



2026

REGLEMENT SPORTIF & TECHNIQUE

SPORTING & TECHNICAL REGULATIONS

I-REGLEMENT SPORTIF

SPORTING REGULATIONS

CHAPITRE I - ORGANISATION & REGLEMENTATION

- ARTICLE 1 **DISPOSITION GENERALE** / GENERAL PROVISIONS
- ARTICLE 2 **COMITE DE SELECTION, ADMISSION, RENONCIATION A RECOURS**
SELECTION COMMITTEE, ADMISSION, AND WAIVER OF APPEAL
- ARTICLE 3 **ENGAGEMENTS** / ENTRY FEES
- ARTICLE 4 **CALENDRIER** / CALENDAR
- ARTICLE 5 **FORMAT DES COMPETITIONS** / COMPETITION FORMAT
- ARTICLE 6 **MODIFICATION, ANNULATIONS DE LA COMPETITION**
MODIFICATIONS OR CANCELLATION OF THE COMPETITION
- ARTICLE 7 **LICENCES** / LICENCES
- ARTICLE 8 **BADGES** / PASSES
- ARTICLE 9 **OFFICIELS** / OFFICIALS
- ARTICLE 10 **VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES** / ADMINISTRATIVE CHECKS
AND TECHNICAL SCRUTINEERING
- ARTICLE 11 **ASSURANCES** / INSURANCE
- ARTICLE 12 **VERIFICATIONS TECHNIQUES** / TECHNICAL SCRUTINEERING
- ARTICLE 13 **DISPOSITION TECHNIQUE** / TECHNICAL PROVISIONS
- ARTICLE 14 **EQUIPAGE** / CREW
- ARTICLE 15 **ATTRIBUTION DES EMPLACEMENTS VOIE DE STANDS**
ALLOCATION OF THE PIT LANE POSITIONS

CHAPITRE II - DEROULEMENT DES COMPETITIONS / *RUNNING OF THE COMPETITIONS*

- ARTICLE 16 **BRIEFING DES PILOTES / DRIVERS' BRIEFING**
- ARTICLE 17 **RESPECT DES DISPOSITIONS DU CODE SPORTIF INTERNATIONAL DE SES ANNEXES, DU PRESENT REGLEMENT SPORTIF ET DU REGLEMENT TECHNIQUE**
COMPLIANCE WITH THE PROVISIONS OF THE INTERNATIONAL SPORTING CODE AND ITS APPENDICES, THE PRESENT SPORTING REGULATIONS, AND THE TECHNICAL REGULATIONS
- ARTICLE 18 **ESSAIS LIBRES ET ESSAIS QUALIFICATIFS**
FREE PRACTICE AND QUALIFYING PRACTICE
- ARTICLE 19 **GRILLE DE DEPART / STARTING GRID**
- ARTICLE 20 **PROCEDURE DE DEPART / STARTING PROCEDURE**
- ARTICLE 21 **DEPART DE LA COURSE DERRIERE LA VOITURE DE SECURITE (SAFETY CAR)**
STARTING THE RACE BEHIND THE SAFETY CAR
- ARTICLE 22 **DEPART DE LA VOIE DES STANDS LORS D'UN DEPART DERRIERE LA VOITURE DE SECURITE**
STARTING FROM THE PIT LANE WHEN THE START IS GIVEN BEHIND THE SAFETY CAR
- ARTICLE 23 **VOIE DES STANDS, ARRETS AUX STANDS, INTERVENTION SUR LA VOITURE**
PIT LANE, PIT STOPS AND INTERVENTION ON THE CAR
- ARTICLE 24 **INTERRUPTION ET SUSPENSION D'UNE SEANCE**
STOPPING AND NEUTRALISATION OF A SESSION
- ARTICLE 25 **DRAPEAU ROUGE PENDANT LA COURSE / RED FLAG DURING THE RACE**
- ARTICLE 26 **NEUTRALISATION DES ESSAIS OU DE LA COURSE**
NEUTRALISATION OF PRACTICE OR RACE
- ARTICLE 27 **PROCEDURE FULL COURSE YELLOW / FULL COURSE YELLOW PROCEDURE**
- ARTICLE 28 **ARRIVEE DE LA COURSE, CLASSEMENT, PODIUM**
RACE FINISH, CLASSIFICATION, PODIUM
- ARTICLE 29 **CLASSEMENTS DE LA SERIE, TITRES ET POINTS**
SERIES CLASSIFICATIONS, TITLES AND POINTS

II-REGLEMENT TECHNIQUE ***TECHNICAL REGULATIONS***

- ARTICLE 1 **APPLICATION / APPLICATION**
- ARTICLE 2 **VOITURES ELIGIBLES / ELIGIBLES CARS**
- ARTICLE 3 **HOMOLOGATION / HOMOLOGATION**
- ARTICLE 4 **SECURITE / SAFETY**
- ARTICLE 5 **CARACTERISTIQUES HOMOLOGUEES / HOMOLOGATED CHARACTERISTICS**
- ARTICLE 6 **CARACTERISTIQUES REGLEMENTEES / REGULATED CHARACTERISTICS**
- ARTICLE 7 **TELECOMMUNICATION / TELECOMMUNICATION**
- ARTICLE 8 **STICKERS OFFICIELS DE LA SERIE / OFFICIAL STICKERS OF THE GRID**
- ARTICLE 9 **ON BOARD CAMERA / ONBOARD CAMERAS**

ANNEXE / *APPENDIX*

- ANNEXE 1 **PASS TECHNIQUE / TECHNICAL PASS**
- ANNEXE 2 **PENALITES / RECLAMATIONS ET APPELS**
PENALTIES IN FORCE – PROTESTS AND APPEALS

ARTICLE 1 - DISPOSITION GENERALE

1.1 – ‘Legends of Le Mans’ (la Série) est une série internationale organisée et promue par Peter Auto, conformément :

- au Code Sportif International de la FIA et ses Annexes
- au règlement de la Fédération Française Automobile (FFSA) en tant que fédération de tutelle
- au présent règlement sportif dont les dispositions prévalent en cas de contradiction entre les différents textes énoncés ci-dessus
- au règlement technique de la Série
- au règlement particulier de chaque compétition

1.2 – La langue officielle de la série est le français. La version française du présent règlement et de ses annexes constitue le texte définitif auquel il sera fait référence en cas de divergence d'interprétation avec la version anglaise.

Le présent règlement sportif et technique entre en vigueur au 1^{er} janvier 2026

1.3 – En accord avec l'Article 13 de l'annexe P du Code Sportif International, le présent Règlement Sportif pourra être modifié par le Comité de sélection d'une Compétition de la Série.

La conformité et la sécurité de La Voiture incombent au concurrent à tout moment de l'épreuve.

1.4 – Voitures éligibles

La Série Legends of Le Mans est réservée aux voitures «Prototype» et «GTE» répondant à la réglementation

- LMP1 de 2006 à 2012 inclus
- LMP2 de 2006 à 2015 inclus
- GTE de 2011 à 2015 inclus

dans la livrée avec laquelle elles étaient éligibles à participer au moins à l'un des événements mentionnés ci-dessous au cours de leur période respective.

- 24H du Mans
- 24H de Daytona
- WEC
- ELMS
- IMSA
- ILMC

Toutefois, les voitures n'ayant pas d'antécédents sportifs avérés, au sens de l'alinéa ci-dessus, pourront être acceptées par le Comité de sélection, si elles sont conformes aux spécifications techniques et aérodynamiques de l'époque et aux livrées correspondant aux périodes de référence.

1.5 – Équilibrage des performances

L'Organisateur se réserve le droit, si nécessaire, d'établir un processus d'équilibrage des performances entre les voitures, qui sera communiqué avant chaque compétition.

1.6 – Homologation

Seules les voitures répondant à la fiche d'homologation correspondant à l'année de leur construction pourront participer aux compétitions de la Série.

Pour ce faire chaque concurrent devra présenter la fiche d'homologation et/ou garantir expressément que sa voiture est en tout point conforme à la fiche d'homologation déposée à l'époque par son constructeur.

Ces éléments constitueront la référence de conformité auprès des commissaires techniques.

La décision de Peter Auto, 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.

ARTICLE 1 - GENERAL PROVISIONS

1.1 – ‘Legends of Le Mans’ (the Series) is an international series organized and promoted by Peter Auto, in accordance with:

- The FIA International Sporting Code and its Appendices
- The regulations of the Fédération Française Automobile (FFSA) as the governing federation
- This sporting regulation, whose provisions shall prevail in case of conflict between the aforementioned texts
- The technical regulations of the Series
- The supplementary regulations of each competition

1.2 – The official language of the Series is French. The French version of this regulation and its appendices is the definitive text and shall prevail in case of any divergence in interpretation with the English version.

This sporting and technical regulation come into effect as of January 1, 2026

1.3 – In accordance with Article 13 of Appendix P of the international Sporting Code, this Sporting Regulation may be amended by the Selection Committee of a Competition of the Series.

The compliance and safety of the Car are the responsibility of the competitor at all times during the event.

1.4 – Eligible Cars

The Legends of Le Mans Series is reserved for “Prototype” and “GTE” cars complying with the following regulations:

- LMP1 from 2006 to 2012 inclusive
- LMP2 from 2006 to 2015 inclusive
- GTE from 2011 to 2015 inclusive

Cars must be presented in the livery with which they were eligible to participate in at least one of the events listed below during their respective period:

- 24 Hours of Le Mans
- 24 Hours of Daytona
- WEC (World Endurance Championship)
- ELMS (European Le Mans Series)
- IMSA (International Motor Sports Association)
- ILMC (Intercontinental Le Mans Cup)

However, cars without verified sporting history as described above may be accepted by the Selection Committee if they comply with the technical and aerodynamic specifications of the era and bear liveries corresponding to the reference periods.

1.5 – Balance of Performance

The Organizer reserves the right, if necessary, to establish a Balance of Performance (BoP) process between the cars, which will be communicated prior to each competition.

1.6 – Homologation

Only cars conforming to the homologation form corresponding to their year of manufacture may participate in the Competitions of the Series events.

To this end, each competitor must present the homologation form and/or expressly guarantee that their car complies in all respects with the homologation form filed at the time by its manufacturer.

These documents will serve as the reference for technical compliance with the scrutineers.

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

ARTICLE 2 - COMITE DE SELECTION, ADMISSION ET RENONCIATION A RECOURS

2.1 – La série « Legends of Le Mans » est une série sur invitation.

La sélection des concurrents est effectuée par un comité de sélection composé de membres désignés par Peter Auto, qui ont la charge de l'étude des dossiers.

Les décisions du Comité sont souveraines et ne sont susceptibles d'aucun recours de quelque nature que ce soit.

La présentation du dossier de candidature à la Série emporte de plein droit renonciation des candidats comme des concurrents admis, à l'encontre des décisions du Comité de sélection.

Le Comité de sélection vérifiera l'éligibilité des voitures au regard des articles 1.4 et 1.6

À son entière discrétion, le Comité de sélection pourra de plus utiliser notamment les critères suivants sans ordre de priorité :

- La qualité de la voiture
- Son intérêt sportif et/ou historique
- L'expérience des pilotes
- L'intérêt que présente pour la Série la sélection de tel concurrent, tel pilote et/ou de telle voiture
- La situation juridique ou financière des candidats vis-à-vis de l'ACO, de LMEM, de la FIA, de la FFSA, ainsi que de celles de leurs partenaires respectifs.
- Les garanties que présente le candidat de participer à une ou plusieurs compétitions de la Série
- Etc...

2.2 – Le « Cercle des Légendes »

Les voitures reconnues comme appartenant au « Cercle des Légendes » sont admises d'office dans les termes et conditions du règlement du Cercle.

ARTICLE 3 - ENGAGEMENTS

3.1 Membres du 'Cercle des Légendes'

3.1.1 Pour la saison complète

Les demandes de participation à la Série doivent être soumises au Promoteur, sur le formulaire de pré-inscription disponible sur le site internet de la Série à partir du 15 octobre 2025, date officielle d'ouverture des pré-inscriptions à la Série.

Le formulaire d'inscription doit être soumis et le paiement effectué au plus tard le 15 février 2026.

Les frais d'inscription sont fixés comme suit :

30 000 € HT (trente mille euros) pour la saison complète (quatre événements) par voiture

3.1.2 Inclus dans le droit d'engagements

Un espace de 6 x 4 m /voiture avec tente dans le paddock de la Série Legends of Le Mans

3.2 Paiement des droits d'engagements

Les paiements doivent s'effectuer au moment du dépôt du dossier d'engagement par virement sur le compte suivant :

Titulaire du compte : PETER AUTO

IBAN : FR76 3000 3037 3500 0200 6393 386

BIC : SOGEFRPP

BANQUE : SOCIETE GENERALE

Tout droit de participation perçu par Peter Auto reste acquis et ne pourra faire l'objet d'aucun remboursement pour quelque raison que ce soit. Si une ou plusieurs voitures ne sont pas retenues par le Comité de Sélection, l'intégralité du paiement correspondant au montant de l'engagement sera remboursée, sous réserve d'une

ARTICLE 2 - SELECTION COMMITTEE, ADMISSION, AND WAIVER OF APPEAL

2.1 – The Legends of Le Mans Series is an invitation-only series.

The selection of competitors is carried out by a Selection Committee composed of members appointed by Peter Auto, responsible for reviewing applications.

The decisions of the Committee are final and not subject to any appeal of any kind.

Submission of an application to the Series constitutes an express waiver by candidates and admitted competitors of any recourse against the decisions of the Selection Committee.

The Selection Committee will verify the eligibility of the cars with regard to Articles 1.4 and 1.6

At its sole discretion, the Selection Committee may also consider, without priority order, the following criteria:

- The quality of the car
- Its sporting and/or historical interest
- The experience of the drivers
- The interest the selection of a particular competitor, driver, and/or car presents for the Series
- The legal or financial situation of the candidates vis-à-vis ACO, LMEM, FIA, FFSA, and their respective partners
- Guarantees provided by the candidate regarding participation in one or more competitions of the Series
- -Etc...

2.2 – The "Circle of Legends"

Cars recognized as part of the 'Circle of Legends' are admitted automatically under the terms and conditions of the Circle's regulations.

ARTICLE 3 - ENTRIES

3.1 Members of the 'Circle of Legends'

3.1.1 For the full season

Applications to compete in the Series must be submitted to the Promoter, on the pre-entry form available on the Series website as from October 15th 2025, the Official opening date for pre-entry into the Series.

The entry form must be submitted, and payment made by February 15th 2026.

The entry fees are set as follows:

€30,000 excl. VAT (thirty thousand euros) for the full season (four events) per car

3.1.2 Included in the entry fee

One 6 x 4 m paddock space with tent / car in the Legends Of Le Mans Series.

3.2 Payment of entry fees

The fees must be paid at the time of submitting the entry dossier, by bank transfer to the following account:

Account holder: PETER AUTO

IBAN: FR76 3000 3037 3500 0200 6393 386

BIC: SOGEFRPP

BANK: SOCIETE GENERALE

Any participation fee received by Peter Auto remains acquired and will not be reimbursed for any reason whatsoever. If one or more cars are not selected by the Selection Committee, the entire payment corresponding to the amount of the entry fee will be

somme de 1000 €, qui sera conservée à titre de frais de dossier.
Tous les prix ci-dessus sont indiqués HT.

ARTICLE 4 - CALENDRIER

Calendrier 2026 provisoire,

- Essais collectifs – LE CASTELLET (France) – 3-4 mars
- IMOLA (Italie) – 17-19 avril
- SPA-FRANCORCHAMPS (Belgique) – 7-9 mai
- LE MANS – Circuit des 24 heures (France) – 2-5 juillet
- SAKHIR -(Bahrain) – 5-7 novembre

Pour les saisons suivantes les circuits peuvent changer à l'exception du MANS.

ARTICLE 5 - FORMAT DES COMPETITIONS

Chaque Compétition de la Série Legends of Le Mans comporte :

- Des vérifications administratives et techniques,
- 2 séances d'essais libres officiels chronométrées de 30 minutes chacune : FP1 et FP2

Les essais libres officiels ont lieu obligatoirement après la clôture des vérifications techniques et administratives et après le briefing.

