

125 WINTER SERIES

GEDLICH RACING



6h of BARCELONA

THE UNPARALLELED THRILL AND CHALLENGE
OF ENDURANCE RACING IN PORTUGAL + SPAIN

**SPORTING
REGULATIONS**



Organización. Comité Organizador	Art. 1	Organization. Organizing Committee
Condiciones generales	Art. 2	General conditions
Licencias	Art. 3	Licenses
Vehículos admisibles y requisitos generales de los vehículos	Art. 4	Eligibles cars and general car requirements
Inscripción	Art. 5	Registration
Seguro	Art. 6	Insurance
Carrera elegible	Art. 7	Eligible race
Programa del evento. Distancia a recorrer	Art. 8	Event program. Distance to cover
Clasificación. Puntuaciones	Art. 9	Classification. Scores
Ceremonia del podio. Trofeos	Art. 10	Podium Ceremony. Trophies
Números de la competición. Publicidad	Art. 11	Competition numbers. Advertising
Oficiales	Art. 12	Officials
Instrucciones y comunicaciones a los concursantes	Art. 13	Instructions and communications to the entrants
Incidentes y sanciones	Art. 14	Incidents and Penalties
Protestas y recursos	Art. 15	Protests and Appeals
Disciplina general de seguridad	Art. 16	General safety discipline
Prácticas: definiciones y restricciones	Art. 17	Practices: definitions and restrictions
Registro administrativo. Verificación. Designación de pilotos	Art. 18	Administrative checkin (signing on). Scrutineering. Drivers designation
Neumáticos y proveedores oficiales	Art. 19	Tires and official suppliers
Peso. Pesaje. Procedimiento	Art. 20	Weight. Weighting. Procedure
Reabastecimiento	Art. 21	Refueling
Briefing	Art. 22	Briefing
Pit Lane. Boxes. Paddock y uso de las instalaciones.	Art. 23	Pit Lane. Boxes. Paddock and use of the facilities.
Cualificación	Art. 24	Qualifying
Parar las prácticas	Art. 25	Stopping the practices
Parrilla de salida	Art. 26	Starting Grid
No se utiliza	Art. 27	Not in use

No se utiliza	Art. 28	Not in use
No se utiliza	Art. 28	Not in use
Procedimiento de arranque	Art. 29	Starting procedure
Carrera	Art. 31	Race
Falsa salida	Art. 32	False start
Procedimientos del Safety Car, Full Course Yellow	Art. 33	Safety Car procedures, Full Course Yellow
Neutralizar la carrera	Art. 34	Neutralizing the race
Salida detrás del Safety Car	Art. 35	Starting the race behind the Safety Car
Suspender la carrera	Art. 36	Suspending the race
Retomar la carrera suspendida. - General	Art. 37	Resuming the suspended race. - General
Retomar la carrera. Procedimiento	Art. 38	Resuming the race. Procedure
Final	Art. 39	Finish
Parc Fermé	Art. 40	Parc Fermé
Clasificación de la carrera	Art. 41	Race classification
Estabilidad reglamentaria	Art. 42	Regulations stability
Interpretación del Reglamento	Art. 43	Interpretation of the regulation
Requisitos de tiempo de conducción	Art. 44	Driving time requirements
Pit Stop	Art. 45	Pit Stop
Coches en Pit Lane	Art. 46	Cars in Pit Lane
Resumen de las clases admisibles. Reglamento técnico	Art. 47	Overview of the eligible classes. Technical Regulations
Equipamiento obligatorio	Art. 48	Mandatory equipment

Organización. Comité Organizador

Gedlich Racing, con la aprobación de la RFEDA, organiza un evento nacional bajo la denominación 6H de Barcelona.

Se aplicará por orden de prioridades:

1. El Código Deportivo Internacional (CSI) y sus apéndices (en cualquiera de sus aplicaciones);
2. El Reglamento Deportivo y Técnico de las 6H de Barcelona;
3. Los reglamentos técnicos de la Copa, Trofeos o desafíos monomarca -en su caso-;
4. Los reglamentos complementarios de cada prueba.

La RFEDA será Autoridad Deportiva Nacional (ASN) y la única entidad, que podrá aprobar modificaciones al presente reglamento, a la correspondiente solicitud del Comité Organizador.

El Comité Organizador de las 6H de Barcelona estará formado por:

Robin Selbach

Diogo Ferrão

Stefan Lehner

Todas aquellas situaciones, hechos, etc. no contemplados en este reglamento serán resueltos por el Panel de Comisarios del evento.

La versión española prevalece sobre las versiones traducidas en caso de duda o contradicción.

La página web de las Series winter-series.com será considerada, a efectos informativos, como el Tablón de Anuncios Oficial, donde los Participantes verán las modificaciones y/o actualizaciones y/o aclaraciones.

Durante cada evento se utilizará un tablón de anuncios oficial, que se informará en el reglamento suplementario de cada evento, para publicar los documentos pertinentes emitidos por los comisarios.

Condiciones generales

Los competidores serán responsables de que los miembros del equipo respeten las normas aplicables en el Reglamento de la competición.

Art. 1 Organization. Organizing Committee

1.1 Gedlich Racing, with the approval of the RFEDA, organizes a national event under the denomination 6H of Barcelona.

1.2 It will be applied in order of priorities:

- 1.The International Sporting Code (ISC) and its appendices (in any of its application);
- 2.The 6H of Barcelona Sporting and Technical Regulations;
- 3.The Cup, Trophies or mono - brand challenges technical regulations -if applicable-;
- 4.The supplementary regulations of each event.

RFEDA will be National Sporting Authority (ASN) and the only entity, which may approve modifications to the present regulations, at the corresponding request of the Organizing Committee.

1.3 The Organizing Committee for the 6H of Barcelona will be formed by:

Robin Selbach

Diogo Ferrão

Stefan Lehner

1.4 All those situations, facts, etc. not covered by these regulations will be resolved by the Panel of Stewards of the event.

1.5 The Spanish version prevails compared to the translated versions in case of doubt or contradiction.

1.6 The Series website winter-series.com will be considered, for information purposes, as the Official Notice Board, where the Entrants will see the modifications and / or updates and / or clarifications.

During each event an official noticeboard, which will be informed in the supplementary regulations of each event, will be used to publish relevant documents issued by the stewards.

Art. 2 General conditions

2.1 Competitors will be responsible for ensuring that the team members respect the regulations applicable in the Regulations of the competition.

El titular de una licencia de competidor deberá designar a un representante por escrito, que se presentará durante el registro inicial de la prueba y representará al competidor hasta el final de la misma.

La responsabilidad de un piloto, o de cualquier otra persona del equipo, encargada de velar por el respeto de todas las disposiciones a lo largo de la Prueba, es al mismo tiempo individual y solidaria con el competidor.

Los concursantes deben asegurarse de que sus coches cumplen las condiciones de elegibilidad, conformidad con el reglamento técnico y seguridad durante toda la competición.

La presentación de un coche a las verificaciones se considerará una declaración implícita por parte del Competidor de la conformidad del coche.

La utilización de las imágenes de las Series por parte de cualquiera de los participantes, equipos, pilotos, etc. para usos comerciales, redes sociales u otros usos deberá contar con el consentimiento del Comité Organizador, propietario de las mismas.

En cualquier caso el uso deberá hacerse de forma que no perjudique en modo alguno la imagen de las series. El Comité Organizador no será responsable del uso indebido de las imágenes realizadas por los participantes, pilotos, equipos, etc.

Si el Comité Organizador lo solicita, los competidores deben entregar una copia de las imágenes de cualquiera de sus cámaras al Promotor.

Si el Comité Organizador solicita instalar una cámara de filmación en un coche para la retransmisión de la carrera, el equipo debe autorizarlo obligatoriamente.

Ningún competidor, piloto, participante o fabricante de neumáticos podrá exigir la aplicación literal de este reglamento si su comportamiento se considera contrario a la deportividad y la competencia leal. Los mismos principios se aplican a la interpretación del reglamento técnico vigente.

2.2 The holder of a competitor's license must appoint a representative in writing, which will be presented during the initial sign on of the event and will represent the competitor until the end of the event.

2.3 The responsibility of a driver, or of any other person in the team, responsible for ensuring that all provisions are respected throughout the Event, is at the same time individual and in solidarity with the competitor.

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

2.5 The use of the images of the Series on behalf of any of the participants, teams, drivers, etc. for commercial uses, social networks or other uses must have the consent of the Organizing Committee, which owns them.
In any case the use must be done in a way not harming in any way the image of the series. The Organizing Committee will not be accountable for the wrongfully use of the images made by the entrants, drivers, teams, etc.

2.6 If requested by the Organizing Committee the competitors must give a copy of the images of any of their cameras to the Promotor.

2.7 Should the Organizing Committee request to fit a filming camera on a car for the race broadcasting, the team must compulsory authorize it.

2.8 No Competitor, driver, participant, tyre manufacturer may demand the literal application of these Regulations if its behaviour is deemed contrary to good sportsmanship and fair competition. The same principles apply to the interpretation of the Technical Regulations in effect.

Los pilotos que deseen competir en las 6H de Barcelona con un coche GT3 deberán estar categorizados por la FIA. Los pilotos que no estén categorizados deberán enviar un registro de sus logros a la FIA a más tardar catorce días antes del inicio de la primera carrera en la que deseen participar, utilizando el enlace disponible en el sitio web de la FIA en <http://www.fia.com/fia-driver-categorisation>.

Las definiciones de las categorías, la lista de las categorizaciones de los pilotos y el formulario de solicitud se encuentran en el sitio web de la FIA.

Todas las decisiones de categorización se toman bajo la autoridad del Comité de Categorización de Pilotos de la FIA.

Los Comisarios pueden otorgar una categorización temporal a Pilotos sin categorización que lo soliciten con su historial de logros en los últimos 14 días antes del evento. Estas categorizaciones temporales sólo serán válidas para ese evento y no constituirán una categorización FIA.

A efectos de esta serie, el Comité Organizador se reserva el derecho de modificar temporalmente la categorización FIA de cualquier piloto según los criterios de la competición GT. Cualquier piloto al que se le conceda una excepción temporal de categorización se indicará en la lista de inscritos con un asterisco.

Las excepciones que reduzcan la categorización FIA de un piloto se concederán únicamente carrera a carrera y se volverán a evaluar después de cada prueba. Las derogaciones podrán ajustarse en cualquier momento sin previo aviso y no se renovarán automáticamente para los siguientes eventos.

Las mejoras que aumenten la Categorización FIA de un Piloto para la competición también podrán emitirse para la Temporada o para cualquier Evento individual y se indicarán con un doble asterisco en la lista de inscritos.

No se concederá más de una derogación a cualquier alineación de pilotos que compitan en cualquier ronda de la competición. Esto incluye las excepciones para correr con un solo piloto.

No hay límites en el número de mejoras en una alineación.

Los pilotos cuya categorización figure en el sitio web de la FIA como Provisional o En Revisión serán supervisados y podrán ser objeto de penalizaciones adicionales de tiempo o peso por decisión del Comité Organizador.

2.9 Drivers wishing to compete in the 6H of Barcelona with a GT3 car must be categorised by the FIA. Drivers who are not categorised must send in a record of achievements to the FIA at the latest fourteen days prior to the beginning of the first Event in which he or she wishes to take part, using the link available via the FIA website under <http://www.fia.com/fia-driver-categorisation>.

The definitions of the categories, the Driver Categorisation List and the application form can be found on the FIA website.

All decisions concerning the categorisations are taken under the authority of the FIA Drivers Categorisation Committee.

The Stewards can give a temporary categorisation to Drivers without categorization who apply with their record of achievements in the last 14 days before the event. Any such temporary categorisations will only be valid for that one Event and will not constitute a FIA categorisation.

2.10 For the purposes of this Series the Organizing Committee retains the right to make any temporary amendments to the FIA Categorization of any Driver according to the criteria of GT competition. Any Drivers given a temporary categorization derogation will be indicated in the entry list with an asterisk.

Derogations reducing a Driver's FIA Categorization will be issued on a race-by-race basis only and will be reassessed after each Event. Derogations may be adjusted at any time without notice and will not be automatically renewed for subsequent Events.

2.11 Upgrades increasing a Driver's FIA Categorization for the competition may also be issued for the Season or for any individual Event and will be indicated with a double asterisk in the entry list.

No more than one derogation will be given to any line-up of Drivers competing in any round of the competition. This includes derogations to run with a single Driver.

There are no limits on the number of upgrades in a line-up.

2.12 Drivers whose categorization is listed on the FIA website as Provisional or Under Review will be monitored and may be subject to additional time or weight penalties on decision of the Organizing Committee.

Cualquier piloto con una excepción podrá recibir una penalización adicional de tiempo de parada en boxes que deberá cumplir durante la parada en boxes. El tiempo obligatorio de parada en boxes se prolongará durante el tiempo de la penalización y cualquier infracción será notificada a los comisarios.

Licencias

Todos los participantes deben ser titulares de una licencia válida y en vigor en el momento de su participación.

No se utiliza

Se aplicará el Apéndice 10 de las Prescripciones Comunes para los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España.

- a) Todos los conductores internacionales Licencia de circuito se permiten sin necesidad de un permiso de salida.
- b) Los pilotos con licencia nacional podrán tomar la salida, pero deberán presentar un «permiso de salida» de su propia ADN, de acuerdo con el art. 3.9.4 del ISC. 3.9.4 del ISC, excepto si la carrera tiene lugar en el mismo país que la ADN que expidió la licencia.

Además, los conductores menores de 18 años deberán contar también con la autorización escrita de sus padres o tutores legales.

Los competidores inscritos, se comprometen con sus pilotos a respetar íntegramente el Reglamento que rige las Series.

Vehículos admisibles y requisitos generales de los vehículos

Los coches elegibles para las 6H de Barcelona son los definidos en el Reglamento Técnico de las Series.

Un cambio de vehículo debe ser solicitado por escrito por el participante antes del cambio. La decisión de aprobar un cambio de vehículo queda a la absoluta discreción del Comité Organizador. En caso de ser autorizado, el coche deberá ser examinado por el Delegado Técnico antes de competir.

2.13 Any driver with a derogation may be given an additional pit stop time penalty which must be served during the pit stop. The mandatory pit stop time will be extended by the time of the penalty and any infractions will be notified to the Stewards.

Art. 3 Licenses

3.1 All participants must hold a valid and current license at the time of their participation.

3.2 Not in use

3.2 The Appendix 10 of the Common Prescriptions for the Spanish Championships, Cups, Trophies and Challenges will be applied.

- a) All international drivers Circuit license are allowed without needing a starting permission.
- b) Drivers with National licenses are allowed to start but need to present a “Starting permission” of their own ASN according to Art. 3.9.4 of the ISC, except if the race takes place in the same country as the ASN that issued the license.

3.3 Besides, those drivers under 18 shall also have their parents or legal tutor’s written authorization.

3.4 The registered competitors, commit themselves and their drivers to fully respect the Regulations that govern the Series.

Art. 4 Eligibles cars and general car requirements

4.1 Eligible cars for 6H of Barcelona are those defined in the Technical Regulations of the Series.

4.2 A change of vehicles must be applied for in writing by the entrant prior to the change. The decision to approve a change of vehicle is at the absolute discretion of the Organizing Committee. In case of being authorized, the car needs to be scrutineered by the Technical Delegate before competing.

Ninguna señal de ningún tipo puede pasar entre un coche en movimiento y cualquier persona relacionada con el Competidor o el conductor del coche, excepto las siguientes:

- mensajes legibles en una pit board;
- movimiento corporal del conductor;
- Los transmisores de marcadores de vueltas deben funcionar con pilas y, una vez en funcionamiento, deben ser autónomos (no estar conectados a ningún otro equipo de boxes mediante cables o fibras ópticas) e incapaces de recibir información externa. Dichos activadores de vueltas deben utilizar un transmisor que funcione con una frecuencia portadora superior a 10 GHz (radio u óptica) y un ángulo medio del haz no superior a 36° medido en el punto 3dB, y no deben utilizarse para la transmisión de ningún dato desde el box al coche que no sea la marca de vuelta. Los datos de la marca de vuelta deben transmitirse repetidamente y deben ser claramente coherentes;
- comunicación verbal por radio entre un piloto y su equipo. Es responsabilidad exclusiva del competidor asegurarse de que las comunicaciones por radio cumplen todos los requisitos legales;
- Telemetry: one-way (car to pit) telemetry is allowed as well as video streaming. IMPORTANT: no item, installation or antenna is permitted which may interfere at any time with the Official data logger, timing, GPS, radio or TV systems. No equipment may be positioned on top of the pit wall or any adjacent structure, unless securely fixed to the satisfaction of the Officials. Electromagnetic radiation between 2 and 2.7 GHz is forbidden, save with the written consent of the Promoter.

Inscripción

Inscripciones para cada evento:

Para poder participar en las 6H de Barcelona es necesario enviar el formulario de inscripción online firmado por los competidores y pilotos. Se puede encontrar en www.winter-series.com y se debe enviar hasta una semana antes de cada evento. El organizador de la serie se reserva el derecho de aceptar inscripciones fuera de plazo.

Al inscribirse, se declara que tanto el competidor como cualquier persona implicada y afectada en la participación en la competición correspondiente han leído, entendido y aceptado el Código Deportivo Internacional y sus Anexos, así como el Reglamento aplicable (art. 1.3).

4.3 No signal of any kind may pass between a moving car and anyone connected with the car's Competitor or driver, except for the following:

- legible messages on a pit board;
- body movement by the driver;
- lap trigger signals from the pits to the car; Lap marker transmitters must be battery-powered and, once operating, must be free-standing (not attached to any other pit equipment by means of wires or optical fibres) and incapable of receiving external information. Such lap triggers must use a transmitter operating with a carrier frequency above 10 GHz (radio or optical) and a beam half angle of no more than 36° when measured at the 3dB point, and must not be used for the transmission of any data from pit to car other than the lap mark. Lap mark data must be transmitted repeatedly and must be demonstrably consistent;
- verbal communication between a driver and his Team by radio. It is the sole responsibility of the competitor to ensure that radio communication comply with all legal requirements;
- Telemetry: one-way (car to pit) telemetry is allowed as well as video streaming. IMPORTANT: no item, installation or antenna is permitted which may interfere at any time with the Official data logger, timing, GPS, radio or TV systems. No equipment may be positioned on top of the pit wall or any adjacent structure, unless securely fixed to the satisfaction of the Officials. Electromagnetic radiation between 2 and 2.7 GHz is forbidden, save with the written consent of the Promoter.

