

- a/ during repairs and maintenance operations as well as in the signalling area : **fire resistant overalls;**
- b/ during refuelling: **fire-resistant overalls, gloves, balaclavas offering complete protection to the face, goggles, long underwear and shoes.**

Penalty: 1 minute "Stop and go" per breach of articles 19.

Doubled penalty for any new offence.

ART. 20 - PIT FITTING-OUT

20.1 - Any fitting-out requiring drilling, welding, or modifications of the pit is only possible after the Organiser's **written agreement**.

20.2 - Any decoration, on the installations and on the ground is not permitted.

The laying of flooring or any other decoration is permitted if it is made from **fireproof materials**, and after the Organiser's written agreement.

20.3 - Foldable brackets, hose(s) support(s) for air, fuel or lighting equipment cannot:

- a/ Exceed the external limit of the "working area" (Art. 16.2.3) ;
- b/ Be less than **2 metres** above ground level.

20.4 - Air tanks must be securely fastened or anchored once their protective caps are removed. A protective cage or guard around the regulators and fitting must be in place all times. The compliance of the equipments and the period of validity of the air tanks could be checked at any time.

20.5 – Lighting equipment in the pit lane area:

20.5.1 - The beams of the lights shall be turned downstream or towards the pits so as not to hamper the drivers on the track;

20.5.2 - Any electrical installation within a radius of 3 meters of the autonomous fuel tank and fuel hoses must be explosion-proof;

20.5.3 - Only low temperature and explosion-proof lamps are allowed. Halogen lamps are forbidden;

20.5.4 - Competitors must provide to the Scrutineers the necessary documents to show that their installation and equipments comply with the rules above.

20.6 - Equipment for heating the tyres:

Systems using a fuel are allowed behind the pits until 31/12/2011. However, no naked flame is allowed and a fire extinguisher must be placed permanently next to the equipment when it is running.

ART. 21 - CHANGEMENTS DE PILOTE

21.1 - 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. 18.7).

21.2 – Temps minimum et maximum de conduite :

a/ Pour les catégories LM P1, LM GTE Pro:

Pour pouvoir marquer des points un pilote doit impérativement conduire 45 minutes minimum durant la course.

Un pilote ne peut pas conduire plus de 4 heures au total.

Une voiture dont un pilote aura conduit plus de 4 heures au total, ne sera pas classée (ses pilotes ne marqueront pas de points).

b/ Pour les catégories LM P2, Formula Le Mans et LM GTE Am :

Pour pouvoir marquer des points un pilote doit impérativement conduire 1 heure 15 minimum durant la course.

Un pilote ne peut pas conduire plus de 3 heures 30 au total.

Une voiture dont un pilote aura conduit plus de 3 heures 30 au total, ne sera pas classée (ses pilotes ne marqueront pas de points).

ART. 22 - ARRET DES ESSAIS OU SUSPENSION DE LA COURSE :

22.1 - Responsabilité :

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

22.2 – Modalités :

22.2.1 – 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.

22.2.2 – 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, où elles seront alignées en formation.

Si la voiture de tête n'est pas en première ligne, les voitures situées entre cette voiture et la ligne du drapeau rouge seront envoyées pour accomplir un tour une minute avant que la course ne reprenne. La Voiture de Sécurité sera placée devant les voitures alignées derrière la ligne du drapeau rouge.

Pendant que la course est suspendue :

- Ni la course ni le chronométrage ne sont arrêtés,
- **Toute intervention sur les voitures est interdite sur la grille,**
- 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 la fin des réparations, toute voiture doit se rendre par ses propres moyens au bout de la zone des stands en attente du feu vert.

22.2.3 – 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 teams seront informés 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

ART. 21 - DRIVERS' CHANGE-OVER

21.1 - Drivers' change-over:

Drivers' change-over in a team nominated for a car is permitted:

- a/ When the car has stopped in the pit;
- b/ Under the supervision of the pit Marshal who must know about it;
- c/ With the possible help of a team member (Art. 18.7).

21.2 – Minimum and Maximum Driving Time:

a/ For the LM P1, LM GTE Pro categories:

To be granted points, a driver should have been driving at least 45 minutes during the race.

A driver is not permitted to drive more than 4 hours altogether.

A car which a driver has driven for more than 4 hours will not be classified (its drivers will not score points).

b/ For the LM P2, Formula Le Mans and LM GTE Am categories:

To be granted points, a driver should have been driving at least 1 hour 15 during the race.

A driver is not permitted to drive more than 3 hours 30 altogether.

A car which a driver has driven for more than 3 hours 30 will not be classified (its drivers will not score points).

ART. 22 - INTERRUPTION OF THE QUALIFYING SESSIONS OR THE RACE

22.1 - Responsibility:

Decision to interrupt the practice sessions or the race is entirely the Clerk of the Course's responsibility.

22.2 – Modalities:

22.2.1 – If it became necessary, the clerk of the course will stop the Qualifying sessions or the race.

The race director:

- a/ Will order red flags to be shown on the starting line and at all marshal posts;
- b/ Will order the red lights (if any) to be turned on at the starting line and around the circuit.

22.2.2 – Race suspension: 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 red lights to be turned on at the starting line. When the signal is given, overtaking is forbidden, the pit entrance and the pit exit are closed and all drivers must proceed slowly to the red flag, located before the pit entrance, line where the cars must be brought into formation alignent.

If the leading car on the track is not at the front of the line, any cars between it and the red flag line will be waved off to complete another lap one minute before the race is resumed. The Safety Car will be driven to the front of the line of cars behind the red flag line.

Whilst the race is suspended:

- Neither the race nor the timekeeping system will stop,
- **Any intervention is forbidden when the cars are on the grid,**
- Only officials will be permitted on the grid,
- Drivers are authorized to leave their car (but must not go away, take off their helmet and gloves),
- Any driver change is forbidden,
- At any time, drivers must abide by the marshals instructions,

- All cars will be considered in Parc Fermé and no repairs will be allowed in the pit garages. After repairs are completed, any car must go to the end of the pit lane without any outside assistance, waiting for the green light.

22.2.3 - Resuming a race: The delay will be kept as short as possible and as soon as a resumption time is known, teams will be informed via the timing monitors in the pits. In all cases, an audible warning will be given ten minutes before the resumption.

Before the resumption of the race, the following signals will be shown: "10

minutes", "5 minutes", "3 minutes", "1 minute" et "30 secondes".

A partir du panneau "10 minutes", 4 personnes maximum par voiture seront autorisées à pénétrer sur la grille, pour y effectuer EXCLUSIVEMENT les tâches suivantes :

- L'aide au pilote,
- L'aide au démarrage par batterie extérieure,
- Le contrôle des pneus et freins.

Au panneau "1 minute" les moteurs doivent être mis en route et les techniciens du team, des pneus et des freins devront se retirer de la grille. Si un pilote a besoin d'assistance après la présentation du panneau "30 secondes", il sera signalé par les commissaires avec les drapeaux jaunes.

Pour les voitures étant dans les stands :

A partir du panneau "10 minutes", 4 personnes maximum par voiture seront autorisées à effectuer EXCLUSIVEMENT les tâches suivantes :

- L'aide au pilote,
- L'aide au démarrage par batterie extérieure,
- Le contrôle des pneus et freins.

Au panneau "3 minutes" le travail sur les voitures peut reprendre et la voiture peut rejoindre le bout de la voie des stands.

Lorsque les feux verts s'allumeront, la Voiture de Sécurité quittera la grille suivie de toutes les voitures dans l'ordre dans lequel elles se sont arrêtées derrière la ligne du drapeau rouge. Juste après que la dernière voiture de la file derrière la Voiture de Sécurité aura franchi la sortie de la voie des stands, le feu de sortie des stands passera au vert, toute voiture dans la voie des stands pourra entrer sur la piste et rejoindre la file des voitures derrière la Voiture de Sécurité.

La Voiture de Sécurité entrera dans les stands après un tour, sauf s'il reste à procéder à des réparations (rails, pneus, etc...). Le Directeur de Course pourra alors décider de maintenir la Voiture de Sécurité en piste jusqu'à la fin des travaux.

Durant ce ou ces tours, l'article 5, 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.

Si au moment de l'arrêt de la course, 70% de la durée maximale de la course est atteinte ou dépassée, la totalité des points sera attribuée.

Si l'arrêt de la course survient entre 33% et 70% de la durée maximale de la course, les points attribués seront divisés par deux (2).

Si l'arrêt de la course survient avant 33% de la durée maximale de la course, celle-ci sera considérée comme annulée. Il n'y aura pas d'attribution de points.

ART. 23 - NEUTRALISATION DE LA COURSE : "SAFETY-CAR"

L'ensemble des dispositions de l'article 2.9 Annexe H Code Sportif International sont appliquées à l'exception des dispositions suivantes :

Quand l'ordre sera donné par le Directeur de Course d'utiliser la voiture de sécurité, tous les postes de surveillance présenteront des drapeaux jaunes agités et des panneaux « SC » pendant la durée de l'intervention.

La voiture de sécurité, feux oranges allumés, partira de son poste et gagnera la piste où se trouve la voiture en tête de la course. Pour les 24 Heures du Mans il y aura 3 Voitures de Sécurité et pour Le Mans Series, 2 Voitures de Sécurité.