- 2 séances d'essais qualificatifs de 30 minutes chacune : QS1 et QS2
- 2 courses de 40 minutes chacune : R1 et R2

Exception : lors de l'épreuve du MANS, 3 courses de 40 minutes chacune : R1, R2 et R3.

ARTICLE 6 - MODIFICATIONS, ANNULATIONS DE LA COMPETITION

L'organisation se réserve le droit d'apporter toutes les modifications nécessaires à la Compétition en raison d'un cas de force majeure ou pour des raisons de sécurité ou sur ordre des Autorités, sans remboursement des droits d'engagement.

Le retrait d'une autorisation administrative indispensable à la tenue de la compétition, ou de suspension de licence par les autorités sportives ou administratives sont considérées comme un cas de force majeure.

ARTICLE 7 - LICENCES

Pour participer à chaque Compétition de la Série les pilotes doivent être titulaires d'une licence des licences suivantes :

- pour la classe GTE : Minimum requis, licence internationale ITC-B de la FIA
- pour les prototypes : Minimum requis, licence internationale IT-B de la FIA.

Tous les pilotes, Concurrents et officiels participant à la Série doivent être titulaires de licences en cours de validité. Pour les pilotes, la licence doit être en conformité avec l'Annexe L – Chapitre 1 – Article 2 du Code et, si nécessaire, des autorisations en cours de validité délivrées par leur ASN.

Ces licences valides doivent être présentées au jour des vérifications administratives de chaque compétition de la Série.

Permis de conduire valide présenté au jour des vérifications administratives de chaque compétition de la série.

Conformément à l'annexe L du Code Sportif International chapitre 1 – article 2- « visite médicale », le Directeur d'Epreuve et/ou le médecin-chef peuvent demander à un pilote de se soumettre à un examen médical à tout moment de la compétition.

ARTICLE 8 - BADGES, ACCES AU SITE ET VOIE DES STANDS

Remarque : Les informations de cette section seront ajustées en fonction de la réglementation d'accès en vigueur pour chaque

reimbursed, except for a sum of €1000 which will be kept as handling costs.

All prices above exclude VAT.

ARTICLE 4 - CALENDAR

2026 provisional calendar:

- Collective test days – LE CASTELLET (France) – March 3-4*
- IMOLA (Italy) – April 17–19*
- SPA-FRANCORCHAMPS (Belgium) – May 7–9*
- LE MANS – Circuit des 24 Heures (France) – July 2–5*
- SAKHIR (Bahrain) – November 5–7*

For subsequent seasons, the circuits may vary, with the exception of Le Mans, which will remain a fixed event.

ARTICLE 5 - COMPETITION FORMAT

Each Competition of the Legends of Le Mans Series includes:

- Administrative checks and technical scrutineering,*
- Two official timed free practice sessions of 30 minutes each: FP1 and FP2*

The official free practice sessions must take place only after the completion of administrative and technical checks, and following the drivers' briefing.

- 2 qualifying sessions of 30 minutes each: QS1 and QS2*
- 2 races of 40 minutes each: R1 and R2*

Exception: LE MANS event, 3 races of 40 minutes each: R1, R2, and R3

ARTICLE 6 - MODIFICATIONS OR CANCELLATION OF THE COMPETITION

The Organiser reserves the right to make any necessary changes to the Competition in the event of force majeure, for safety reasons, or upon the order of the Authorities, without refund of entry fees.

The withdrawal of an essential administrative authorization required for the holding of the competition, or the suspension of a license by the sporting or administrative authorities, shall be considered as a case of force majeure.

ARTICLE 7 - LICENCES

To participate in each Competition of the Series, drivers must hold the following valid licences:

- For the GTE class: Minimum requirement, FIA International Licence ITC-B*
- For Prototypes: Minimum requirement, FIA International Licence IT-B*

All drivers, Competitors and officials taking part in the Series must hold valid licences. For drivers, the licence must comply with Appendix L – Chapter 1 – Article 2 of the Code and, if necessary, valid authorisations issued by their ASN.

These valid licences must be presented on the day of administrative checks for each competition of the Series.

A valid driver's licence must also be presented during the administrative checks of each competition.

In accordance with Appendix L of the International Sporting Code, Chapter 1 – Article 2 "Medical Examination", the Race Director and/or the Chief Medical Officer may require any driver to undergo a medical examination at any time during the Competition.

ARTICLE 8 - PASSES, ACCESS TO THE SITE AND PIT LANE

Note: that the information in this section will be adjusted according to any access regulations in place for any specific Event, which will

événement spécifique, qui sera détaillée dans le document Annexe 1 de la compétition concernée.

8.1 Toute personne participant à quelque titre que ce soit dans les zones réservées doit porter son badge de façon à ce qu'il soit clairement visible. Le Promoteur est seul habilité à délivrer les badges.

8.2 Badges

Pour chaque compétition et par voiture engagée,

- . 5 badges (3 pour la voie des stands et 2 paddock)
- . 2 badges véhicules

Les badges d'accès à la voie des stands ne sont valables uniquement pendant les activités en piste de la Série.

ARTICLE 9 - OFFICIELS

9.1 - Les Commissaires sportifs

a) les Commissaires sportifs sont au nombre de trois, dont au moins un Commissaire sportif du pays hôte d'une Compétition.

Le Collège des Commissaires Sportifs est présidé par un Président.

En cas de nombre pair, la voix du Président prévaut à défaut d'unanimité. Les commissaires sportifs doivent être titulaires d'une licence de Commissaire sportif délivrée par la FFSA ou par l'ASN dont ils sont licenciés.

Les Commissaires sportifs ont la compétence générale que leur attribue le Code Sportif International.

Ils seront nommément désignés par l'annexe 1 du règlement particulier qui sera publiée à l'occasion de chaque Compétition de la Série.

Ils sont assistés par un Secrétaire.

b) Pénalisation des pilotes et des concurrents

Il appartient notamment aux Commissaires sportifs de décider sur rapport ou sur demande du Directeur d'épreuve ou de tout autre officiel habilité, si un ou des pilotes ou concurrents impliqués dans un incident ou dans une violation de la réglementation, doivent être pénalisés.

Ils ont pouvoir de décider la pénalité applicable.

Notamment :

-Un pilote jugé dangereux pourra être disqualifié de la compétition et/ou des compétitions suivantes par décision du Collège des Commissaires Sportifs, sans remboursement des droits d'engagement.

-Tout contact entre deux voitures en piste, à tout moment pendant la Compétition, fera l'objet d'une enquête du Directeur d'Epreuve. Celui-ci aura le pouvoir de saisir le Collège des Commissaires sportifs aux fins d'investigations complémentaires et le cas échéant des sanctions telles que prévues par la réglementation applicable.

Par son engagement, le concurrent reconnaît que le sport automobile présente des risques qu'il accepte en toute connaissance de cause.

Le concurrent s'engage à dégager Peter Auto de toute responsabilité en cas d'accident sur piste ou dans le paddock, de vol, de dommages matériels ou corporels qu'il pourrait subir ou qui pourraient affecter ses biens.

c) Mise sous enquête

Si les Commissaires sportifs enquêtent sur un incident dont ils sont saisis, un message informant les concurrents et les voitures impliquées sera affiché sur le système de messagerie officielle. Le

be detailed in the Appendix 1 document for that Competition.

8.1 Any participant present in any capacity whatsoever in the reserved areas must wear their pass in such a way that it is clearly visible. The Promoter alone is empowered to issue passes.

8.2 Passes

For each competition and per entered car,

- 5 passes (3 pit lane passes and 2 paddock passes)
- 2 vehicle passes

Pit lane access passes are only valid during the on-track activities of the Series.

ARTICLE 9 - OFFICIALS

9.1 - The Stewards

a) There are three Stewards, including at least one Steward from the host country of the Competition.

The Panel of the Stewards is chaired by a President.

In the event of an even number of Stewards, the President's vote shall prevail in the absence of unanimity. All Stewards must hold a valid Steward's licence issued by the FFSA or by the ASN with which they are affiliated.

The Stewards have the general authority conferred upon them by the International Sporting Code.

They will be specifically designated in Appendix 1 of the Supplementary Regulations), which will be published for each Competition of the Series.

They will be assisted by a Secretary.

b) Penalties for Drivers and Competitors

It is the responsibility of the Stewards, either upon a report or at the request of the Race Director or any other authorized official, to decide whether one or more drivers or competitors involved in an incident or a breach of the regulations should be penalized.

They have full authority to determine and apply the appropriate penalty.

In particular:

-A driver deemed to be dangerous may be disqualified from the competition and/or from subsequent competitions by decision of the Panel of Stewards, with no reimbursement of entry fees.

-Any contact between two cars on track, at any time during the Competition, will be subject to an investigation by the Race Director who have the authority to refer the matter to the Panel of Stewards for further investigation and, where applicable, the imposition of penalties in accordance with the applicable regulations.

By registering, the competitor acknowledges that motor sports present risks that he accepts with full knowledge of the facts.

The competitor commits himself to release Peter Auto from any responsibility in case of accident on the track or in the paddock, of theft, of material or corporal damage that he could undergo or that could affect his goods.

c) Investigation

If the Stewards investigate an incident brought to their attention, a message informing the competitors and the cars involved shall be displayed via the official messaging system.

système de messagerie sera communiqué lors du briefing du Directeur de Course.

d) Interdiction de quitter le circuit pour les pilotes sous enquête
Sous réserve que ce message soit affiché au plus tard dans les trente minutes qui suivent la fin de chaque session, le(s) pilote(s) concerné(s) ne pourra(ont) pas quitter le circuit sans l'accord préalable des Commissaires sportifs.

e) Notification des décisions des Commissaires sportifs

Les décisions des Commissaires sportifs sont adressées par écrit aux concurrents. Les concurrents doivent en accuser réception par tout moyen technologique approprié. Toute décision adressée électroniquement qui n'aura pas fait l'objet d'un accusé de réception sera réputé avoir été reçue 30 minutes après sa publication au tableau d'affichage officiel.

Les notifications, les décisions des Commissaires sportifs et les résultats des essais comme des courses sont affichés sur le tableau officiel et/ou son équivalent virtuel.

9.2 - Le Directeur d'Epreuve et son adjoint ont les pouvoirs et responsabilité définis par le Code Sportif International.

9.3 - Autres Officiels

- Deux commissaires techniques au moins.
- Un médecin-chef.
- Un délégué à la sécurité.
- Deux licenciés chargés des relations avec les concurrents.
- Un responsable licencié du chronométrage.
- Un chargé de presse.
- Des commissaires de piste et de stand ayant la qualité de Juges de fait.

ARTICLE 10 - VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES

- Les horaires des vérifications administratives et techniques figureront au Règlement Particulier de chaque compétition.
- La liste des pilotes et véhicules ayant satisfait aux vérifications administratives ainsi qu'aux vérifications techniques sera établie et affichée une heure avant le début des essais libres.
- À l'issue des essais qualificatifs, la liste des pilotes et véhicules admis à participer à la course sera établie et affichée ainsi que la grille de départ.

ARTICLE 11 - ASSURANCES

Voir articles R 331.30 et A 331-32 du Code du sport

ARTICLE 12 - VERIFICATIONS TECHNIQUES

a) Les voitures

Aucune voiture ne peut prendre part à la Compétition si elle n'a pas été approuvée lors vérifications techniques initiales. Cette autorisation est matérialisée par un autocollant dédié.
Le fait qu'une voiture ou un concurrent ait satisfait à ses obligations en matière de vérifications techniques d'avant course n'implique pas sa conformité au règlement technique applicable, laquelle relève de la seule responsabilité du concurrent.
Tout changement de châssis ou autres changements, au cours de la compétition, entraînera une nouvelle inspection de la part des commissaires techniques.

b) Equipement obligatoire des pilotes

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

The messaging system will be communicated during the Race Director's briefing.

d) Drivers under investigation prohibited from leaving the circuit
Provided that such a message is displayed no later than thirty minutes after each session, or notified in any other way, the driver or drivers concerned may not leave the circuit without the consent of the Stewards.

e) Notification of Stewards' Decisions

Decisions from the Stewards are given to the Competitors in writing. Competitors must acknowledge receipt using any appropriate technological means.

Any decision sent electronically which has not received an acknowledgement of receipt will be deemed to have been received 30 minutes after publication on the Official Notice Board.

Officials' notifications and decisions and the results (practice and race) will be posted on the official notice board.

9.2 - The Race Director and his deputy have the powers and responsibilities defined by the International Sporting Code.

9.3 - Other Officials

- At least two Scrutineers (Technical Commissioners)
- One Chief Medical Officer
- One Safety Delegate
- Two Competitor Relations Officers holding a valid licence
- One licensed Chief Timekeeper
- One Press Officer
- Tack and Pit Marshals acting as Judges of Fact

ARTICLE 10 - ADMINISTRATIVE AND TECHNICAL SCRUTINEERING

- *The timetable for administrative and technical scrutineering will be included in the Supplementary Regulations of each competition.*
- *The list of drivers, and vehicles having passed administrative and technical scrutineering will be prepared and posted one hour before the start of the free practice.*
- *At the end of the qualifying sessions, the list of drivers, and vehicles admitted to participate in the race will be prepared and posted, along with the starting grid.*

ARTICLE 11 - INSURANCE

Refer to Articles R 331.30 and A 331-32 of the French Sports Code.

ARTICLE 12 - TECHNICAL SCRUTINEERING

a) Cars

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

The fact that a car or competitor has fulfilled the pre-race scrutineering requirements does not imply compliance with the applicable technical regulations, which remains the sole responsibility of the competitor.

Any chassis change or other modifications during the competition will result in a new inspection by the scrutineers.

b) Mandatory equipment for drivers

During practice, warm up and the race, the drivers must always wear equipment in conformity with the safety standards established by the FIA for international Competitions on circuits, in the conditions defined by Appendix L of the International

c) Caméras embarquées

L'utilisation de caméras embarquées est obligatoire. L'installation de la (des) caméra(s) embarquée(s) doit être conforme aux exigences d'installation énoncées à l'article 9 du règlement technique.

L'organisateur se réserve le droit d'installer une ou plusieurs caméras embarquées à l'intérieur des voitures. Les images collectées par ces caméras seront utilisées par l'organisateur :

-à des fins sportives par les Commissaires sportifs et/ou par la Direction d'Epreuve

-à des fins promotionnelles de la Série.

Elles pourront être diffusées sur les réseaux sociaux, sur les chaînes de télévision, sur les sites Internet ou tout autre support visuel.

Les concurrents donnent leur accord par leur engagement à la Série qui vaut licence non exclusive de leur droit d'image aux fins énoncées ci-dessus, à ces diffusions sans contrepartie financière pendant 50 ans.

Les concurrents se portent également fort du consentement de leur(s) pilote(s) concernant l'utilisation de leur droit à l'image.

Les concurrents s'en portent donc garants.

ARTICLE 13 - DISPOSITION TECHNIQUE

Les dispositions techniques sont définies dans le Règlement Technique des Legends of Le Mans.

Le présent article définit les exigences sportives en matière de présentation des voitures, d'utilisation des pneumatiques et des moyens de communication.

13.1 – Décoration

Les stickers remis par l'Organisateur lors des vérifications administratives devront être collés sans découpage (sauf exception justifiée) sur les voitures avant les vérifications techniques préliminaires.

Les autos pouvant justifier d'un palmarès de période pourront demander à conserver leur(s) numéro(s) de course de période (sous réserve que le numéro soit disponible) à condition de le déclarer à l'inscription. Ce numéro de course est porté par Peter Auto sur le Passeport Technique.

La publicité autre que la livrée d'origine de la voiture doit respecter les préconisations de l'article 2.8 de l'Annexe K de la FIA.

Les bandeaux de pare-brises publicitaires sont interdits (sauf livrée d'origine).

Toute voiture ne respectant pas les règles sur la publicité peut se voir refuser de prendre part à l'ensemble des sessions.