Art. 5 Registration

5.1 Registrations for each event:

To be eligible to participate in the 6H of Barcelona the online entry form must be submitted and signed by the competitors and drivers. This can be found on www.winter-series.com and is to be submitted up to one week before each event. The series organizer reserves the right to accept late entry form.

By registering, it is declared that both the competitor and any person involved and affected in the participation in the relevant competition have read, understood and accepted the International Sporting Code and its Annexes, as well as the applicable Regulations (art. 1.3).

Al enviar el formulario de inscripción, pagar la cuota de inscripción y después de haber sido reconocido formalmente por Gedlich Racing, el inscrito se compromete a participar en el evento respectivo o en toda la temporada de la competición. Si la cuota de inscripción no se abona en su totalidad, la inscripción no estará completa y el coche del participante no podrá participar. Al firmar todos los documentos necesarios para la inscripción, los concursantes confirman que han leído, comprendido y aceptado plenamente el presente reglamento. El organizador de la serie se reserva el derecho de rechazar la inscripción de acuerdo con el ISC.

No está permitido cambiar o sustituir al Competidor después del cierre del periodo de inscripción, excepto en casos de fuerza mayor. Después de este periodo de inscripción, el competidor podrá sustituir al piloto(s) hasta el final de la inscripción administrativa, así como el vehículo. Todos estos posibles cambios deberán contar con el consentimiento de los Comisarios Deportivos. Al final de la inscripción administrativa, se publicará la lista de salida de los competidores y de los pilotos autorizados a participar en los entrenamientos y en las carreras, lista definitiva de los participantes en la prueba, que será aprobada por el colegio de comisarios.

Si un Competidor necesita modificar la designación de los pilotos debido a un acontecimiento de fuerza mayor después de la publicación de la lista de salida de la prueba, esta solicitud deberá dirigirse por escrito al Panel de Comisarios/Comité Organizador en cada caso. Si el piloto sustituto procede de otro coche, sólo en los casos en que el jefe de equipo del coche inicial declare formalmente por escrito su desistencia al Race Control El piloto sustituto sólo podrá ser aceptado si respeta el número de pilotos y la categorización de la clase. Las solicitudes deben presentarse a control de carrera y ser validadas por los comisarios.

El Comité Organizador podrá autorizar la inscripción de un coche que, aún no cumpliendo el reglamento técnico de considere oportuno y suficiente según su criterio.

5.2 By submitting the entry form, paying the entry fee and after being formally acknowledged by Gedlich Racing, the entrant is committed to participating in the respective event or whole season of the competition. If the entry fee is not paid in the full amount the entry is not complete and the car of the competitor cannot participate. By signing all necessary documents for the registration, entrants confirm that they have read, understood and fully accepted these regulations. The series organizer reserves the right to refuse registration in accordance with the ISC.

5.3 It's not allowed to change or replace the Competitor after the closing of the registration period, except for cases of force majeure. After this registration period, the competitor may replace the driver(s) until the end of the administrative sign on, as well as the vehicle. All these possible changes will have to have the consent of the Stewards. At the end of the administrative sign on, the start list of competitors and drivers authorized to take part in the practices and races definitive list of participants of the event will be published, which will be approved by the Panel of Stewards.

5.4 If a Competitor needs to modify the drivers designation due to a force majeure event **after** the start list list of the event is issued, this request must be addressed by written to the Panel of Stewards/Organizing Committee in each case. **If the Substitute Drivers came from other car, only in cases the Team manager of the initial car formally declares in writing the retirement to race control. The substitute driver can only be accepted if it respects the number of drivers and class categorization. Requests must be submitted to race control and validated by the Stewards.**

5.5 The Organizing Committee may authorize the entry of a car which, yet not complying with the technical regulations of consider oportuno and sufficient according to their criteria.

De acuerdo con lo establecido en el Art. 3.19 del ISC, un mismo vehículo no puede ser inscrito en más de una competición en el mismo evento, salvo autorización expresa de los Comisarios de la prueba.

Ningún equipo de un coche de categoría GT3 puede tener pilotos de oro y platinum que todos pilotos sumados conduzcan más de 3 horas de carrera.

Seguro

El Organizador de cada Evento deberá contratar una Póliza de Seguro de Responsabilidad Civil, que esté de acuerdo con los reglamentos de la FIA y de la ASN donde se lleven a cabo los diferentes Eventos de la Serie, válida para el año en curso. Esta póliza de seguro deberá estar a disposición de los participantes que así lo soliciten.

El seguro antes mencionado no afectará a ninguna otra póliza personal suscrita por el equipo o por cualquier otra persona perteneciente al mismo.

Los equipos participantes y los pilotos considerados como tercera parte entre ellos no serán como terceros.

Carrera elegible

6H de Barcelona 2025 se compondrá de UNA (1) carrera que se celebrará en UN (1) evento

El calendario oficial de las 6H de Barcelona 2025 es el siguiente:

Pista
Barcelona (P) 15-16 de Marzo

Programa del evento. Distancia a recorrer

Las 6H de Barcelona constan de una sesión de entrenamientos libres de al menos 55 minutos, tres sesiones de clasificación de 15 minutos cada una y una carrera de 360 minutos.

Se permiten de dos a seis conductores por coche.

No está permitido que un solo conductor participe en solitario.

Clasificación. Puntuaciones

5.6 In accordance with the provisions of Art. 3.19 of the ISC, the same vehicle cannot be registered in more than one competition in the same event, except express authorization of the Stewards of the event.

5.7 No GT3 class team can have Gold and Platinum drivers stint that in total of all drivers do more than 3 Hours of the race

Art.6 Insurance

6.1 The Organizer of each Event must contract a Civil Liability Insurance Policy, which is in accordance with the regulations of the FIA and the ASN where the different Events of the Series are carried out, valid for the current year. This insurance policy must be available to the competitors if so, requested by them.

6.2 The above-mentioned insurance will not affect any other personal policies taken by the team or by any other person belonging to it.

6.3 The participating teams and drivers considered as third part among them will not be as third party.

Art. 7 Eligible races

7.1 6H of Barcelona 2025 will be composed of ONE (1) race to be held at ONE (1) event

7.2 The official calendar for the 6H of Barcelona 2025 is the following:

Race Track	Date
Barcelona (P)	15-16 March

Art. 8 Event program. Race distance to cover

8.1 The 6H of Barcelona event consists of a Free Practice of at least 55 minutes, three qualifying sessions of 15 minutes each, and one race of 360 minutes

8.2 From two to six drivers are allowed per car.

8.3 It's not allowed for a single driver to take part as solo driver.

Art.9 Classification. Scores

Las siguientes clasificaciones se harán constar en cada una de las carreras clasificatorias de todos los pilotos clasificados:

- a) Clasificación general de todos los pilotos participantes;
- b) Clasificación o cada Clase.

Ceremonia del podio. Trofeos

Después de cada regata se celebrará una ceremonia de entrega de premios y se concederán los siguientes premios para cada clase (tal y como se define en el Art. 47.1)

- 1º Clasificado: Trofeo
- 2º Clasificado: Trofeo
- 3º Clasificado: Trofeo

El promotor conservará la propiedad de los trofeos hasta la publicación de las clasificaciones finales. Si un piloto, tras un requerimiento formal del Comité Organizador, no devuelve un trofeo, será sancionado.

Todos los pilotos que hayan ganado un trofeo deberán participar en la ceremonia de entrega de premios en el podio y respetar todas las normas e instrucciones relativas al procedimiento. Los pilotos deberán asistir a la ceremonia del podio con su mono y la gorra que les será entregada por los organizadores.

Se habilitará un «Parc Fermé» cercano al podio para los tres primeros clasificados de la carrera. Después de la ceremonia del podio, los competidores empujarán sus coches desde el lugar cercano al podio hasta el «Parc Fermé» indicado por los organizadores, respetando siempre las normas del «Parc Fermé».

Queda prohibido el acceso al podio a personas ajenas a la ceremonia, incluidos familiares o personas identificadas con marcas que no sean estrictamente las pertenecientes al patrocinador o patrocinadores de las Series.

Números de la competición. Publicidad

9.1 The following classifications will be stated in each of the qualified races of all classified drivers:

- a) Overall classification for all participating drivers;
- b) Classification or each Class.

Art. 10 Podium ceremony. Trophies

10.1 After each race an award ceremony will be held and the following prizes will be awarded for each class (as defined in Art. 47.1)

- 1º Classified: Trophy
- 2º Classified: Trophy
- 3º Classified: Trophy

The promoter shall retain ownership of the trophies until the publication of the final classifications. If a driver, after a formal request from the Organising Committee, fails to return a trophy, he will be penalized.

10.2 All the drivers who have won a Trophy must participate in the Awards Ceremony at the podium and respect all rules and instructions regarding the procedure. The drivers must attend the podium ceremony wearing their overall and the cap which will be delivered by the organizers.

10.3 A “Parc Fermé” close to the podium will be provided for the first three classifieds of the race. After the Podium ceremony the competitors will push their cars from the location near the podium to the „Parc Fermé“ indicated by the organizers while always respecting the rules of “Parc Fermé”.

10.4 The access to the podium is forbidden to people not involved in the ceremony, including family members or persons identified with trademarks that are not strictly those belonging to the sponsor or sponsors of the Series.

Art. 11 Competition numbers. Advertising

Cada vehículo tendrá el número de competición asignado en la lista emitida por el Comité Organizador. Los números asignados por el Comité Organizador no podrán ser modificados de ninguna manera.

Tanto los números de competición como el/los nombre/s de los pilotos y la publicidad obligatoria se colocarán en el vehículo a partir de las verificaciones y durante todo el evento. Los participantes recibirán del organizador de la serie un juego de dorsales permanentes y pegatinas de los patrocinadores obligatorios para la temporada. Otros juegos de pegatinas se cobrarán con 35 €.

Los equipos podrán incluir en la indumentaria, así como en el vehículo, publicidad comercial, siempre que:

- a) Se ajuste a lo dispuesto en la normativa sobre publicidad de la F.I.A. y/o a la reglamentación de la ADN en la que se desarrolle el Evento;
- b) Respete los lugares previstos en el Reglamento para la publicidad obligatoria.

Cualquier publicidad contraria a la establecida o que aparezca en lugares distintos a los indicados en el Reglamento deberá ser expresamente autorizada por el Comité Organizador.

Queda bajo la exclusiva responsabilidad de cada competidor la correcta colocación de la publicidad obligatoria y de los números de competición durante las verificaciones y durante la prueba. Las instrucciones para la colocación de la publicidad obligatoria y los números de competición estarán disponibles en el tablón de anuncios oficial.

El Comité Organizador se reserva el derecho de decidir, si es necesario, y bajo petición razonable, el lugar donde debe colocarse el nombre del piloto, el número y la publicidad obligatoria (siempre que no sea posible colocarlos en el lugar indicado en el apéndice correspondiente), los números y la publicidad obligatoria.

11.1 Each vehicle will have the competition number assigned in the list issued by the Organizing Committee. The numbers appointed by the Organizing Committee will not be modified in any way.

Both the competition numbers, the name/s of the drivers and compulsory advertisement will be fitted on the vehicle from the scrutineering onwards and during the whole event.

Participants receive one set of permanent start numbers and stickers of mandatory sponsors from the series organizer for the season. Further sticker sets will be charged with 35 €.

11.2 The teams may include in the clothing, as well as on the vehicle, commercial advertising, provided that:

- a) Is in accordance with the provisions of the rules on advertising of the F.I.A. and / or the regulations of the ASN in which the Event takes place;
- b) Respect the places provided in the Regulation for mandatory advertising.

Any advertising contrary to that established or that appears in places other than those indicated in the Regulations must be expressly authorized by the Organizing Committee.

11.3 It remains under the exclusive responsibility of each competitor the correct positioning of the compulsory advertising and competition numbers during the scrutineering and during the event. The instructions for the positioning of mandatory advertising and the competition numbers will be available on the official notice board.

11.4 The Organizing Committee reserves the right to decide, if necessary, and under reasonable request, the place where the name of the driver must be located, the number and the compulsory advertising must be placed (provided that it is not possible to place them in the place indicated in the corresponding appendix), the numbers and the mandatory advertising.

Los competidores que tengan alguna incompatibilidad entre la publicidad de sus patrocinadores y la obligatoria de las Series, podrán solicitar una excepción al Comité Organizador.

El Comité Organizador podrá dispensar, a su exclusivo criterio al Concursante de colocar dicha publicidad incompatible fijando, en este caso, un incremento de los derechos de inscripción igual -como mínimo- al doble de los establecidos para quien lleve la publicidad obligatoria, y la pérdida de los premios y recompensas correspondientes a dicha publicidad.

Los inscritos en cualquier prueba de las Series autorizan al Comité Organizador a divulgar libremente, sin limitación de tiempo y en la forma que estime oportuna, su participación y los resultados obtenidos, así como la cesión a terceros de estos derechos.

La publicidad utilizada por parte del competidor o de cualquier otra persona, de los resultados, records, etc., obtenidos en la Serie, deberá respetar la imagen general tanto del mono ignífugo como del vehículo, por lo que deberá mostrar la publicidad obligatoria en los lugares respectivos.

Es obligatorio que los competidores y pilotos participen en todas las actividades mediáticas incluidas en el Horario Oficial del Evento. Todo Piloto o Competidor que se ausente podrá ser denunciado a los Comisarios Deportivos que podrán, salvo en los casos que reconozcan como de fuerza mayor, imponer la sanción que consideren oportuna.

Oficiales

El Comité Organizador nombrará, como mínimo, a los siguientes oficiales permanentes:

- Presidente de los Comisarios Deportivos
- Director de Carrera, que actuará como Juez de Salida.
- Delegado Técnico

El resto de los oficiales, de acuerdo con el reglamento sobre el ISC, art. 11, serán designados por el Organizador Local en coordinación con el Comité Organizador de las Series.

Todos los oficiales deben figurar con su número de licencia y sus tareas específicas en el reglamento suplementario de cada carrera o en un boletín.

11.5 The competitors who have any incompatibility between the advertising of their sponsors and the mandatory of the Series, may request an exception to the Organizing Committee.

The Organizing Committee may dispense, at its sole discretion the Competitor to place said incompatible advertising setting, in this case, an increase in registration fees equal to -at least- double those established for who carries the mandatory advertising, and loss of prizes and prizes corresponding to such advertising.

11.6 Entrants registered for any event of the Series authorize the Organizing Committee to freely disclose, without limitation of time and in the manner they deem appropriate, their participation and the results obtained, as well as the transfer to third parties of these rights.

11.7 The advertising used on the part of the competitor or any other person, of the results, records, etc., obtained in the Serie, must respect the general image of both the fireproof overall or the vehicle, and must therefore show the mandatory advertising in the respective places.

11.8 It is mandatory for competitors and drivers to take part in any media activities which are included on the Official Timetable for the Event. Any Driver or Competitor who is absent may be reported to the Stewards who may, except in cases they recognise as force majeure, impose any penalty they consider appropriate.

Art. 12 Officials

12.1 The Organizing Committee will appoint, at least, the following permanent officials:

- Chairman of the Stewards
- Race Director, who will act as the Starter of the race
- Technical Delegate

12.2 The remainder of the officials, according to the regulation on the ISC, art. 11, will be appointed by the Local Organizer in coordination with the Series Organizing Committee.

12.3 All the officials must be listed with their license number and their specific tasks in the Supplementary regulations of each race or in a bulletin.

El Secretario de Regata trabajará en consulta permanente con el Director de Regata. El Director de Carrera tendrá autoridad superior en las materias que se describen a continuación, de las que ordenará el Secretario de Campo, siempre que cuenten con la aprobación expresa del Director de Carrera:

- a) Controlar el desarrollo de los entrenamientos y de la regata, el cumplimiento de los horarios y si lo considera necesario la propuesta a los Comisarios de la modificación de horarios de acuerdo con el Código o con el reglamento Deportivo.
- b) Detener a cualquier participante (de acuerdo con el ISC y el Reglamento Deportivo).
- c) Parar los entrenamientos o la carrera si consideran que puede resultar peligrosa su continuación, de conformidad con el Reglamento Deportivo, y asegurarse de que la nueva salida se efectúa según el procedimiento habitual.
- d) El procedimiento de salida.
- e) El uso del Safety Car.
- f) La suspensión y reanudación de la carrera.

El Director de Carrera o el Comisario de Carreras deberán estar en la zona de control de carrera en contacto permanente por radio entre ellos y con todos los puestos de comisarios, durante todas las sesiones de entrenamientos y desde la visualización del tablón de los 5 minutos hasta que el último coche cruce la línea de meta.

Los comisarios y el resto de oficiales deberán estar disponibles para ser contactados en cualquier momento por el Director de Carrera o el Secretario de Campo.

Instrucciones y comunicaciones a los concursantes

Los Comisarios pueden, en casos excepcionales, dar instrucciones a los Concurantes mediante Boletines de acuerdo con el Código Deportivo Internacional. Estas instrucciones deberán distribuirse a todos los Concurantes y publicarse, en cualquier caso, en un Tablón de Anuncios Oficial, que dará fe de la publicación.

12.4 The Clerk of the Course shall work in permanent consultancy with the Race Director. The Race Director will have overriding authority in the subjects which are described below, from which the Clerk of the Course will order, providing that they have the express approval of the Race Director:

- a) To control the development of the practices and race, the fulfilment of the timetables and if they consider necessary the proposal to the Stewards of the modification of timetables according to the Code or to the Sporting regulations.
- b) To stop any entrant (in compliance with the ISC and the Sporting Regulations)
- c) To stop the practices or race if they consider that it could result dangerous its continuation, in conformity with the Sporting Regulations, and to ensure that the new start. is carried out according to the usual proceeding.
- d) The starting procedure.
- e) Use the Safety Car.
- f) Suspending and resuming the race.

12.5 The Race Director or Clerk of the Course must be in the race control area in constant contact by means of the radio between them and with all the marshal posts, during all the practice sessions and from the display of the 5 minutes board until the last car crosses the finishing line.

12.6 The Stewards and the rest of the officials must be available to be contacted at any time by the Race Director or the Clerk of the Course.

Art. 13 Instructions and communications to the Entrants

13.1 The Stewards may, in exceptional cases give instructions to the Entrants by means of Bulletins in accordance to the International Sporting Code. These instructions must be distributed to all the Entrants and published, in any case, on an Official Notice Board, which will attest the publication.

Todas las clasificaciones y resultados de los entrenamientos y carreras, así como todas las decisiones tomadas por los Comisarios, cuando así lo acuerden éstos, se colocarán en el Tablón Oficial de Anuncios.

Cualquier decisión o comunicación de los Comisarios Deportivos, el Delegado Técnico, el Director de Carrera o el Secretario de Campo, que afecte a un participante en particular, le será inmediatamente comunicada por escrito.