Toutes les voitures en course devront se mettre en file derrière les voitures de sécurité à une distance inférieure à cinq longueurs de voiture et il est absolument interdit de dépasser avant de passer devant un drapeau vert agité, sauf si une voiture ralentit en raison d'un problème grave.

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

Pendant que la voiture de sécurité sera en service, les voitures concurrentes pourront entrer dans la voie des stands, mais elles ne pourront regagner la

minutes", "5 minutes", "3 minutes", "1 minute" and "30 seconds", and each of them will be accompanied by an audible warning.

From the "10 minutes" signal, 4 people maximum per car will be permitted on the grid, EXCLUSIVELY to perform the following tasks:

- Assistance to the driver,
- Help to start the engine with an external source of energy,
- Tyre and break checks.

When the "1 minute" signal is shown, engines will be started and all team personnel, tyre and break technicians must leave the grid. If any driver needs assistance after the "30 seconds" signal, the marshals will warn drivers behind with yellow flags.

For the cars in the pits :

From the "10 minutes" signal, 4 people maximum per car will be permitted EXCLUSIVELY to perform the following tasks :

- Assistance to the driver.
- Help to start the engine with an external source of energy.
- Tyre and break checks.

When the "3 minutes" signal is shown operations on cars are allowed and the car can join the end of the pit lane.

When the green lights are illuminated, the Safety Car will leave the grid with all cars following, in the order they stopped behind the red flag line. Soon after the last car in line behind the Safety Car passes the end of the pit lane, the pit exit light will be turned green, any car in the pit lane may then enter the track and join the line of cars behind the Safety Car.

The Safety Car will enter the pit lane after one lap, except if some repairs are still in progress (guardrails, tyres, etc...). Then the Clerk of the Course may decide to keep the Safety Car on duty until the end of work.

During this or these laps, Article 5, Chapter II of Appendix H of the International Sporting Code will apply.

If the race cannot be resumed, the results will be taken at the end of the penultimate lap before the lap during which the signal to suspend the race was given.

If at the suspension of the race, at least 70% of the maximum length of the race is complete, all the points will be allocated.

If the race suspension occur between 33 to 70% of the maximal length of the race, the point will be divided by two (2).

If the race suspension occurs before that 33% of the maximal length of the race, it will be cancelled. No point will be allocated.

ART. 23 - NEUTRALISATION OF THE RACE: "SAFETY-CAR"

The 2.9 Annex H of the International Sporting Code is applied except the following:

When the order is given by the Clerk of the course to deploy the Safety Car, all observers' posts will display waved yellow flags and "SC" boards for the duration of the intervention.

The safety car will start from its location with its orange lights illuminated and will join the track regardless of where the race leader is. For Le Mans 24 Hours, there will be 3 Safety cars and for Le Mans series, 2 safety Cars.

All the competing cars must then form up in line behind the Safety Car no more than 5 car lengths apart and overtaking is strictly forbidden before passed in front of a waved green flag, except if any car slows with an obvious problem.

Any car being driven unnecessarily slowly, erratically or 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 driven on the track, the pit entry or the pit lane.

While the Safety Car is in operation, competing cars may enter the pit lane, but may only rejoin the track when the green light at the end of the pit lane

piste que lorsque le feu vert à la sortie de la voie des stands aura été allumé. Il sera allumé de façon à permettre aux voitures en attente à la sortie de la voie des stands de regagner la piste de course à une vitesse appropriée jusqu'à ce qu'elles rejoignent la fin de la file des voitures derrière le Safety Car. Après le passage de la dernière voiture sortant de la voie des stands, le feu sera remis au rouge.

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

Lorsque le Directeur de Course rappellera les voitures de sécurité, les feux orange seront éteints, ce sera le signal qu'elles rentreront à leur poste à la fin de ce tour. A ce moment-là, la première voiture de la file derrière la voiture de sécurité pourra imposer l'allure et, si nécessaire, se situer à plus de cinq longueurs de voiture derrière elle.

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

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

Chaque tour accompli pendant que la voiture de sécurité est utilisée sera compté comme tour de course.

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

En cas de conduite dangereuse pendant l'intervention de la voiture de sécurité :

Pénalité : Stop and Go 3 minutes, moteur arrêté:

Exclusion possible du pilote concerné.

ART. 24 – ARRIVEE

24.1 - Drapeau à damier : A l'échéance du temps de course ou de la distance à couvrir, le drapeau à damier sera présenté à la voiture classée première du classement général lorsqu'elle franchit la ligne d'arrivée sur la piste de course.

24.2 - Arrivée anticipée ou retardée :

24.2.1 - 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 ;

24.2.2 - 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.

ART. 25 - CLASSEMENTS

25.1 - Les classements suivants seront établis :

A/ Classement Général (Catégories confondues).

B/ Catégories "LE MANS" Prototype :

a/ Groupe LM P 1

b/ Groupe LM P 2

c/ Groupe **Formula Le Mans**

C/ Catégories " LE MANS" GT Endurance :

a/ Groupe LM GTE Pro

b/ Groupe LM GTE Am

25.2 - Conditions de classement :

25.2.1 - 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).

25.2.2 - Pour être classée une voiture doit :

a/ Franchir la ligne d'arrivée **sur la piste de course** lorsque le drapeau à

is on. It will switched on in order to permit to cars waiting at the end of the pit lane to rejoin the track at an appropriate speed until they reach the end of the line of cars behind the safety Car. After the last car has passed the green light, it will turn on red.

Under certain circumstances the Clerk of the Course may ask the safety car to use the pit lane. In this case 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.

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 its location 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 5 car lengths behind it.

In order to avoid the likelihood of accidents before the Safety Car returns to its location, from the position at which the lights on the car are extinguished, drivers must proceed at a pace which involves no erratic acceleration, braking or other manoeuvre which is likely to endanger other drivers or impede the restart.

When the Safety Car is back at its location, green flags will be waved at observers' posts. These will be displayed for no more than one lap.

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

If the race ends whilst the Safety Car is deployed, race cars will see the chequered flag shown on the finish line as normal without overtaking.

In case of dangerous driving when the safety-car is in operation:

Penalty: 3 minutes Stop and Go, engine switched off:

Possible exclusion of the driver.

ART. 24 - FINISH

24.1 Chequered flag: Once the duration of the race expires or when the distance to cover is achieved, the chequered flag will be waved at the car classified first in the General Classification as it crosses the start/finish line on the race track.

24.2 - Early or late finish:

24.2.1 - Should, for whatever reason, the chequered flag be displayed **before** the prescribed time for the race having elapsed (with the exception of stopping the race as specified in Art. 22), the race will be considered over when the leading car has crossed the start/finish line for the last time before the chequered flag was waved.

24.2.2 - Should, for any reason, the chequered flag be **delayed**, the race will be deemed to be finished when the prescribed time has elapsed.

ART. 25 – CLASSIFICATIONS

25.1 - The following classifications will be established:

A/ General Classification (Categories joined together).

B/ "LE MANS" Prototype Categories:

a/ Group LM P 1

b/ Group LM P 2

c/ Group **Formula Le Mans**

C/ "LE MANS" GT Endurance Categories:

a/ Groups LM GTE Pro

b/ Groups LM GTE Am

25.2 - Classification requirements:

25.2.1 - The car placed 1st is the one which has covered the longest distance when the chequered flag is shown (the position of the cars on the starting grid is not taken into account).

25.2.2 - To be classified every car shall:

a/ Cross the Start/Finish line **on the race track** when the chequered flag

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}.

c) **Le nombre de tours officiel sera arrondi au nombre entier inférieur.**

25.2.3 - Les voitures sont classées en fonction du **nombre de tours complets couverts** pendant la durée de la course. Pour les concurrents ayant accompli un même nombre de tours, l'heure de passage sur la ligne d'arrivée déterminera l'ordre du classement.

25.2.4 - Au cas où la course serait disputée en deux (ou plusieurs) parties, les distances parcourues dans chacune d'elles seront additionnées. Dans ce cas, la voiture gagnante est celle qui a couvert la plus grande distance totale.

Ex-aequo : l'ordre sera établi en fonction de **l'addition des temps réalisés** dans chaque partie.

25.3 - Parc Fermé :

25.3.1 - Immédiatement après la présentation du drapeau à damier, les voitures doivent gagner le **Parc Fermé** accompagnées d'un responsable de l'équipe et sous la conduite des Officiels.

25.3.2 - **Exclusion** possible de toute voiture qui ne rejoindrait pas le Parc Fermé dans le plus bref délai.

25.4 - 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**.

ART. 26 - CONFERENCE DE PRESSE

✧ Après la séance de qualification :

Aussitôt après la fin de la 2^{ème} séance de qualification, les pilotes qui font la pôle de chaque catégorie doivent participer à la Conférence de Presse.

✧ 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.

✧ A l'arrivée :

Aussitôt après la **cérémonie du podium** et, selon les instructions des Officiels, les pilotes et les Directeurs d'équipe des voitures classées 1^{ère}, 2^e et 3^e du Classement général de l'épreuve et des voitures classées 1^{er} 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.

ART. 27 - TROPHEES & COUPES

27.1 – Remise des Trophées et Coupes :

✧ Lieu : sur le podium, immédiatement après l'arrivée,

✧ Présence obligatoire :

a/ Equipages au complet classés 1^{er}, 2^{ème} et 3^{ème} du Classement général de l'épreuve ;

b/ Les équipages au complet des trois premiers de chaque groupe ;

c/ Les équipages vainqueurs du Michelin Green X Challenge (catégories prototypes et GTE).