13.2 Roues et Pneumatiques

- Chaque concurrent devra déposer auprès des commissaires techniques, avant la première séance d'essais de chaque compétition, la liste des pneumatiques qu'il souhaite utiliser pendant l'épreuve.
- Pneus slicks : Seuls deux trains de pneus slicks neufs par voiture peuvent être utilisés lors de chaque compétition.
- Seuls les pneus fournis par le fabricant de pneumatiques sont autorisés.
- Tout manquement à cette règle peut entraîner l'application de pénalités.
- Quand la piste est déclarée humide, l'usage de pneus pluie est libre.
- Pneus Joker : Le remplacement d'un pneumatique en cours d'épreuve n'est autorisé qu'en cas de défection avérée, telle qu'une crevaison. Tout changement de pneumatique doit être préalablement validé par un commissaire technique. Celui-ci apprécie la nécessité du remplacement sur la base d'un constat visuel et/ou mécanique. En dehors de cette disposition, aucun

c) Onboard Cameras

The use of onboard cameras is mandatory. The installation of the onboard camera(s) must comply with the installation requirements set out in Article 9 of the Technical Regulations.

The organiser reserves the right to install one or more onboard cameras inside the cars. The footage collected by these cameras shall be used by the organiser:

-For sporting purposes by the Stewards and/or the Race Director

-For promotional purposes of the Series.

The footage may be broadcast on social media, television channels, websites, or any other visual media.

By entering the Series, competitors grant their agreement, which constitutes a non-exclusive licence of their image rights for the above-mentioned uses, for a period of 50 years, without any financial compensation.

Competitors also warrant that their driver(s) have given their consent for the use of their image rights.

Competitors shall therefore be held liable for ensuring such consent has been obtained.

ARTICLE 13 - TECHNICAL PROVISIONS

Technical provisions are defined in the Legends of Le Mans Technical Regulations.

This article defines the sporting requirements for the presentation of cars, use of tires and means of communication.

13.1 – Decorations

Stickers provided by the Organizer during administrative checks must be applied to the cars without being cut (except in duly justified cases) prior to preliminary technical scrutineering.

Cars with a documented period racing history may request to retain their original period race number (subject to availability), provided this is declared at the time of entry. This race number will be recorded by Peter Auto on the Technical Passport.

Advertising other than the car's original livery must comply with the provisions of Article 2.8 of Appendix K of the FIA regulations.

Advertising windscreen banners are prohibited (except when part of the original livery).

Any car that does not comply with the advertising regulations may be refused participation in all sessions.

13.2 Wheels and Tyres

- Each competitor must submit, to the technical stewards, before the first practice session of each competition, the list of tyres they intend to use during the event.
- Slick tyres: Only two sets of new slick tyres per car may be used during each competition.
- Only tyres supplied by the tyre manufacturer are authorized.
- Any breach of this rule may result in penalties.
- When the track is declared wet, the use of wet-weather tyres is unrestricted.
- Joker Tires: The replacement of a tire during the event is only permitted in the case of a proven failure, such as a puncture. Any tire change must be approved in advance by a technical delegate. The delegate assesses the necessity of the replacement based on a visual and/or mechanical inspection. Except for this provision, no tire replacement is allowed. Failure

remplacement de pneumatique n'est admis. Le non-respect de cet article entraîne l'application des sanctions.

13.3 Moyens de communication

13.3.1 Communications radio du concurrent

Pour chaque voiture engagée, le Concurrent doit indiquer à la personne désignée par PETER AUTO la fréquence radio utilisée pour la communication entre l'ingénieur de la voiture et son(ses) pilote(s) dans la voiture.

Chaque Concurrent autorise la société de production TV désignée par PETER AUTO à utiliser des enregistrements sélectionnés de conversation radio entre l'équipe et les pilotes.

Ce matériel peut être utilisé sans limitation pour la couverture télévisée de la Compétition.

Les officiels désignés sont autorisés à écouter, enregistrer et retranscrire par tout moyen électronique disponible, les conversations des canaux voitures et équipes, à tout moment et pour tout usage.

En cas d'infraction : pénalité à l'appréciation des Commissaires Sportifs.

13.3 Radio de la direction de course

La radio de la direction de course est également dénommée « Radio du mur des stands ».

L'écoute de la chaîne de radio de la Direction de Course est obligatoire pour tous les Concurrents engagés dans chaque compétition de la Série.

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

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

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

A l'appréciation uniquement des Commissaires Sportifs (dont la décision n'est pas sujette à appel), le non-respect des instructions données par l'intermédiaire de la Radio de la Direction de Course peut être considéré comme une violation de l'Article 12.1.1.i du Code.

ARTICLE 14 - EQUIPAGE

L'esprit du championnat « Post Modern » doit être respecté en toutes circonstances.

L'Organisateur n'autorisera que des pilotes dits 'Gentlemen drivers'. L'appréciation du caractère 'Gentleman driver' d'un pilote relève de la seule discrétion de l'Organisateur.

Le pilote doit être déclaré lors de l'engagement de la voiture.

ARTICLE 15 - ATTRIBUTION DES EMPLACEMENTS EN VOIE DE STANDS

Peter Auto communiquera aux concurrents les stands qui leur seront attribués pour la Compétition.

II - DEROULEMENT DES COMPETITIONS

ARTICLE 16 - BRIEFING DES PILOTES

Un briefing des pilotes obligatoire est organisé par le Directeur d'Epreuve avant la première séance d'essais libres.

Tous les pilotes participant à une compétition ainsi que le team

to comply with this article will result in the application of penalties.

13.3 Means of communication

13.3.1 Competitor radio communications

For each entered car, the Competitor must provide the person designated by PETER AUTO with the radio frequency used for the communication between the car's engineer and its driver(s) in the car.

Each Competitor authorises the TV production company appointed by PETER AUTO to use selected recordings of radio conversation between the team and drivers. Such material may be used without limitation for the television coverage of the Competition.

The appointed officials are allowed to listen, record and transcript, car and pit crew channels the conversations at any time and for any purpose by any electronic means available.

In case of infringement: penalty at the Stewards' discretion.

13.3 Race control radio

Race Control Radio is also referred as "Pit-wall radio".

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

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

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

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

Solely at the Stewards' discretion (whose decision cannot be appealed), failure to adhere to instructions given via Race Control Radio may be considered an infringement of Article 12.1.1.i of the Code.

ARTICLE 14 - CREW

The spirit of 'Post Modern' racing must be respected at all times.

The Organization will only allow "Gentlemen drivers" to drive and the judgement of whether a driver is a "Gentleman driver" or not will be at the sole discretion of the Organiser.

The Driver must be declared upon the car's entry.

ARTICLE 15 - ALLOCATION OF THE PIT LANE POSITIONS

Peter Auto will indicate to Competitors which pit they have been allocated.

II - RUNNING OF THE COMPETITIONS

ARTICLE 16 - DRIVERS' BRIEFING

A Drivers' Briefing held by the Race Director will take place preferably before the first free practice.

All drivers entered in the Competition, and their Team Manager or

manager ou le représentant officiel de l'équipe doivent être présents pendant toute la durée du briefing.

Pénalité à l'appréciation des commissaires sportifs

Si le Directeur d'Epreuve considère qu'un autre briefing est nécessaire, celui-ci se déroulera dans un lieu et à une heure définis en accord avec le collège des commissaires sportifs.

ARTICLE 17 - RESPECT DES DISPOSITIONS DU CODE SPORTIF INTERNATIONAL DE SES ANNEXES, DU PRESENT REGLEMENT SPORTIF ET DU REGLEMENT TECHNIQUE

Principe

En cas de non-respect des dispositions de ces textes, les commissaires sportifs sont compétents pour prononcer les pénalités.

Notamment

Pendant les essais, le non-respect des drapeaux et/ou une conduite anti sportive entraînera l'annulation des temps depuis le début de la séance jusqu'au moment de l'infraction. Pendant la course notamment en cas de :

- départ anticipé,
- simulation de départ lors du tour de formation,
- non-respect des distances imposées pendant le tour de formation lors d'une procédure de départ,
- dépassement lors du tour de formation précédant le départ lancé ou sous-procédure de voiture de sécurité,
- non-respect des drapeaux,
- collision provoquée par un pilote,
- conduite anti-sportive,

Pénalité : laissée à l'appréciation du collège des commissaires sportifs.

► **Sens de la conduite :** il est interdit de conduire une voiture dans la direction opposée à celle de la course sous peine de disqualification, sauf et uniquement pour la dégager d'une position dangereuse et suivant les instructions des commissaires de piste.

► **Limites de la piste :** les pilotes doivent impérativement respecter les limites de la piste et d'une façon générale les exigences figurant au chapitre 4 de l'Annexe L du Code Sportif International.

En cas d'infraction : pénalité à l'appréciation des commissaires sportifs.

► **Dégagement d'une voiture arrêtée :** pendant toutes les séances, une voiture arrêtée sera dégagée de la piste par les commissaires afin de ne pas constituer un danger ou entraver le déroulement de la séance en question.

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

Le pilote ne doit pas profiter de cette aide pour relancer le moteur.

Pénalité : à l'appréciation du collège des commissaires sportifs.

Lorsqu'un pilote abandonne sa voiture sur la piste, celle-ci doit être laissée au point mort avec le volant de direction en place. Cette disposition s'applique également au parc fermé.

Pénalité : à l'appréciation du collège des commissaires sportifs.

► **Remorquage :**

Chaque voiture doit être équipée d'un système de remorquage.

En cas de défaillance de celui-ci, les commissaires de piste tireront la voiture dans un endroit sûr en utilisant n'importe quelle partie du châssis ou de la carrosserie qu'ils jugeront assez solide.

En cas de dommage éventuel subi par la voiture, les réclamations seront irrecevables.

► **Poussée de la voiture par le pilote :** en aucun cas le pilote ne peut pousser sa voiture y compris dans la zone des stands.

Pénalité : à l'appréciation du collège des commissaires sportifs.

► **Ravitaillement sur la piste :**

Tout ravitaillement en énergie ou liquide quelconque sur la piste est interdit. **Pénalité :** à l'appréciation des commissaires sportifs.

► **Présence humaine sur la piste :** dès l'évacuation de la grille et jusqu'à ce que les voitures aient rejoint le parc fermé après

the official representative of the team, must be present throughout the Briefing.

Penalty: at the Stewards' discretion, up to disqualification from the Competition.

If the Race Director considers that another briefing is necessary, this will be held at a time and place defined by him in agreement with the Stewards.

ARTICLE 17 - COMPLIANCE WITH THE PROVISIONS OF THE INTERNATIONAL SPORTING CODE AND ITS APPENDICES, THE PRESENT SPORTING REGULATIONS, AND THE TECHNICAL REGULATIONS

Principe

In the event of non-compliance with the provisions of these regulations, the stewards are empowered to impose penalties.

In particular

During practice, failure to respect flag signals and/or unsporting behaviour will result in the cancellation of all lap times from the start of the session up to the time of the infringement. During the race, in particular in the case of:

- *a false start,*
- *performing a practice start during the formation lap,*
- *failure to respect the prescribed distances during the formation lap in a starting procedure,*
- *overtaking during the formation lap preceding a rolling start or during a safety car procedure,*
- *failure to respect flag signals,*
- *a collision caused by a driver,*
- *unsporting behaviour,*

Penalty: at the discretion of the panel of stewards.

► **Direction of Driving:** *It is forbidden to drive a car in the opposite direction to the race under penalty of disqualification, except solely to move it from a dangerous position and only under the instructions of the track marshals.*

► **Track Limits:** *Drivers must strictly respect the track limits and, in general, comply with the requirements set out in Chapter 4 of Appendix L to the International Sporting Code.*

In the event of an infringement: penalty at the discretion of the stewards.

► **Removal of a Stopped Car:**

During all sessions, any stopped car will be removed from the track by the marshals so as not to pose a danger or hinder the running of the session.

If the driver is unable to move their car from a dangerous position by their own means, the marshals will provide assistance.

The driver must not use this assistance to restart the engine.

Pénalité : *at the discretion of the panel of stewards.*

When a driver abandons their car on the track, it must be left in neutral with the steering wheel in place. This provision also applies in parc fermé.

Pénalité : *at the discretion of the panel of stewards.*

► **Towing:**

Each car must be equipped with a towing system.

In the event of its failure, the marshals will move the car to a safe location using any part of the chassis or bodywork they consider sufficiently strong.

Any claims for possible damage sustained by the car will not be admissible.

► **Pushing the Car by the Driver:** *Under no circumstances may the driver push their car, including in the pit lane.*

Pénalité : *at the discretion of the panel of stewards.*

► **Refuelling on the Track:**

Any refuelling with energy or any liquid on the track is prohibited.

Pénalité : *at the discretion of the stewards.*

► **Presence of Personnel on the Track:**

From the evacuation of the grid until the cars have reached parc

l'arrivée, personne ne doit se trouver sur la piste à l'exception des commissaires dans l'exercice de leur mission et des pilotes en course ou sous les ordres des commissaires.

- Mise en route du moteur pendant la course :
pendant la course, lorsqu'une voiture s'arrête, le moteur doit être relancé avec le démarreur ou tout autre équipement à bord par le pilote seul.
- Voiture présentant un danger potentiel : toute voiture présentant un danger potentiel (détérioration excessive ou détérioration d'un élément de sécurité) devra être arrêtée pour réparation.
La voiture ne reprendra la course que sur accord des commissaires techniques.
- Respect de la signalisation et des drapeaux : Voir Annexe H du CSI notamment art 2.5
Pénalités à l'appréciation des Commissaires Sportifs.
- Code de Conduite sur Circuit :
Voir Annexe L CH.IV du CSI
Pénalités à l'appréciation des Commissaires Sportifs.

ARTICLE 18 - ESSAIS LIBRES ET ESSAIS QUALIFICATIFS

Dispositions générales

a) Pilotes et voitures éligibles

Seuls les pilotes et les voitures ayant satisfait aux vérifications administratives et techniques sont autorisés à participer aux essais libres et aux essais qualificatifs.

À l'issue des essais libres et qualificatifs, sur proposition du Directeur d'épreuve, les commissaires sportifs pourront interdire à un pilote de prendre part au reste de la compétition pour des raisons de sécurité.

b) Obligation des pilotes

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

- participer à toutes les séances d'essais libres et à celles des essais qualificatifs,
- les pilotes ne peuvent conduire que la voiture pour laquelle ils sont désignés, sauf dérogation préalable et expresse accordée par les commissaires sportifs en cas de force majeure.

c) 2 séances d'essais libres chronométrées de 30 minutes chacune sont organisées.

d) 2 séances d'essais qualificatifs de 30 minutes chacune sont organisées :
La Q1 déterminera la grille de départ de la Course 1
La Q2 déterminera la grille de départ de la Course 2

e) Toute voiture provoquant un drapeau rouge lors d'une séance de qualification verra tous ses temps au tour réalisés pendant cette séance de qualification supprimés, sauf circonstances exceptionnelles à la discrétion du collège des commissaires sportifs et ne sera pas autorisée à reprendre la séance d'essais qualificatifs.

f) Toute voiture faisant l'objet d'une disqualification en raison d'une ou plusieurs infractions techniques, verra tous ses temps au tour supprimés de l'ensemble des séances de qualification.

g) À l'issue des essais qualificatifs les voitures se rendront directement, pilote à bord, par leur propre moyen et sans assistance, au Parc Fermé sous le contrôle des commissaires de piste.

Les voitures devant faire l'objet d'un contrôle technique par les commissaires techniques seront annoncées par le Directeur d'Epreuve à la fin de chaque séance d'essais qualificatifs.

Circonstances exceptionnelles pendant les essais qualificatifs

en cas de circonstances exceptionnelles pendant les essais qualificatifs, le collège des commissaires sportifs, à la demande du Directeur d'Epreuve, pourra, pour des raisons de sécurité, ne pas tenir compte du résultat des essais qualificatifs pour établir la grille de départ.

fermé after the finish, no one is allowed on the track except for marshals performing their duties and drivers who are racing or acting under the instructions of the marshals.

- Restarting the engine during the race:
During the race, when a car stops, the engine must be restarted by the driver alone using the starter or any other on-board equipment.
- Car Presenting a Potential Danger:
Any car presenting a potential danger (excessive damage or damage to a safety component) must be stopped for repairs. The car may only rejoin the race with the approval of the scrutineers.
- Compliance with Signals and Flags: See Appendix H of the International Sporting Code, in particular Article 2.5.
Penalties at the discretion of the Stewards.
- Code of Driving Conduct on Circuits:
See Appendix L, Chapter IV of the International Sporting Code. Penalties at the discretion of the Stewards.

ARTICLE 18 - FREE PRACTICE AND QUALIFYING PRACTICE

General provisions

a) Drivers and cars eligible

Only drivers and cars that have passed the administrative checks and scrutineering are authorised to take part in free practice and qualifying practice.