Los comisarios deportivos publicarán los resultados de las verificaciones de los vehículos controlados. Con la excepción del análisis del combustible y cuando un coche no cumpla con el Reglamento Técnico, estos resultados no deben contener ningún dato en particular.

Los concursantes o sus representantes deberán estar disponibles durante toda la prueba.

Las instrucciones oficiales se transmitirán a los pilotos mediante las banderas y señales previstas en el código. Los Competidores no están autorizados a utilizar banderas similares a las oficiales.

Las luces de los paneles de pista son complementarias a las banderas y las banderas siempre anulan la información contradictoria entre banderas y paneles según el Apéndice H del ISC, a menos que el director de carrera indique lo contrario en el briefing y/o en las notas informativas.

La información mostrada en los monitores de cronometraje relativa a sanciones e incidentes investigados es vinculante, mientras que las demás notificaciones de los monitores de cronometraje son informativas.

Incidentes y sanciones

13.2 All classifications and results of the practices and races, as well as all the decisions taken by the Stewards, when so agreed by them, will be placed on the Official Notice Board.

13.3 Any decision or communication of the Stewards, the Technical Delegate, the Race Director or the Clerk of the Course, which affects to a particular participant, will be immediately communicated in writing to them.

The results of the scrutineering of any checked vehicle will be published by the Stewards. With the exception of the fuel analysis and when a car is found in non - conformity with the technical Regulations, these results must not contain any particular data.

13.4 The competitors or their representatives must be available during the whole event.

13.5 The official instructions will be transmitted to the drivers by means of the flags and signals foreseen in the code. The Competitors are not allowed to use similar flags to the official ones. Track panel lights are complementary to the flags and flags always overrule conflicting information between flags and panels as per Appendix H of the ISC, unless stated otherwise by the race director in the briefing and/or briefing notes.

13.6 Information displayed on the timing monitors regarding penalties and incidents under investigations are binding whereas other notifications on the timing monitors are informative.

Art. 14 Incidents and Penalties

«Incidente» significa cualquier suceso o serie de sucesos en los que se vean implicados uno o más pilotos, o cualquier acción de cualquier piloto, que sea comunicado a los comisarios por el director de carrera/ secretario de pista (o anotado por los comisarios y remitido al director de carrera para su investigación):

- a) Provoca la interrupción de una sesión de entrenamientos (libres o clasificatorios) o la suspensión de una carrera;
- b) Constituya una infracción de la normativa aplicable (reglamento/s de la serie, ISC y sus apéndices, etc.);
- c) Provoque una salida falsa de uno o más vehículos;
- d) Provoca una colisión;
- e) Obliga a otro piloto a salirse de la pista;
- f) Obstruya o impida ilegítimamente cualquier maniobra correcta de adelantamiento de otro piloto;
- g) Adelanta ilegítimamente a otro conductor;
- h) Desobedezca o ignore las indicaciones, instrucciones o comunicaciones de los oficiales o personal organizador del evento..

En general, cualquier infracción a las disposiciones del Código Deportivo Internacional y sus anexos o del presente reglamento en materia de disciplina general y seguridad será susceptible de sanción por parte de los Comisarios Deportivos..

Quedará a discreción de los Comisarios, bajo informe o a petición del Director de Carrera, determinar si se ha producido un «Incidente», así como qué piloto(s) está(n) implicado(s) y si debe(n) ser sancionado(s).

Si los Comisarios Deportivos están investigando un «Incidente», deberán informar al equipo o equipos implicados, mediante un mensaje publicado en los monitores de cronometraje (siempre que las instalaciones lo permitan).

Si un piloto se ve implicado en una colisión o en un «Incidente» y ha sido informado por los Comisarios de esta circunstancia antes de que hayan transcurrido 60 minutos desde el final de la carrera, no deberá abandonar el circuito sin el acuerdo previo de los Comisarios.

14.1 “Incident” means any occurrence or series of occurrences involving one or more drivers, or any action by any driver, which is reported to the Stewards by the Race Director/Clerk of the Course (or noted by the Stewards and referred to the Race Director for investigation)

- a) Causes the stopping of a practice (free or qualifying) session or the suspension of a race;
- b) Constitutes a breach of the applicable normative (regulation/s of the series, ISC and their appendix, etc.);
- c) Causes a false start of one or more vehicles;
- d) Causes a collision;
- e) Forces another driver off the track;
- f) Illegitimately obstruct or impede any correct overtaking manoeuvre of another driver;
- g) Illegitimately overtakes another driver;
- h) Disobey or ignore the indications, instructions or communications of the officials or organizing staff of the event.

In general, any infringement to the provisions of the International Sporting Code and its appendixes or of the present regulations concerning general discipline and safety will be liable to a sanction by the Stewards.

14.2 It will be at the Stewards discretion, under a report or at the request of the Race Director, to determine if an "Incident" has occurred, as well as which driver(s) is (are) involved and if they should be sanctioned.

14.3 If the Stewards are investigating an "Incident", they must inform the team or teams that are involved, by means of a message posted on the timing monitors (as long as the facilities allow it).

If a driver is involved in a collision or in an "Incident" and has been informed by the Stewards of this circumstance before 60 minutes have passed since the end of the race have passed, they must not leave the circuit without the prior agreement of the Stewards.

Los Comisarios Deportivos podrán imponer las sanciones previstas en el presente Reglamento, así como las que -a su sola discreción- se establezcan en el CDI (Código Deportivo Internacional) u otra(s) norma(s) aplicable(s).

Asimismo, podrán actuar en ese sentido a requerimiento del Secretario de Campo o Director de Carrera.

Los Comisarios Deportivos, o el Director de Carrera cuando así lo disponga específicamente el presente Reglamento Deportivo, podrán imponer a cualquier piloto implicado en un incidente, una o varias de las siguientes sanciones:

- a) Advertencia
- b) Amonestación
- c) Obligación de realizar algún trabajo de interés público
- d) Supresión de la/s vuelta/s de clasificación y entrenamientos de un piloto
- e) Pérdida de posición/es en la parrilla de salida.
- f) Obligación para un piloto de comenzar una Carrera desde el pit lane
- g) Penalización de tiempo:
 1. Suma de tiempo al tiempo marcado en entrenamientos o carrera.
 2. Pena de 5 segundos a añadir al tiempo de carrera del piloto en cuestión.
 3. Penalización de 10 segundos al tiempo de carrera del piloto en cuestión.
- i) Vuelta/s de penalización.
- j) Descenso de puesto/s en la clasificación de la Competición.
- k) Penalización de Drive Through
- l) Stop & Go o Stop & Go con un tiempo de parada prescrito.
- m) Descalificación

Las sanciones establecidas en este artículo, casos a), b), e), f), g), h), i), j), k) y l), incluidos los casos en que estas sanciones se imponen en los últimos 5 minutos (o 3 vueltas) o al final de las carreras o de la clasificación, no son susceptibles de recurso (Art. 12.3.4 ISC).

En este caso, los comisarios no pueden aplicar multas en ningún caso a pilotos o equipos.

Las decisiones de los comisarios son inmediatamente vinculantes, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 12.3.3 del ISC..

14.4 The Stewards may impose the penalties(s) foreseen in this Regulation, as well as the ones - at their sole discretion – as stated in the ISC (International Sporting Code) or other applicable regulation(s).

Likewise, they may act in that sense at the request of the Clerk of the Course or Race Director.

14.5 The Stewards, or the Race Director when specifically provided for in these Sporting Regulations, may inflict to any driver involved in an incident, one or more of the following penalties:

- a) Warning
- b) Reprimand
- c) Obligation to accomplish some work of public interest
- d) Deletion of a driver's qualifying and practice lap/s
- e) Drop of grid position/s.
- f) Obligation for a driver to start a Race from the pit lane
- g) Time penalty:
 1. Adding of time to time scored in practices or race.
 2. Time penalty of 5 seconds to be added to the elapsed race time of the driver concerned
 3. Time penalty of 10 seconds to be added to the elapsed race time of the driver concerned
- i) Penalty lap/s.
- j) Drop of place/s in the classification of the Competition
- k) Drive Through penalty
- l) Stop & Go or Stop & Go with a prescribed stop time
- m) Disqualification

The penalties set out in this article, cases a), b), e), f), g), h), i), j), k) and l) including the cases where these penalties are imposed in the last 5 minutes (or 3 laps) or at the end of the races or qualifying are not subject to appeal (Art. 12.3.4 ISC).

In this event, the stewards cannot apply fines in any case to drivers or teams

The Decisions of the Stewards are immediately binding, subject to the provisions of article 12.3.3 of the ISC.

Además, los comisarios podrán transferir el expediente disciplinario de un titular de licencia implicado en un «incidente» a su ADN de referencia o matriz.

Cualquier piloto que haya recibido 3 amonestaciones durante la temporada, de las cuales al menos 2 hayan sido impuestas por infracciones del comportamiento/conducta de conducción, recibirá, en el momento de la tercera amonestación, una penalización de pérdida de DIEZ posiciones en la parrilla en la siguiente carrera en la que participe.

La misma regla se aplicará de nuevo para las siguientes 3 reprimendas que reciba y así sucesivamente.

Las reprimendas serán siempre propiedad del conductor.

Cuando sea físicamente imposible aplicar la penalización de pérdida de 10 posiciones en la parrilla, se podrá aplicar cualquier otra penalización a discreción de los Comisarios Deportivos.

Como norma general, las infracciones cometidas en los entrenamientos oficiales darán lugar a la anulación de cuantas vueltas se estimen oportunas o a la pérdida de posiciones en la parrilla de salida, pudiendo llegar a la descalificación en aquellos casos graves, a juicio de los Comisarios Deportivos de la Reunión.

En carrera, los incidentes susceptibles de ser sancionados con una penalización podrán ser resueltos inicialmente, como norma general, con una penalización de Drive Through, o en su defecto, si los Comisarios lo consideran insuficiente, con un Stop & Go de tantos segundos como estimen oportuno pudiendo eventualmente elevarlo a descalificación en aquellos casos cuya gravedad así lo requiera.

Por otro lado, en aquellos incidentes cuyas circunstancias así lo requieran, se podrá aplazar la aplicación de la sanción correspondiente a la siguiente carrera del mismo Evento (en el caso de que haya más de uno), o transferirla a carrera(s) a celebrar en el siguiente(s) Evento(s).

14.6 In addition, the Stewards may transfer a disciplinary record of a licensee involved in an "Incident" to their reference / parent ASN.

14.7 Any driver who has received 3 reprimands during the season, of which at least 2 have been imposed for infractions of the driving behavior/conduct, will receive, at the time of the third warning, a penalty of loss of TEN positions on the grid in the following race in which they take part.

The same rule will be applied again for the next 3 reprimands he may receive and so on.

The reprimands will always be the property of the driver.

When it is physically impossible to apply the penalty of loss of 10 positions on the grid, any other penalty may be applied at the discretion of the Stewards.

14.8 As a general rule, infractions committed in official practices will lead to the cancellation of as many laps as deemed appropriate or the loss of positions on the starting grid, which may lead to disqualification in those serious cases, in the opinion of the Stewards of the Meeting.

14.9 In the race, the incidents likely to be sanctioned with a penalty may be solved initially, as a general rule, with a penalty of Drive Through, or failing that, if the Stewards consider it insufficient, with a Stop & Go of as many seconds as they deem appropriate and may eventually raise it to disqualification in those cases whose severity requires it.

On the other hand, in those incidents whose circumstances require so, the application of the corresponding sanction may be deferred to the next race of the same Event (in the case of more than one), or transfer it to race(s) to be held in the following Event(s).

Si los Comisarios Deportivos deciden imponer una penalización inmediata de tiempo (Drive Through o Stop & Go) se aplicará el siguiente procedimiento:

- a) Los Comisarios Deportivos indicarán al Control de Carrera que notifique al competidor penalizado mediante una pizarra negra con el número de carrera y la penalización impuesta. Al mismo tiempo y siempre que sea posible, se entregará al Jefe de Equipo una notificación por escrito de la penalización impuesta, y se asegurarán, si es posible, de que esta información aparezca en los monitores de cronometraje
- b) Desde el momento en que la decisión sea comunicada a través de las pantallas de cronometraje o del puesto de señalización de Dirección de Carrera o desde el momento en que el Jefe de Equipo reciba la notificación por escrito, el piloto en cuestión no podrá dar más de tres vueltas completas antes de entrar en el Pit Lane;
- c) Cualquier infracción de lo dispuesto en los puntos anteriores puede acarrear la descalificación del equipo;
- d) Definiciones:
 - d1) **Drive Through:** el coche entra en el Pit Lane, recorre toda su longitud sin detenerse y se reincorpora a la pista;
 - d2) **Stop & Go:** el coche entra en el Pit Lane, conduce hasta el área de penalización donde el conductor detendrá completamente el coche en el lugar donde se le mostrará un cartel rojo con la palabra «Stop» en blanco. Cuando el vehículo esté parado, el oficial encargado iniciará la cuenta atrás de la penalización impuesta, al final de la cual autorizará al conductor a volver a arrancar sustituyendo el panel circular rojo por uno verde con la palabra «Go» escrita en blanco.

14.10 If the Stewards decide to impose an immediate time penalty (Drive Through or Stop & Go) the following procedure will be applied:

- a) The Stewards will indicate to the Race Control to notify the penalized competitor by a black board with the race number and the imposed penalty. At the same time and whenever possible, a written notification of the imposed penalty will be delivered to the Team Manager, and they will ensure, if possible, that this information is displayed on the timing monitors;
- b) From the moment the decision is communicated through the timing screens or Race Direction signalling post or from the moment the Team Manager receives the written form the relevant driver may not cover more than three full laps before entering the Pit Lane;
- c) Any breach of the provisions of the points above may lead to a disqualification of the team;
- d) Definitions:
 - d1) **Drive Through:** the car enters the Pit Lane, drive its total length without stopping and rejoin the track;
 - d2) **Stop & Go:** the car enters the Pit Lane, drive to the penalty area where the driver will completely stop the car at the place where they will be shown a red signboard with the word "Stop" in white.
When the vehicle is stopped, the official in charge will begin the countdown of the imposed penalty, at the end of which they will authorize the driver to re-start by replacing the red circular panel with a green one with the word "Go" written in white.

En cualquiera de los casos descritos anteriormente (Drive Through o Stop & Go) el coche no podrá detenerse en su box para realizar ningún trabajo, ni para recibir asistencia cuando se encuentre detenido en el área de penalización. Sin embargo, en el caso de que el motor se pare y el conductor no pueda volver a arrancarlo, se autoriza el uso de un medio externo para arrancar.

En cualquier caso, salvo que el coche se encuentre ya en la entrada del Pit Lane para ejecutar la penalización, ésta no podrá llevarse a cabo una vez que el Safety Car esté en pista o se haya mostrado la bandera roja de suspensión de la carrera. Todas las vueltas que se realicen detrás del Safety Car, no se tendrán en cuenta para el cálculo de las 3 vueltas mencionadas en el Artículo 14.10 b).

Si una de estas penalizaciones debe aplicarse durante los últimos 5 minutos (o en las tres últimas vueltas) o al final de la carrera, los segundos correspondientes se añadirán al tiempo de carrera del piloto implicado si la penalización no se cumple durante la carrera:

g1) Drive Through: 35 segundos;

g2) Stop&Go: 40 segundos más el tiempo restante de la sanción de Stop&Go.

Si los Comisarios deciden imponer una penalización de tiempo durante la Calificación o la Carrera, ésta se mostrará en los monitores de cronometraje -siempre que sea posible-, y se incluirá en la clasificación provisional y final.

Si es posible, se enviará una notificación por escrito al competidor.

Los Comisarios pueden utilizar todos los vídeos o equipos electrónicos disponibles para ayudarles a tomar decisiones. En tales circunstancias, los comisarios podrán invalidar a los jueces de hechos.

Cualquier decisión tomada o sanción impuesta no reducirá los efectos de los arts. 12.10, 12.11, 12.12 y 12.13 del Código Deportivo Internacional (CDI).

Protestas y recursos

Cualquier protesta deberá realizarse conforme a lo dispuesto en el Art. 13 del CSI, acompañada de la tasa de protesta definida por las ADN.

In any of the cases described before (Drive Through or Stop & Go) the car cannot stop at its box to carry out any work, nor to receive assistance when it is stopped in the penalty area. However, in the event that the engine stops and the driver cannot start it again, the use of an external means to start is authorized.

In any case, unless the car is already at the entrance of the Pit Lane to carry out the penalty, it cannot be carried out once the Safety Car is on track or the red flag has been shown for the suspension of the race. All the laps that are made behind the Safety Car, will not be taken into account for the calculation of the 3 laps mentioned in Article 14.10 b).

If one of these penalties is to be applied during the last 5 minutes (or in the last three laps) or at the end of the race, the corresponding seconds will be added to the race time of the driver involved if the penalty isn't served during the race:

g1) Drive Through: 35 seconds;

g2) Stop & Go: 40 seconds plus the remaining time of the Stop&Go penalty.

14.11 Should the Stewards decide to impose a time penalty during Qualifying or Race, this will be displayed on the timing monitors – whenever this is possible-, as well as be included in the provisional and final classification.

Written notice will be delivered to the competitor if possible.

14.12 The Stewards may use all the videos or electronic equipment available to help them in making decisions. In such circumstances, the Stewards may overrule the Judges of Fact.

14.13 Any decision taken or imposed sanction will not reduce the effects of arts. 12.10, 12.11, 12.12 and 12.13 of the International Sporting Code (ISC).

Art. 15 Protests and Appeals

15.1 Any protest must be made in accordance with the provisions of Art. 13 of the ISC, accompanied by the protest fee defined by the ASN.

Según lo establecido en el art. 15 del ISC, todos los concursantes tienen derecho a recurrir las decisiones de los Comisarios de la prueba, en la forma y plazos establecidos en el citado artículo, acompañando la tasa establecida por la ADN, dicha tasa se hará firme mediante un medio de pago, que identifique a la parte recurrente.

Determinadas sanciones no son recurribles (véase el artículo 12.3.4 del ISC).

Disciplina general de seguridad

Cualquier infracción del Reglamento de las Series, relacionada o relativa a la disciplina general de seguridad, tanto en entrenamientos como en carrera, será penalizada por los Comisarios Deportivos.

Está prohibido conducir un coche en dirección contraria a la de la carrera, salvo en la única condición, que sea para mover el coche de una posición peligrosa y siguiendo las instrucciones de los comisarios de pista.

El conductor no puede empujar el coche, a menos que se lo indiquen los comisarios de pista.

15.2 As established in the art. 15 of the ISC, all competitors have the right to appeal the decisions of the Stewards of the event, in the manner and deadlines established in the aforementioned article, accompanied by the fee established by the ASN, such fee shall be made firm by a payment method, which identifies the appealing party.