Pénalité : à l'appréciation des commissaires sportifs.

ART. 28 - INSTRUCTIONS & COMMUNICATIONS AUX CONCURRENTS

Cf. Cahier des Charges A.C.O. 2011.

28.1 - Les instructions, décisions, notifications ou communications des Officiels sont adressées par écrit aux Concurrents.

28.1.1 - Les concurrents doivent en accuser réception : signature obligatoire du Concurrent ou de son représentant désigné.

28.1.2 - En cas de refus de signature : **exclusion** du Concurrent et de sa (ses) voiture(s).

28.2 - Les notifications et les décisions des Officiels et les résultats

is waved save in case of "force majeure" at Stewards' discretion. It is forbidden to stop on the race track, waiting for the chequered flag;

b/ Have achieved a distance at least equal to 70 % of the distance covered by the winning car.

c) **The official number of laps is rounded down.**

25.2.3 - Cars will be classified according to **total number of laps achieved** during the duration of the race. For those who have achieved the same number of laps, the time when they have crossed the Finish Line will be taken into account for the order of classification.

25.2.4 - Should the race be run in two (or more) parts, the distances covered in each of them will be added up. In this case, the winning car is the one which has covered the overall longest distance.

Dead heat: the order will be fixed according to **the addition of the times achieved** in each part.

25.3 - Parc Fermé:

25.3.1 - As soon as the Chequered Flag is waved, all competing cars must proceed to the **"Parc Fermé"** together with a team representative, under the supervision of the Officials.

25.3.2 - Possible **Exclusion** for any car which does not proceed to the Parc Fermé as soon as possible.

25.4 - Results / Official classifications:

Only those results and classifications published and posted by the Organiser on the official notice board will be deemed the **official** ones.

ART. 26 - PRESS MEETINGS

✧ After the qualifying session:

As soon as the second qualifying session is over, pole position drivers

✧ Venue: Press Room

Team Managers are responsible for their drivers' abiding by these rules.

Penalties: at the Stewards' discretion.

✧ At the finish:

As soon as the Prize Giving ceremony on the rostrum is over and according to the instructions given by the Officials, Drivers and Team Managers of cars classified 1st, 2nd & 3rd in the event overall Classification and 1st in each Category and Group (Art. 1) shall attend:

a/ The interviews;

b/ The Winners' Press Meeting.

✧ Venue: Press Room

Team Managers are responsible for their drivers' abiding by these rules.

Penalties: at the Stewards' discretion.

ART. 27 - TROPHIES & CUPS

27.1 – Trophies and Cups:

- Venue: on the podium, immediately after the Finish,

- Mandatory attendance:

a/ Whole teams placed 1st, 2nd & 3rd in the event Overall Classification;

b/ Whole teams placed 1st, 2nd & 3rd in each Category and Group;

c/ Teams winners of the Michelin Green X Challenge (prototypes and GTE categories).

Penalties: at the Stewards' discretion.

ART. 28 - INSTRUCTIONS & COMMUNICATIONS TO COMPETITORS

Ref. to "ACO 2011 Specifications".

28.1 - Instructions, decisions, notifications or information issued by the Officials will be sent to the Competitors in writing.

28.1.1 - Competitors shall acknowledge receipt of them: mandatory signature of the Competitor or his nominated representative.

28.1.2 - Should the Competitor or his representative refuse to sign: **exclusion** of the Competitor and his car(s).

28.2 - Notifications and decisions made by the Officials, and the results

(Essais et course) sont affichées sur le tableau officiel.

ART. 29 - SANCTIONS & RECLAMATIONS

29.1 - Les Officiels désignés peuvent appliquer les **pénalités** prévues par le présent Règlement Particulier en plus ou à la place de toutes les autres pénalités prévues dans le Code Sportif International.

29.2 - Les **Réclamations** et **Appels** doivent être formulés conformément au Code Sportif International et accompagnés d'une caution dont le montant est fixé par l'ASN du pays de l'épreuve.

Le montant de l'appel international est de 12 000€

29.3 - Les pénalités financières infligées conformément au présent Règlement devront être payées en espèces à LMEO ou à son représentant, qui en sera le seul bénéficiaire.

29.4 - La Société LMEO, en qualité d'organisateur, pourra saisir le Collège des Commissaires Sportifs d'une demande de révision des classements en cas de révélation ultérieure d'une erreur manifeste d'ordre purement technique, dans l'élaboration de ceux-ci. L'organisateur pourra exercer ce droit de révision dans le mois qui suit la publication des classements. Les Commissaires Sportifs devront rendre leur décision sous quinze (15) jours à compter de leur saisie. A défaut de pouvoir se réunir physiquement, ils pourront échanger et délibérer en ayant recours à tous les moyens de communication disponibles. Leur décision pourra faire l'objet d'un appel dans les formes, délais et conditions posés par le Code Sportif International.

ART. 30- RELATIONS AVEC L'ORGANISATION ET COMITE DE REGLEMENTATION

- Tous les actes, décisions, faits ou écrits de l'administration de l'épreuve, suite à des questions posées par les constructeurs, les concurrents ou les pilotes seront inopposables au pouvoir sportif représenté par la Direction de Course et le Collège des Commissaires.

- Tout concurrent, constructeur ou pilote, souhaitant obtenir un éclaircissement sur un point du règlement, de sorte qu'il soit opposable au pouvoir sportif qui constitue la Direction de Course et le Collège des Commissaires, pourra saisir un comité de réglementation composé de trois personnes :

1. P. Peter
2. V. Beaumesnil
3. JF. Veroux

Pour ce faire, il devra adresser à LMEO, une requête dûment motivée précisant clairement les points sur lesquels il souhaite l'interprétation.

Pour être recevable cette requête devra être accompagnée d'une somme de 1,000 € qui sera consignée et sur laquelle seront débités les frais d'organisation et de fonctionnement de ce comité de réglementation.

Ledit comité de réglementation devra statuer au plus tard dans les huit jours de la réception de la requête adressée à LMEO.

Les décisions du comité de réglementation ne sont pas susceptibles d'appel et auront valeur réglementaire.

ART. 31 - COMPORTEMENT ANTI-SPORTIF

Le Collège des Commissaires Sportifs pourra être saisi par 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 déloyale, quand bien même l'intéressé revendiquerait l'application littérale du présent règlement.

ART.32 - REGLEMENT PARTICULIER DE L'EPREUVE

Le règlement particulier de chaque épreuve pourra comporter des dispositions dérogatoires au présent règlement, en fonction de la spécificité de chaque épreuve.

ART.33 - TEXTE FINAL

a/ **Seule la version française fera foi ;**

b/ Toute interprétation du règlement est du ressort exclusif de l'Automobile Club de l'Ouest.

(practice sessions and the race) are posted on the official notice board.

ART. 29 - SANCTIONS & PROTESTS

29.1 - The Stewards may inflict the **penalties** specifically set out in these Supplementary Regulations in addition to/instead of any other penalties available to them under the International Sporting Code.

29.2 - *Protests and Appeals: shall be lodged in accordance with the International Sporting Code, and together with a fee, the amount of which is decided by the ASN of the country where the race is run.*

The amount of the International appeal is €12 000.

29.3 - *Fines applied according to the present Regulations will have to be paid by cash to LMEO or its representative who will be sole beneficiary.*

29.4 - *The company LMEO, in its quality of organiser, can submit to the steward's board a request to revise the classifications in the case where an evident purely technical mistake concerning their elaboration is revealed at a later time. The organiser will be able to act on this right of revision during the month following the publication of the classifications. Following their referral, the stewards board will have to issue their decision within fifteen (15 days). Failing the possibility to meet physically, they will be allowed to exchange and deliberate by using all available means of communication. Their decision can be subjected to an appeal in accordance with the proper form, delays and conditions as stated by the International Sporting Code.*

ART. 30 - RELATIONS WITH THE ORGANIZER AND WITH THE REGULATION BOARD

- *All acts, decisions, deeds or documents of the administration of the race following the questions of drivers, manufacturers or competitors will non-invocable to the sport authorities represented by the Race Control and the Stewards Board.*

- *Each competitor, manufacturer or driver who wishes to obtain any precision on a specific point of the regulations invocable to the sport authorities (the Race Control and the Stewards Board) will be able to submit the matter to the Regulation Board made up of the three following persons:*

1. P. Peter
2. V. Beaumesnil
3. JF. Veroux

In this purpose he shall submit to LMEO a properly justified request regarding the specific question he wishes to obtain precisions on.

The request will not be admissible unless a €1,000 deposit is enclosed in order to cover the organisation expenses and the operating costs of the Regulation Board.

The aforementioned Regulation Board shall give a verdict within 8 days from the receipt of the request.

It will not be possible to appeal against the decisions of the Regulation Board. The aforesaid decisions will have a statutory value.

ART. 31 - ANTI-SPORT BEHAVIOUR

The Clerk of the Course may submit to the Stewards Board any case of unfair competition or anti-sport behaviour of a driver, competitor or a manufacturer even if the involved claims the literal application of the current regulations.

ART. 32 - SUPPLEMENTARY REGULATIONS

The supplementary regulations may contain some overriding clauses taking into account the specificity of each race.