At the end of free practice and qualifying, on the proposal of the Race Director, the Stewards may prohibit a driver from taking part in the rest of the Competition for safety reasons.

b) Drivers' obligations

Drivers must, on pain of not being permitted to take part in the race:

- *Take part in free practice or qualifying practice,*
- *Drivers must drive only the car for which they have been designated, unless prior and express dispensation has been granted by the Stewards in a case of force majeure.*

c) 2 Free Practice sessions of 30 minutes each will be organised.

d) Two qualifying sessions of 30 minutes each will be held:

*Q1 will determine the starting grid for Race 1
Q2 will determine the starting grid for Race 2*

e) *Any car causing a red flag during a qualifying session will have all its lap times from that session deleted, except in exceptional circumstances at the discretion of the Panel of the Stewards, and will not be allowed to rejoin the qualifying session.*

f) *Any car disqualified due to one or more technical infringements will have all its lap times from all qualifying sessions deleted.*

g) *At the end of qualifying, cars must proceed directly, under their own power, with the driver on board and without external assistance, to Parc Fermé under the supervision of the track marshals.*

Cars selected for scrutineering by the Technical Scrutineers will be announced by the Race Director at the end of each qualifying session.

Exceptional circumstances during qualifying

In case of exceptional circumstances during qualifying practice, the Panel of Stewards, at the request of the Race Director, may, for safety reasons, disregard the result of qualifying to establish the starting grid.

A Stewards' decision that is made for safety reasons will be

La décision du collège des commissaires sportifs intervenant pour raisons de sécurité sera applicable nonobstant l'exercice de toute voie de recours.

ARTICLE 19 - GRILLE DE DEPART

Les dispositions qui suivent s'appliquent à la Course 1 comme à la Course 2.

Après la fin des essais qualificatifs, la grille de départ est établie par ordre de catégories :

- Les premières positions sur la grille sont réservées aux voitures LMP1 uniquement,
- Les positions suivantes aux voitures LMP2,
- Les places suivantes aux voitures GTE

Pour chaque catégorie l'ordre de la grille sera celui du classement des essais qualificatifs, la pole position étant réservée à la voiture ayant réalisé le meilleur temps de sa catégorie lors des essais qualificatifs et ainsi de suite.

Toute voiture n'ayant pas de tour de qualification sera placée sur la grille de départ derrière les voitures de sa catégorie

Voiture manquante sur la grille de départ : Des voitures qui, pour quelque raison que ce soit, ne peuvent prendre le départ depuis l'emplacement qui leur est attribué sur la grille de départ doivent, sous peine de disqualification à l'appréciation des commissaires sportifs, en informer par écrit le collège des commissaires sportifs.

Les voitures manquantes sur la grille de départ prendront le départ de la course depuis la voie des stands selon les instructions du Directeur d'Epreuve.

Si une ou plusieurs voitures manquent sur la grille, les intervalles seront comblés si et seulement si le collège des commissaires sportifs le décide.

En ce cas une nouvelle grille de départ sera établie et affichée.

19.1 - Sécurité générale sur la grille de départ

Toute opération effectuée par le concurrent sur la grille de départ (mise en route, chauffe d'éléments de la voiture, etc.) doit être faite en toute sécurité pour le pilote, pour le concurrent et pour l'ensemble du personnel présent sur la grille de départ.

ARTICLE 20 - PROCEDURE DE DEPART

Le départ est un départ lancé.

Les voitures quitteront la prégrille et feront un tour de mise en place avant de s'arrêter sur la grille de départ à la place qui leur est affectée. Sauf autorisation de la Direction d'Epreuve, il est interdit de passer par la voie des stands à l'issue de ce tour de mise en place.

20.1 Chronologie du départ

a) Décompte avant tour de formation

- Présentation du panneau 5 minutes + signal sonore
- Présentation du panneau 3 minutes + signal sonore
- Présentation du panneau 1 minute + signal sonore : évacuation de la piste de toute personne et de tout matériel
- Présentation du panneau 30 secondes + signal sonore
- Drapeau vert : départ du tour de formation derrière la voiture de sécurité

Le pilote incapable de prendre le départ du tour de formation doit le signaler au commissaire de piste.

En ce cas lorsqu'ils quittent la grille, les autres pilotes doivent rouler à vitesse très réduite jusqu'au dégagement de tout le personnel se trouvant à côté et/ou sur la piste.

Les commissaires de piste recevront l'ordre de pousser toute voiture restant sur la grille dans la voie des stands par le chemin le plus court.

b) Tour de Formation derrière la voiture de Tête (Leading Car)

applicable notwithstanding any form of recourse.

ARTICLE 19 - STARTING GRID

The following provisions apply to both Race 1 and Race 2.

After the end of qualifying sessions, the starting grid shall be established by category order:

- *The first positions on the grid are reserved exclusively for LMP1 cars,*
- *The next positions for LMP2 cars,*
- *The following positions for GTE cars*

Within each category, the grid order will follow the qualifying classification, with pole position awarded to the car having set the fastest time in its category, and so on.

Any car without a qualifying lap time shall be placed on the starting grid behind the cars of its category.

Missing car on the starting grid: Any car unable, for any reason, to start from its designated grid position must notify the Panel of the Stewards in writing. Failure to do so may result in disqualification, at the Stewards' discretion.

Cars missing from the starting grid shall start the race from the pit lane, according to instructions from the Race Director.

If one or more cars are missing from the grid, their grid slots shall be filled only if the Panel of the Stewards decides so.

In such case, a new starting grid will be issued and published.

19.1 - General safety on the grid

Any operation carried out by the competitor on the starting grid; either technical starting operations or heating of car elements; must be conducted with a total safety for the driver, for the competitor and for the whole persons presents on the starting grid.

ARTICLE 20 - STARTING PROCEDURES

The start will be a rolling start.

Cars will leave the pre-grid and complete a formation lap before stopping on the starting grid in their assigned positions.

Unless authorised by Race Director, it is forbidden to enter the pit lane at the end of the formation lap

20.1 Start Procedure Timeline

a) Countdown before the formation lap

- *5-minute board displayed + audible signal*
- *3-minute board displayed + audible signal*
- *1-minute board displayed + audible signal: all personnel and equipment must leave the track*
- *30-second board displayed + audible signal*
- *Green flag: start of the formation lap behind the safety car*

A driver unable to start the formation lap must signal this to the track marshals.

In such a case, when leaving the grid, the other drivers must proceed at very low speed until all personnel alongside and/or on the track have cleared the area.

Track marshals will be instructed to push any car remaining on the grid into the pit lane by the shortest route.

b) Formation Lap behind the Leading Car

Les voitures doivent rester sur leur position en deux rangées parallèles et suivre la Voiture de Tête (Leading Car) à une vitesse moyenne de 70 à 90 km/h.

Pendant ce tour de formation le feu rouge sera allumé signalant la fermeture de la sortie de la voie des stands. Toute voiture entrant dans la voie des stands ne pourra plus rejoindre la grille de départ et devra prendre le départ de la sortie de la voie des stands sur instructions de la Direction d'Epreuve.

Le Directeur d'Epreuve pourra demander à la Voiture de Tête d'effectuer un ou plusieurs tours de suppléments.

Dans ce cas, le départ de la course, aux seules fins de la distance de course, sera considéré comme donné dès la fin du deuxième tour de formation.

Si une voiture est retardée pendant le(s) tour(s) de formation, la voiture peut reprendre sa position avant de franchir la ligne intermédiaire 2 au cours du second tour de formation.

Si la voiture n'est pas capable de reprendre sa position, elle doit prendre le départ à l'arrière de la file. La voiture devra se placer immédiatement à l'arrière de la file en laissant passer toutes les voitures se trouvant derrière elle, quelles que soient les catégories.

Toute voiture n'étant pas en mesure de se tenir devant la voiture d'intervention médicale avant qu'elle n'atteigne la ligne intermédiaire 2 avant la fin du premier tour de formation devra entrer dans la voie des stands et prendre le départ depuis la sortie de la voie des stands lorsqu'elle sera ouverte.

Dans tous les cas, si une voiture est retardée lors du tour de formation, le concurrent devra suivre les instructions du Directeur d'Epreuve. À la fin du tour de formation, la voiture de tête éteindra ses feux clignotants et entrera dans la voie des stands.

La voiture en pole position imprimera la vitesse du peloton sans accélération brutale.

Toutes les voitures devront rester en file indienne sur deux lignes parallèles sans aucun dépassement, et sans mouvements latéraux et ce, jusqu'au franchissement du feu vert.

c) Procédure de sécurité au départ

Afin de garantir la sécurité durant la phase critique du départ, le premier virage situé après la ligne de départ sera systématiquement placé sous régime de drapeau jaune lors du premier passage en course.

ARTICLE 21 - DEPART DE LA COURSE DERRIERE LA VOITURE DE SECURITE (SAFETY CAR)

Dans des circonstances exceptionnelles, le départ de la course pourra être donné derrière la voiture de sécurité.

Dans ce cas, ses feux orange seront allumés à tout moment avant le signal 1 minute.

C'est le signal pour les pilotes que le départ de la course sera donné derrière la voiture de sécurité.

Lorsque les feux verts s'allumeront, la voiture de sécurité quittera la grille suivie de toutes les voitures dans l'ordre de la grille à une distance inférieure à 5 longueurs de voiture.

Il n'y aura aucun tour de formation et la course commencera lorsque les feux verts seront allumés dans le respect de la procédure citée à l'article 19.1.c).

ARTICLE 22 - DEPART DE LA VOIE DES STANDS LORS D'UN DEPART DERRIERE LA VOITURE DE SECURITE

Juste après que la dernière voiture de la file derrière la voiture de sécurité aura franchi la sortie de la voie des stands, le feu de sortie des stands passera au vert et toute voiture dans la voie des stands pourra entrer sur la piste rejoindre la file des voitures derrière la

Cars must remain in two parallel lines in their assigned positions and follow the Leading Car at an average speed of 70 to 90 km/h.

During this formation lap, the red light at the pit exit will be switched on, indicating that the pit lane is closed. Any car entering the pit lane will not be allowed to rejoin the starting grid and must start from the pit lane exit upon instruction from the Race Director.

The Race Director may instruct the Leading Car to complete one or more additional formation laps.

In this case, solely for the purpose of race distance, the race will be considered to have started at the end of the second formation lap.

If a car is delayed during the formation lap(s), it may regain its original position provided this occurs before passing Intermediate Line 2 during the second formation lap.

If the car is unable to do so, it must start from the back of the field. The car must immediately fall to the rear of the pack, allowing all other cars behind it — regardless of category — to pass.

Any car unable to position itself in front of the medical intervention car before it reaches Intermediate Line 2 by the end of the first formation lap must enter the pit lane and start the race from the pit lane exit when it opens.

In all cases, if a car is delayed during the formation lap, the competitor must follow the instructions of the Race Director. At the end of the formation lap, the Leading Car will switch off its flashing lights and enter the pit lane.

The car in pole position shall set the pace of the field without any sudden acceleration.

All cars must remain in two parallel lines, with no overtaking and no lateral movement, until the green light is shown.

c) Start Safety Procedure

In order to ensure safety during the critical start phase, the first corner following the start line will systematically be placed under yellow flag conditions during the first lap of the race.

ARTICLE 21 - STARTING THE RACE BEHIND THE SAFETY CAR

In exceptional circumstances, the race may be started behind the Safety Car.

In this case, at any time before the one-minute signal, its orange lights will be turned on.

This is the signal to the drivers that the race will be started behind the Safety Car.

When the green lights are illuminated, the Safety Car will leave the grid with all cars following in grid order no more than 5 car lengths apart.

There will be no formation lap and the race will start when the green lights are illuminated, in compliance with the procedure specified in Article 19.1(c).

ARTICLE 22 - STARTING FROM THE PIT LANE WHEN THE START IS GIVEN BEHIND THE SAFETY CAR

Soon after the last car in line behind the Safety Car passes the end of the pit lane, when the Race Director will decide the pit exit light will turn green; any car in the pit lane may then enter the track and join the line of cars behind the Safety Car.

voiture de sécurité.

ARTICLE 23 - VOIE DES STANDS, ARRETS AUX STAND, INTERVENTION SUR LA VOITURE

23.1 - Sécurité générale dans la voie des stands

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

- la voie rapide : la plus proche du mur de la voie des stands ; Une voiture ne peut accéder à la voie rapide que par ses propres moyens.
- la voie d'accélération et/ou de décélération qui est la voie centrale (Blending Lane) ;
- la zone de travail : c'est la partie la plus proche des stands où il est permis de travailler sur les voitures.

Les voitures se trouvant dans la voie rapide ont la priorité sur celles qui se trouvent dans la Blending Lane ou dans la zone de travail.

La voie des stands a pour seul objectif de permettre aux voitures de rejoindre le box qui leur a été affecté et d'en repartir.

La voie des stands ne peut être utilisée par les concurrents et les pilotes pour un autre but que celui-ci.

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

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

- Depuis les positions indiquées par le Directeur d'Epreuve lors du briefing jusqu'à son stand ;

Vitesse maximale réglementée 60 kilomètre/heure

Toute infraction sera pénalisée par les commissaires sportifs comme suit :

Qualifications :

- 1^{ère} infraction : Stop and GO 30 sec.
- 2^{ème} infraction : Stop and GO 2 mn
- 3^{ème} infraction : à l'appréciation des commissaires sportifs

Course :

- + 10 km/h : Drive Through
- de + 10 km/h à + 15 km/h : Pénalité en temps ajouté : 1mn
- > 15 km/h : 1 mn 30 sec Pénalité en temps ajouté

23.2 - Ravitaillement

Le ravitaillement en carburant est strictement interdit dans la voie des stands sauf dérogation préalable du directeur d'Epreuve et suivant des instructions et des conditions spécifiques.

23.3 - Arrêt au stand et interventions sur la voiture, personnes autorisées à intervenir sur la voiture dans la voie des stands

Pour raison de sécurité, à n'importe quel moment pendant une séance ou pendant la course, le Directeur d'Epreuve pourra déclarer l'entrée de la voie des stands fermée.

Pendant un arrêt aux stands, le travail sur la voiture ne peut avoir lieu que sur la zone de d'arrêt dédiée ou dans la structure attribuée.

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

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

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

Un maximum de deux personnes, portant un brassard approprié sont autorisées à intervenir sur la voiture, pour y effectuer tout type d'opérations.

Un ingénieur de données aux fins de téléchargement des données

ARTICLE 23 - PIT LANE, PIT STOPS AND INTERVENTION ON THE CAR

23.1 - General safety in the pit lane

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

- *The fast lane: this is the lane closest to the pit lane wall. A car can access the fast lane only under its own power.*
- *The acceleration and deceleration lane (or blending lane): this is the central lane.*
- *The working area: this is the part closest to the garages, where work on the cars is allowed.*

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

The sole purpose of the pit lane is to allow cars to reach and leave their assigned pit box.

The pit lane may not be used by competitors or drivers for any purpose other than this.

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

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

- *From the positions indicated by the Race Director during the briefing as far as its pit ;*

Maximum speed in the pit lane: 60 km/h

Any infringement will be penalised by the Stewards as follows:

Qualifying:

- *1st offence: 30-second Stop & Go*
- *2nd offence: 2-minute Stop & Go*
- *3rd offence: at the discretion of the Stewards*

Race:

- *Exceeding the limit by up to +10 km/h: Drive Through*
- *Exceeding the limit by +10 to +15 km/h: 1-minute time penalty*
- *Exceeding the limit by more than +15 km/h: 1 minute and 30 seconds time penalty*

23.2 - Refuelling

Refuelling is strictly prohibited in the pit lane unless a prior exemption is granted by the Race Director, and only under specific instructions and conditions.

23.3 - Pit Stop and Interventions on the Car – Personnel Authorised to Work on the Car in the Pit Lane

For safety reason, at any moment during a session or during the race, the Race Director will have the power to close the pit entry.

During a pit stop, the only places where work can be carried on the cars are either in its allocated stopping area or in its allocated garage.

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

Before the car is totally immobilized and the engine is stopped, drivers are prohibited:

- *to release or unbuckle their harness,*
- *to remove the headrest*
- *and when applicable, to start remove the racing net.*

A maximum of two persons, wearing the appropriate armband, are authorised to intervene on the car, to conduct any type of operations.