15.3 Certain penalties are not subject to appeal (see article 12.3.4 of the ISC)

Art. 16 General safety discipline

16.1 Any breach of the Regulations of the Series, related to or relating to the general discipline of safety, both in practice and in the race, will be penalized by the Stewards.

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

The driver cannot push the car, unless it's instructed by the track marshals.

Las instrucciones oficiales se transmitirán a los pilotos a través de las banderas y señales previstas por el Código. Los competidores no podrán utilizar banderas similares a las utilizadas oficialmente.

Las señales transmitidas a los conductores a través de las banderas y señales del Código y sus Anexos deben ser respetadas sin demora. En particular, la presentación de una o varias banderas amarillas en los puestos de señalización indica la existencia de un peligro de cualquier tipo en la pista o cerca de ella. Los conductores deben reducir la velocidad y estar preparados para cambiar de dirección e incluso detenerse. Los adelantamientos, así como la mejora de los tiempos, están prohibidos en estas circunstancias.

Cuando se despliega la bandera roja, todos los pilotos deben reducir sustancial e inmediatamente su velocidad, preparados para detenerse si es necesario, y regresar al Pit Lane. Está prohibido adelantar.

Por otra parte, la llamada de un piloto al Pit Lane por medio de una bandera negra debe ser atendida y cumplida antes de que el piloto haya completado tres pasadas por la entrada de boxes después de que se haya mostrado la bandera.

Cualquier infracción de estas normas durante las sesiones de entrenamientos o cualquiera de las carreras será penalizada de acuerdo con el Apéndice 1 de este Reglamento Deportivo.

16.3

The official instructions will be transmitted to the drivers through the flags and signals provided by the Code. Competitors cannot use flags similar to those officially used.

The signals transmitted to the drivers through the flags and signs of the Code and its Annexes must be respected without delay.

In particular, presenting one or more yellow flags at the signalling posts indicates the existence of a danger of any kind on or near the track. Drivers must slow down and be prepared to change direction and even stop. Overtaking, as well as improving times, is prohibited under these circumstances.

When the **red flag** is deployed, all drivers must reduce substantially and immediately their speed, prepared to stop if necessary, and return to the Pit Lane. Overtaking is forbidden.

On the other hand, the call of a driver to the Pit Lane by means of a **black flag** must be attended and fulfilled before the driver has completed three passes by the Pit Entry after the flag has been shown.

Any infraction of these rules during the practice sessions or any of the races will be penalized according to the Appendix 1 of this Sporting Regulation.

Durante las sesiones de entrenamientos y las carreras, los pilotos sólo pueden utilizar la pista y en todo momento deben respetar las disposiciones del Código de Conducción en Circuito publicado por la FIA en el ISC (Capítulo IV del Apéndice L).

Las curvas, así como sus zonas de entrada y salida, pueden ser negociadas por los pilotos como deseen mientras permanezcan dentro de los límites marcados por las líneas blancas continuas de los bordes de la pista. Teniendo en cuenta estas circunstancias, los adelantamientos pueden hacerse por la derecha o por la izquierda.

No está permitido que un piloto obstaculice, provoque un contacto o una colisión, empuje a otros pilotos fuera de la pista mientras está siendo adelantado o cualquier otro movimiento que vaya en contra de las normas de conducción del Código publicado por la FIA en el ISC (Capítulo IV del Apéndice L), lo que puede dar lugar a sanciones definidas en el apéndice 1 a aplicar por los Comisarios Deportivos.

Asimismo, más de un cambio de dirección imprevisto o anormal por parte del piloto que está siendo adelantado está estrictamente prohibido y conllevará las sanciones previstas en este reglamento y/o en el apéndice 1, en función de la importancia o reiteración de las infracciones.

La reiteración de un comportamiento antideportivo puede acarrear la descalificación.

16.4 During the practice sessions and races the drivers can only use the track and at all times they must respect the provisions of the Circuit Driving Code published by the FIA in the ISC (Chapter IV of Appendix L).

The turns, as well as their entry and exit zones, can be negotiated by the drivers as they wish while they remain within the limits marked by the continuous white lines of the edges of the track. Taking into account these circumstances, overtaking can be done on the right or on the left.

It is not allowed for a driver to impede, cause contact or a collision, push other drivers out of the track while being overtaken or any other move that goes against the driving standards in the Code published by the FIA in the ISC (Chapter IV of Appendix L), which can lead to penalties defined in the appendix 1 to be applied by the Stewards.

Likewise, more than one unforeseen or abnormal change of direction by the driver who is being overtaken is strictly prohibited and will entail penalties provided for in these regulations and / or Appendix 1, depending on the importance or reiteration of the infractions.

The repetition of an unsporting behavior may lead to a disqualification.

Los conductores deben utilizar la pista en todo momento. Para evitar cualquier duda:

- Las líneas blancas que definen los bordes de la pista se consideran parte de la pista, pero los bordillos no. Excepto si el Director de Carrera lo indica explícitamente en las notas informativas o en la presentación «pdf» del Briefing.
- Se considerará que un piloto se ha salido de la pista si ninguna parte del coche permanece en contacto con la pista.

Si un coche abandona la pista por cualquier motivo, y sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo siguiente, el piloto podrá reincorporarse. Sin embargo, esto sólo podrá hacerse cuando sea seguro hacerlo y sin obtener ninguna ventaja inmediatamente o en las siguientes rectas y/o curvas.

La repetición de errores graves o la apariencia de falta de control sobre el coche (como salirse de la pista) será comunicada a los comisarios de la prueba y podrá conllevar la imposición de sanciones que pueden llegar hasta la descalificación del piloto implicado.

Queda prohibido, en particular:

- a) Realizar prácticas de salida en pista durante la totalidad de los entrenamientos oficiales y carrera, excepto en la zona de aceleración entre las luces de Pit Exit y la pista;
- b) Realizar maniobras en zigzag para calentar los neumáticos, excepto:
 - Durante el procedimiento de salida cumpliendo con el Art. 30.2.
 - Cuando se despliega el Safety Car..

Un piloto que maniobre de cualquier forma para calentar sus neumáticos debe asegurarse de que lo hace de forma totalmente segura.

Las sanciones por incumplimiento de este artículo están previstas en el Apéndice 1 de este Reglamento, pudiendo llegar a la descalificación de la prueba si supone un peligro inminente para los demás participantes, independientemente de que sea la primera o la segunda vez que se realiza.

En el Pit Lane se aplicará un límite de velocidad de 60 km/h en todo momento. La circulación por el Pit Lane se realizará con las máximas precauciones de seguridad y no deberá superar el límite de 60 km/h.

16.5 Drivers must use the track at all times. For the avoidance of any doubt:

- The **white lines** defining the track edges are considered to be part of the track but the kerbs are not. Except if explicitly stated by the Race director in the briefing notes or in Briefing “pdf” presentation.
- A driver will be judged **to have left the track if no part of the car remains in contact** with the track.

Should a car leave the track for any reason, and without prejudice to paragraph below, the driver may rejoin. However, this may only be done when it is safe to do so and **without gaining any advantage** immediately or in the next straights and/or corners.

At no time may a car be driven unnecessarily slowly, erratically or in a manner which could be deemed potentially dangerous to other drivers or any other person and/or repetition of serious mistakes or the appearance of a lack of control over the car (such as leaving the track) will be reported to the Stewards of the event and may entail the imposition of penalties up to and including the disqualification of any driver concerned.

16.6 It is forbidden, in particular, to carry out:

- a) To perform starting practices in the track during the entire official practices and race, except in the acceleration area between the Pit Exit lights and the racetrack;
- b) To make zigzag manoeuvres in order to warm up the tires, except:
 - During the start procedure while complying with Art. 30.2
 - When the safety car is deployed.

A driver who manoeuvres in any way to warm up his tires must ensure that he does so in a totally safe manner.

Penalties for non-compliance with this article are provided in Appendix 1 of this Regulation, which may lead to the disqualification of the event if it entails imminent danger from other participants, regardless of whether it is the first or second time it is carried out.

16.7 A speed limit of 60 kph during all times will be enforced in the Pit Lane. The circulation through the Pit Lane will be carried out with the maximum safety precautions and must not exceed the 60 kph limit.

Está prohibida cualquier maniobra de obstrucción por parte de uno o varios conductores con o sin intereses comunes. No está permitido rodar constantemente junto con varios vehículos, ni adoptar una formación de abanico para que otro vehículo no pueda adelantarlos. En este caso se mostrará la bandera azul a los conductores, y se comunicará a los Comisarios para su consideración.

La sanción infligida a los pilotos que no respeten la bandera azul también se aplicará a los pilotos que obstruyan una parte de la pista, y será más severa en el caso de una obstrucción sistemática puede dar lugar a una descalificación.

La pista sólo podrá ser utilizada por los pilotos autorizados a participar en la sesión programada en ese momento.

El conductor de cualquier coche que vaya a salir de la pista debe advertir previamente de su intención, y es su deber vigilar que esta maniobra se realice con seguridad.

Si un coche se detiene en la pista, debe ser retirado lo más rápidamente posible para que su presencia no constituya un peligro ni entorpezca a los demás competidores.

Si el piloto no es capaz de sacar el coche de una posición peligrosa, durante los entrenamientos o las carreras, conduciéndolo por sí mismo, será obligación de los comisarios ayudarlo. El piloto deberá dejar el coche en punto muerto y con el volante en su sitio.

Además, puede desplazarse con otro tipo de ayuda suplementaria que no sean los comisarios (medios mecánicos, tractores, etc.) y volver a la sesión de prácticas o

Si la ayuda recibida hace que el motor del coche se ponga en marcha y el piloto se reincorpora a la pista, se aplicarán las penalizaciones establecidas en el Apéndice 1.

Excepto en el Paddock Area, en los garajes, en la zona de trabajo del pitlane o en la parrilla de salida, cualquier reparación en un vehículo debe ser llevada a cabo únicamente por el piloto y utilizando las herramientas a bordo del coche, tanto en los entrenamientos como en las carreras.

16.8 Any obstruction maneuver by one or several drivers with or without common interests is prohibited. It is not allowed to constantly roll together with several vehicles, or to adopt a fan formation so that another vehicle cannot overtake them. In this case the blue flag will be shown to the drivers, and it will be reported to Stewards for their consideration.

16.9 The penalty inflicted on drivers who do not respect the blue flag will also be applied to the drivers that obstruct a part of the track, and will be more severe in the case of a systematic obstruction may lead to a disqualification.

16.10 The track may only be used by the drivers who are authorized to take part in the session scheduled at that time.

16.11 The driver of any car that is going to leave the track must previously warn of their intention, and it is their duty to watch that this manoeuvre is carried out safely.

If a car stops on the track, it must be removed as quickly as possible so that its presence does not constitute a danger or hinder other competitors.

16.12 If the driver is not able to remove the car from a dangerous position, during practice sessions or races, driving it on its own, it will be the duty of the Marshals to help him. The driver must leave the car in neutral and with the steering wheel in place.

16.13 In addition, it can be moved with another type of supplementary help other than the Marshals (mechanical means, tractors, etc.) and return to the session of practices or races.

16.14 If the aid received causes the car engine to start and the driver re-joins the track, the penalties set out in Appendix 1 will apply.

16.15 Except in the Paddock Area, in the garages, in the work area of the pitlane or in the starting grid, any repair in a vehicle must be carried out only by the driver and using the tools on board of the car, both in practices and races.

El repostaje debe efectuarse en el interior del box antes de los entrenamientos privados/libres/oficiales y de las carreras.

Durante toda la sesión de entrenamientos oficiales y desde el inicio del procedimiento de salida hasta el final del Parc Fermé, no se podrá colocar ni retirar del vehículo ninguna sustancia sólida, líquida o gaseosa de ninguna naturaleza. Todos los orificios de llenado deberán estar de tal forma que los inspectores puedan sellarlos.

Desde el inicio y hasta el final de los entrenamientos o carrera(s) y hasta que todos los coches hayan llegado al Parc Fermé, por sus propios medios o de cualquier otra forma especificada en este Reglamento, nadie está autorizado a permanecer en la pista excepto los Comisarios y Oficiales en cumplimiento de su deber, el piloto cuando conduzca o bajo las instrucciones de los Comisarios, o los mecánicos, de acuerdo con las disposiciones de este Reglamento.

Si un coche se para durante la carrera, el motor deberá volver a arrancarse por sus propios medios. El uso de medios externos sólo se permitirá en los boxes, en la parrilla de salida y después del repostaje (cuando proceda). Un coche puede ser remolcado por el comisario hasta el box del equipo y reparado después de arrancar por sus propios medios y continuar la carrera.

Es obligatorio que todos los pilotos que participen en prácticas o carreras de cualquier Evento de la Serie, usen siempre los elementos de seguridad (overol ignífugo, casco, HANS, etc.) establecidos en el Capítulo III - Apéndice L del ISC.

Está prohibido:

- a) Empujar un coche para cruzar la línea de meta.
- b) Empujar un coche para arrancar el motor ya sea en la pista o en los Pits.

Si, en opinión de los Comisarios, un piloto se detiene deliberadamente en la pista o impide la normal circulación de cualquier otro(s) piloto(s) será sancionado de acuerdo con el Apéndice 1 de este Reglamento.

Aparte de conducir por la pista, no se permite a los Competidores intentar alterar el agarre de ninguna parte de la superficie de la pista.

16.16 The refuelling must be carried out inside the box before the private/free/official practices and races.

Throughout the official practice session and from the start of the starting procedure until the end of the Parc Fermé, no solid, liquid or gaseous substance or substance of any nature may be placed or removed from the vehicle. All filling holes should be in such a way as to allow the scrutineers to seal them.

16.17 From the beginning and until the end of the practice(s) or race (s) and until all cars have reached the Parc Fermé, by their own means or in any other way specified in this Regulation, no one is authorized to remain on the track except for the Marshals and Officials in execution of their duty, the driver when driving or under the instructions of the Marshals, or the mechanics, in accordance with the provisions of this Regulations.

16.18 If a car is stopped during the race, the engine must be restarted by its own means. The use of external means will only be allowed in the pits, on the starting grid and after the refuelling (when applicable). A car can be towed by the steward into the team pit and repaired after started by own means and continue the race.

16.19 It is mandatory that all drivers who take part in practices or races of any Event of the Series, always wear the safety elements (fireproof overall, helmet, HANS, etc.) established in Chapter III - Appendix L of the ISC.

16.21 It is forbidden:

- a) To push a car across the finishing line.
- b) To push a car to start the engine either in the racetrack or in the Pits

16.22 If, in the opinion of the Stewards, a driver deliberately stops on the track or impedes the normal circulation of any other driver(s) they will be penalized in accordance with Appendix 1 of these Regulations.

16.23 Other than by driving on the track, Competitors are not permitted to attempt to alter the grip of any part of the track surface.

El Director de Carrera, el Secretario de Campo o el Médico Jefe pueden exigir a un piloto que se someta a un examen médico en cualquier momento durante un evento. Este examen puede incluir, si procede, una prueba de alcoholemia. (ISC- Apéndice L, Capítulo 2).

Prácticas : definiciones y restricciones

Pruebas colectivas/Pruebas privadas.

Las pruebas privadas son promovidas por el Comité Organizador para los Equipos/Pilotos inscritos, en cualquier momento de la temporada, en un circuito o no de los que componen el calendario de las Series. No hay limitación en el número de pruebas privadas para competidores o pilotos.

Para las pruebas privadas el Art. 6 (Seguro) no se aplica.

El Comité Organizador se reserva el derecho de invitar a estas pruebas a pilotos no inscritos.

Registro administrativo. Verificación. Designación de pilotos

Durante los controles administrativos preliminares, todos los participantes deberán estar en posesión de todas las licencias y documentos requeridos:

- a) Licencias del participante y del conductor;
- b) Si la licencia de conductor es de una ADN distinta a la del lugar donde se celebra el evento, la correspondiente autorización de la ADN (participante y conductores) de acuerdo con el art. 3.9.4. del Código Deportivo Internacional, si no está impresa en la licencia.
- c) Autorización paterna cuando el conductor sea menor de 18 años.

Las verificaciones administrativas y escrutinios se realizarán en el horario y lugares establecidos en el Reglamento Suplementario de cada carrera.

Todos los inscritos que acudan a las verificaciones administrativas o escrutinios fuera del horario establecido serán penalizados.

Los Participantes que no hayan realizado los controles no podrán tomar parte, ni en los entrenamientos ni en la carrera, salvo autorización de los Comisarios Deportivos (ver Apéndice).

16.24 The Race Director, the Clerk of the Course or the Chief Medical Officer can require a driver to undergo a medical examination at any time during an Event. This examination may include, if appropriate, a test for alcohol. (ISC- Appendix L, Chapter 2).

Art. 17 Practices: definitions and restrictions

17.1 Collective Tests/Private tests.

Private tests are promoted by the Organizing Committee for entered Teams/Drivers, at any time of the season, in a circuit or not of those that make up the calendar of the Series. There is no limitation on the number of private tests for competitors or drivers.

For private tests Art. 6 (Insurance) does not apply.

The Organizing Committee reserves the right to invite to these tests non-registered drivers.

Art. 18 Administrative checkin (signing on) Scrutineering. Drivers designation

18.1 During preliminary administrative checks all entrants must have all the required licenses and documents

- a) Entrant's and Driver's licenses;
- b) If the driver license is by an ASN other than where the event takes place, the corresponding ASN authorization (entrant and drivers) in accordance with art. 3.9.4. of International Sporting Code, if it is not printed on the license;
- c) Parental authorization when the driver is under 18 years old.

18.2 The administrative checking and scrutineering will be carried out in the schedule and places established in the Supplementary regulations of each race.

18.3 All entrants who attend the administrative checking or scrutineering outside of the established timetable will be penalized.

18.4 The Entrants who have not carried out the checks will not be allowed to take part, neither the practices nor the race, unless authorized by the Stewards (see Appendix).

El escrutinio preliminar servirá para comprobar la conformidad o no de la inscripción en las diferentes categorías y/o clases.

Para las verificaciones, cualquier reglamento o apéndice a aplicar - destinado a la participación de cualquier vehículo en las Series - deberá haber sido previamente presentado.

El plazo para presentar los documentos a aplicar se fija en 7 días antes de la carrera. De esta forma, ningún documento será admitido como prueba para una eventual verificación posterior a la carrera si no ha sido previamente presentado.

Los comisarios pueden:

- Ordenar verificaciones técnicas de un coche o de un competidor antes, durante y/o después de los entrenamientos o de la carrera;
- Exigir al competidor que desmonte el coche durante las verificaciones para comprobar si cumple o no las condiciones de admisión;
- Pedir al competidor que proporcione la parte del coche que considere necesaria;
- No autorizar la salida de ningún coche por razones de seguridad.