ART. 33- FINAL TEXT

a/ *The French version is the only one valid;*

b/ *Any interpretation of these regulations is the AUTOMOBILE CLUB DE L'OUEST'S exclusive responsibility.*

ANNEXES

I - ASSURANCES

✧ L'Organisateur a souscrit un Contrat d'assurance conformément à la Réglementation de l'ASN.

✧ Une copie du contrat est disponible sur demande auprès du circuit.

II – MARQUES ET DROITS : Cf. Cahier des Charges A.C.O. 2011.

Les marques suivantes ont été déposées par l'Automobile Club de l'Ouest (cette liste n'est toutefois pas exhaustive) :

« 24 HEURES DU MANS »®
« LE MANS-24 HOURS »®
« 24 HEURES DU MANS – RACING »®
« LE MANS-24 HOURS – RACING »®
« LE MANS »®
« LE MANS – VINTAGE »®
« LE MANS RACING »®
« LE MANS LEGEND »®
« LE MANS SERIES »®
« LE MANS CLASSIC »®
« LE MANS ENDURANCE »®
« L.M »®
« 24 » graphisme®
« 24 HEURES MOTO »®

1. Toute utilisation de l'une ou plusieurs des marques dont est titulaire l'ACO à des fins promotionnelles et/ou commerciales ne peut intervenir sans accord préalable de l'Automobile Club de l'Ouest. Il est notamment interdit au Concurrent de déposer l'une de ces marques ou d'une marque qui en serait dérivée, ni d'exploiter de manière directe ou non, un nom de domaine pour un site internet.

2. Cession des droits de propriété intellectuelle et incorporelle.

2.1. Droit à l'image / enregistrements sonores

Le Concurrent autorise l'Automobile Club de l'Ouest (ci-après « ACO »), à titre gratuit, à exploiter ou faire exploiter toutes les images et enregistrements sonores (en ce compris, notamment, les photographies, captations audiovisuelles ou sonores, émissions radiophoniques), ci-après dénommées ensemble les « Images et Sons », représentant ou faisant intervenir le Concurrent et/ou ses pilotes et/ou son équipe pris avant, pendant ou après la course et les manifestations qui y sont liées. L'autorisation accordée par le Concurrent à l'ACO est d'une durée minimale de dix ans tacitement et indéfiniment renouvelable par période de deux années. Le concurrent est informé que s'il souhaite mettre un terme à cette autorisation, il lui appartient d'adresser un courrier recommandé à l'ACO en respectant un préavis de deux mois précédant la date anniversaire de chaque période contractuelle autorisée. Cette date anniversaire est fixée au 1er novembre précédant la fin de chaque période contractuelle autorisée. Tout retrait d'autorisation d'exploitation des « Images et Sons » ne pourra en aucun cas avoir pour effet de mettre un terme anticipé aux autorisations d'exploitation des « images et Sons » concédés par l'ACO antérieurement au retrait d'autorisation.

La présente autorisation d'exploitation des « Images et Sons » consentie par le Concurrent est indépendante du droit d'exploitation des manifestations et compétitions sportives organisées par l'ACO conformément aux dispositions de l'article L.331-1 du Code du sport.

2.2. Droits d'auteur / dessins et modèles

Le Concurrent cède, à titre non exclusif et gratuit, au profit de l'ACO, l'ensemble des droits de propriété intellectuelle portant sur le nom d'équipe, les appellations, dessins, modèles ou logos associés à l'équipe et à la/aux voiture(s) de l'équipe (ci-après les « Créations ») utilisés par le Concurrent avant, pendant ou après la course et/ou les manifestations qui y sont liées, et ce pour le monde entier, pendant la durée de la protection légale des Créations d'après la législation française. Ces droits comportent en particulier :

APPENDICES

I - INSURANCE

✧ The Organiser has taken out an insurance policy, in accordance with the ASN Regulations.

✧ A copy of the contract is available on request, from the circuit.

III – TRADE MARKS AND RIGHTS: Ref. to "A.C.O. 2011 Specifications"

The following Trademarks have been filed by the Automobile Club de l'Ouest (This list is not exhaustive) :

« MASTER OF ENDURANCE »
« 24 HEURES CAMIONS »®
« 24 HEURES »®
« 24 HEURES DU MANS HISTORIQUES »®
« RADIO LE MANS »®
« RADIO 24 HEURES »®
« PETIT LE MANS »®
« ACO »®
« LE MANS FUJI – 1000 KM »
« AMERICAN LE MANS SERIES »
« ASIAN LE MANS SERIES »
« EUROPEAN LE MANS SERIES »
« WORLD LE MANS SERIES »
« INTERCONTINENTAL LE MANS CUP »

1. Any promotional and/or commercial use of one or several of these marks owned by the ACO is subject to previous agreement with the Automobile Club de l'Ouest. It is notably forbidden for the competitor to register one of these trademarks or a trademark which could be a derivative, nor can he exploit them either directly or indirectly in a domain name for a website.

2. Intangible and intellectual property rights assignment.

2.1. Image rights / Sound recordings

The Competitor hereby grants to Automobile Club de l'Ouest (hereafter referred to as « ACO ») a royalty-free authorization to use all pictures and sound recordings (including, without limitation, photographs, audiovisual or sound programmes and radio programmes) hereafter referred together to as the "Images and Sounds", representing in whatever manner the Competitor and/or its pilots and/or its team before, during, and after the race and all events connected to the race. This authorization is granted by the Competitor to the ACO for a term of ten years minimum, this term being automatically and indefinitely renewed every two years. The Competitor is informed that, should it decides to terminate the above-mentioned authorization, he is under the obligation to send to ACO a registered letter with acknowledgement of receipt at least two months before the anniversary date of every contractual period. This anniversary date is the 1st November before the term of every contractual period. It is expressly agreed that, in any case, the termination of the authorization to use the "Images and Sounds" shall not lead to the termination of the authorization of use of the "Images and Sounds" already granted by the ACO.

The authorization of use of the Images and Sounds granted by the Competitor hereby is fully and totally independent from the ACO's right to operate the events and sporting contests it organises, in accordance with Article L. 333-1 of the French Sport Code.

2.2. Author's rights / designs and models rights

The Competitor hereby assigns to ACO on a non-exclusive and royalty free basis all intellectual property rights related to the team's name, the designations, designs, models or logos associated to the team and to the car(s) of the team (hereafter referred to as the "Creations") used by the Competitor before, during and after the race and/or all events connected to the race for the entire legal protection period of the Creations.

The rights granted include in particular, without limitation:

- le droit de reproduction, permanent ou provisoire, le droit d'adaptation, le droit de traduction, le droit de commercialisation, sur tous supports (notamment livres, livrets, affiches, cartes postales, voitures miniatures, DVD, jeu vidéo, produits de l'habillement ou de la maison et autre produits dérivés, etc.), dans tous réseaux commerciaux et sous toutes marques, en vue notamment de l'exploitation et de la vente en ligne ou hors ligne des Créations ainsi que de leur utilisation à des fins d'information, de démonstration, de promotion ou de publicité, et ce notamment dans le cadre d'opérations promotionnelles, culturelles, de presse et/ou de relations publiques,

- le droit de communication au public, dans tous lieux accessibles au public, notamment par télédiffusion, cablo-distribution, diffusion par satellite, diffusion en ligne et de façon générale, par tous vecteurs ou réseaux (notamment analogiques ou numériques, de télécommunication et informatiques, en ce compris le réseau internet), en vue notamment de l'exploitation commerciale des Créations et/ou de leur utilisation des fins d'information, de démonstration, de promotion, de publicité, et ce notamment dans le cadre d'opérations promotionnelles, culturelles, de presse et/ou de relations publiques,

Il est expressément précisé que l'ACO pourra exploiter les Créations de manière directe ou indirecte et qu'elle pourra concéder à titre non exclusif les Créations à des sous-traitants, à des licenciés ou à tout tiers de son choix.

La présente autorisation d'exploitation des « Créations » consentie par le Concurrent est indépendante du droit d'exploitation des manifestations et compétitions sportives organisées par l'ACO conformément aux dispositions de l'article L.331-1 du Code du sport.

2.3. Marques

Le Concurrent concède, à titre non exclusif et gratuit, au profit de l'ACO, l'ensemble des droits de marques portant sur le nom d'équipe, les appellations, dessins, modèles ou logos associés (ci-après les « Marques ») utilisés par le Concurrent avant, pendant ou après la course et/ou les manifestations qui y sont liées, et ce pour le territoire de protection des Marques et pendant la durée de la protection légale des Marques d'après la législation française. Ces droits comportent en particulier le droit de reproduction, d'utilisation, d'apposition et, plus généralement, d'exploitation sous quelque forme que ce soit, à titre gratuit ou onéreux des Marques.

Il est expressément rappelé que l'ACO pourra exploiter les Marques de manière directe ou indirecte et qu'elle pourra concéder à titre non exclusif les Marques à des sous-traitants, à des licenciés ou à tout tiers de son choix.

La présente autorisation d'exploitation des « Marques » consentie par le Concurrent est indépendante du droit d'exploitation des manifestations et compétitions sportives organisées par l'ACO conformément aux dispositions de l'article L.331-1 du Code du sport.

2.4. Garanties

Le Concurrent garantit être titulaire des droits de propriété intellectuelle afférents aux Créations et aux Marques. Il garantit en outre que les Créations et les Marques ne contrefont ni ne portent atteinte à des droits de tiers quels qu'ils soient.