One data engineer is permitted, for the sole purpose of

uniquement

Un contrôleur de la voiture sera exclusivement responsable de la sécurité de l'arrêt au stand, de l'arrivée et du départ de la voiture de son box.

Un représentant et/ou technicien de l'industrie, portant le brassard approprié, est autorisé à vérifier les pneus et/ou les freins mais ne peut effectuer une autre opération.

Opérations autorisées lors d'un arrêt au stand en course :

- Changement de roues
- Changement d'éléments de carrosserie ;

En cas de nécessité de changer un ou plusieurs pneumatiques, un seul pistolet de roue est autorisé par voiture.

Tout travail sur la voiture doit s'effectuer moteur préalablement arrêté.

En cas d'infraction, les commissaires sportifs pourront apporter la sanction à leur appréciation.

ARTICLE 24 - INTERRUPTION ET SUSPENSION D'UNE SEANCE

Le directeur d'Epreuve fera présenter un drapeau rouge simultanément sur la ligne de départ et à tous les postes de commissaire et les feux rouges seront allumés autour du circuit.

En ce cas, tous les pilotes doivent réduire considérablement leur vitesse et iront aux stands ou à tout autre endroit indiqué par le directeur de course avec une extrême prudence, où ils devront s'arrêter.

Pendant une séance d'essais officielle libre, le chronométrage ne sera pas arrêté.

Pendant une séance d'essais qualificatifs, le chronométrage sera suspendu.

Après une interruption, le directeur d'Epreuve, en accord avec les commissaires sportifs, n'est pas obligé de prolonger une séance d'essais. Aucune réclamation n'est recevable quant aux conséquences éventuelles sur la qualification des pilotes en cas d'interruption par drapeau rouge.

ARTICLE 25 - DRAPEAU ROUGE PENDANT LA COURSE

Si une course doit être interrompue par un drapeau rouge, plusieurs situations peuvent être prises en compte :

- Si moins de deux tours de course a été effectué, la course est interrompue, toutes les voitures rejoignent la voie des stands, se stationnent sur la voie de circulation en procédure de parc fermé. Les voitures sont sous les ordres de la direction de course. Un nouveau départ sera donné avec la grille de départ initiale. Lorsque la piste sera de nouveau praticable, l'indication de 3 minutes avant réouverture Pit Lane sera donnée. A l'heure indiquée, la voie des stands sera ouverte et les voitures rejoindront la grille de départ (mise en grille directe), la procédure 5 minutes démarrera à l'arrivée de la première voiture sur la grille de départ (accès à la grille restreint : pas d'invités). La procédure suivra la procédure normale (5', 3', 1' et 15sec).
- Si plus de 2 tours, mais moins de 75% de la course ont été effectués, la course est interrompue, toutes les voitures rejoignent la voie des stands, se stationnent sur la voie de circulation en procédure de parc fermé. Les voitures sont sous les ordres de la Direction de Course. Lorsque la piste sera de nouveau praticable, la relance s'effectuera derrière la voiture de sécurité. La procédure démarrera 10 minutes avant la réouverture de la voie des stands. Au signal 10 minutes, les pilotes devront rejoindre leurs voitures, aucune intervention sur les voitures ne sera autorisée. Au signal 5 minutes, tous les pilotes devront être en voiture (casqués et sanglés). Au signal 3 minutes, l'ensemble des voitures stationnées devant le leader quitteront la voie des stands pour rejoindre l'arrière du peloton dans la voie des stands. Au signal 1 minute, les voitures démarreront leurs moteurs, les panneaux indicatifs Safety Car (SC), les drapeaux jaunes seront

downloading data.

One car controller shall be exclusively responsible for pit stop safety, including the arrival and departure of the car from its pit box.

A representative and/or technician from the industry, wearing the appropriate armband, is authorised to inspect tyres and/or brakes, but may not perform any other operation.

Authorised operations during a pit stop in the race:

- *Wheel changes*
- *Bodywork element replacement*

In the event that one or more tyres need to be changed, only one wheel gun per car is authorised.

All work on the car must be carried out with the engine switched off beforehand.

In the event of an infringement, the Stewards may impose a penalty at their discretion.

ARTICLE 24 - STOPPING AND NEUTRALISATION OF A SESSION

The Race Director will order the red flag to be shown simultaneously at the start line and at all marshal posts, and red lights will be switched on around the circuit.

In such a case, all drivers must significantly reduce their speed and proceed to the pit lane or any other location indicated by the Race Director with extreme caution, where they must stop.

During an official free practice session, the timing will not be stopped.

During a qualifying session, the timing will be suspended.

Following an interruption, the Race Director, in agreement with the Stewards, is not required to extend the session. No protest will be accepted regarding the possible consequences on driver qualification in the event of a red flag interruption.

ARTICLE 25 - RED FLAG DURING THE RACE

If a race must be interrupted by a red flag, several scenarios may apply:

- *If less than two race laps have been completed, the race is interrupted, all cars return to the pit lane and are parked on the circulation lane under parc fermé conditions. Cars are under the direction of the Race Director. A new start will be given with the initial starting grid. Once the track is safe, a 3-minute countdown to reopen the pit lane will be announced. At the scheduled time, the pit lane will open, and cars will rejoin the starting grid (direct grid setup). The 5-minute procedure will begin upon the first car's arrival on the starting grid (restricted grid access: no guests). The standard procedure will follow (5', 3', 1', and 15 seconds).*
- *If more than 2 laps but less than 75% of the race have been completed, the race is interrupted, all cars return to the pit lane and are parked on the circulation lane under parc fermé conditions. Cars are under the direction of the Race Director. Once the track is clear, the race will resume behind the Safety Car. The procedure will begin 10 minutes before the pit lane reopens. At the 10-minute signal, drivers must return to their cars, and no intervention on cars will be permitted. At the 5-minute signal, all drivers must be in their cars (helmeted and belted). At the 3-minute signal, all cars positioned ahead of the leader will leave the pit lane to join the back of the pack. At the 1-minute signal, the cars will start their engines, Safety Car (SC) boards and yellow flags will be deployed around the track, and the Safety Car will activate its lights. At the designated time, a Safety Car operation will be deployed, cars will take to the*

déployés sur l'ensemble du circuit et le Safety Car allumera sa rampe lumineuse. A l'heure prévue, une opération Safety Car sera déployée, les voitures prendront la piste et la course sera relancée.

- Si plus de 75% de la distance de la course a été parcourue, la course pourra être définitivement arrêtée. Les voitures devront rejoindre la voie des stands, stationner sur la voie de circulation en procédure parc fermé.

Dans tous les cas, le décompte de temps ne sera pas arrêté pendant les interruptions de course.

Si moins de 50% de la distance a été couvert sous drapeau vert, seul 50% des points seront attribués.

À la fin de la procédure de drapeau rouge

La reprise s'effectuera selon les instructions données par le directeur d'Epreuve.

La durée de la course restant à effectuer sera alors indiquée en fonction de la décision prise ou non par les commissaires sportifs.

La reprise de la course se fera derrière la voiture de sécurité

ARTICLE 26 - NEUTRALISATION DES ESSAIS OU DE LA COURSE : PROCEDURE DE LA VOITURE DE SECURITE (SAFETY CAR)

Le Directeur d'Epreuve, lorsqu'il ordonnera l'utilisation de la voiture de sécurité, fera passer un message « Safety Car » à tous les postes de commissaires de piste qui présenteront les drapeaux jaunes agités et le panneau SC.

Les feux orange sur la Ligne seront allumés pendant la durée de l'intervention.

À compter de ce signal, les voitures doivent réduire leur vitesse.

La voiture de sécurité, feux orange allumés, partira de la voie des stands et gagnera la piste où que se trouve la voiture de tête.

Les dépassements sont interdits.

Les voitures se mettront en file unique en respectant une distance comprise entre 5 et 10 longueurs de voiture derrière celle qui la précède.

Le non-respect de cette consigne entraînera une pénalité à l'appréciation des commissaires sportifs.

Toute voiture entrant dans la voie des stands pendant la procédure de Voiture de Sécurité,

► ne pourra dépasser une voiture sur la piste ou la voiture de sécurité qu'après avoir franchi la ligne 1 de la voiture de sécurité (Safety Car line 1).

Toute voiture regagnant la piste pendant la procédure de Voiture de Sécurité

► ne pourra sortir des stands que lorsque le feu de sortie sera passé au vert.

► pourra être dépassée par une voiture sur la piste avant qu'elle ne franchisse la ligne de 2 de la voiture de sécurité (Safety Car Line 2).

Cas du signal de dépassement donné par la Voiture de Sécurité :

Les feux Verts de la Voiture de Sécurité s'allumeront pour faire signe de dépasser à toutes les voitures se trouvant entre elle-même et la voiture en tête de la course.

Ces voitures continueront de rouler à vitesse réduite, sans se dépasser jusqu'à ce qu'elles rejoignent la file des voitures se trouvant derrière la Voiture de Sécurité.

Fin de la procédure de Voiture de Sécurité :

Les feux orange de la Voiture de Sécurité seront éteints, indiquant qu'elle rentrera dans la voie des stands à la fin de ce tour.

A l'approche de l'entrée de la voie des stands, les drapeaux jaunes et les panneaux « SC » seront retirés et remplacés par des drapeaux vert agités, les feux verts étant allumés sur la Ligne.

Aucun dépassement n'est autorisé par une voiture, avant le franchissement de la Ligne.

ARTICLE 27 - PROCEDURE DE FULL COURSE YELLOW

Mise de la course sous régime de FCY

Le directeur d'Epreuve peut déclarer une période de Full Course Yellow s'il le juge nécessaire pour des raisons de sécurité.

Le message FCY sera affiché sur les moniteurs de chronométrage et l'instruction Full Course Yellow sera annoncée aux concurrents

track, and the race will resume.

- If more than 75% of the race distance has been covered, the race may be definitively stopped.

Cars must return to the pit lane and park on the circulation lane under parc fermé conditions.

In all cases, the timing will not be stopped during race interruptions. If less than 50% of the distance has been covered under a green flag, only 50% of the points will be awarded.

At the end of the red flag procedure

The restart will take place according to the instructions given by the Race Director.

The remaining race time will be announced based on the decision taken (or not) by the Stewards.

The race will resume behind the safety car.

ARTICLE 26 - NEUTRALISATION OF PRACTICE OR RACE: SAFETY CAR PROCEDURE

When the Race Director orders the deployment of the Safety Car, a "Safety Car" message will be sent to all marshal posts, where waved yellow flags and SC boards will be displayed.

The orange lights at the Start Line will be switched on for the duration of the intervention.

From the moment this signal is given, all cars must reduce their speed.

The Safety Car, with its orange lights illuminated, will leave the pit lane and enter the track regardless of the position of the race leader.

Overtaking is strictly prohibited.

Cars must form a single file, maintaining a distance of between 5 and 10 car lengths from the car ahead.

Failure to comply with this instruction may result in a penalty at the discretion of the Stewards.

Any car entering the pit lane during the Safety Car procedure:

- may not overtake any other car on track or the Safety Car until it has crossed Safety Car Line 1.

Any car rejoining the track during the Safety Car procedure:

- may only exit the pit lane when the pit exit light is green.
- may be overtaken by another car on the track before it crosses (Safety Car Line 2).

In the case where the Safety Car gives the signal to overtake:

The green lights on the Safety Car will be switched on, signalling all cars positioned between the Safety Car and the race leader that they are permitted to overtake.

These cars must continue at reduced speed, without overtaking each other, until they rejoin the line of cars behind the Safety Car.

End of the Safety Car procedure:

The orange lights on the Safety Car will be turned off, indicating that it will return to the pit lane at the end of that lap.

As the Safety Car approaches the pit lane entry, the yellow flags and "SC" boards will be withdrawn and replaced by waved green flags, and green lights will be shown at the Start Line.

No overtaking is permitted before crossing the Line.

ARTICLE 27 - FULL COURSE YELLOW PROCEDURE

Placing the race under FCY

The Race Director may declare a Full Course Yellow period if he decides that this is necessary for safety reasons.

The FCY message will be displayed on the timing monitors and the FCY instruction will be announced to the competitors by Race

par la radio de la Direction de Course après un décompte.

Une fois que le message Full Course Yellow est affiché sur les moniteurs de chronométrage, les voitures doivent immédiatement ralentir à 80 km/h, en une seule ligne, maintenir cette vitesse maximale durant toute la durée du FCY et conserver la distance qui les sépare de la voiture de devant et de celle de derrière.

Il est strictement interdit de dépasser sous FCY, excepté si une voiture ralentit en raison d'un problème évident.

Tous les postes de commissaires présenteront un drapeau jaune agité et un panneau indiquant FCY.

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

Accès à la voie des stands sous régime de FCY

Pendant la course, l'entrée de la voie des stands sera fermée à l'annonce du FCY.

Toute voiture entrant dans les stands une fois le FCY annoncé ne sera autorisé à le faire que dans l'un des deux cas suivants :

a) Arrêt aux stands d'urgence

Remplacement d'un ou de plusieurs pneus endommagés
Réparation de dommages associés ou de dommages de carrosserie présentant un risque de sécurité évident.
Une fois la procédure FCY annoncée, un seul arrêt d'urgence sera autorisé par concurrent et par FCY.

b) Intervention sur la voiture

Si un concurrent doit effectuer une intervention qui ne se limite pas à l'arrêt d'urgence tel que décrit ci-dessus, il ne sera autorisé à entrer dans la voie des stands qu'à condition que suite à cet arrêt la voiture perde au moins un tour.
Le non-respect de ces deux cas entraînera une pénalité à l'appréciation des Commissaires sportifs.

c) Fin du régime de FCY

Une fois le(s) problème(s) résolu(s), le Directeur d'Epreuve autorise à nouveau la reprise de la course en affichant un message sur les moniteurs de chronométrage et par message radio.

Tous les postes de Commissaires remplaceront les drapeaux jaunes et les panneaux FCY par des drapeaux vert agités.

La course et les dépassements peuvent reprendre normalement sans restriction indépendamment des positions des voitures les unes par rapport aux autres et par rapport à la Ligne.

ARTICLE 28 - ARRIVEE DE LA COURSE, CLASSEMENT, PODIUM

a) Arrivée de la course

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.

b) Drapeaux à damier

À la fin d'une séance d'essai, et/ou de la course, une voiture ne pourra pas franchir à nouveau la ligne d'arrivée après avoir reçu le drapeau à damier, sauf instruction contraire donnée par le Directeur d'épreuve sous peine de sanction à l'appréciation du collège des commissaires sportifs.

Après avoir reçu le drapeau à damier, toutes les voitures doivent se rendre directement au Parc Fermé sans arrêt ni assistance (sauf de la part des commissaires de piste en cas de nécessité), par leurs propres moyens. Les membres des équipes doivent se tenir à proximité du Parc Fermé afin d'aider les commissaires

Control radio after countdown.

Once the message Full Course Yellow is displayed on the timing monitors, all cars must immediately slow down to 80 kph, in single file, and maintain this maximum speed during the whole FCY procedure and maintain their distance to the car in front and the car behind.

Overtaking is strictly prohibited under the FCY, except if a car slows down because of an obvious problem.

All marshal posts will display a waved yellow flag and a board with the indication FCY.

Any car being driven unnecessarily slowly, erratically or in a manner deemed potentially dangerous to other drivers at any time whilst the FCY is in use, will be reported to the stewards.

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

Pit Lane Access Under FCY Conditions

During the race, the pit lane entry will be closed upon the announcement of the Full Course Yellow (FCY).

Any car intending to enter the pits after the FCY will only be authorised to do so in one of the following two cases:

a) Emergency Pit Stop

*Replacement of one or more damaged tyres
Repair of associated damage or bodywork presenting an obvious safety risk.
Once the FCY procedure has been announced, only one emergency pit stop per competitor per FCY will be permitted.*

b) Intervention on the Car

*If a competitor needs to carry out any intervention beyond the scope of the emergency stop as defined above, access to the pit lane will only be granted on the condition that the car loses at least one lap as a result of the stop.
Failure to comply with either of these two conditions will result in a penalty at the discretion of the Stewards.*

c) End of the FCY period

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

All marshal posts will replace the yellow flags and FCY boards with waved green flags.