Todo coche que, después de pasar la verificación inicial, haya sido desmontado o modificado de forma que afecte a su nivel de seguridad o ponga en duda su conformidad, o si ha estado implicado en un accidente con consecuencias similares, deberá ser presentado al Delegado Técnico para su verificación, quedando a su disposición, quien indicará a los Comisarios de Reunión o al Director de Carrera, la conformidad o no del vehículo. En este último caso (no conforme por razones técnicas o de seguridad); se dirigirán a su garaje o al «Parc Fermé», según corresponda.

El Secretario de Campo/Director de Carrera puede solicitar a los Comisarios Deportivos la orden de verificar cualquier vehículo que haya estado implicado en un accidente.

Inmediatamente después de cada entrenamiento clasificatorio y después de cada carrera, un número de coches elegidos al azar por los Comisarios Deportivos del evento serán verificados en aquellos puntos que consideren oportunos, tras recibir una propuesta del Delegado Técnico.

Los Comisarios podrán en cualquier momento y a su discreción, ampliar el número de vehículos a verificar.

18.5 The preliminary scrutineering will be used to check the conformity or not of the entry into the different categories and/or classes.

18.6 For the scrutineering, any regulation or appendix to be applied - intended for the participation of any vehicle in the Series - must have been previously presented.
The period to present the documents to be applied is fixed in 7 days before the race. In such a way, no document will be allowed as evidence for a post-race eventual verification if it has not been previously presented.

18.7 The Stewards can:

- Order technical checks of a car or a competitor before, during and/or after the practices or race;
- Require the competitor to dismantle the car during the scrutineering to check whether it complies with the admission conditions or not;
- Ask to the competitor to provide the part of the car they consider is necessary;
- Not authorize any car to start for safety reasons.

18.8 Any car that, after going through the initial scrutineering, has been disassembled or modified in such a way as to affect its safety level or to question its compliance, or if it has been involved in an accident with similar consequences, must be submitted to the Technical Delegate for its verification, being available to them, who will indicate to the Stewards of the Meeting or to the Race Director, the compliance or not of the vehicle. In this last case (non-conforming due to technical or safety reasons); they will go to their garage or to the "Parc Fermé", as appropriate.

18.9 The Clerk of the Course/Race Director may request from the Stewards the order to verify any vehicle that has been involved in an accident.

18.10 Immediately after each qualifying practice and after each race a number of cars randomly chosen by the Stewards of the event will be verified at those points they deem appropriate, after receiving a proposal from the Technical Delegate.

The Stewards may at any time and at their discretion, extend the number of vehicles to be checked.

Inmediatamente después del final de los entrenamientos y de cada una de las carreras, todos los coches clasificados irán directamente al Parc Fermé por el camino más rápido. Las condiciones del Parc Fermé comienzan cuando se despliega la bandera a cuadros al final de la sesión o de la carrera.

Las verificaciones serán efectuadas por los oficiales designados, que son los responsables de las operaciones realizadas en el «Parc Fermé», y los únicos autorizados a dar instrucciones a los Competidores.

Las verificaciones deberán realizarse en presencia del Competidor del vehículo a verificar o de su representante. En caso de ausencia del competidor o de su representante durante el acto de verificación debidamente anunciado, no podrá presentarse ninguna protesta relativa a la verificación. Asimismo, se podrán solicitar dos mecánicos, designados por el competidor o su representante, para las tareas de desmontaje si los escrutadores lo consideran

Los escrutadores (por delegación de los comisarios) podrán retener una o varias piezas de un coche para comprobarlas. Estas piezas serán debidamente marcadas en presencia del competidor o de su representante, que recibirá una copia del acta de precintado con la descripción de las marcas. En caso de ausencia del competidor o de su representante durante el acto (debidamente anunciado) de verificación de una pieza retenida, no se podrá formular ninguna protesta sobre el origen de las piezas retenidas.

Todos los vehículos podrán ser controlados durante las prácticas clasificatorias en relación con su peso.

Los concursantes aceptan que las piezas precintadas que se sometan a escrutinio y verificación externa no les darán derecho a ningún tipo de compensación económica en caso de que el resultado sea a su favor.

18.11 Immediately after the end of the practices and each of the races, all classified cars will go directly to the Parc Fermé by the fastest way. The Parc Fermé conditions start when the Chequered flag is deployed at the end of the session or the race.

18.12 The scrutineering will be carried out by the designated officials, who are responsible for the operations carried out in the “Parc Fermé”, and the only ones authorized to give instructions to the Competitors

The scrutineering must be carried out in the presence of the Competitor of the vehicle to be verified or of their representative. In the event of absence of the competitor or their representative during the act of verification duly announced, no protest may be lodged regarding the scrutineering. Likewise, it will be possible to request two mechanics, designated by the competitor or their representative, for the dismantling tasks if the scrutineers consider it appropriate.

18.13 The Scrutineers (by delegation of the Stewards) may retain one or more parts of a car in order to check them. These pieces will be duly marked in the presence of the competitor or their representative, who will receive a copy of the seal act with a description of the marks. In the event of the absence of the competitor or their representative during the act (duly announced) of verification of a retained piece, no protest may be made regarding the origin of the pieces retained.

18.14 All the vehicles can be checked during the qualifying practices in relation to their weight.

18.15 The competitors accept that any sealed parts that go to an outside scrutineering and verification will not entitle them to any form of economic compensation in case the result will be in its favour.

Si un competidor fue objeto de una protesta o propuesto para un control adicional al final de la 1ª o 2ª sesión de calificación, y no fue posible realizar el control en ese momento, el objeto/s o coche a controlar será precintado y verificado al final de la 2ª o 3ª sesión de calificación.

En este caso el competidor acepta que la eventual descalificación de la clasificación de la 1ª o 2ª o 3ª sesión de calificación conllevará la descalificación de la 2ª y/o 3ª sesión de calificación excepto si la/s pieza/s objeto de la descalificación han sido cambiadas después de la 1ª o 2ª sesión de entrenamientos, en cuyo caso esto deberá ser notificado a los Comisarios antes de proceder al cambio.

Todos los lastres transportados por el vehículo deben ser declarados en el acto del escrutinio inicial y sellados por los escrutadores. Los lastres no declarados no podrán tenerse en cuenta en los procedimientos de pesaje realizados durante

Formulario de homologación y/o pasaporte técnico: El inscrito con un vehículo con ficha de homologación y/o pasaporte técnico deberá estar en posesión de la citada ficha de homologación así como de los anexos a la misma y deberá presentarla cuando le sea requerida por los oficiales de la prueba.

El vehículo deberá estar de acuerdo con el formulario de homologación y/o pasaporte técnico presentado, y no se tendrá en cuenta ninguna ampliación de la homologación, incluso existente, que no figure en el formulario presentado por el inscrito.

Durante las verificaciones administrativas o, a más tardar, hasta el Briefing, los competidores deben rellenar el formulario de nominación de los pilotos para lo entreno cronometrado y qué piloto tomará la salida.

Véase el Artículo 24 para las normas relativas a la designación de pilotos.

Una vez finalizado el Briefing, cualquier cambio en la designación del piloto sólo podrá realizarse con el consentimiento de los Comisarios Deportivos y será penalizado, excepto en caso de fuerza mayor exceptuado como tal por los Comisarios Deportivos.

Neumáticos y proveedores oficiales

18.16 If a competitor was the subject of a protest or proposed for an additional scrutineering at the end of the first or second qualifying session, and it was not possible to carry out the scrutineering at that time, the subject of the item(s) or car to be scrutineered will be sealed and verified at the end of the second or third qualifying session

In this case the competitor accepts that the eventual disqualification of the classification of the 1st or 2nd or 3rd session of qualification will lead to the disqualification of the 2nd and/or 3rd session of qualification except if the part/s object of the disqualification have been changed after the 1st or 2nd session of practices, in which case this must be notified to the Stewards before proceeding with the change.

18.17 All the ballasts carried by the vehicle must be declared in the act of initial scrutineering and sealed by the Scrutineers. Undeclared ballasts cannot be taken into account in the weighting procedures performed during the event.

18.18 Homologation form and/or Technical Passport: The entrant with a vehicle with homologation form and/or technical passport must be in possession of the afore mentioned homologation form as well as the appendices to it and it must be presented when required by the officials of the race.

The vehicle must be in accordance with the presented homologation form and/or technical passport, and it will not be taken into account any extension of the homologation, even existing, which not figures in the form presented by the entrant.

18.19 During the administrative checking or, latest until the Briefing, the competitors must fill the form nominate qualifying Driver order and which driver will take the Start.

See Article 24 for rules regarding the driver nomination.

After the end of the briefing any change in driver nomination may only take place with the consent of the Stewards and will be penalized except in case of force majeure excepted as such by the stewards

Art. 19 Tires and official suppliers

Sólo se aceptarán neumáticos del distribuidor oficial de Pirelli QF-LDA para la competición. Los neumáticos deberán pedirse y pagarse en los plazos establecidos por el distribuidor, de lo contrario no se suministrarán neumáticos. La información sobre el distribuidor oficial de Pirelli para la competición se publicará en el sitio web oficial antes del evento.

El control de los neumáticos se realizará según un proceso definido por el Promotor. El flanco exterior de todos los tipos que vayan a ser utilizados en una competición deberá estar marcado con un código de barras como identificación. Salvo en casos de fuerza mayor (aceptados como tales por los comisarios), la lista de códigos de barras de todos los neumáticos de seco destinados a ser utilizados en una prueba deberá ser presentada al Delegado Técnico antes del final del Scrutineering.

Los competidores pueden utilizar un máximo de seis juegos de neumáticos slick en clasificación y carrera.

Para los neumáticos de lluvia no existe límite en el número de ellos que se pueden utilizar. Un juego de neumáticos debe constar de dos neumáticos delanteros y dos traseros. Los neumáticos delanteros y traseros no son intercambiables.

El calentamiento de los neumáticos por una cámara de calor / armario / tienda está autorizado.

El calentamiento de los neumáticos puede realizarse mediante cualquier sistema que genere aire caliente. El sistema mecánico para la producción de aire caliente puede ser eléctrico, de gas o de combustible. La cámara de calor / armario / tienda debe ser de material ignífugo.

La cámara de calor/armario/tienda debe instalarse fuera del box, y debe caber dentro de la zona asignada al equipo en el paddock. Deberá estar en el mismo lugar durante todo el evento (nunca en el Pit Lane o en la parrilla de salida). Debe colocarse de forma que no obstruya un carril de rescate.

Se permite el uso de mantas calefactoras de neumáticos.

Cualquier otro método para calentar los neumáticos está prohibido.

El uso simultáneo de neumáticos slick y de lluvia en el mismo vehículo está prohibido en cualquier circunstancia.

19.1 Only tyres from the official Pirelli distributor for the competition QF-LDA will be accepted. Tyres must be ordered and paid by the deadlines set by the distributor otherwise tyres will not be supplied. The information about the official Pirelli distributor for the competition will be published on the **official website prior to the event.**

The control of the tyres will be carried out according to a process defined by the Promotor. The outer sidewall of all types which are to be used at a competition must be marked with a barcode as identification. Other than in cases of force majeure (accepted as such by the stewards) the barcode list of all dry weather tyres intended for use at an event must be presented to the Technical Delegate prior to the end of Scrutineering.

19.2 Competitors can use a maximum of six sets of slick tyres in qualifying and race.

For wet weather tyres no limit exists on how many of them may be used.

A set of tires must comprise two front tires and two rear tires. Front and rear tires are not interchangeable.

19.3 The heating of tires by a heat chamber / closet / tent is authorized.

The heating of tires may be done by any system compelling warm air. The mechanic system for the warm air production may be electrical, gas or fuel powered. The heat chamber/closet/tent must be made of fireproof material.

The heat chamber/closet/tent must be fitted outside the box, and must fit within the Team's allocated area in the paddock. It must be in the same place during the entire event (it must never be located in the Pit Lane or starting grid). It must be placed in a way that it does not obstruct a rescue lane.

The use of tyre heating blankets is allowed.

Any other method to heat tyres is forbidden.

19.4 The simultaneous use of slicks and wet tires on the same vehicle is prohibited in all circumstances

Se prohíbe cualquier tratamiento químico y/o mecánico de los neumáticos, salvo la eliminación de los residuos recogidos en la pista.

19.5 Any chemical and/or mechanical treatment of the tyres is prohibited except for the removal of debris collected on track.

Peso. Pesaje. Procedimiento

Art. 20 Weight. Weighting Procedure

El peso mínimo, especificado en el Reglamento Técnico, debe respetarse durante toda la duración de la prueba (entrenamientos y carreras).

20.1 The minimum weight, specified in the Technical Regulations, must be respected during all the duration of the event (practices and races)

Se entiende como peso mínimo de los coches el recogido en el Art. 254. Apéndice J (peso del coche incluyendo todos los depósitos de fluidos, lubricación, refrigeración, frenos y calefacción... en su nivel normal de funcionamiento, excepto el depósito de limpiaparabrisas o faros, sistema de refrigeración de frenos, depósitos de combustible e inyección de agua que deberán estar vacíos). Este peso debe ser respetado en cualquier circunstancia o momento durante los entrenamientos o carreras.

20.2 It is understood as the minimum cars weight the one stated in Art. 254. Appendix J (car weight including all deposits of fluids, lubrication, cooling, brakes and heating... at the normal working level, except the windscreen wiper or headlamps deposit, brakes cooling system, fuel and water injection deposits which should be empty). This weight must be respected under any circumstance or moment during the practices or races.

La balanza oficial será la que se encuentre en el área de inspección técnica (o, en su defecto, la diseñada por el Comité Organizador) y esta será la única cuyas medidas se considerarán válidas, y no se podrán apelar.

20.3 The official scale will be the one in scrutineering bay (or failing this, the one designed by the Organizing Committee) and this will be the unique whose measurements will be considered valid, and they cannot be appealed

Se permite una tolerancia de peso de 3 kg. No obstante, se recomienda a los Participantes que ajusten el peso del vehículo con los depósitos de combustible vacíos.

20.4 It is allowed a weight tolerance of 3 kg. Nevertheless, the Entrants are recommended to adjust the weight of the vehicle with the fuel tanks empty

Procedimiento de pesaje:

Todos los pilotos inscritos en el evento irán vestidos con el mono completo.

El peso de cada coche se controlará durante los entrenamientos oficiales y las carreras de cada evento de la siguiente manera:

Durante y después de los entrenamientos de clasificación.

A la entrada del Pit Lane un Comisario indicará a los vehículos elegidos que serán pesados.

Cuando el Comisario a quien se hace referencia en el primer punto lo indique, el conductor del vehículo en cuestión se dirigirá, eligiendo el camino más corto, al sistema de pesaje del segundo punto. El conductor no podrá ser ayudado por nadie más que por los Comisarios, si es necesario.

El proceso de pesaje se llevará a cabo bajo el control de los Comisarios Técnicos, con el motor apagado y el conductor inmóvil dentro del vehículo.

Si el peso de un coche es inferior al especificado en el Reglamento Técnico, el participante será penalizado, excepto si la deficiencia de peso se debe a la pérdida accidental de un componente del coche por causas de fuerza mayor.

Ningún vehículo podrá abandonar la zona de pesaje sin el consentimiento expreso de los oficiales, que harán todo lo posible para facilitar y acortar al máximo los procedimientos mencionados anteriormente.

Los resultados de dicho pesaje y la hora y fecha en que se han realizado se comunicarán al conductor por escrito al final de la operación.

Si algún vehículo no puede llegar al área de pesaje por sus propios medios, será mantenido bajo el cuidado exclusivo de los comisarios, quienes lo llevarán lo antes posible al puente de pesaje. A continuación, se llevará a cabo el proceso mencionado anteriormente.

20.5 Weighting procedure

All the drivers registered in the event will be dressed with the complete overall.

The weight of each car will be controlled during the official practices and races of each event as follows:

During and after the qualifying practices.

At the entrance of the Pit Lane a Marshal will indicate the chosen vehicles that they will be weighted.

When the Marshal referred in the first point indicates, the driver of the vehicle in question will lead, choosing shortest way, to the weighting system in the second point. The driver may not be helped by anyone else than the Marshals, if it is necessary.

The weighting process will take place under the control of the Scrutineers, with the engine switched off and the driver motionless inside the vehicle.

Should the weight of a car be less than that specified in the Technical Regulations, the entrant will be penalized, except that the weight deficiency is due to an accidental loss of a component of the car due to force majeure reasons.

No vehicle may abandon the weighting area without the express consent of the officials, who will do their best to ease and shorten the above mentioned proceedings as much as possible.

The results of such a weighting and the time and date at which they have taken place will be communicated to the driver by written at the end of the operation.

If any vehicle is not able to reach the weighting area by their own means, it will be kept under the exclusive care of the Marshals, who as soon as possible will carry the car to the weighting - bridge. Then, the above -mentioned process will be done.

El peso medio de los pilotos en cualquier coche debe ser de al menos 80 kilogramos. Si el peso medio de los pilotos en un coche específico es inferior a 80 kg, el coche deberá llevar lastre para el piloto para compensarlo. Se seguirá el siguiente procedimiento:

- a)** Cada competidor debe pesar a sus pilotos con balanzas de comisarios, incluyendo monos, ropa interior, zapatos, guantes, casco y HANS, en el momento de los controles administrativos. Tenga en cuenta que los insertos de asiento para el piloto no forman parte del peso del piloto y no deben incluirse en el peso declarado. Los insertos de asiento no están incluidos en el peso mínimo del coche.
- b)** Se calculará el peso medio de los conductores del coche y se redondeará al entero más próximo.
- c)** Si el peso medio es inferior a 80 kg, el lastre del piloto que debe llevar el coche se calculará restando 80 kg al peso medio.
- d)** El lastre del piloto debe instalarse en la caja de lastre y sellarse antes de los entrenamientos libres.
- e)** El lastre del piloto, así como el peso individual de los pilotos en cuestión, pueden ser comprobados en cualquier momento durante el evento. Cualquier anomalía será comunicada a los comisarios. Las sanciones pueden llegar hasta la eliminación de los tiempos en la clasificación o la descalificación de la carrera.
- f)** El lastre del piloto no está incluido en el peso mínimo BOP del coche.
- g)** Para todos los coches, si el peso medio es superior a 80 kg, el exceso de peso, hasta un máximo de 10 kg, puede ser eliminado del peso mínimo BOP (si lo hubiera).

No se podrá añadir ni retirar ningún material o sustancia sólida, líquida o gaseosa del coche o del conductor, antes y durante el proceso de pesaje.