D'une manière générale, le Concurrent garantit à l'ACO la jouissance et l'exercice paisible des droits cédés sur les Images et les Sons, les Créations et les Marques. Le Concurrent s'engage à garantir et indemniser l'ACO ainsi que ses cessionnaires ou ayants-droit, contre toute réclamation, demande d'interdiction d'exploitation et/ou en dommages et intérêts, action en contrefaçon et/ou en annulation, action en violation du droit à l'image, et d'une façon générale contre toute action émanant de tiers quels qu'ils soient. En particulier, le Concurrent s'engage à rembourser l'ensemble des frais (y compris d'avocats) et condamnations que l'ACO pourrait être amenée à payer et à l'indemniser du préjudice subi.

Le Concurrent s'engage également à obtenir de ses sponsors, pilotes, équipe et constructeurs qu'ils respectent l'article 1 ci-dessus et qu'ils autorisent l'ACO à exploiter dans les conditions définies aux articles 2.1, 2.2 et 2.3 ci-dessus les Images et Sons, Créations et Marques. En cas

- *The reproduction right, permanent or temporary, the right of adaptation, the right of translation, the right of marketing, on any supports (in particular, without limitation, books, notebooks, posters, postcards, scale model cars, DVD, video games, clothes or household products, and other spin-off products), in any commercial networks and under any brands and/or trademarks, in particular for the purposes of the exploitation and commercialisation of the Creations, off-line or on-line, as well as their utilisation, presentation, promotion and advertising, in particular, without limitation within promotional, cultural, press and/or public relations events;*

- *The right of representation in any public place notably by television broadcasting, cablo-distribution, downloading and more generally by any vectors or networks (notably, without limitation, analogical or digital, telecommunication or computing, including Internet network), in particular for the purposes of the commercial exploitation of the Creations as well as their utilisation, presentation, promotion and advertising, in particular, without limitation within promotional, cultural, press and/or public relations events.*

It is expressly acknowledged and agreed that the ACO shall be entitled to use and operate the Creations, either directly or indirectly, and that the ACO shall be entitled to grant, on a non-exclusive basis, the Creations to sub-contractors, licensees as well as any other third parties designated by the ACO.

The authorization of use of the Creations granted by the Competitor hereby is fully and totally independent from the ACO's right to operate the events and sporting contests it organise, in accordance with Article L. 333-1 of the French Sport Code.

2.3. Trademarks

The Competitor hereby grants to ACO a non-exclusive, royalty-free license, on all trademarks related to the name of the team and the associated designations, designs, models or logos (hereafter referred to as the "Trademarks") used by the Competitor before, during and after the race and/or all events connected to the race, for the territory of protection of the Trademarks and during all the duration of their legal protection. These rights contain in particular, without limitation, the right of reproduction, use, apposition and, more generally, of exploitation in any form, on a royalty-free basis or not, of the Trademarks.

It is expressly reminded that the ACO is allowed to use and operate the Trademarks, either directly or indirectly, and that the ACO shall be entitled to grant, on a non-exclusive basis, the Trademarks to sub-contractors, licensees as well as any other third parties designated by the ACO.

The authorization of use of the Trademarks granted by the Competitor hereby is fully and totally independent from the ACO's right to operate the events and sporting contests it organise, in accordance with Article L. 333-1 of the French Sport Code.

2.4. Representations and warranties

The Competitor represents and warrants that he has the full and entire ownership of the intellectual property rights related to the Creations and the Trademarks. He also represents and warrants that neither the Creations nor the Trademarks infringe and/or harm the rights of any third parties.

Generally, the Competitor represents and warrants to the ACO the free and exclusive use and exercising of the rights transferred over the Images and Sounds, the Creations and the Trademarks. The Competitor undertakes to guarantee and to compensate the ACO as well as its transferees and successors against any claim, request for banning of use and/or damages, action for forgery and/or invalidation, action for breach of a right to images and, generally, against any action emanating from any third parties whatsoever. In particular, the Competitor undertakes to reimburse all of the damages, expenses (including attorneys' fees) and fines that the ACO may be obliged to pay and to compensate it for the prejudice suffered.

The Competitor also undertakes to obtain from its sponsors, pilots, team and constructors the guarantee that they will respect Art. 1 below and they authorise the ACO to exploit and operate, under the terms and conditions mentioned above in articles 2.1, 2.2 and 2.3, the Images and Sounds, the

de non-respect de la présente stipulation, le Concurrent s'engage à rembourser l'ensemble des dommages-intérêts, frais (y compris d'avocats) et condamnations que l'ACO pourrait être amenée à payer et à l'indemniser du préjudice subi du fait de l'inexécution de cette obligation.

2.5. Divers

L'ACO sera libre de céder ou de concéder les droits qui lui sont cédés par le Concurrent.

La présente cession lie les successeurs et ayants-droits des Parties.

Dans l'hypothèse où l'une quelconque des clauses de la cession serait déclarée inapplicable, irrégulière ou nulle, par quelque juridiction et pour quelque cause que ce soit, et ce par une décision devenue définitive, cette clause serait supprimée sans qu'il en résulte la nullité de l'ensemble de la cession, dont toutes les autres clauses demeureront en vigueur.

3. 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 satellites, et éventuellement 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.

III – ATTRIBUTION DES POINTS

A. Classement teams :

On entend par team, un concurrent (licence concurrent faisant foi) c'est-à-dire la personne physique ou morale qui engage la ou les voiture(s). Les points seront attribués au team en fonction du classement de la voiture du team ayant obtenu le meilleur classement (1 voiture marque les points du team) lors de chaque épreuve.

Les points attribués au team seront déterminés en fonction du classement de la catégorie de l'épreuve, tous concurrents confondus, engagés ou non en Le Mans Series.

Barème du classement teams :

| | | | | | | | | | | | | |
|----------------------|----|----|----|---|---|---|---|---|---|----|----|----|
| <i>Positions</i> | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| <i>Points</i> | 15 | 13 | 11 | 9 | 8 | 7 | 6 | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 |
| <i>Pole position</i> | 1 | | | | | | | | | | | |

Les douze premiers teams marquent les points figurant dans le tableau ci-dessus. Dans les cas où un team serait classé treizième ou au-delà, il marquerait également 1 point.

Plusieurs voitures d'un même team peuvent concourir indépendamment. Dès lors qu'un pilote dépasse le temps maximum de conduite autorisé (Cf. art. 21.2 du présent règlement), la voiture ne sera pas classée (ses pilotes ne marqueront pas de points).

B. Classement pilotes :

✧ En ce qui concerne les catégories LM P1 et LM GTE Pro, pour qu'un pilote marque des points, il faut que les conditions suivantes soient cumulativement remplies :

- que sa voiture soit classée,
- qu'il ait conduit pendant la course **au moins 45 minutes et pas plus de 4 heures au total.**

✧ En ce qui concerne les catégories LM P2, Formula Le Mans et LM GTE Am pour qu'un pilote marque des points, il faut que les conditions suivantes soient cumulativement remplies :

- que sa voiture soit classée,
- qu'il ait conduit pendant la course **au moins 1 heure 15 minutes et pas plus de 3 heures 30 minutes au total.**

✧ Les points sont attribués aux pilotes par catégorie (dans une ou plusieurs voitures et dans un ou plusieurs teams). Un pilote changeant de catégorie en cours de saison ne pourra cumuler les points obtenus dans chacune des catégories.

Creations and the Trademarks. In case of breach of this obligation, the Competitor undertakes to reimburse all of the damages, expenses (including Attorneys fees) and fines that the ACO may be obliged to pay and to compensate it for the prejudice inferred from the breach of this contractual obligation.

2.5. Miscellaneous

ACO shall be free to transfer or to grant the rights, which have been granted to it by the Competitor.

This assignment binds the successors and assignees of the Parties. If one or several of the provisions of this contract should be unenforceable, annulled or declared invalid by the definitive decision of any jurisdiction and for whatever reason, the result would not be the invalidity of the whole assignment of rights; the affected provisions of this contract shall be deleted and the other provisions shall remain into force.

3. The use of all systems 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 organizer's approval. All requests must be accompanied by the specifications of the operation.

III - POINTS ALLOCATION

A. Teams' classification:

A team is defined as the « competitor » (considering the licence) i.e. the individual or the company who enters the car(s) in the Serie.

Points will be allocated to the team taking into account the car of the team which will get the best classification (1 car scores the points of the team) on each event.

Points allocated to the team will be determined in consideration with the classification in the category of the event, all of the competitors entered or not in Le Mans Series.

Teams' classification scale:

| | | | | | | | | | | | | |
|----------------------|----|----|----|---|---|---|---|---|---|----|----|----|
| <i>Positions</i> | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| <i>Points</i> | 15 | 13 | 11 | 9 | 8 | 7 | 6 | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 |
| <i>Pole position</i> | 1 | | | | | | | | | | | |

The twelve first teams will score the points as shown in the table above. If one of the teams is classified in the thirteenth position or after, it will score 1 point.

Each team has the opportunity to enter several cars for the classification. When a driver exceeds the maximum authorised driving time (art. 21.2 of the current regulations) the car will not be classified (its drivers will not score points).