Racing and overtaking will normally resume without restrictions, regardless of the relative positions of the cars relative to one another and to the Line.

ARTICLE 28 - RACE FINISH, CLASSIFICATION, PODIUM

a) Race Finish

Chequered flag: when the scheduled time for the race has elapsed or the full race distance has been covered, the chequered flag will be shown to the car that is leading the general classification when it crosses the finish line on the racetrack.

b) Chequered flag

At the end of a practice session and/or the race, a car may not cross the finish line again after having received the chequered flag, unless otherwise instructed by the Race Director. Failure to comply may result in a penalty at the discretion of the panel of Stewards.

After receiving the chequered flag, all cars must proceed directly to Parc Fermé without stopping and without any assistance (except from marshals in case of necessity), under their own power. Team members must remain near Parc Fermé to assist the scrutineers if required.

techniques.

Pénalités : disqualification possible de toute voiture qui ne rejoindrait pas le parc fermé dans les plus brefs délais par ses propres moyens.

c) Parc fermé d'arrivée

Après l'arrivée, les voitures gagneront le parc fermé sous le contrôle des officiels. Une voiture qui ne rejoindrait pas immédiatement et directement le parc fermé pourra être disqualifiée des classements par décision du collège des commissaires sportifs. Un mécanicien de chaque équipe peut entrer dans le parc fermé à la demande des contrôleurs techniques.

Un membre de chaque équipe devra être présent à l'entrée du parc fermé pour être informé des mesures éventuelles à prendre en cas de vérification technique.

d) Contrôle technique

➤ Sur proposition du commissaire technique délégué et/ou du directeur d'Epreuve, le collège des commissaires sportifs fera effectuer des vérifications techniques à n'importe quel moment de la Compétition et en tout état de cause à l'issue des essais qualificatifs et des courses.

Les points sur lesquels portent ces vérifications ainsi que les numéros des véhicules autres que ceux déjà concernés par la réglementation particulière de la catégorie, seront mentionnés.

➤ Les commissaires techniques auront la faculté de remettre leurs demandes de vérification détaillées pour chacune de leurs interventions (et ses qualificatifs – courses) en une seule fois.

➤ Dans tous les cas, la décision du collège une fois rendue sera communiquée au commissaire technique et au directeur d'Epreuve.

e) Classement

Pour être classée, une voiture doit :

➤ Franchir la ligne d'arrivée sur la piste de course lorsque le drapeau à damier est présenté, sauf cas de force majeure à l'appréciation des Commissaires Sportifs. Il est interdit de s'arrêter sur la piste de course en attendant la présentation du drapeau à damier ;

➤ Avoir couvert une distance au moins égale à 70% de la distance couverte par la voiture classée 1^{ère} au classement général ;

➤ Le nombre de tours officiel sera arrondi au nombre entier inférieur.

f) Podium

La cérémonie du podium est obligatoire pour les trois premiers du classement LMP1, LMP2 et GTE.

Les Concurrents et les pilotes s'engagent à respecter les consignes qui leur seront adressées concernant la cérémonie du podium.

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

ARTICLE 29 - CLASSEMENTS, TITRES ET POINTS

a) Classement général de la Compétition

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

- Classement LMP1 LEGENDS OF LE MANS
- Classement LMP2 LEGENDS OF LE MANS
- Classement GTE LEGENDS OF LE MANS

b) Eligibilité aux points à la Série

Seuls sont éligibles à marquer des points à la Série les pilotes prenant part à une compétition au volant d'une voiture officiellement reconnue comme appartenant au 'Cercle des Légendes'.

c) Titres de la Série

A l'issue de la Série, le classement final sera confirmé après suppression des deux plus mauvais résultats de la course (en

Penalties: Any car that does not reach Parc Fermé as quickly as possible under its own power may be subject to disqualification.

c) Parc fermé after the finish

After the finish, the cars will go to the Parc Fermé under the supervision of the officials. A car that does not go immediately and directly to the Parc Fermé may be disqualified from the classifications by the panel of Stewards. One mechanic from each team may enter the parc fermé at the request of the scrutineers.

A person from each team must be present at the entrance to the Parc Fermé to be informed of any measures to be taken in case of scrutineering.

d) Technical Scrutineering

➤ *On the proposal of the Chief Scrutineer and/or the Race Director, the Panel of Stewards may order technical checks to be carried out at any time during the competition, and in any case, at the end of qualifying sessions and races.*

The specific items to be checked, as well as the car numbers concerned — other than those already designated by the supplementary regulations of the category — will be specified.

➤ *The scrutineers may submit their detailed inspection requests for each of their interventions (qualifying sessions and races) in a single document.*

➤ *In all cases, the Stewards' decision, once issued, will be communicated to the Chief Scrutineer and to the Race Director.*

e) Classification

To be classified, a car must:

➤ *Cross the finish line on the racetrack when the chequered flag is shown, except in a case of force majeure at the Stewards' discretion. It is prohibited to stop on the racetrack pending the showing of the chequered flag;*

➤ *Have covered at least 70% of the distance covered by the car classified in first place in the overall classification;*

➤ *The official number of laps will be rounded down to the nearest whole number.*

f) Podium

The podium ceremony is mandatory for the top three in the LMP1, LMP2, and GTE classifications.

Competitors and drivers must comply with the instructions given to them regarding the podium ceremony.

Penalty: At the Stewards' discretion.

ARTICLE 29 - CLASSIFICATIONS, TITLES AND POINTS

a) General classification of the Competition

After each Competition, the general classification of the Competition will be drawn up, as well as the following classifications:

- *Classification LEGENDS OF LE MANS for LMP1*
- *Classification LEGENDS OF LE MANS for LMP2*
- *Classification LEGENDS OF LE MANS for GTE*

b) Eligibility to score points in the Série

Only drivers taking part in competition at the wheel of a car officially recognized as belonging to the 'Circle of Legends' shall be eligible to score points in the Series.

c) Titles of the Series

At the end of the Series, the final classification will be confirmed after the removal of the two worst race results (pole position points,

conservant le point de la pole position le cas échéant).
Une disqualification ou une pénalité entraînant un résultat nul ne pourra être décompté.
Si un pilote est absent lors des deux dernières courses de la saison (courses 1 et 2), sa non-participation ne sera pas prise en compte dans les décomptes finaux.
Les titres suivants seront décernés lors de la remise des prix du World Endurance Championship.

- Champion LEGENDS OF LE MANS remis au pilote vainqueur de la LMP1
- Champion LEGENDS OF LE MANS remis au pilote vainqueur de la LMP2
- Champion LEGENDS OF LE MANS remis au pilote vainqueur de la GTE

d) Barème des points

Les Points pour les Pilotes classés à chaque course sont attribués selon le barème suivant :

1 ^{er} : 25 points	6 ^{ème} : 8 points
2 ^{ème} : 18 points	7 ^{ème} : 6 points
3 ^{ème} : 15 points	8 ^{ème} : 4 points
4 ^{ème} : 12 points	9 ^{ème} : 2 points
5 ^{ème} : 10 points	10 ^{ème} : 1 point

Barème spécifique Sakhir :

1 ^{er} : 27 points	6 ^{ème} : 10 points
2 ^{ème} : 20 points	7 ^{ème} : 8 points
3 ^{ème} : 17 points	8 ^{ème} : 6 points
4 ^{ème} : 14 points	9 ^{ème} : 4 points
5 ^{ème} : 12 points	10 ^{ème} : 3 points

e) Point de la pole position

Pour tous les classements ci-dessus énoncés, un point supplémentaire sera attribué, lors de chaque Compétition, à la Pole Position de chaque catégorie et à chaque pilote de la voiture concernée.

f) Règle de la voiture dominante

Le vainqueur de chaque catégorie subira une pénalité de trois places sur la grille de départ pour la course suivante. Si un vainqueur remporte une deuxième victoire, il subira une pénalité supplémentaire de trois places (soit six places au total). Une troisième victoire entraînera une nouvelle pénalité de trois places, soit neuf places au total. En cas de quatrième victoire, la pénalité restera fixée à neuf places.

where applicable, shall be retained).

A disqualification or a penalty resulting in a zero score shall not be eligible for removal.

If a driver is absent from the last two races of the season (Races 1 and 2), such non-participation shall not be taken into account for the final result calculation.

The following titles will be conferred during the World Endurance Championship prize-giving ceremony.

- LMP1 LEGENDS OF LE MANS Champion awarded to the winning driver of the LMP1 category
- LMP2 LEGENDS OF LE MANS Champion awarded to the winning driver of the LMP2 category
- GTE LEGENDS OF LE MANS Champion awarded to the winning driver of the GTE category

d) Scale of points

Points for classified Drivers in each race are awarded according to the following scale:

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

Specific points scale for Sakhir:

1 st : 27 points	6 th : 10 points
2 nd : 20 points	7 th : 8 points
3 rd : 17 points	8 th : 6 points
4 th : 14 points	9 th : 4 points
5 th : 12 points	10 th : 3 points

e) Point for pole position

For all the above classifications, one additional point will be awarded at each Competition to the Pole Position of each category, and to each driver of the car concerned.

f) Dominant car Rule

The winner of each class will take a grid drop of three places for the next race. Should a winner win for a second time he will take a grid drop of a further three places (six places). Third win will carry a further grid drop of another 3 places giving nine in total. A fourth win will remain at 9 places.

REGLEMENT TECHNIQUE | LEGENDS OF LE MANS

TECHNICAL REGULATIONS / LEGENDS OF LE MANS

ARTICLE 1 - APPLICATION

Le présent règlement s'applique à toute voiture participant à une ou plusieurs épreuves aux épreuves LEGENDS OF LE MANS tel que défini dans le règlement sportif "LEGENDS OF LE MANS - Règlement sportif".

Ces épreuves sont désignées ci-après "La Série".

Ce qui n'est pas expressément autorisé par le présent règlement est interdit.

En toutes circonstances, la voiture doit être sous le contrôle du pilote.

La présentation d'une voiture aux vérifications techniques est considérée comme une déclaration implicite de conformité au présent règlement.

ARTICLE 2 - VOITURES ELIGIBLES

Est éligible à La Série toute voiture d'un modèle homologué dans les conditions définies par l'article 1.4 du Règlement Sportif de La Série.

Une telle voiture est désignée ci-après "La Voiture".

Les voitures hybrides ne sont pas éligibles.

ARTICLE 3 - HOMOLOGATION

Une voiture ne peut être présentée aux vérifications techniques avant une épreuve si elle n'a pas été homologuée (par l'ACO ou par la FIA selon la date).

En cas de non-conformité au règlement technique ou à la fiche d'homologation de la voiture, l'absence de gain de performance ne sera pas considérée comme un argument recevable.

3.1 - Document d'homologation

La fiche d'homologation de La Voiture doit être présentée par le concurrent lors des vérifications techniques.

Pour chaque voiture, ce document est désigné ci-après "La Fiche".

3.3 - Passeport Technique Peter auto (PTP)

Un Passeport Technique est soumis à Peter auto pour La Voiture selon les modalités définies dans le règlement sportif de La Série. Un modèle de PTP est indiqué en annexe.

Ce PTP porte les informations suivantes :

- marque du constructeur,
- modèle,
- catégorie,
- marque du moteur et cylindrée,
- numéro de châssis,
- année de participation prise comme référence,
- numéro de course dans l'année de référence,
- numéro de course attribué par Peter auto,
- numéro de la fiche d'homologation,
- photos (¾ avant et ¾ arrière),
- signatures.

En outre, ce document permet à son propriétaire de consigner les interventions techniques significatives, réalisées sur le véhicule entre son homologation et sa participation à la Série.

ARTICLE 4 - SECURITE

Tous les éléments de sécurité doivent être conformes au Code Sportif International.

En toutes circonstances, la Voiture doit être sous le contrôle du pilote.

La présence de 2 extincteurs valides type poudre de 6 kg à proximité de chaque voiture est obligatoire dans le paddock. En l'absence de ces dispositifs, La Voiture ne sera pas admise aux essais.

ARTICLE 1 - APPLICATION

The present regulations apply to any car entering one or several events of in the LEGENDS OF LE MANS events as defined in the regulations "LEGENDS OF LE MANS - Sporting Regulations".

This set of events is hereafter called "The Series".

What is not expressly permitted by the present regulations is prohibited.

The car must be in any circumstances under the control of the driver.

The presentation of a car for scrutineering is considered as an implicit declaration of conformity with these regulations.

ARTICLE 2 - ELIGIBLES CARS

Is eligible to The Series any car which model has been homologated under the conditions defined by the article 1.4 of the Sporting Regulations of The Series.

Such a car is hereafter called "The Car".

Hybrid cars are not eligible.

ARTICLE 3 - HOMOLOGATION

A car is not permitted to undergo scrutineering before taking part in an event if it has not been homologated (by the ACO or by the FIA depending its date).

If a car does not comply with the technical regulations or its homologation form, the absence of an increase in performance will not be considered as a valid argument.

3.1 - Homologation form

The Homologation Form of The Car must be presented by the competitor during scrutineering.

For each car this document is hereafter called "The Form".

3.3 - Peter auto Technical Passport(PTP)

A Technical Passport is submitted to Peter auto for The Car under conditions defined in the Sporting Regulations of The Series. PTP form is indicated in appendix.

This PTP bares the following information:

- constructor brand,
- model,
- category,
- engine brand and displacement,
- chassis frame number,
- reference year of attending,
- start number during the reference year,
- start number given by Peter auto,
- homologation form reference,
- pictures (¾ front and ¾ rear views),
- signatures.

In addition, this document allows its owner to record any significant technical interventions, carried out on the vehicle between its homologation and its participation in the Series.

ARTICLE 4 - SAFETY

All safety elements must comply with the International Sporting Code.

The Car must be in any circumstances under the control of the driver.

The presence of two valid 6 kg powder type fire extinguishers near each car is mandatory in the paddock. In the absence of these devices, The Car will not be admitted to take part in practice.

4.1 Sécurité de La Voiture

La structure de sécurité de La Voiture - structure anti-tonneau et volumes déformables - doit être en bon état.

Toute éventuelle réparation de la structure doit être certifiée par le constructeur.

Aucune canalisation contenant du carburant, de l'eau de refroidissement ou de l'huile de lubrification ne doit traverser l'habitacle. Les canalisations doivent être montées de façon qu'aucune fuite ne puisse provoquer une accumulation de liquide dans l'habitacle.

Un système de désembuage efficace du pare-brise est obligatoire dans une voiture fermée.

Les canalisations souples doivent être munies de raccords vissés et d'une tresse externe résistant à l'abrasion et au feu.

La Voiture doit comporter les éléments de sécurité homologués suivants :

- deux rétroviseurs (un de chaque côté) doivent assurer une vision efficace vers l'arrière;
- anneaux de remorquage signalés par une flèche ;
- éclairage avant et arrière conformes à La Fiche (y compris les feux "Pluie ou brouillard") ;
- La transmission doit être conçue de telle sorte que lorsque la voiture est immobilisée et le moteur arrêté il soit possible de la pousser ou de la tracter, une assistance pneumatique est autorisée au moyen d'une bouteille d'air comprimé placée en dehors de l'habitacle (poids maximum : 0,5 kg) pour sélectionner le point mort et pour permettre de déplacer la voiture ;
- un mécanisme de déverrouillage rapide du volant est obligatoire, il doit consister en un flasque concentrique à l'axe du volant, de couleur jaune obtenue par anodisation ou tout autre revêtement durable, et installé sur la colonne de direction derrière le volant, le déverrouillage doit s'opérer en tirant sur le flasque suivant l'axe du volant ;
- dispositifs de libération des portes (avec flèches) ;
- mousses de protection du pilote conformes à La Fiche.

En outre, les éléments de sécurité suivants doivent être en cours de validité :

- réservoir(s), une attestation de validité du/des réservoirs de sécurité sera demandée lors de la 1^{ère} participation ;
- extincteur(s), l'utilisation des produits BCF et NAF est interdite, chaque voiture doit être équipée d'un système d'extinction homologué par la FIA conformément à l'article 253-7.2, sauf pour ce qui concerne le dispositif de déclenchement extérieur, le dispositif de déclenchement extérieur doit être combiné avec l'interrupteur de coupe-circuit et être commandé par une seule manette, ce dispositif doit être marqué de la lettre "E" en rouge à l'intérieur d'un cercle blanc à bordure rouge, d'un diamètre minimal de 100 mm.
- harnais 6 points compatible avec le RFT des pilotes,
- siège (GTE uniquement),
- chaque voiture doit être équipée d'un système d'extinction homologué par la FIA, sauf pour ce qui concerne le dispositif de déclenchement extérieur, ce dispositif doit :
 - être combiné avec l'interrupteur coupe-circuit,
 - être commandé par une seule manette,
 - être marqué de la lettre "E" en rouge à l'intérieur d'un cercle blanc à bordure rouge, d'un diamètre minimal de 100 mm.