The average weight of the Drivers in any car must be at least 80 kilograms. Should the average weight of the Drivers in any specific car be less than 80 kg, the car will be required to carry Driver Ballast to compensate. The following procedure will be followed:

- a)** Each Competitor must weight the weight his Drivers with stewards scales, including overalls, underwear, shoes, gloves, helmet and HANS, at the time of the administrative checks. Note that seat inserts for the Driver are not part of the Driver weight and should not be included in the declared weight. Seat inserts are not included in the minimum weight of the car.
- b)** The average weight of the Drivers in the car will be calculated and rounded up to the nearest integer.
- c)** If the average weight is under 80kg, then the Driver Ballast to be carried by the car will be calculated as 80kg minus the average weight.
- d)** The Driver Ballast must be installed in the ballast box and sealed before free practice.
- e)** The Driver Ballast, as well as the individual weight of the Drivers in question, may be checked at any point during the Event. Any anomalies will be reported to the Stewards. Penalties may go as far as deletion of times in Qualifying or Disqualification from the race.
- f)** The Driver Ballast is not included in the minimum BOP weight of the car.
- g)** For all cars, if the average weight is over 80kg, then the excess weight, up to a maximum of 10 kg, may be removed from the minimum BOP weight (if any).

20.6 No material or solid substance, liquid or gaseous could be added or cleared from the car or the driver, before and during the process of weighting

Después de la carrera.

Todos los coches que crucen la línea de meta irán, por el camino más directo, por sus propios medios (en caso de necesidad, solo los comisarios podrán ayudar) al «Parc Fermé», donde el coche será pesado con el motor apagado y sin el piloto ni su equipo. No se podrá añadir, poner ni retirar ningún otro material o sustancia del coche durante el tiempo transcurrido entre que cruce la línea de meta y que finalice el pesaje.

Si el peso fuera inferior al especificado en el Reglamento Técnico, el participante será automáticamente descalificado de la carrera, excepto en el caso de que la deficiencia en dicho peso se deba a la falta accidental de un componente del coche, por razones de fuerza mayor.

Cualquier vehículo clasificado que no pueda cruzar la línea y/o llegar al «Parc Fermé» por sus propios medios, quedará bajo el control exclusivo de los comisarios, quienes, lo antes posible, llevarán el coche al «Parc Fermé», donde se pesará de manera adecuada.

Reabastecimiento

El único combustible permitido durante todas las sesiones es la gasolina sin plomo RON98, suministrada en el circuito por el surtidor oficial especificado en el art. 21.2.

No está permitido cambiar la composición o la concentración del combustible añadiendo o eliminando sustancias.

Habrà una estación central de combustible con surtidores comerciales estándar con al menos cuatro pistolas en total. La ubicación de los surtidores de combustible se mencionará en el Reglamento suplementario y/o en las notas informativas del Director de Carrera.

En caso de que el área de repostaje sufra algún tipo de avería, cualquier solución (temporal) también podrá incluir el repostaje manual de los coches con bidones u otros medios a discreción del director de carrera.

No se compensará el tiempo perdido en el área de repostaje.

20.7 After the race.

Every car which crosses the line will go, taking the most direct way, by their own means (in case of necessity only the Marshals may help) to the "Parc Fermé" where the car will be weighted with the engine switched off and without the driver or their equipment. No other material or substance could be added, put or cleared from the car during the time between it crosses the line and the weighting has finished.

If the weight would be less of that specified in the Technical Regulations, the entrant will automatically be disqualified from the race, except in the case that the deficiency in such weighting is due to the accidental lack of a car component, due to force majeure reasons.

20.8 Any classified vehicle, which may not be able to cross the line and/or reach the "Parc Fermé" by their own means, will be placed under the exclusive control of the Marshals, who, as soon as possible, will carry the car to the "Parc Fermé" where it will be weighted in a proper way.

Art. 21 Refueling

21.1 The only fuel allowed during all sessions is Panta unleaded RON98, supplied at the circuit by the official pump specified in Art. 21.2.

It's not allowed to change the composition or the concentration of the fuel by adding or removing any substances.

21.2 There will be a central fuel station with standard commercial fuel pumps with at least four pistols in total. The location of the fuel pumps will be mentioned in the Supplementary regulations and/or Race Director's briefing notes.

In case the refueling area is facing a malfunction of any kind, any (temporary) solution may also include the manual refueling of the cars with cans or other means at discretion of the Race Director.

Any time lost in the refueling area will not be compensated.

Todos los vehículos deben poder repostar directamente con una boquilla de tipo comercial como las que se utilizan en las estaciones de servicio públicas. No se permiten las entradas de combustible de llenado rápido. No se permite el uso de adaptadores o botellas de llenado ATL.

Los coches con la entrada de combustible en el lateral pueden tener una entrada de combustible en cualquier lado. Solo se puede utilizar una entrada de combustible durante el repostaje. La entrada de combustible debe poder soportar un flujo de combustible de hasta 60 litros por minuto.

Está permitido ventilar el depósito de combustible durante el repostaje, siempre que se haga a temperatura ambiente y no cambie el flujo máximo de combustible.

La velocidad máxima en la zona de repostaje es de 20 km/h y el tiempo mínimo en la zona de repostaje es de 04 minutos controlados por transponder entre la entrada y la salida de la zona de repostaje, cuyos puntos de entrada y salida están marcados en el Pitlane.

El repostaje se realizará siguiendo el principio: primero el coche, primero el repostaje. Las bombas de combustible y las boquillas no se pueden reservar ni mantener ocupadas. Cualquier competidor que obstruya a otros competidores puede ser penalizado a discreción de los comisarios.

Si hay una cola de coches esperando para repostar, adelantarse unos a otros para obtener una ventaja no está permitido y puede ser penalizado por los comisarios a su entera discreción.

21.3 All vehicles must be able to refuel directly with a commercial-type nozzle as used in public service stations. Quick filler fuel inlets are not permitted. The use of any adaptors or ATL filler bottles is not permitted.

Cars with the fuel inlet on the side are allowed to have a fuel inlet on either side. Only one fuel inlet may be used during refueling. The fuel inlet must be able to handle a fuel flow of up to 60 liter per minute.

It's allowed to vent the fuel tank while refueling, as long as it's done at ambient temperature and doesn't change the maximum fuel flow.

21.4 The maximum speed in the refueling area is 20 km/h and the minimum time in refueling area is 04 minutes controlled by transponder between entry and exit of the Refuelling area, whose entry and exit points are marked in the Pitlane

21.5 Refueling will take place following the principle: First car, first refueled. Fuel pumps and nozzles cannot be reserved or be held occupied. Any competitor that obstructs other competitors may be penalized at the sole discretion of the stewards.

If there is a queue of cars waiting to refuel overtaking each other to gain an advantage is not allowed and may be penalized by the stewards at their sole discretion.

En la zona de repostaje, cualquier vehículo que desee repostar debe ser ayudado por al menos un (1) y un máximo de dos (2) miembros del equipo además del conductor. Estas dos personas deben llevar el siguiente equipo de seguridad ignífugo:

- Mono (pantalones largos y mangas)
- Balaclava
- Guantes
- Calzado cerrado
- Casco

Un miembro del equipo debe repostar el coche. El otro, si está presente, actúa como controlador del coche y es responsable de que el coche se detenga y se libere de forma segura. El controlador del coche puede utilizar un lollypop para esta tarea.

Un bombero con extintor estará situado junto a la bomba de gasolina.

Excepto en caso de emergencia, el conductor debe permanecer dentro del vehículo. El conductor no puede desabrochar o aflojar los cinturones de seguridad ni quitarse ninguna prenda de ropa mientras el coche esté en la zona de repostaje.

21.6

In the refueling area, any vehicle that wishes to refuel must be attended by at least one (1) and a maximum of two (2) team members in addition to the driver. These two persons must wear the following flame retardant safety equipment:

- Suit (Long pants and sleeves)
- Balaclava
- Gloves
- Closed footwear
- Helmet.

One team member must refuel the car. The other one, if present, acts as the car controller and is responsible for a safe stopping and safe release of the car. The car controller may use a lollypop for this task.

A firefighter with extinguisher will be positioned next to the petrol pump.

Except in the event of an emergency, the driver must remain inside the vehicle. The driver is not permitted to undo or loosen safety belts or remove any item of clothing whilst the car is in the refueling area.

Durante el proceso de repostaje:

La boquilla de la gasolina solo puede tocarse una vez que el coche se haya detenido por completo

- No se puede realizar ninguna otra operación en el vehículo

- El coche debe tener las cuatro ruedas en el suelo

- Los miembros del equipo pueden cubrir la parte superior del neumático trasero situado debajo del cuello de llenado y/o la carrocería que rodea la entrada de combustible con una toalla húmeda, una manta ignífuga o una cubierta.

- Las puertas y ventanas del lado opuesto a la bomba de combustible pueden abrirse, a menos que el coche se repostara desde el lado opuesto a la bomba de combustible.

- Está permitido mantener el motor en marcha. Si el motor no arranca después del repostaje, los miembros del equipo deben empujar el vehículo hasta la salida de emergencia de la zona de repostaje utilizando la ruta más corta posible. Una vez que hayan abandonado la zona de repostaje, pueden recibir ayuda de otros miembros del equipo.

- Se permite dejar las luces encendidas durante el repostaje, sin embargo, está prohibido el uso de luces largas en la zona de repostaje.

El coche solo puede moverse una vez que la pistola de repostaje esté de nuevo en su sitio en el surtidor.

Una vez que el proceso de repostaje del coche se haya completado y la pistola de repostaje esté de nuevo en su sitio, está prohibido volver a sacarla.

Los coches que salgan después de repostar deben dar prioridad a los coches que circulan por la zona de repostaje. Los coches en el pit lane tienen prioridad sobre los coches que salen de la zona de repostaje. En caso de una liberación insegura, los comisarios pueden imponer una penalización a su entera discreción.

21.7 While the refueling process:

The petrol nozzle may only be touched once the car has come to a complete standstill

- No other operation on the vehicle may be carried out

- The car must have all four wheels on the ground

- Team members may cover the upper part of the rear tyre located below the filler neck and/or the bodywork surrounding the fuel inlet with a wet towel, a fire-retardant blanket or a cover.

- The doors and windows on the opposite side of the fuel pump may be opened unless the car is refueled from the opposite side to the fuel pump.

- It is allowed to keep the engine running. If the engine does not start after refueling team members must push the vehicle to the emergency exit of the refueling area using the shortest route possible. Once they have left the refueling area they may be helped by other members of the team

- It is allowed to leave the lights on during refueling, however the use of high beam lights in the refueling area is prohibited.

The car may only move once the petrol nozzle is back in its place at the fuel pump

Once the refueling process of the car is completed and the petrol nozzle back in its place it is forbidden to take it back out again

21.8 Cars leaving after being refueled must give priority to moving cars in the refueling area. Cars in the pit lane have priority over cars exiting the refueling area. In case of an unsafe release stewards may impose a penalty at their sole discretion.

Durante las fases de Safety Car, Código 60 o Full-Course-Yellow, solo se permite repostar un máximo de 30 litros de la cantidad máxima permitida por coche y por parada en boxes. Una parada en boxes con este fin se define como el período comprendido entre el momento en que el coche cruza la línea de entrada a boxes y el momento en que cruza la línea de salida de boxes. Es responsabilidad de los miembros del equipo controlar la cantidad repostada. En caso de mal funcionamiento de las bombas de combustible, los comisarios pueden juzgar cada situación individualmente. Este límite no se aplica a los coches que ya han cruzado la línea de entrada a boxes antes de que comenzara el período de Safety Car o de bandera amarilla.

Las paradas en boxes realizadas durante este período no cuentan para el tiempo mínimo total de parada en boxes.

Briefing

Antes de la primera sesión oficial, el director de la carrera ofrecerá una sesión informativa. En la sesión informativa, cada piloto y competidor (o sus representantes) recibirán un documento (físico o en línea) en el que se incluirán los principales detalles del circuito y del evento.

En caso de discrepancia entre este documento y el resto de documentos oficiales del evento (reglamentos, horarios, complementos, etc.), siempre prevalecerán los documentos oficiales de la sesión informativa.

Todos los pilotos de la lista autorizada para participar deben estar presentes durante toda la sesión informativa y deben firmar la hoja de asistencia.

Los comisarios convocarán al competidor y/o piloto que no haya firmado la hoja de asistencia para que el director de carrera pueda proporcionar los detalles de la sesión informativa. En este caso, el competidor puede ser penalizado.

Si el director de carrera considera que es necesario otro briefing, se celebrará en un lugar y a una hora acordados con los comisarios. Se informará debidamente a los pilotos y al representante de los competidores, y la asistencia será obligatoria.

Pit Lane. Boxes. Paddock y uso de las instalaciones.

21.9 During safety car, Code 60 phases or Full-Course-Yellow it is only allowed to refuel a maximum of 30 liters of the maximum amount permitted per car per pit stop. A pit stop for this purpose is defined as the period between the car crossing the pit entry line and the pit exit line. It is the responsibility of the team members to control the amount refueled. In case of a malfunction of the fuel pumps the stewards may judge each situation individually. This limit does not apply to cars which have already crossed the pit entry line before the safety car or Fully-Course-Yellow period began.

Pit Stops made during this period do not count to the minimum overall pit stop time.

Art. 22 Briefing

22.1 A briefing by the Race Director will take place before the first official session. At the briefing each driver and competitor (or their representatives) will receive a document (physically or online) in which the main details of the Circuit and event will be included.

In case of disagreement between this document and the rest of official documents of the event (regulations, timetables, complements, etc.) these official documents of the briefing will always prevail.

22.2 All drivers in the authorized list to take part must be present during the whole briefing and they must sign the attendance sheet.

The Stewards will summon the competitor and/or driver who has not signed the attendance sheet so that the Race Director can provide the briefing details. In this case the competitor may be penalized

22.3 If the Race Director considers that another briefing is necessary, it will be held at a place and time agreed with the Stewards. The drivers and the Competitors' representative will be informed accordingly and attendance will be mandatory.

Art. 23 Pit Lane. Boxes. Paddock and use of the facilities.

<p>El tramo de la pista entre la primera línea del Safety Car y el inicio del Pit Lane se designará como «entrada al Pit».</p>	<p>23.1 The section of the track between the first Safety Car line and the beginning of the Pit Lane will be designated as "Pit entry"</p>
<p>El tramo de la pista entre el final del Pit Lane y la segunda línea del Safety Car se designará como «Salida del Pit».</p>	<p>23.2 The section of the track between the end of the Pit Lane and the second Safety Car line will be designated as "Pit exit"</p>
<p>Está prohibido cruzar las líneas blancas que limitan tanto el carril de desaceleración a la entrada del Pit Lane como el carril de aceleración a la salida del Pit Lane, al entrar o salir del Pit Lane. Cruzar cualquiera de estas líneas implicará una sanción, excepto en caso de fuerza mayor, según lo reconocido por los Comisarios Deportivos del evento.</p>	<p>23.3 It is forbidden to cross the white lines that limit both the deceleration lane at the entrance to the Pit Lane, and the acceleration lane at the exit of the Pit Lane, when entering or leaving the pit lane. Crossing any of these lines will imply a sanction, except in case of force majeure, as recognized so by the Stewards of the event.</p>
<p>El Pit Lane se dividirá en dos carriles definidos de la siguiente manera:</p> <ul style="list-style-type: none"> • El carril más cercano al muro del Pit se designa como el «carril rápido», • El carril más cercano a los garajes se denomina «carril de trabajo/carril interior» y es la única zona donde se puede trabajar en un coche. 	<p>23.4 Pit Lane will be divided into two lanes defined in the following way:</p> <ul style="list-style-type: none"> • The lane closest to the Pit wall is designated as the "fast lane", • The lane closest to the garages is called the "working lane/inner lane" and is the only area where any work can be carried out on a car.
<p>Cualquier vehículo que esté en el carril rápido en cualquier momento, debe estar con el conductor a bordo y con el motor encendido, incluso si está siendo empujado.</p>	<p>23.5 Any vehicle that is in the "Fast Lane" at any time, must be with the driver on board and with the engine on, even if it is being pushed.</p>
<p>Los coches no deben moverse al carril rápido hasta que el semáforo al final del carril de boxes esté en verde, a menos que se haya dado una instrucción «FAST LANE OPEN» en los monitores de cronometraje. El mensaje puede darse un máximo de cinco (5) minutos antes del inicio de cualquier sesión. En caso de que no se dé esta instrucción, los coches no deben moverse hasta que el semáforo de la salida del carril de boxes esté en verde. Los vehículos situados en el carril rápido no podrán apagar el motor (a menos que el director de carrera lo ordene) ni obstruir la salida del pit lane. Deben dejar suficiente espacio para poder salir del pit lane en caso de emergencia. Los vehículos solo podrán salir del Pit Lane cuando se encienda la luz verde. Además, se colocará una luz azul intermitente (o un oficial con una bandera azul) en el acceso a la pista una vez que los primeros coches hayan salido del Pit Lane para advertir a los conductores que salen del Pit Lane de otros vehículos que pueden acercarse a la pista.</p>	<p>23.6 Cars must not move to the Fast Lane until the light at the end of the Pit Lane is green, unless an instruction „FAST LANE OPEN“ has been given on the timing monitors. The message can be given a maximum of five (5) minutes before the start of any session. Should this instruction not be given, cars must not move until the light at the pit lane exit is green. Those vehicles placed on the fast lane will not be allowed to turn off the engine (unless the Race Director orders so) nor obstruct the Pit Lane Exit. They must leave enough space to be able to leave the Pit Lane in case of emergency. Vehicles will only be allowed to leave the Pit Lane when the green light is switched on. In addition, a flashing blue light (or an official with a blue flag) will be placed on the access to the track once the first cars have left the Pit Lane to warn the drivers leaving the Pit Lane of other vehicles which may be approaching on the track.</p>
<p>En ningún momento un coche puede retroceder por su propio impulso a través del Pit Lane (siempre debe empujarse).</p>	<p>23.7 At no time can a car reverse on its own power through the Pit Lane (it must always be pushed).</p>

Durante la práctica de clasificación o las carreras, los vehículos pueden recibir asistencia dentro de sus garajes solo hasta el momento en que los abandonan por primera vez.

A partir de ese momento, todas las operaciones de reparación y mantenimiento de servicio realizadas en los vehículos deben realizarse en el «carril de trabajo/carril interior».

Durante la práctica de calificación y la carrera, los coches no pueden entrar en su garaje, incluso si han terminado su participación, hasta que regresen del «Parc Fermé», excepto en las excepciones indicadas en los artículos 40.8 y 23.9.