B. Drivers' classification:

✧ *Concerning the LM P1 and GTE Pro categories, to be granted points, a driver should fulfil the following cumulative conditions:*

- *his car must be classified,*
- *he should have been driving at least 45 minutes during the race and less than 4 hours altogether.*

✧ *Concerning the LM P2, Formula Le Mans and LM GTE Am categories, to be granted points, a driver should fulfil the following cumulative conditions:*

- *his car must be classified,*
- *he should have been driving at least 1 hour 15 minutes during the race and less than 3 hours 30 minutes altogether.*

✧ *Points being awarded to drivers within their category (in one or more cars and in one or more teams), should a driver change of category during the season, he would not be able to accumulate the points obtained in each categories.*

Barème du classement pilotes :

| | | | | | | | | | | | | |
|---------------|--|----|----|---|---|---|---|---|---|----|----|----|
| Positions | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| Points | 15 | 13 | 11 | 9 | 8 | 7 | 6 | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 |
| Pole position | 1 point pour l'équipage de la voiture ayant réalisé la pole position 1 point for the drivers of the car that was on the pole position | | | | | | | | | | | |

Les pilotes des douze premiers teams de chaque catégorie marquent les points figurant dans le tableau ci-dessus. Dans les cas où un team serait classé treizième ou au-delà, les pilotes marqueraient également 1 point.

C. Classement constructeurs :

Par "constructeur(s)" il convient d'entendre au sens du présent règlement, 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 les droits de propriété intellectuelle sur le châssis et sur le moteur, dont les noms figurent sur la Fiche d'Homologation validée par l'ACO.

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

Les Fiches d'Homologation ACO en cours de validité à ce jour seront, le cas échéant, modifiées en conséquence.

Pour le classement constructeurs dans les catégories LM P1 et LM P2, seuls marqueront des points les deux premières voitures d'un même Constructeur, classées à l'issue de chaque épreuve, dans la même catégorie.

Pour le classement constructeurs dans la catégorie GTE, seuls marqueront des points les deux premières voitures d'un même Constructeur (catégorie GTE Pro et GTE Am confondues), classées à l'issue de chaque épreuve (cumul des points des 2 voitures) dans le classement GTE (GTE Pro et GTE Am confondues)

Barème du classement constructeur :

| | | | | | | | | | | | | |
|---------------|----|----|----|---|---|---|---|---|---|----|----|----|
| Positions | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| Points | 15 | 13 | 11 | 9 | 8 | 7 | 6 | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 |
| Pole position | 1 | | | | | | | | | | | |

Les douze premiers teams marquent les points figurant dans le tableau ci-dessus. Dans les cas où un team serait classé treizième ou au-delà, il marquerait également 1 point.

D. Classement MICHELIN Green X Challenge :

Un indice écologique prenant en compte la consommation de carburant est mis en place. Un prix sera attribué à la voiture qui aura, le mieux possible, préservé l'environnement par un meilleur rendement énergétique.

Le classement du « Michelin Green X Challenge » concernera toutes les voitures classées à l'arrivée (hors formula Le Mans) et sera publié à l'issue de chaque course. Le vainqueur sera récompensé dans la catégorie prototypes et dans la catégorie GTE.

Les points seront attribués au team de la première (40 points) à la quarantième place (1 point) selon une suite numérique décroissante:

| | |
|-------------------|-------|
| 1 ^{er} | 40pts |
| 2 ^{ème} | 39pts |
| 3 ^{ème} | 38pts |
| 4 ^{ème} | 37pts |
| 10 ^{ème} | 31pts |
| 20 ^{ème} | 21pts |
| 30 ^{ème} | 11pts |
| 40 ^{ème} | 1pt |

Les leaders (catégories Prototypes et GTE) du classement général du « Michelin Green X Challenge » devront apposer sur les deux cotés et le devant de la voiture (à proximité des numéros de course dans la mesure du possible) un sticker d'identification de 16 cm de diamètre.

Drivers' classification scale:

The drivers of the twelve first teams in each category will score the points as shown in the table above. If one of the teams is classified in the thirteenth position or after, his drivers will score 1 point.

C. Manufacturers' Classification:

"Manufacturer(s)" means in this regulations the partnership formed by the chassis manufacturer and the engine manufacturer, ie individual person or company who owns the intellectual property of the chassis and of the engine and whose names appears on the ACO Homologation Form.

If these manufacturers are different, the name of the chassis manufacturer will be in front of the name of the engine manufacturer.
The ACO Homologation Form will eventually be modified.

For this classification in the LM P1 and LM P2 categories, only the two first cars of the same manufacturer will gain points at the end of each race and within the same category.

For the manufacturer classification in the GTE category, only the two first cars of the same manufacturer (GTE Pro and GTE Am categories merged) will gain points at the end of each race (2 cars points aggregate) in the GTE Classification (GTE Pro and GTE Am categories merged)

Manufacturers' classification scale:

The twelve first teams will score the points as shown in the table above. If one of the teams is classified in the thirteenth position or after, it will score 1 point.

D. Michelin Green X Challenge Classification:

A green Index Award taking fuel consumption into account is created. The car having, as best as possible, preserved environment with the best energy efficiency will be awarded.

The "Michelin Green X Challenge" classification will consider all classified cars (except Formula Le Mans) and the results will be published after the finish of each race. The winner will be rewarded in the prototypes and in the GTE categories

The points will be granted to the teams from the first (40 points) to the fortieth position (1 point) in accordance with a decreasing numerical order:

| | |
|------------------|-------|
| 1 st | 40pts |
| 2 nd | 39pts |
| 3 rd | 38pts |
| 4 th | 37pts |
| 10 th | 31pts |
| 20 th | 21pts |
| 30 th | 11pts |
| 40 th | 1pt |

The leading team (prototype and GTE categories) in the « Michelin Green X Challenge » overall classification shall affix on each side and in front of the car (close to the race number whether it would be possible) a 16cm diameter identification sticker.

L'indice de rendement énergétique (IRE) est calculé selon la formule :

$$\frac{\text{Distance Parcourue}}{\text{Temps Total} - \text{temps d'arrêt}}$$
$$\frac{\text{Nombre de litre X Densité X Valeur énergétique}}{\text{Distance Parcourue}}$$

Le réservoir autonome de carburant devra être équipé d'un système de pesée suivant les prescriptions définies à l'article 2 de l'Annexe A du Règlement Technique ACO. Les opérations de remplissage devront être effectuées sous le contrôle d'un commissaire de stand.

E. Dispositions générales concernant tous les classements :

1) A l'exception du classement Michelin Green X Challenge, les points seront attribués indépendamment pour chaque catégorie (LM P1, LM P2, FLM, LM GTE Pro, LM GTE Am).

2) Le classement sera établi en prenant les résultats de toutes les épreuves de la saison.

3) En cas d'ex-aequo, sera classé en tête le vainqueur du plus grand nombre de courses de la saison dans sa catégorie, puis ensuite en fonction de l'ordre d'obtention de la première victoire, puis en fonction du plus grand nombre de seconde places puis en fonction de l'ordre d'obtention de la première seconde place et ainsi de suite.

4) Seront invités pour les 24 Heures du Mans de l'année suivante les deux concurrents dans les catégories LM P1, LM P2, GTE Am et GTE Pro:

a. qui auront participé à toutes les courses Le Mans Series de la saison,
b. qui, cette condition étant remplie, auront marqué le plus de points au classement Team dans les catégories LM P1, LM P2, LM GTE Am, LM GTE Pro (paragraphe A ci-dessus) et ce, à l'issue de la saison,

c. et qui seront inscrits à l'intégralité de la saison Le Mans Series ou American Le Mans Series ou Intercontinental Le Mans Cup de l'année suivante,

5) Sera invité pour les 24 Heures du Mans de l'année suivante dans la catégorie LM P2 le concurrent de la catégorie Formula Le Mans:

a. qui aura participé à toutes les courses Le Mans Series de la saison,
b. qui, cette condition étant remplie, aura marqué le plus de points au classement Team dans la catégorie Formula Le Mans (paragraphe A ci-dessus) et ce, à l'issue de la saison,

c. et qui sera inscrit à l'intégralité de la saison Le Mans Series ou American Le Mans Series ou Intercontinental Le Mans Cup de l'année suivante,

6) Si le team bénéficiaire de l'invitation est sélectionné à un autre titre (résultat aux "24 Heures du Mans" de l'année,...), il bénéficiera d'une seconde invitation pour les "24 Heures du Mans" de l'année suivante.

Si le team bénéficiaire de l'invitation a deux voitures sélectionnées à un autre titre (résultat aux "24 Heures du Mans" par exemple), l'invitation sera attribuée au concurrent suivant remplissant les conditions énoncées dans le paragraphe 4 ci-dessus.

7) Tout concurrent considérant être victime d'un cas de force majeure l'empêchant de participer à une épreuve de la saison, devra **avant le départ de la Course**, demander au Directeur de Course de saisir un comité ad hoc qui appréciera si les conditions de force majeure sont remplies.

Le concurrent devra fournir en même temps au Directeur de Course tous les éléments nécessaires à l'appréciation du cas de force majeure.

Ce comité ad hoc, qui statuera en dernier ressort, sera constitué des membres du comité de sélection.

8) Conformément aux dispositions de l'article 74 d du Code Sportif International, les réclamations contre les classements établis en fin de

The energy efficiency index (IRE) is calculated as follow:

$$\frac{\text{Distance covered}}{\text{Total time} - \text{Pit stops time}}$$
$$\frac{\text{Number of litres X Density X Energy Value}}{\text{Distance covered}}$$

The autonomous fuel rig will have to be fitted with a fuel weighing system in compliance with the article 2, appendix A of the ACO technical regulations. Refuelling will have to be carried out under the control of a pit marshal.