Les produits d'extinction BCF et NAF sont interdits.

4.2 Équipement des pilotes

Chaque pilote doit être équipé conformément au Code Sportif International en vigueur.

- Combinaison, sous-vêtements, cagoule,
- chaussettes, chaussures,
- casque (de type ABP pour les voitures ouvertes),
- RFT- Le port d'un dispositif de retenue frontal de la tête est obligatoire pour tous les pilotes.

4.1 Safety of The Car

The safety structure - anti-roll structure and crash boxes - must be in good condition.

Any possible repair to the structure must be certified by the manufacturer.

No line containing fuel, cooling water or lubricating oil may pass through the cockpit. The lines must be fitted in such a way that any leakage cannot result in accumulation of fluid in the cockpit.

An efficient windscreen demisting system is mandatory in a closed car.

Flexible lines must be fitted with threaded connectors and an outer braid resistant to abrasion and flame.

The Car must have the following homologated safety features:

- *two mirrors (one on each side) must provide effective rearward vision,*
- *tow rings indicated by arrows,*
- *front and rear light according to The Form (including "Rain or Fog" lights)*
- *the transmission must be designed such that, should the car be stopped and the engine stalled, it is still possible to push or to tow it, a pneumatic assistance device is permitted thanks to a compressed air bottle fitted outside the cockpit (0,5 kg maximum) as to select neutral and to allow the car to be moved;*
- *steering wheel quick release is mandatory, it must consist of a flange concentric to the steering wheel axis, coloured yellow through anodisation or any other durable yellow coating, and installed on the steering column behind the steering wheel, the release must be operated by pulling the flange along the steering wheel axis;*
- *doors release devices (with arrows);*
- *driver's protection foams in compliance with The Form.*

In addition, the following safety features must be currently valid:

- *fuel tank(s), a validity certificate of the safety fuel tank(s) must be shown on the first participation in the season;*
- *extinguisher(s), BCF and NAF products are prohibited, all cars must be equipped with an extinguishing system homologated by the FIA in accordance with article 253-7.2, with the exception of the means of triggering from the outside, the means of triggering from the outside must be combined with the circuit breaker switch and be operated by a single lever, this lever must be marked with a letter "E" in red inside a white circle at least 100 mm in diameter and with a red edge.*
- *6 points seat belt compatible with driver's FHR-HANS,*
- *seat (GTE only).*
- *all cars must be equipped with an extinguishing system homologated by the FIA, with the exception of the means of triggering from the outside, the means of triggering from the outside must:*
 - *be combined with the circuit breaker switch,*
 - *be operated by a single lever,*
 - *be marked with a letter "E" in red inside a white circle at least 100 mm in diameter and with a red edge.*

BCF and NAF extinguisher products are prohibited.

4.2 Drivers equipments

Each driver must be equipped in accordance with the International Sporting Code in force.

- *overall, underwear, balaclava,*
- *sockets, shoes,*
- *helmet (ABP type for open cars),*
- *FHR-Hans devices are mandatory for all drivers.*

ARTICLE 5 - CARACTERISTIQUES HOMOLOGUEES

Toutes les caractéristiques homologuées (exemples : forme, cylindrée, suspension...) de La Voiture doivent être conformes à celles indiquées dans La Fiche.

5.1 Dimensions homologuées

Pour vérifier des dimensions, La Voiture doit être immobilisée sur une surface plane horizontale. Sauf avis contraire explicite, les mesures sont effectuées par rapport à cette surface horizontale de mesure, la voiture reposant normalement sur ses roues.

Une tolérance sera appliquée lors de toute vérification d'une dimension homologuée :

- ± 10 mm pour une mesure extérieure (exemples : empattement, longueur, ...) ;
- ± 2 mm pour un élément mécanique (exemples : disque de frein, barre de suspension, ...).

ARTICLE 6 - CARACTÉRISTIQUES REGLEMENTÉES

Aucune modification non homologuée n'étant autorisée, La Voiture doit rester conforme au règlement Technique de l'année de référence tel qu'établi pour sa catégorie.

6.1 - Poids

C'est le poids de la voiture sans conducteur et sans carburant à bord. La voiture doit respecter le poids minimal à tout moment de l'épreuve.

Quand un lest est utilisé, il doit être fixé de façon rigide et pouvoir être scellé par les Commissaires Techniques.

6.2 - Surface de Référence - Fond plat

Une surface de référence, plane, continue et rigide est obligatoire en dessous de la voiture. La face inférieure de cette surface sert de référence pour mesurer les cotes verticales.

6.3 - Aileron arrière

Le réglage de l'aileron arrière pouvant être modifié (mais pas de l'intérieur de La Voiture), on décrit ci-après le principe de contrôle du positionnement vertical de cet aileron.

Prototypes (LMP1 et LMP2) : l'aile doit être montée de façon à n'avoir aucune partie à plus de 965 mm au-dessus de la surface de référence.

GTE : l'aile doit être montée de façon à n'avoir aucune partie à moins de 90 mm sous le sommet du toit.

ARTICLE 7 - TELECOMMUNICATION

Sont autorisés, à l'exception de tout autre procédé :

- les messages lisibles sur le panneau de signalisation,
- la liaison radio Pit wall et voiture,
- les signaux gestuels faits par le pilote,
- les transmissions de données de la voiture vers le stand (un seul sens),
- les signaux de déclenchement de début ou de fin de tour ("lap trigger").

ARTICLE 8 - STICKERS OFFICIELS DE LA SERIE

ARTICLE 5 - HOMOLOGATED CHARACTERISTICS

All homologated characteristics (examples: shape, displacement, suspension...) of The Car must comply with those indicated on The Form.

5.1 Homologated dimensions

All measurements must be made while the car is stationary on a flat horizontal surface. Unless explicit different specification, the measurements are performed with respect to this horizontal measurement surface, the car lying normally on its wheels.

A tolerance will be applied during any verification of an approved dimension:

- ± 10 mm on any external measurement (examples: wheel base, length...);
- ± 2 mm on a mechanical part (examples: brake disc, suspension element,...).

ARTICLE 6 - REGULATED CHARACTERISTICS

As no unapproved modifications are permitted, The Car must remain in compliance with the Technical Regulations of the reference year as established for its category.

6.1 - Weight

It is the weight of the car with no driver and no fuel on board. The car must comply with the minimum weight at all times throughout the event.

If ballast is used, it must be rigidly fixed and able to be sealed by the Scrutineers.

6.2 - Reference surface - Flat bottom

A reference surface, flat, continuous and rigid is mandatory underneath the car. The underneath of this surface will serve as a reference for any vertical height measurement scrutiny.

6.3 - Rear wing

Since the rear wing adjustment can be modified (but not from inside the car), the following describes the principle of controlling the vertical positioning of this wing.

Prototypes (LMP1 and LMP2): the wing must be mounted so that no part of the wing is situated more than 965 mm above the reference surface.

GTE: the wing must be mounted so that no part is situated less than 90 mm below the top of the roof.

ARTICLE 7 - TELECOMMUNICATION

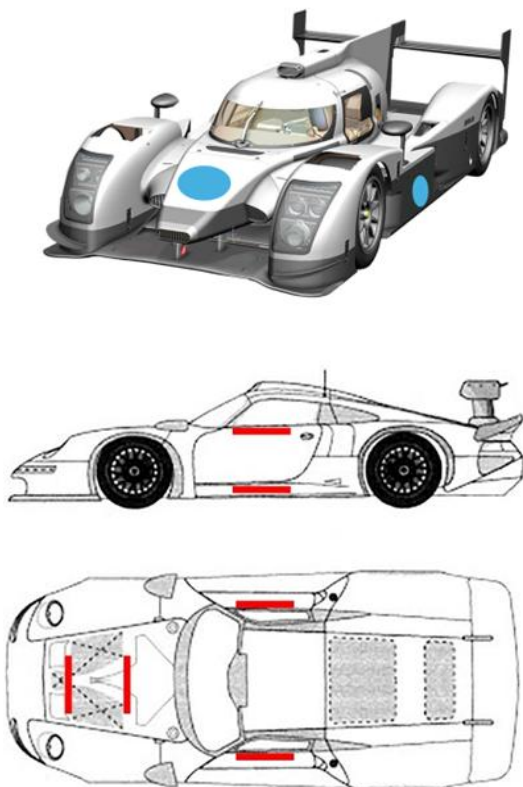
Apart from any other process, are permitted:

- readable messages on a signalling pit board,
- the radio link between pit wall and the car,
- the gesture signals made by the pilot,
- data transmissions from the car to the pit (one way only),
- "Lap trigger" signals for the start or the end of a lap.

ARTICLE 8 - OFFICIAL STICKERS OF THE GRID

Les stickers (numéros de course, stickers de sponsors) qui seront remis lors des vérifications administratives devront impérativement être collés sur les voitures en respectant le schéma suivant :

Fond de portière comportant le numéro de course et sponsors éventuels sur les côtés droit et gauche et sur le capot avant.
Door bottom with race numbers and sponsors on the right side, on the left side and on the bonnet



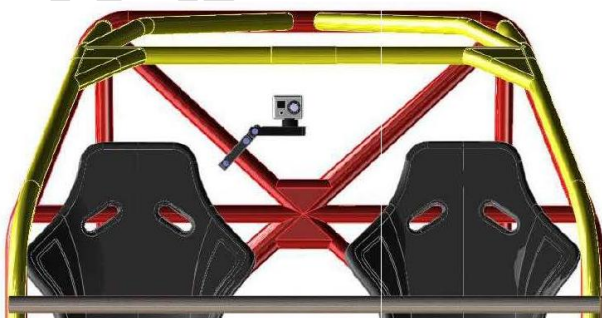
Tout manquement à ces règles pourra entraîner des pénalités sur décision du Collège des Commissaires sportifs.

ARTICLE 9 - CAMERAS EMBARQUEES

Le montage de caméra(s) embarquée(s) est autorisé. Le montage doit respecter les préconisations du Règlement Technique 2024 de la FFSA.

Caméra Intérieure

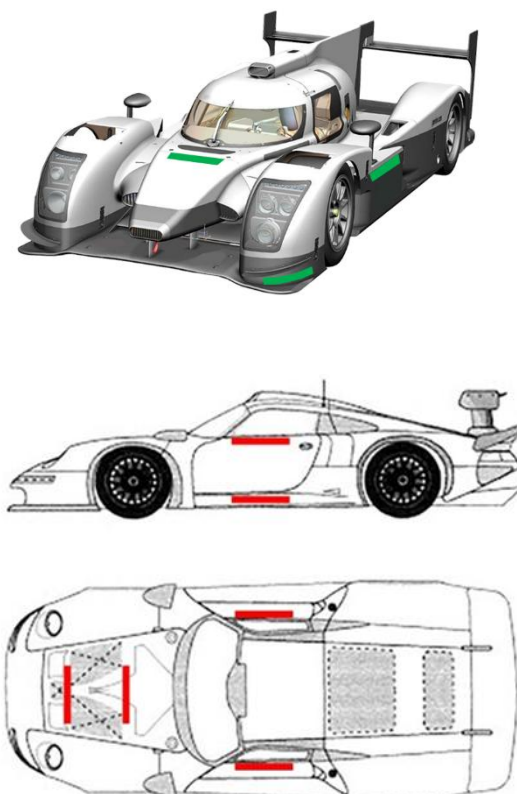
La fixation doit être de type rigide, située en arrière et au centre des dossiers



Pour les caméras de type « Crayon », elles peuvent être fixées sur le montant de l'arceau avant et le boîtier doit être fixé sur le plancher (idem fixation batterie) derrière les sièges.

Stickers (race numbers, sponsors) which will be given during the administrative checks must be stick on the car respecting the following schema:

Bandeau mentionnant les sponsors éventuels sur les côtés droit et gauche et sur le capot avant
Band with sponsors on the right side, the left side and on the bonnet



Any competitor failing to stay within the rule would receive penalties on Stewards' Office decision.

ARTICLE 9 - ONBOARD CAMERAS

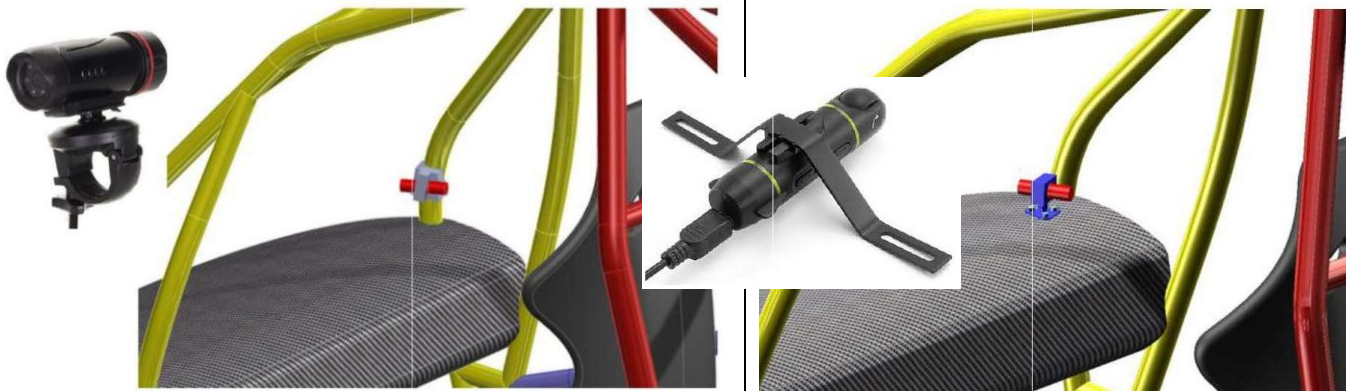
The installation of onboard cameras is authorized but must follow the guidelines of the FFSA 2024 Technical Regulations.

Inboard camera:

The fixation must be rigid, positioned in the rear and between the seats



For « Pen » type cameras, it can be mounted on the front upright of the roll cage, the control unit must be fixed on the floor, behind the seats

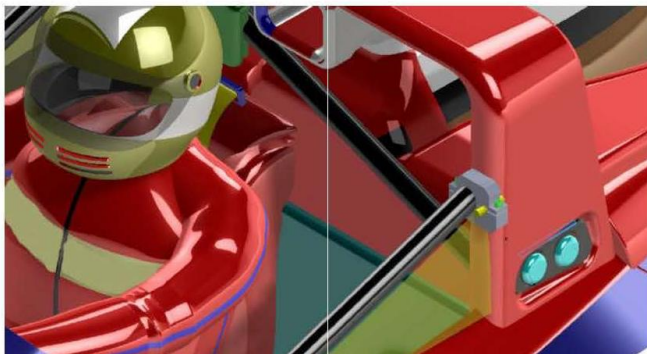


Seules les caméras de type « Crayon » sont admises à l'extérieur positionnées à l'intérieure du périmètre de la voiture en vue de dessus, la fixation devra être mécanique, dans le cas d'utilisation d'un support celui-ci doit avoir une hauteur maximum de 40 mm, le boîtier devra être fixé sur le plancher à l'intérieur (idem fixation batterie) derrière les sièges pour les berlines et dans un endroit où le boîtier ne peut entrer en contact avec le corps du pilote pour les biplaces et monoplaces. Les caméras doivent être fixées mécaniquement sur leur support, les fixations par scotch, velcro sont interdites

Only « Pen » type cameras will be accepted outside the car, positioned inside the perimeter of the car. Fixation must be from a mechanical type, and if a support is needed, it cannot exceed 40 mm height. Control unit must be fixed on the floor, behind the seats for touring cars or under the seats for the twin seaters.