Solo se permite realizar reparaciones más largas dentro del box a discreción del delegado técnico.

Para evitar dudas, los siguientes trabajos en el coche no se consideran reparaciones más largas:

- cambio de piloto
- cambio de neumáticos
- cambio de pastillas y/o discos de freno.

Está prohibido suministrar aceite durante las sesiones de calificación. Todos los orificios de llenado deben tener una forma tal que los Comisarios Técnicos puedan sellarlos.

Todo el equipo relacionado con reparaciones, cambio de neumáticos, etc., no puede estar presente en el Pit Lane, el área de trabajo hasta la vuelta anterior para llevar a cabo la parada en boxes.

En caso de que se realicen reparaciones en el carril interior/carril de trabajo, todos los materiales utilizados para ello deben retirarse tan pronto como el coche abandone la zona designada.

Los coches no deben salir en condiciones inseguras durante ninguna práctica o carrera.

Los coches no deben salir de un garaje o de una posición de parada en boxes de forma que pueda poner en peligro al personal del pit lane o a otro coche/conductor o interferir en la trayectoria de otro coche.

Todos los equipos que participen en la práctica de clasificación o en la carrera deben mantener la puerta delantera del garaje abierta durante toda la duración de estas prácticas o carrera. El interior del garaje debe ser visible, durante este tiempo, desde el área del Pit Lane.

23.8 During the qualifying practice or the races, the vehicles may receive assistance inside their garages only until the moment they leave them for first time.

From that moment on, all repair operations and service maintenances carried out in the vehicles must be done in the “working lane/ Inner Lane”.

During the qualifying practice and race the cars are not allowed to get into their garage, even if they have finished their participation, until they come back from the “Parc Fermé”, except the exceptions stated in art. 40.8 and 23.9

23.9 Only longer repairs are allowed to be performed inside of the pit box at the discretion of the Technical Delegate.

For the avoidance of doubt, the following work on the car is not considered a longer repair:

- driver change
- Tyre change
- Brake pads and/or brake disc change

23.10 It is forbidden to supply oil during the qualifying sessions. All the filling holes must be of such a form that the Scrutineers can seal them

23.11 All equipment related to repairs, change of tires, etc., cannot be present on Pit Lane the working area up to the previous lap to carry out the Pit stop

23.12 In case of any repairs being done in the inner lane/working lane, all materials used to do so must be removed as soon as the car leaves the designated area.

23.13 Cars must not be released in an unsafe condition during any practice or race

Cars must not be released from a garage or pit stop position in a way that could endanger pit lane personnel or another car/driver or interfere with another car’s path.

23.14 All the teams participating in the qualifying practice or the race must keep the garage front door open during the whole duration of these practices or race. The interior of the garage must be visible, during this time, from the Pit Lane area

<p>Los competidores no deben pintar ninguna línea o marca en el área del Pit Lane o dentro del box. Las pegatinas deben retirarse sin dejar ningún residuo después del evento. Está prohibido perforar agujeros, desmontar o hacer un mal uso de las instalaciones del circuito.</p>	<p>23.15 The Competitors must not paint any line or mark on the Pit Lane area or inside the box. Stickers must be removed without leaving any residue after the event. It is forbidden to drill holes, dismantle or misuse the circuit facilities.</p>
<p>No se permite la entrada a menores de 16 años en la zona del Pit, excepto a los pilotos. Si, a pesar de esta prohibición, un menor de 16 años está presente, los adultos a cargo de su cuidado son los únicos responsables de su presencia.</p>	<p>23.16 People under 16 years of age are not allowed in the Pit area, except drivers. If, despite this prohibition, a child under 16 years of age is present, the adults in charge of his or her care are solely responsible for his or her presence.</p>
<p>Los animales (excepto los autorizados para el uso de los servicios de seguridad y los perros guía) están prohibidos en los boxes, el Pit Lane, la pista y en todas las zonas reservadas a los espectadores.</p>	<p>23.17 Animals (except those authorised for the use of the security services and guide dogs) are forbidden in the pits, the Pit Lane, the track and in all areas reserved for spectators.</p>
<p>Cualquier persona que se encuentre en el pit lane, en la parrilla de salida o dentro de cualquier otra zona restringida debe estar en posesión de un pase válido para dicha zona.</p>	<p>23.18 Any person in pit lane, starting grid or inside any other restricted area must be in possession of a valid pass for that area.</p>
<p>Todo el equipo, incluidos los neumáticos, debe mantenerse dentro de las cajas o del área del Paddock asignada al Equipo, a menos que sea claramente imposible hacerlo.</p>	<p>23.19 All equipment, including tires, must be kept inside the boxes or the area in the Paddock assigned to the Team unless it is clearly impossible to do so.</p>
<p>Es responsabilidad de los equipos retirar los neumáticos y barriles usados de los circuitos una vez finalizado el evento. Se impondrá una multa mínima de 25 € por neumático y/o barril por cualquier infracción cometida sin consulta previa con el Comité Organizador y, además, el competidor deberá correr con los gastos de eliminación de los neumáticos y/o barriles.</p>	<p>23.20 It is the responsibility of the teams to remove used tires and barrels from the circuits after the end of the event. A minimum fine of €25 per tyre and/or barrel will be imposed for any offence committed without prior consultation with the Organising Committee and in addition the competitor has to bear the costs of the disposal of the tires and/or barrels</p>
<p>Los vehículos (camiones del equipo) con extensiones no pueden extenderlas en la primera fila detrás de las cajas sin la aprobación del Comité Organizador.</p>	<p>23.21 Vehicles (Team Trucks) with slide outs are not allowed to extend them in the first row behind the boxes without Approval of the Organizational Committee.</p>
<p>La velocidad dentro del paddock está limitada a un máximo de 8 km/h. Cualquier acción insegura en el paddock puede ser penalizada.</p>	<p>23.22 Speed inside the paddock is limited to a maximum of 8 km/h. Any unsafe actions in the paddock may be penalized.</p>
<p>Entre los boxes y los camiones debe haber, en todo momento, un paso despejado para los servicios de emergencia. Si un equipo desea instalar cualquier tipo de estructura detrás de los boxes, debe contar con el permiso expreso del Comité Organizador. El competidor debe enviar al Comité Organizador un documento en el que se detallen las medidas de la estructura que desea instalar, a más tardar 21 días antes del inicio del evento.</p>	<p>23.23 Between the pits and the trucks must, at all times, be a clear passage for emergency services. If a team wishes to install any type of structure behind the boxes, it must have the express permission of the Organising Committee. The competitor must send the Organising Committee a document detailing the measurements of the structure he wishes to install 21 days before the start of the event at the latest.</p>

Los carriles de conducción y las vías de seguridad dentro del paddock deben mantenerse libres de obstáculos en todo momento durante un evento, de modo que los vehículos de recuperación y rescate tengan un paso despejado en todo momento. Está estrictamente prohibido detenerse o estacionar en las vías del paddock.

Las visitas a boxes pueden programarse durante cualquier evento en el momento indicado en el calendario oficial. Las puertas del garaje deben estar levantadas. Bajo ninguna circunstancia se puede repostar durante este período. Los equipos pueden colocar sus barreras Tensa en la parte delantera del garaje.

Por razones de seguridad y rapidez en la evacuación del pit walk, el organizador puede pedir a un competidor que cierre temporalmente la persiana delantera del garaje para acelerar la evacuación del pit lane al final del pit walk. Una vez que el área frente a su garaje esté despejada, la persiana debe abrirse nuevamente.

El promotor asignará los boxes a los equipos según los criterios que considere adecuados. Cuando el número de boxes disponibles sea inferior al número de coches inscritos, los competidores tendrán que compartir boxes o instalarse en el Paddock. Los equipos deben cumplir el documento de asignación de boxes emitido por el Promotor para cada Evento con cada plaza de coche en el box correspondiente. El Promotor puede definir el orden en el que los competidores entran en el circuito y/o en los boxes. Los competidores deben conformarse con él y respetarlo.

Está estrictamente prohibido fumar, hacer fuego y soldar en el pit lane, en los garajes de boxes y en un radio de seis metros. No se permitirán dispositivos que generen chispas en esta zona.

Los coches solo pueden aparcarse en la zona que se les haya asignado. Los coches que se encuentren en otras zonas serán retirados y los costes correrán a cargo del competidor que haya cometido la infracción de aparcamiento. Los coches o furgonetas con pases de entrega pueden utilizarse durante un máximo de 30 minutos dentro del paddock únicamente para realizar entregas. Transcurrido este tiempo, deberán regresar a su zona de aparcamiento correspondiente.

23.24 The driving lanes and safety roads inside the paddock must be kept clear of any obstacles at all times during an event so that recovery and rescue vehicles have a clear passage at any time. Any stopping or parking on the paddock roads is strictly prohibited.

23.25 Pit walks may be scheduled during any Event at the time given in the Official Timetable. Garage doors must be up. Under no circumstances can refueling take place during this period. Teams may place their Tensa barriers at the front of the garage. For reasons of safety and swiftness of the pit walk evacuation, a Competitor may be asked by the organizer to temporarily close the front shutter of the garage in order to speed up the pit lane evacuation at the end of the pit walk. Once the area in front of his garage is clear, the shutter must be opened again.

23.26 Teams will be allocated to the boxes by the Promotor according to whatever criteria the Promotor deems suitable. When the number of pit garages available is lower than the number of cars entered, the Competitors will have to share pit garages or instal themselves in the Paddock. Teams must abide by the pit garage allocation document issued by the Promotor for each Event with each car place in the corresponding pit garage. The Promotor may define the order in which the competitors enter the circuit and/or the boxes. The competitors must conform to it and respect it.

23.27 Smoking, making fire and welding are all strictly forbidden in the pit lane, in the pit garages as well as within a six meter radius. No devices generating sparks will be allowed in this area.

23.28 Cars may only be parked in the area to which they are assigned. Any cars found in other areas will be removed and the costs are borne by the competitor causing the parking offense. Cars or vans with Delivery passes may be used for a maximum of 30 minutes within the paddock solely for delivery purposes. After this time, they must return to their correct parking area.

Se espera que los competidores cumplan con cualquier normativa o instrucción emitida en cualquier evento para mantener la limpieza y la seguridad en el paddock y el pit lane. El equipo será responsable de las acciones de las personas de su entorno y podrá ser penalizado en consecuencia.

Los pases para las zonas restringidas solo pueden ser emitidos por el Promotor y un pase solo puede ser utilizado por la persona y para el propósito para el que fue emitido.

Cualquier falsificación o duplicación de pases, o cualquier pase que sea utilizado por otras personas, resultará en la confiscación del pase y en una sanción por parte de los comisarios.

De acuerdo con el Apéndice L, Capítulo V, Art. 5d) del ISC, los coches que circulen por el carril rápido o por el carril de trabajo no podrán adelantar a otros coches que circulen por el carril rápido, salvo en circunstancias excepcionales, como un coche lento con un problema mecánico evidente, un coche parado, un obstáculo, etc.

Cualificación

Salvo en el caso de que el presente Reglamento Deportivo disponga lo contrario, las medidas disciplinarias y de seguridad en el Pit Lane y en la pista serán las mismas para todas las sesiones de entrenamientos y para las carreras.

Ningún piloto podrá tomar la salida de la carrera sin haber participado en una sesión oficial de entrenamientos y haber realizado un tiempo de clasificación, salvo en los casos contemplados en el presente Reglamento.

No se permite repostar durante toda la duración de la clasificación, incluidos los intervalos entre las sesiones. La zona de repostaje se cerrará cuando comience la primera clasificación. Cualquier coche que ya esté en la cola en la zona de repostaje podrá repostar después del inicio de la primera clasificación.

En cada evento, habrá tres (3) sesiones clasificatorias para cada vehículo participante, con una duración de 15 minutos cada una y un intervalo mínimo de 5 minutos entre las sesiones (a menos que se indique lo contrario en el calendario).

23.29 Competitors are expected to abide by any regulations or instructions issued at any Event in order to maintain cleanliness and safety in the Paddock and Pit Lane. The Team will be held responsible for the actions of the persons within their entourage and may be penalised accordingly.

23.30 Passes for restricted areas may only issued by the Promotor and a pass may only be used by the person and for the purpose it was issued. Any falsification or duplication of passes, or any passes being used by other persons, will result in confiscation of the pass and will result in a penalty by the stewards.

23.31 According to ISC Appendix L, Chapter V Art. 5d), cars in either the fast lane or working lane may not overtake other cars in the fast lane except in exceptional circumstances, such as a slow car with an obvious mechanical problem, a stopped car, na obstacle, etc.

Art. 24 Qualifying

24.1 Except the case in which these Sporting Regulations require otherwise, Pit Lane and track discipline and safety measures will be the same for all practice sessions and for the races

24.2 No driver may start the race without having taken part in an official practice session and having made a qualifying time, except for the cases contemplated in this Regulation

24.3 Refueling is not allowed during the entire duration of the qualifying including the intervals between the sessions. The refueling area will close when the first qualifying starts. Any car already in the queue at the refueling area is allowed to refuel after the start of the first qualifying.

24.4 At each event, there shall be three (3) qualifying sessions for each competing vehicle with a duration of 15 minutes each and an interval of minimum 5 minutes in between the sessions (unless mentioned otherwise in the timetable).

Durante las sesiones de clasificación y los descansos entre las sesiones, todos los coches se considerarán bajo las reglas del "Parc Fermé». No se puede conectar ningún ordenador portátil o de sobremesa al coche. No se puede realizar ninguna transferencia de datos. Si esto no se respeta, se notificará como una violación de las reglas del "Parc Fermé» y se informará a los Comisarios Deportivos.

Solo se pueden realizar los siguientes trabajos en el coche:

- Limpieza de parabrisas (interior y exterior),
 - Limpieza de los retrovisores,
 - Cambio de neumáticos,
 - Cambio de piloto,
 - Comprobación y ajuste de la presión de los neumáticos,
 - Eliminación de suciedad o hierba del radiador,
 - Ajuste de los retrovisores u otros ajustes similares por razones de seguridad,
- Reparación de daños accidentales reales con la aprobación y supervisión del delegado técnico o un inspector designado.

Cada sesión clasificatoria debe ser disputada por un solo piloto del coche participante. No está permitido participar con varios pilotos en una sesión.

En el caso de los coches GT3, los pilotos deben completar las distintas sesiones de clasificación en el orden ascendente de su categoría FIA, de modo que el piloto con la categoría más baja debe completar la primera sesión de clasificación.

Si dos o más pilotos de un mismo coche tienen la misma categoría, el orden de estos pilotos es libre, respetando la regla general de orden ascendente de cualquier otro piloto con una categoría superior o inferior en ese coche.

Para los coches GT3 con solo dos pilotos, el piloto de menor categoría debe participar en las dos primeras sesiones y el piloto de mayor categoría en la tercera sesión. Si ambos pilotos tienen la misma categoría, es decisión del competidor quién participará en las dos sesiones.

En el caso de los coches GT3 con cuatro pilotos, el piloto con la categoría más alta no debe participar en las sesiones de clasificación y debe participar en los entrenamientos libres. Si varios pilotos comparten la condición de piloto con la categoría más alta de un coche, es libre elección del competidor el piloto que no participará en la clasificación y que, en su lugar, participará en la sesión de entrenamientos libres.

24.5 During the qualifying sessions and the breaks between the sessions, all cars will be considered under Parc Fermé rules. No laptop or computer may be connected to the car. No data transfer may be carried out. If this is not respected, it will be notified as a violation of the Parc Fermé rules and will be reported to the Stewards.

Only the following work can take place on the car:

- Cleaning windscreens (inside and outside),
- Cleaning rear view mirrors,
- Changing tyres,
- Changing Drivers,
- Checking and adjusting tyre pressures,
- Removing dirt or grass from the radiator,
- Adjusting rear view mirrors or other similar adjustments for safety reasons,
- Repair of genuine accident damage with the approval and supervision of the Technical Delegate or a designated scrutineer.

24.6 Each qualifying session must be entered by only one driver of the competing car. It is not permitted to participate with several drivers in one session.

24.7 For GT3 cars the various qualifying sessions must be completed by the drivers in the order of their ascending FIA categorization, so that qualifying 1 has to be completed by the lowest categorized driver.

If two or more drivers of one car have the same categorization the order of these drivers is the free choice of the competitor while respecting the general rule of ascending order of any other driver with a higher or lower categorization on that car.

For GT3 cars with only two drivers, the lower categorized driver should join the first two sessions and the higher categorized driver the third session. If both drivers have the same categorization it is the free choice of the competitor which driver will participate in two sessions.

For GT3 cars with four drivers the highest categorized driver should not join the qualifying sessions and must instead take part in the Free Practice. If several drivers share the status of highest categorized driver of a car it is the free choice of the competitor which driver will not participate in the qualifying and instead will participate in the Free Practice session.

Para los coches que no sean GT3, el orden de los pilotos en las diferentes sesiones de clasificación es de libre elección.

Para los coches que no sean GT3 con dos pilotos, uno de ellos tiene que participar en dos sesiones de clasificación.

Para los coches que no sean GT3 con cuatro coches, uno de los pilotos tiene que participar en los entrenamientos libres y no en una de las sesiones de clasificación.

De cada clasificación, se utilizará la vuelta más rápida de cada piloto para calcular el tiempo medio de clasificación.

Se considerará para cada coche:

T1 = Vuelta más rápida establecida en la clasificación 1

T2 = Vuelta más rápida establecida en la clasificación 2

T3 = Vuelta más rápida establecida en la clasificación 3

Con esto, el tiempo medio de clasificación se determina de la siguiente manera:

- En caso de que un coche haya realizado las tres sesiones de clasificación: $(T1+T2+T3)/3$

- En caso de que un coche haya realizado solo dos sesiones de clasificación: $(T1+T2+T3)/2$

- En caso de que un coche haya realizado solo una sesión de clasificación: $(T1+T2+T3)/1$

La clasificación se divide en cuatro categorías:

QS1: Coches que han participado en todas las sesiones de clasificación

QS2: Coches que se han perdido una sesión de clasificación

QS3: Coches que se han perdido dos sesiones de clasificación

QS4: Coches que se han perdido todas las sesiones de clasificación

24.8 For non-GT3 cars the order of the drivers in the different qualifying sessions is of free choice. For non-GT3 cars with two drivers one of them has to participate in two qualifying sessions. For non-GT3 cars with four cars one of the drivers has to participate in the Free Practice and not in one of the qualifying sessions.