E. General regulations regarding the classifications:

1) Except for the Michelin Green X Challenge classification, the points will be independently allocated for each category (LM P1, LM P2, FLM, LM GTE Pro, LM GTE Am).

2) The classification will be drawn up by adding the results of all the rounds of the season.

3) In the case of joint winners, the number of victories in the category during the season, then the first victory, then the numbers of second places in the category during the season, then the first second place will break the tie, and so on...

4) Will be invited for the following year Le Mans 24 Hours the two competitors in the LM P1, LM P2, GTE Am and GTE Pro categories:

a. which will have participated in each races of the Le Mans Series season,

b. which, once this condition has been fulfilled, will have scored the most points in the Team classification in the LM P1, LM P2, LM GTE Am, LM GTE Pro categories (paragraph A hereinbefore), at the end of the season,

c. and on the condition that the team will enter the whole following year Le Mans Series or American Le Mans Series or Intercontinental Le Mans Cup season,

5) Will be invited for the following year Le Mans 24 Hours in the LM P2 category, the competitor from the Formula Le Mans category:

a. which will have participated in each race of the Le Mans Series season,

b. which, once this condition has been fulfilled, will have scored the most points in the Team classification in the Formula Le Mans category (paragraph A hereinbefore), at the end of the season,

c. and on the condition that the team will enter the whole following year Le Mans Series or American Le Mans Series or Intercontinental Le Mans Cup season.

6) Should the team whose car benefits from the invitation have already got one invitation for another reason (Same year Le Mans 24 Hours result...), then it will benefit from a second invitation for the following year Le Mans 24 Hours.

Should the team whose car benefits from the invitation have already two (2) invitations for another reason (as example Le Mans 24 Hours result) then the next team which fulfils the above conditions (paragraph 4) will receive an invitation.

7) Each competitor considering suffering from a case of force majeure preventing him to attend one of the Series' race, shall ask the Race Director, **before the start of the race**, to refer to a committee appointed to study if the case of force majeure conditions are fulfilled.

At the same time, the competitor must provide the race director with all necessary documents to appreciate the case of force majeure.

This appointed Committee, whose decision will be final, will be made of the selection committee members.

8) In accordance with the article 74 of the International Sporting Code, claims about the classifications made at the end of the race, must be

compétition, doivent être présentées sauf impossibilité matérielle admise par les Commissaires Sportifs, au plus tard trente (30) minutes après affichage.

IV - PUBLICITE

a/ Les concurrents doivent apposer sur leur voiture, et ce avant les essais qualificatifs, la publicité de l'Organisateur selon le schéma ci-dessous.

Le patch LE MANS SERIES devra obligatoirement être cousu sur les combinaisons des pilotes en respectant les règles de sécurité de la FIA.

Les infractions concernant cet Article peuvent entraîner l'exclusion de la voiture.

b/ La publicité sur les voitures et sur les vêtements des pilotes doit être conforme au règlement de l'ASN.

c/ Toute publicité et action publicitaire, promotionnelle ou de relations publiques dans les enceintes de l'organisation ou aux abords du circuit, parc concurrents, piste, village, garage, etc...., doivent faire l'objet d'un accord préalable.

d/ Toute publicité, tout affichage à caractère publicitaire ou promotionnel dans, et sur les stands-concurrents sont formellement interdits.

e/ Les parcs réservés aux concurrents et aux assistances sont mis à leur disposition afin de participer à l'épreuve dans des conditions techniques aussi satisfaisantes que possible. Ces parcs ne peuvent donc pas être utilisés à des fins publicitaires ou pour l'organisation de réceptions, sous peine de règlement de redevance (consulter l'Organisateur).

f/ Toute publicité aérienne, toute action publicitaire, promotionnelle ou de relations publiques intervenant dans l'espace aérien situé au-dessus du circuit et des communes traversées par le circuit sont strictement interdites, sauf accord préalable de l'Organisateur.

g/ De même, l'utilisation de toute hélicoptère située dans les enceintes du circuit est strictement interdite, sauf autorisation préalable de l'Organisateur.

h/ Toute publicité à connotation politique ou confessionnelle est interdite.

V – NUMEROS, DRAPEAUX, PUBLICITE, ORGANISATION ET CAMERAS EMBARQUEES

submitted unless material impossibility admitted by the Steward's, at the latest thirty (30) minutes after having being displayed.

IV - ADVERTISING

a/ Competitors will have to affix on their cars (before the qualifying sessions), the advertising of the Organiser (see drawing).

The LE MANS SERIES patch will be sewn on the drivers' overalls in the respect of the FIA safety rules.

Any breach to this article may lead to the exclusion of the car.

b/ Advertising (on cars and on Drivers' race-suits) must comply with the National Sporting Authority.

c/ Any advertising, promotional action or public relations and communication activities within the circuit or close to the track will be permitted only after a prior written agreement.

d/ Pits can not be used either for advertising or promotional purposes.

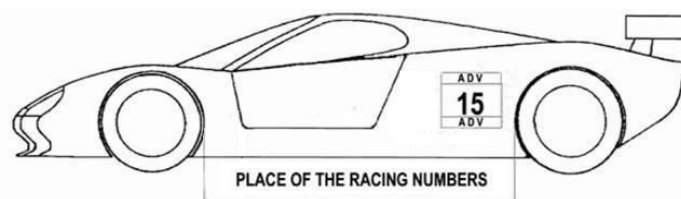
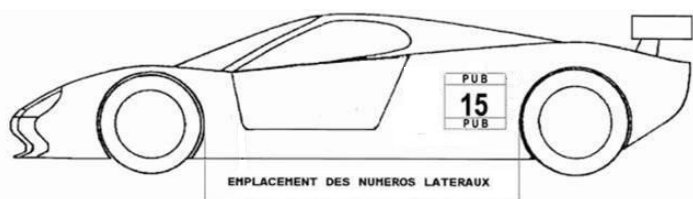
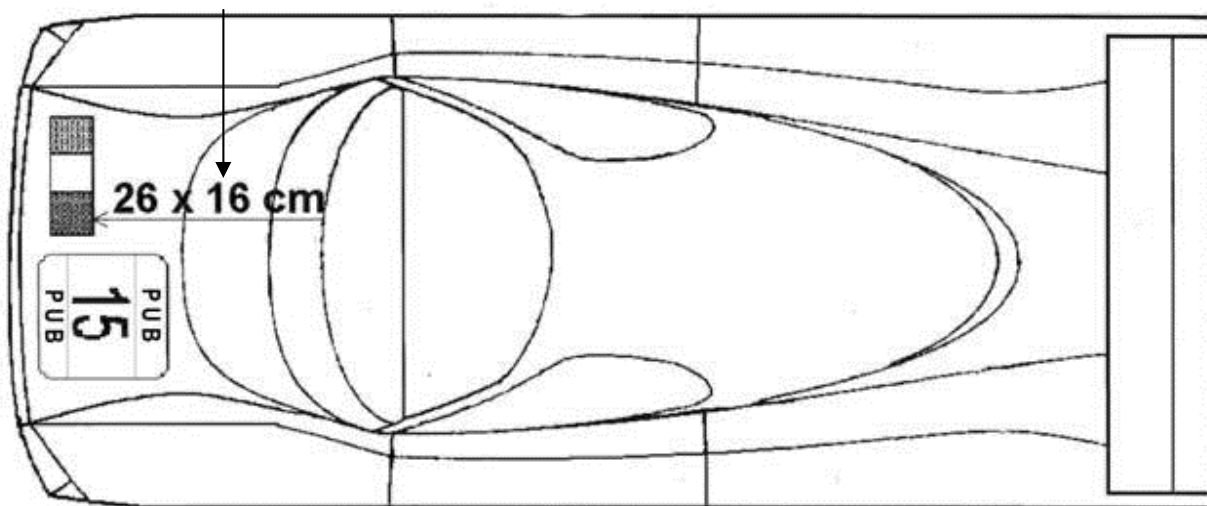
e/ Paddocks reserved for Competitors and their assistance are at their disposal in order to offer them the best possible conditions during the Event. Consequently, these facilities cannot be used either for advertising or promotional purposes (breach of this article could lead to some financial charges, see the Organiser).

f/ Aerial advertising, promotional action or public relations and communication activities within the aerial space above the circuit or above the areas close to the track is strictly forbidden, unless specific authorisation from the Organiser.

g/ The use of any kind of heli surface is strictly forbidden within the circuit premises unless specific authorisation from the Organiser.

h/ All advertising with political or confessionnal connotations is forbidden.

V – NUMBERS, FLAGS, ADVERTISING FROM THE ORGANISERS AND ON BOARD CAMERAS



Les organisateurs se réserve le droit d'installer une ou plusieurs caméras embarquées dans et ou à l'extérieur des voitures. Lorsqu'une camera embarquée est installée dans le cockpit, les teams ne sont pas autorisés à placer de stickers de leur(s) sponsor(s) sur le tableau de bord ni aucun

The Organisers reserves the right to install one or more on board camera in or on the cars.

When an on-board camera is installed in the cockpit, teams are not allowed to place stickers from their sponsors on either the dashboard or

autre endroit dans la voiture. Toute infraction entraînera l'arrêt de la voiture pour retirer ce(s) sticker(s).