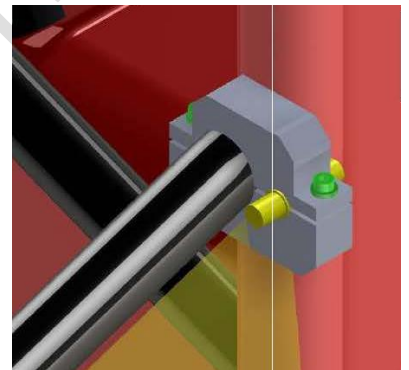
Fixation must be from a mechanical type, tape or velcro are forbidden.

Voitures ouvertes / Open cars

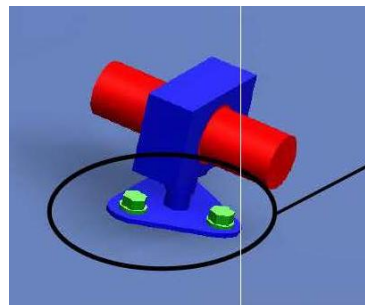
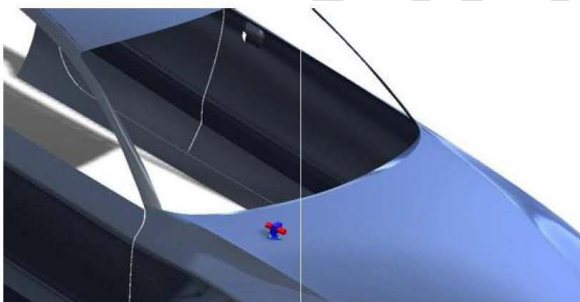


Support de la caméra crayon fixé mécaniquement sur le tube arceau

“Pen” camera support fixed mechanically on the roll cage



Voitures fermées / Closed cars



Support d'une hauteur de 40 mm fixé par des vis avec une contre-plaque d'épaisseur mini de 3 mm de surface de 120 cm². La contre plaque devra être située à l'intérieur de la carrosserie afin de prendre celle-ci en sandwich avec le support

Support : maximum height: 40mm, bounded with screws to a backplate (minimal thickness 3mm). The backplate must be located inside the bodywork, The bodywork must be sandwiched between the support and the backplate.

EXEMPLE DE FIXATION INTERDITE / FORBIDDEN FIXATIONS



ANNEXE 1 | LEGENDS OF LE MANS

PASSEPORT TECHNIQUE

APPENDIX 1 / TECHNICAL PASSPORT



Passport #:

26/____

TECHNICAL PASSPORT – LEGENDS OF LE MANS

This Document is valid until 01/2036

Manufacturer Model

Weight Kg | Chassis No

Total cylinders capacity cm³ | Power Hp

Year asserted/ specification regulation year Class.....

Homologation N°

Colour Photograph of Car in present form.
Front $\frac{3}{4}$ View

We confirm the information given on this form is correct and that, to the best of our knowledge and belief, the car complies with the period specification of the make and model represented.

The car must comply with its original FIA homologation sheet, the technical regulations for LEGENDS OF LE MANS and meet current FIA Safety requirements.

Date:

Signature Technical Scrutineer

1.0 – CHASSIS

(i) Is the car fitted with a chassis to the original specifications ? : ☐ Yes ☐ No

(ii) Construction and materials:

(iii) Position of all identifying numbers on chassis frame:

Picture of chassis numbers plate

1.1 - FRONT SUSPENSION

(i) Is the suspension as per the period specifications and dimensions? ☐ Yes ☐ No

(ii) Type of suspension: wishbones, etc:

(iii) Type of spring: Type of dampers:

Colour Photo of front brake & suspension

1.2 - REAR SUSPENSION

(i) Is the suspension as per the period specifications and dimensions? ☐ Yes ☐ No

(ii) Type of suspension (wishbone, etc):

(iii) Type of spring:

Type of Dampers:

Colour photo of rear brake and suspension

1.3 – ENGINE

(i) Is the engine as per the period specifications for this chassis? ☐ Yes ☐ No

(ii) Is the position of the engine as per the period specifications? ☐ Yes ☐ No

(iii) Is the cylinder block cast using the original material and dimensions? ☐ Yes / ☐ No

(iv) Is the cylinder head cast using the original material and dimensions? ☐ Yes ☐ No

(v) Make: Engine N°:

(vi) Date of manufacture: Operating method:

(vii) Number of cylinders: Configuration:

(viii) Engine displacement (cm3) Certified Power Curve attached: ☐ Yes ☐ No

(ix) Number of ports: Number of plugs: Number of valves per cylinder:

(x) Valve sizes to period specifications: ☐ Yes ☐ No

(xi) Restrictor: Size (mm) Number:

1.4 – IGNITION

(i) Is the system as per the period specifications? ☐ Yes ☐ No

(ii) If the ignition is electronic, specify the system:

1.5 - FUEL FEED

(i) Are the make, type and number of injection to period specifications? ☐ Yes ☐ No

(iii) Injection: Make Type: Number:

(iv) If turbocharged, is the turbocharger as per the period specifications:

(v) Turbocharger(s): Make: Type: Number:

1.6 - FUEL SYSTEM

(i) Is the fuel system as per the period specifications? ☐ Yes ☐ No

(ii) Type of fuel feed (mechanical/electric pump(s), etc.):

(iii) Fuel tank type: Serial No: Expiry Date:

Photo of engine showing Inlet system

1.7 – LUBRICATION

(i) Is the system period specifications: Dry/Wet Sump: ☐ Yes ☐ No

(ii) Extra catch tank capacity:

1.8 – GEARBOX

(i) Is the gearbox as per the period specifications? ☐ Yes ☐ No

(ii) Make: Type:

(iii) Number of forward gears: Year of manufacture:

1.9 - FINAL DRIVE

(i) Driven wheels: Front: ☐ Yes ☐ No Rear: ☐ Yes ☐ No

2.0 – BRAKES

(i) Is the braking system as per the original specifications: ☐ Yes ☐ No

(ii) Make: Front: Rear:

(iii) Disc diameter Front (mm): Rear (mm):

(iv) Disc thickness Front (mm): Rear (mm):

(v) Ventilated disc: Front: Rear:

(vi) Callipers: Material at front: No: of pistons per front calliper:

(vii) Material at rear. No: of pistons per rear calliper:

2.1 - STEERING

(i) Is the steering as per the original specifications? ☐ Yes ☐ No

2.2 – WHEELS

(i) Are the wheels as per the period specifications? ☐ Yes ☐ No

(ii) Material: Front Rear:

Diameters/widths of rims at the front

(iii) 1. Diameter: “ Width: “

Diameters/widths of rims at the rear

(iv) 1. Diameter: “ Width: “

2.3 – BODY

(i) Is the body the original one for that chassis?

Is all the material of the body as per the period specifications? ☐ Yes ☐ No

(ii) Material:

2.4 - AERODYNAMIC DEVICES

(i) Are these devices as per the original specifications? ☐ Yes ☐ No

(ii) If no, specify the changes

Front device: Minimum height (mm):

(iii) Overall dimension measured widthways across the car (mm) :

Overall dimension from leading to trailing edge (mm):

Rear device: Maximum height (mm):

(iv) Overall dimension measured widthways across the car (mm):

Overall dimension from leading to trailing edge (mm):

(v) Front dive plates size:

2.5 – LIGHTING

(i) Are these devices as per the original specifications? ☐ Yes ☐ No

2.6 – DIMENSIONS

(i) Wheelbase: Right (mm). Left (mm).

(ii) Track: Front (mm). Rear (mm).

(iii) Original weight according to the period specification/ minimum formula weight (kg):

Indicate the interventions carried out since homologation

DATE	DESCRIPTION

3.0 - COMPETITOR'S DECLARATION

WE CERTIFY THAT THE ANSWERS GIVEN ARE CORRECT, AND WE UNDERTAKE TO NOTIFY THE ORGANISERS SHOULD ANY CHANGES BE MADE. WE FURTHERMORE ACCEPT THAT IF AT A LATER DATE OUR ANSWERS ARE SHOWN TO HAVE BEEN KNOWINGLY INCORRECT OR, INACCURATE, THAT THIS FORM WILL BE IMMEDIATELY CANCELLED.

I/WE ACCEPT THIS FORM IS ONLY VALID FOR THE LEGENDS OF LE MANS INVITATION SERIES.

Name of owner:
Full address:
Licence number:

Date:

Signature:

CHANGE OF OWNERSHIP

Name of the new car owner:
Full address:
Licence number (if applicable):

Name of the new car owner:
Full address:
Licence number (if applicable):

Name of the new car owner:
Full address:
Licence number (if applicable):

ANNEXE 2 | LEGENDS OF LE MANS

PENALITES – RECLAMATIONS ET APPELS

APPENDIX 2 / PENALTIES IN FORCE – PROTESTS AND APPEALS

1/ Pénalités

Principes généraux : les pénalités applicables sont celles prévues à l'article 12 du Code Sportif International complété des dispositions prévues par le présent règlement et ses éventuelles annexes. Les commissaires sportifs pourront moduler à leur discrétion les pénalités prévues par le règlement et ses annexes.

Drive-through :

Le pilote devra entrer dans la voie des stands puis reprendre la piste sans s'arrêter en respectant la limite de vitesse à 60 km/h. Une fois que le drive-through a été notifié sur les moniteurs de chronométrage, la voiture ne peut pas franchir la Ligne plus de quatre fois sur la piste, sauf cas prévus par le présent règlement. Les drive-through sont insusceptibles d'appel.

Stop and go : une fois que le stop and go a été notifié, la voiture ne peut pas franchir la Ligne plus de quatre fois sur la piste sauf cas prévus par le présent règlement.

Le stop and go s'effectue sur la zone de travail devant le box attribué à la voiture, sous la responsabilité du préposé au contrôle et à la sécurité des voitures.

La voiture doit s'arrêter complètement et peut être libérée,

- soit immédiatement
- soit, si un stop and go avec une pénalité de temps est spécifiée, à l'issue de cette pénalité en temps. Pendant le stop and go, la voiture doit rester immobile.

Le moteur peut continuer de tourner sauf précision contraire mentionnée dans la décision des commissaires sportifs.

En tous les cas, aucune opération n'est autorisée sur la voiture et le pilote doit rester à son bord.

Après le stop and go, la voiture doit quitter son emplacement afin de rejoindre la piste dans les conditions réglementaires.

Les stop and go sont insusceptibles d'appel.

Stop and hold : une pénalité de « stop and hold » est une pénalité de « stop and go » qui doit être effectuée au début d'une séance d'essais libres ou d'essais qualificatifs.

Dans ce cas, la voiture doit rester devant son box pour la durée indiquée dans la décision.

Le moteur peut être mis en route.

Le pilote doit s'installer à bord et y demeurer le temps de la pénalité.

Aucune autre opération sur la voiture n'est autorisée.

Les pénalités de stop and hold sont insusceptibles d'appel.

Conversion des pénalités en temps : les pénalités en temps appliquées après une course, plus longues que le temps d'un tour peuvent être converties en pénalités de suppression d'un certain nombre de tours complets, comme déterminé par les commissaires sportifs.

Le temps qui n'a pu être converti en tours supprimés s'ajoutera à ceux-ci.

Ces pénalités ne sont pas susceptibles d'appel.

1/ Penalties in force

General principles: The penalties applicable are those provided for under Article 12 of the Code, together with the provisions of these Regulations and their appendices. The Stewards will be able to adapt at their discretion the penalties provided for by these Regulations and their appendices.

Drive-through .:

The driver must enter the pit lane and rejoin the track without stopping, while respecting the 60 km/h speed limit. Once the Drive-Through penalty has been notified on the monitors, the car cannot cross the Line more than four times on track, except if provided for under these Regulations.

Drive-Through penalties are not subject to appeal.

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

The Stop & Go is served in the working area, under the sole responsibility of the car controller.

The car must come to a complete stop and may be released

- either - immediately,
- or if a Stop & Go with time penalty is specified, the car must remain motionless for this time.

The engine can be kept running (unless otherwise stated in the decision), but no operation is authorised on the car, and the Driver must remain on board.

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

Stop & Go penalties are not subject to appeal.

Stop & Hold: A Stop & Hold penalty is a Stop & Go penalty that must be served at the start of a session.

In this case, the car must remain in its garage for the duration of time indicated in the decision.

The engine may be started.

The Driver is not obliged to be on board and may enter or exit the car.

No other operation is authorised.

Stop & Hold penalties are not subject to appeal.

Conversion of time penalties: Time penalties applied after a race that are longer than the duration of one lap may be converted into penalties consisting of the removal of a certain number of complete laps, as determined by the Stewards

Any remaining time that cannot be converted into lap deletions will be added to the penalty.

These penalties are not subject to appeal.

Pénalités dans la voie des stands :

- a) Les pénalités devant être effectuées dans la voie des stands ne peuvent l'être,
- qu'après avoir été correctement notifiées.
 - au plus tard après que la voiture pénalisée a franchi la « Ligne » 4 fois, sous peine de pénalité à l'appréciation des Commissaires Sportifs.

Si la course est neutralisée, sauf si la voiture se trouvait déjà dans la voie des stands lorsque la neutralisation a été déclarée, le nombre de tours couverts par la neutralisation sera ajouté au nombre de fois que la voiture peut franchir la « Ligne » sur la piste après que le pilote a été notifié.

- b) Les pénalités dans la voie des stands ne peuvent pas être effectuées :
- quand la course est neutralisée par une procédure de « Safety Car », de « Full Course Yellow »
 - quand elle est suspendue par une procédure de drapeau rouge

Pénalités notifiées en fin de course :

Si une pénalité est notifiée pendant les 5 derniers tours de course et que la voiture n'effectue pas la pénalité, celle-ci sera convertie en pénalité en temps ou en tours et pourra être revue à la hausse. Le temps ajouté pour une pénalité de drive-through ou de stop and go sera spécifiée dans le premier bulletin (annexe 1).

Pénalités non susceptibles d'appel :

En plus des pénalités spécifiées comme non susceptibles d'appel en vertu du Code, les pénalités en temps ajouté en fin de course, les pénalités de stop and go, stop and hold, les pénalités représentant un recul de places sur la grille de départ ou sur le classement, la suppression des temps au tour, les réprimandes et les avertissements ne sont pas susceptibles d'appel.

2/ Réclamations et Appels

Les réclamations devront être effectuées conformément au Code et accompagnées d'une caution fixée par l'ASN du pays organisateur, versée en numéraire.

Le tribunal sportif compétent pour un appel est celui de la FFSA, à l'exception du droit de faire appel de la décision directement devant la Cour d'appel Internationale de la FIA conformément au Règlement disciplinaire et juridictionnel de la FIA. Les droits d'appels seront fixés par la FFSA et précisés dans l'annexe 1 de chaque Compétition. Toutes les décisions qui sont prises par le Comité de sélection sont insusceptibles d'appel ainsi que les pénalités définies aux articles 24.

Pit lane penalties:

- a) Penalties that have to be served in the pit lane can only be done:
- so after proper notification has been given
 - no later than after the penalised car has crossed the "Line" four times, failing which a further penalty may be imposed at the discretion of the Stewards

If the race is neutralised, unless the car was already in the pit lane when the neutralisation was declared, the number of laps completed under neutralisation will be added to the number of times the car may cross the "Line" on track after the driver has been notified.

- b) Pit lane penalties may not be served:

- when the race is neutralised under a Safety Car or Full Course Yellow procedure,
- when the race is suspended under a red flag procedure.

For penalties notified at the end of the race:

If a penalty is notified during the last 5 laps of the race, and the car does not serve the penalty, the latter shall be converted into a time or lap penalty and can be revised upwards. The time added for a Drive Through penalty or a Stop & Go penalty will be specified in the first Stewards' Bulletin.

Non-appealable penalties:

In addition to the penalties specified as non-appealable under the Code, the following penalties are also not subject to appeal: time penalties added at the end of the race, stop and go penalties, stop and hold penalties, penalties implying a drop of positions on the starting grid or in the classification, deletion of lap times, reprimands, and warnings.

2/ Protests and appeals

Protests must be made in conformity with the Code and accompanied by a deposit defined by the local ASN, paid in cash.

The competent sporting tribunal for an appeal is the one from the FFSA, save the right to appeal the decision directly before the International Court of appeal in accordance with the FIA juridical and Disciplinary Rules. The appeal fees are defined by the FFSA and will be specified in the appendix 1 of each Competition. Any decision taken by the selection Committee is not subject to appeal as well as the penalties listed under Articles 24