Seul un sticker portant le nom du team (celui figurant sur la licence du concurrent) est autorisé. Néanmoins, les teams qui souhaitent poser des sticker(s) sponsor sur le tableau de bord ou ailleurs dans le cockpit pourront demander à l'organisation un devis pour l'installation d'une caméra embarquée spécifique.

VI – FACILITES POUR LES CONCURRENTS "LE MANS SERIES"

Accréditifs :

Chaque concurrent recevra :

⇒ 20 laissez-passer par voiture admise aux essais.

⇒ 5 parkings.

Espaces de travail :

Par voiture admise aux essais :

⇒ 1 stand (éventuellement à partager avec une autre équipe).

⇒ 1 espace de stationnement pour un ensemble routier (15 x 4 m).

⇒ 1 espace pour services annexes de 80m².

Utilisation des espaces de travail :

⇒ Ces surfaces ne peuvent être utilisées pour des actions de relations publiques, promotionnelles ou de réceptif, et comporter au maximum deux niveaux.

En cas d'infraction : Pénalité à l'appréciation des Commissaires Sportifs.

Assistance :

Sauf accord préalablement conclu avec l'Organisateur, toutes les entreprises sollicitant un "espace assistance" devront acquitter un droit d'accès au parc d'assistance après avoir remis à l'Organisateur la liste des voitures équipées de leurs produits.

Récepteur vidéo de stand (images de la course, classements) :

⇒ Chaque stand disposera du signal (Somme déduite de l'avance sur frais techniques et fournitures).

⇒ Toute demande supplémentaire devra être faite et réglée directement au fournisseur agréé par l'Organisateur.

Connexion et/ou installation vidéo dans la zone de panneauage :

⇒ Seule la société de calcul agréée par l'Organisateur sera autorisée à connecter et/ou à installer le matériel "tour par tour".

VII. CARBURANT

Caractéristiques

Les propriétés du carburant délivré par le fournisseur de l'Organisateur aux concurrents (essence, bioéthanol, diesel) seront communiquées aux concurrents au moins un mois avant le début de la saison.

Utilisation

Le carburant délivré par le fournisseur de l'Organisateur (essence, diesel) devra être utilisé par tous les concurrents pour :

- Les essais officiels LE MANS SERIES,

- Lors de toutes les épreuves (essais libres, essais qualificatifs, warm-up et course).

Contrôles

A tout moment, il est interdit pour les concurrents d'utiliser du carburant provenant d'une épreuve précédente autre que faisant partie de la série.

Des contrôles inopinés du carburant seront régulièrement effectués par les commissaires techniques de l'ACO. Les analyses seront effectuées par les laboratoires opérationnels sur place et si nécessaire par des laboratoires extérieurs pour des contrôles plus approfondis.

En cas de triche avérée la sanction prévue est l'exclusion du concurrent.

anywhere else in the car. Penalty: Car will be stopped to remove the stickers.

Only a sticker bearing the name of the team (the one on the competitor's licence) is allowed. However, teams that would like to put sponsor's sticker(s) in front of an on board camera put in the cockpit may ask the organisation for a quotation for the installation of a dedicated on board camera.

VI – FACILITIES FOR "LE MANS SERIES" COMPETITORS

Credentials:

Each competitor will get:

⇒ 20 passes per car admitted to practice.

⇒ 5 car passes.

Working Facilities:

Per car admitted to practices:

⇒ 1 pit garage (to be shared with another team from time to time).

⇒ 1 parking place (15 x 4 m) for a trailer.

⇒ One 80 sq. m area for additional services.

Use of the working Facilities:

⇒ Under no circumstances, these areas should be used for public relations, hospitality or promotional activities, neither exceeds two levels.

For any infringement: Fine at Stewards' discretion.

Support:

Save a prior written agreement with the Organiser, all companies asking for a "Service area" will have to pay an access fee into the paddock after they have provided the Organiser with the list of the cars using their equipment.

Pit video monitor (pictures of the race, classifications):

⇒ Each pit will be supplied with a TV signal (the cost to be deducted from the technical expenses and supplies deposit).

⇒ Any extra order will have to be made and paid directly to the supplier officially appointed by the Organisers.

Connection and/or video installation in the signalling area:

⇒ Only the time and scoring firm appointed by the Organisers will be authorised to connect and set up the "lap by lap" equipment.

VII. FUEL

Characteristics

The characteristics of the fuel delivered by the Organisers' supplier (petrol, bio-ethanol, & diesel) will be passed on the competitors at least one month prior the beginning of the season.

Use of the fuel

The fuel provided by the Organisers' supplier (petrol and diesel) shall be used by all the competitors during

⇒ The Official LE MANS SERIES testing,

⇒ Every event (free & qualifying practices, warm up & race).

Controls

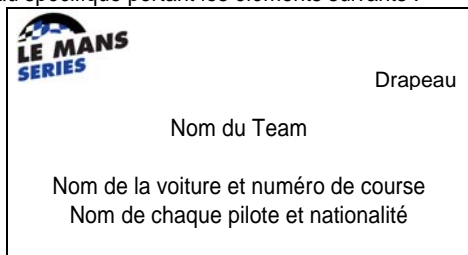
At any time, it is strictly prohibited to use petrol supplied during another previous event than Le Mans Series

The fuel will be subject to controls operated at random by the A.C.O Scrutineers. Analysis will be carried out at on-site laboratories on duty & if necessary by external laboratories for further examinations.

In the case of cheating, the penalty is exclusion of the Competitor.

VIII. IDENTIFICATION DES STANDS

Les teams ont l'obligation d'identifier leur stand, côté Pit Lane, à l'aide d'un panneau spécifique portant les éléments suivants :



- ⇒ Logo Le Mans Series (disponible sur demande), en haut à gauche,
 - ⇒ Nom du Team et nationalité (drapeau en haut à droite),
 - ⇒ Nom de la voiture et numéro de course,
 - ⇒ Nom et la nationalité des pilotes, en dessous.
- Et selon le schéma ci-contre (2,5 m de long et 0,80 m de haut).

IX – SYSTEMES D'ACQUISITION DE DONNEES

Un nouveau système d'acquisition de données sera mis en service pour l'année 2011.

Les informations seront transmises aux concurrents début décembre 2010.

X – MODELE DE CAUTION SOLIDAIRE

La Banque.....

Adresse : [en France]

S'engage solidairement avec la Société [indiquer ici le concurrent] (« Débiteur Cautionné ») à garantir Le Mans Endurance Organisation, 118 Boulevard Haussmann, 75008 Paris, France (« le Bénéficiaire ») du paiement par le « Débiteur Cautionné » de la somme de 10.000 €, correspondant à la pénalité prévue à l'article (3.12.1 du Règlement Sportif Le Mans Series), dans tous les cas où cette somme serait due par le « Débiteur Cautionné » au « Bénéficiaire ».

La présente caution solidaire est régie par le droit français.

Elle expirera le 31 décembre 2011.

Elle pourra être mise en œuvre par le « Bénéficiaire » par lettre recommandée avec accusé de réception, accompagnée de la justification du manquement du « Débiteur Cautionné » à son engagement de participer à l'intégralité de la saison Le Mans Series

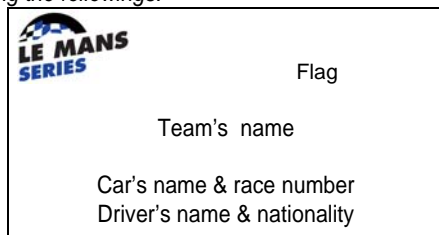
Fait à.....

Le.....

Faire précéder la signature de la mention manuscrite « Bon pour caution solidaire de la somme de... »

VIII. IDENTIFICATION OF THE PIT GARAGE

The teams shall identify their pit garage, pit lane side, with the means of a board including the followings:



- ⇒ LE MANS SERIES logo (available on request) -top left,
 - ⇒ Team's name and nationality (flag – top right),
 - ⇒ Car's name and race number- below,
 - ⇒ Name and nationality of the drivers –below.
- Size: 2.5-mt long & 0.80m-high, according to the drawing aside:

IX – DATA RECORDING SYSTEM

A new data recording system will be put in operation for the 2011 year. Information will be given to the competitors at the beginning of December 2010

IX – JOINT AND SEVERAL GUARANTEE DRAFT

The Bank.....

Address (In France)

Undertakes jointly with the company [write here the Competitor name] ("The Guaranteed Debtor") to deliver a guarantee to Le Mans Endurance Organisation, 118 Boulevard Haussmann, 75008 Paris, France ("The Beneficiary") for the payment by The Guaranteed Debtor of the amount of 10.000 €, corresponding to the penalty provided (under the article 3.12.1 of the Le Mans Series Sporting Regulations, in case if the above-mentioned amount was due to Le Mans Endurance Organisation by The Guaranteed Debtor.

This joint and several guarantee is governed by the French law.

It shall expire on 31st of December 2011.

The Beneficiary shall implement the above-mentioned guarantee by sending a registered letter enclosed with the proof of The Guaranteed Debtor's breach of his commitment to participate in the entire Le Mans Series season.

Made at.....

On.....

The signature shall be preceded by the following handwritten mention "Agree on the joint and several guarantee of the amount of ..."

This joint and several guarantee is signed in both French and in English version. In case of disagreement, the French version prevails.

Pour obtenir le cahier des charges ou pour tout renseignement complémentaire, merci de contacter :

For any queries or to get specifications, please contact:

M. Daniel Perdrix (d.perdrix@lemans.org)