24.9 From each qualifying the fastest lap of each driver will be used to calculate the average qualifying time.

It shall be considered for each car:

T1 = Fastest lap set in qualifying 1

T2 = Fastest lap set in qualifying 2

T3 = Fastest lap set in qualifying 3

With this the average qualifying time is determined as follows:

- In case a car has done all three qualifying sessions: $(T1+T2+T3)/3$

- In case a car has done only two qualifying sessions: $(T1+T2+T3)/2$

- In case a car has done only one qualifying session: $(T1+T2+T3)/1$

24.10 The qualifying status is divided in four categories:

QS1: Cars that have participated in all qualifying sessions

QS2: Cars that have missed one qualifying session

QS3: Cars that have missed two qualifying sessions

QS4: Cars that have missed all qualifying sessions

El orden de salida de cada coche participante se determinará de la siguiente manera:

QS1: del tiempo de clasificación promedio más rápido al más lento.

Luego QS2: del tiempo de clasificación promedio más rápido al más lento.

Luego QS3: Tiempo de clasificación promedio de más rápido a más lento.

Entonces QS4: Los Comisarios Deportivos podrán aceptar en la salida, siempre que el número de vehículos no exceda el número máximo establecido para dicha carrera, a los vehículos y pilotos que no hayan realizado un tiempo de clasificación por causas de fuerza mayor. Sin embargo, no serán admitidos a menos que cumplan las siguientes condiciones:

- Que no se elimine ningún vehículo que ya esté clasificado.
- Que los pilotos ofrezcan total garantía de seguridad (conocimiento del circuito).

Los coches admitidos saldrán desde el final de la parrilla de salida. Si varios coches se ven afectados por esto, el orden queda a discreción de los comisarios.

El Comité Organizador se reserva el derecho de celebrar una única sesión de entrenamientos oficiales o de separar las sesiones de entrenamientos oficiales por categorías, pilotos o cualquier otro tipo de distribución en función del número o tipo de coches inscritos o por razones de seguridad. Se puede programar una «Super pole». En todos estos casos, se anunciará con suficiente antelación junto con su reglamento.

Todas las vueltas realizadas durante los entrenamientos oficiales se cronometrarán para determinar la posición de los pilotos en la salida.

Parar las prácticas

La decisión de poner fin a las prácticas solo puede ser tomada por el Director de Carrera o, en su ausencia, por su Adjunto o el Director de Carrera.

Si fuera necesario detener la práctica porque el circuito está bloqueado por un accidente o porque el clima u otras condiciones hacen que sea peligroso continuar, el Director de Carrera o el Secretario de la Carrera ordenarán que se muestre una bandera roja y las luces de aborto en la línea. Al mismo tiempo, se mostrarán banderas rojas/paneles de luces rojas en todos los puestos de comisarios y se encenderá la luz roja a

24.11 The starting order of each competing car will be determined as follows:

QS1: Fastest to slowest average qualifying time.

Then QS2: Fastest to slowest average qualifying time.

Then QS3: Fastest to slowest average qualifying time

Then QS4: The Stewards may accept at the start, providing that the number of vehicles does not exceed the maximum number established for such a race, vehicles and drivers who have not made a qualifying time due to force majeure. However, they will not be admitted unless they comply with the following conditions:

- No vehicle that is already classified is eliminated.
- That the drivers offer total guarantee of safety (knowledge of the track)
- The admitted cars will start from the end of the starting grid. If several cars are affected by this the order is at the discretion of the stewards.

24.12 The Organizing Committee keeps the right to hold a sole official practice session or separate the official practice sessions by categories, drivers or any other type of distribution basing on the number or type of cars entered or for safety reasons. A “Super pole” may be programmed.

In all these cases, it would be announced well in advance together with its regulations

24.13 All laps carried out during the official practices will be timed to determine the position of the drivers at the start

Art. 25 Stopping the practices

25.1 The decision to stop the practices may only be taken by the Race Director or in their absence, by their Deputy or the Clerk of the Course.

25.2 Should it become necessary to stop the practice because the circuit is blocked by an accident or because weather or other conditions make it dangerous to continue, the Race Director or the Clerk of the Course shall order a red flag and the abort lights to be shown at the Line. At the same time, red flags/red light panels will be shown at all the Marshal Posts and the red light will be switched on at the exit of the Pit Lane.

El director de carrera o el comisario de pista podrán interrumpir los entrenamientos tantas veces y durante el tiempo que consideren necesario para despejar la pista o permitir la recuperación de un coche.

Siempre que sea posible, se recuperará el tiempo perdido por la suspensión para completar el tiempo mínimo previsto para la sesión.

El tiempo de interrupción ocurrido durante los entrenamientos libres no se recuperará, excepto cuando el programa lo permita.

En caso de que las sesiones de clasificación se interrumpian una o más veces, no se aceptará ninguna protesta en cuanto a los posibles efectos de la interrupción en la clasificación de los pilotos admitidos a tomar la salida.

Cuando se dé la señal de interrupción, todos los coches reducirán inmediatamente su velocidad y volverán lentamente al Pit Lane. Está prohibido adelantar. Los coches pueden circular por el carril rápido siempre que no obstruyan la salida del Pit Lane para los servicios de emergencia.

Todos los participantes deben tener en cuenta que

- Puede haber coches de carrera o de intervención en la pista
- La pista puede estar completamente bloqueada u obstruida debido a un accidente.
- Las condiciones meteorológicas pueden haber transformado la pista en intransitable

Los vehículos que hayan sido abandonados en la pista serán recuperados y transportados al paddock para ser entregados a los equipos.

Num incidente em que o Diretor de Corrida, o Diretor de Prova ou o seu assistente não considerem necessário interromper a prática, podem declarar a sessão neutralizada e aplicar o procedimento de "sessão neutralizada" (Full Yellow).

Parrilla de salida

La parrilla de salida se establecerá de acuerdo con las reglas establecidas en el artículo 24.10 y siguientes.

La parrilla se publicará al menos 60 minutos antes del inicio de la carrera.

Si dos o más pilotos han establecido tiempos medios de vuelta más rápidos idénticos, se dará prioridad al que haya establecido una vuelta individual más rápida en general.

25.3 The Race Director or the Clerk of the Course may interrupt practice as often and for as long as they think necessary to clear the track or to allow the recovery of a car.

Whenever possible, the time lost by the suspension will be recovered so that the minimum time foreseen for the session is completed

The interruption time occurred during the free practice will not be recovered, except when the program permits to do so.

Should the qualifying sessions be thus interrupted one or more times, no protest can be accepted as to the possible effects of the interruption on the qualification of drivers admitted to start.

When the interruption signal has been given all the cars will immediately reduce their speed and will slowly return to the Pit Lane. Overtaking is forbidden. Cars are allowed to be in the fast lane as long as they do not obstruct the exit of the pit lane for emergency services.

All participants should keep in mind that

- Race or intervention cars may be found on track
- The track may be completely blocked or obstructed due to an accident.
- The weather conditions may have transformed the track impassable

The vehicles that have been abandoned on the track will be recovered and transported to the paddock to be delivered to the teams.

25.4 In an incident in which the Clerk of the Course or the Race Director or their assistant does not consider necessary to stop the practice, they may declare the session neutralized and then apply the procedure of "neutralized session" (full yellow).

Art. 26 Starting Grid

26.1 The starting grid will be drawn up according to the rules set out in article 24.10 and following. The grid will be posted at least 60 minutes before the starting of the race.

If two or more drivers have set identical average fastest lap times, priority will be given to the one who set a faster overall single lap.

El piloto cuyo vehículo no pueda arrancar, sea cual sea el motivo, deberá informar al director de carrera antes de la publicación de la parrilla de salida.	26.2 The driver whose vehicle cannot start, whatever the reason is, must inform the Clerk of the Course/Race Director before the publication of the Starting Grid.
El acceso a la parrilla de salida finalizará cinco (5) minutos antes de la salida prevista de la vuelta de formación.	26.3 The access to the starting grid will finish five (5) minutes before the foreseen start of the formation lap.
La cuadrícula tendrá una formación paralela en 2x2 sin desplazamientos	26.4 The grid will have a parallel formation in 2x2 without offsets.
Procedimiento de salida: Salida lanzada	26.5 Starting procedure: Rolling Start.
En caso de que no haya sesión clasificatoria debido a fuerza mayor, la parrilla de salida se determinará según la mejor vuelta de cada coche en la última sesión de entrenamientos libres. Si no hubiera sesión de entrenamientos libres, la parrilla de salida se determinará según la vuelta más rápida de cada coche en las pruebas colectivas previas combinadas.	26.6 Should there be no qualifying session due to Force Majeure; the starting grid will be determined according to best lap of each car of the last free practice session. If there was no Free Practice session the starting grid will be determined according to the fastest lap of each car of the combined collective previous tests.
Si el número de coches que participan en la primera sesión de entrenamientos oficiales supera el de coches admitidos para poder tomar la salida, los vehículos que no estén incluidos en la parrilla de salida serán considerados pilotos de reserva. Si uno o más vehículos se retiran, la parrilla se cerrará en consecuencia, y los vehículos de reserva serán admitidos en la salida en los últimos lugares de la parrilla.	26.7 If the number of cars taking part in the first official practice session exceeds the admitted cars to be allowed to the start, the vehicles which are not included on the starting grid will be considered as reserve drivers If one or more vehicles withdraw, the grid will be close up accordingly, and the reserve vehicles will be admitted to the start at the last places of the grid
Esta lista de cuadrícula contendrá el nombre del conductor designado por el equipo en la sesión informativa.	26.8 This grid list will contain the name of the driver designated by the team at the briefing.
No se utiliza	Art. 27 Not in use
No se utiliza	Art. 28 Not in use
No se utiliza	Art. 29 Not in use
Procedimiento de arranque	Art. 30 Starting procedure
El procedimiento de salida será el siguiente: Antes de la apertura del Pit Lane para el inicio de la carrera, el Safety Car/coche líder se colocará al frente de la parrilla y permanecerá allí hasta la señal de los 5 minutos con las luces giratorias apagadas. En ese momento, el Safety Car (si no se está utilizando por razones de seguridad) completará una vuelta completa y regresará al Pit Lane o al punto designado para la salida.	30.1 The starting procedure will be as follows: Before the opening of the Pit Lane for the start of the race, the safety/leading car will be placed at the front of the grid and it will be there until the 5 minutes signal with the revolving lights switched off. At that moment the Safety Car (if it is not being used for safety reasons) will complete a whole lap and will return to the Pit –Lane or its designated point for the start.

Al menos **10 minutos** antes de la bandera verde, se encenderá la luz verde en la salida de boxes para permitir el acceso a la pista y realizar UNA sola vuelta de reconocimiento. Al final de esta vuelta, los coches se detendrán en la parrilla de salida siguiendo el orden correcto y con los motores apagados. El horario exacto del procedimiento de salida estará en las notas informativas.

Si antes de que se haya abierto el Pit Lane para la vuelta de reconocimiento y se produce un cambio en las condiciones meteorológicas entre los entrenamientos de clasificación y la carrera, el director de carrera informará a los competidores en los monitores de cronometraje y mediante un cartel con la inscripción «WET». Si no se muestra ningún cartel, la carrera se declarará automáticamente en seco.

Si la carrera se declara en mojado, el director de la carrera puede decidir cambiar la duración del periodo de apertura del Pit Lane y se pueden autorizar una o más vueltas de reconocimiento. Estas vueltas por el Pit Lane se realizarán a una velocidad moderada y es obligatorio utilizar el Pit Lane entre vuelta y vuelta y no cruzar la parrilla en ningún caso. Cualquier piloto que, al conducir por el Pit Lane, conduzca de forma peligrosa o a una velocidad excesiva (superior a 60 km/h) será penalizado.

Al final de este periodo, los coches se detendrán en la parrilla en su posición de salida con los motores apagados.

5 minutos antes de la bandera verde, se encenderá la luz roja en la salida de boxes acompañada de una señal de advertencia sonora, prohibiendo el acceso a la pista de los vehículos que aún no lo hayan hecho.

- a) Los coches que no se hayan incorporado a la parrilla de salida y aquellos que deban comenzar la carrera desde el Pit Lane no podrán unirse a la carrera hasta que todos los participantes hayan pasado la salida del Pit Lane en su primera vuelta de carrera, cuando la salida del Pit Lane se sitúe inmediatamente después de la línea de salida.
- b) Cuando la salida del Pit Lane esté inmediatamente antes de la línea de salida, los coches se unirán a la carrera tan pronto como todos los participantes hayan cruzado la línea de salida.

At least **10 minutes** before the green flag, the green light at the Pit Exit will be switched on in order to let the access into the track to carry out JUST ONE reconnaissance lap. At the end of this lap, the cars will stop at the starting grid following in the right order and with the engines switched off. The exact timetable of the starting procedure will be in the Briefing notes

If before the Pit Lane has been opened for the reconnaissance lap and there is a change in weather conditions between the qualifying practices and the race, the Race Director/Clerk of the Course will inform the Competitors in the timing monitors and by means of a board with the inscription "WET". If no board is shown the race will be automatically declared dry

If the Race is declared wet, the Race director can decide to change the duration of the Pit Lane opening period and one or more reconnaissance laps may be authorized. These laps through Pit Lane will be run at a moderate speed and it is mandatory to use the Pit Lane between lap and lap and not to cross the grid in any case. Any driver, who by driving through the Pit Lane, drives on a dangerous way or at an excessive speed (higher than 60Km/hour) will be penalized.

At the end of these period, the cars will stop on the grid at their starting grid position with the engines switched off.

5 minutes before the green flag, the red light at the Pit Exit will be switched on accompanied by an audible warning signal, prohibiting access to the track of vehicles that have not done it yet.

- a) Any car that has not been incorporated to the starting grid and those who must start the race from the Pit Lane, will not be allowed to join the race until the whole field has passed the Pit exit on its first racing lap, when the Pit Lane exit is placed immediately after the starting line
- b) Where the Pit exit is immediately before the Line, cars will join the race as soon as the whole field has crossed the Line after the start.

La aproximación de la salida se anunciará mediante la presentación de carteles (o el apagado sucesivo de luces en caso de un procedimiento de salida con luces) a:

5' (CINCO MINUTOS),

3' (TRES MINUTOS),

1' (UN MINUTO) y

15" (QUINCE SEGUNDOS).

Estos carteles irán acompañados de una señal sonora y tendrán los siguientes medios:

Tablero de CINCO MINUTOS (si se utiliza un procedimiento de salida con luces, se apagará el primer par de luces rojas.

El coche de cabeza encenderá las luces giratorias amarillas).

TRES MINUTOS (si se utiliza un procedimiento de salida con luces, se apagará el segundo par de luces rojas):

Cierre del acceso a la parrilla de salida; todas las personas, excepto los comisarios, los pilotos, los miembros del equipo y las cámaras de televisión, abandonarán la parrilla en este momento.

Finaliza el tiempo para el cambio de neumáticos. Cualquier coche que no tenga todas sus ruedas montadas en la señal de los tres minutos deberá comenzar la carrera desde la parte trasera de la parrilla o del Pit Lane, si es posible; en caso contrario, será penalizado por el Panel de Comisarios.

Tablero de UN MINUTO: (si se utiliza un procedimiento de salida con luces, el tercer par de luces rojas se apagará): En el momento en que se muestre el tablero de 1 minuto:

a) Se ha terminado el tiempo para realizar cualquier operación mecánica en la parrilla.

b) Los coches deben tener los neumáticos en el suelo.

c) Los motores se pondrán en marcha con el piloto a bordo, y

d) El personal del equipo debe abandonar la parrilla antes de que se muestre la señal de QUINCE SEGUNDOS. (Si se utiliza un procedimiento de salida señalado por luces, se apagará el cuarto par de luces rojas).

C The approach of the start. will be announced by the presentation of boards (or the successive turning off of lights in case of a starting procedure with lights) at:

5' (FIVE MINUTES),

3' (THREE MINUTES),

1' (ONE MINUTE) and

15" (FIFTEEN SECONDS)

These boards will be accompanied by a sound signal and will have the following means:

FIVE MINUTES board (if a starting procedure by lights is used, the first pair of red lights will be switched off.

The leading car will switch on the yellow revolving lights.

THREE MINUTES board (if a starting procedure by lights is used, the second pair of red lights will be switched off):

Closing of the starting grid access; All people except the marshals, drivers, Team members and the TV Cameras, will leave in this moment the grid.

The eventual time for change of tires finishes. Any car which does not have all its wheels fitted at the three minutes signal must start the race from the back of the grid or the Pit Lane, if it is possible; should it not be the case, it will be penalized by the Panel of Stewards.

ONE MINUTE board (if a starting procedure by lights is used, the third pair of red lights will be switched off): At the moment the 1' minute board is showed:

a) Time to carry out any mechanical operation on the grid is finished.

b) Cars must have their tires on the ground

c) Engines will be started with the driver on board, and

d) Team personnel must abandon the grid before the FIFTEEN SECONDS board is shown. (If a starting procedure signalled by lights is used, the fourth pair of red lights will be switched off).

15 segundos antes de la salida.

El coche líder comenzará a moverse.

En caso de que un piloto necesite ayuda después de los 15 segundos, deberá abrir la puerta y levantar el brazo y, desde el momento en que el resto de los vehículos abandonen la parrilla, su equipo podrá intentar resolver el problema. En este caso, los comisarios se colocarán cerca del coche (o de los coches) mostrando banderas amarillas para avisar al resto de los vehículos que vienen por detrás.

15 second board before the start.

The leading car will start to move

In case a driver would need help after the 15 seconds board, they must open the door and raise their arm and, from the moment the rest of the vehicles abandon the grid; their team may try to solve the problem. In this case Marshals will place themselves close to the car (or cars) showing yellow flags to advise the rest of vehicles coming from behind.

Inicio de la vuelta de formación. Inicio

Cuando se muestre la bandera verde (si se utiliza un procedimiento de salida señalado por luces, el quinto y último par de luces rojas se apagarán y se encenderán 5 luces verdes), los vehículos deberán iniciar la vuelta de formación manteniendo el orden de la parrilla de salida y siguiendo al piloto en «Pole Position», - o al piloto en segunda posición si el poleman tuviera problemas y al «Leading Car», siendo este último el encargado de conducir la parrilla durante la vuelta de formación. Será obligatorio mantener la velocidad del coche líder, todos los coches se acercarán a la línea en formación de dos en dos y ningún piloto podrá adelantarlo hasta que se retire de la formación en las proximidades de la línea de salida. Será responsabilidad del coche de Pole Position mantener dicha velocidad incluso cuando el coche líder se retire hasta que se dé la señal de salida.

Al salir de la parrilla, todos los pilotos deben proceder a una velocidad muy reducida hasta que se alejen de cualquier miembro del equipo que esté de pie junto a la pista.

Durante esta vuelta está prohibido:

- a) Practicar la salida. El límite máximo en el que está permitido realizar maniobras de calentamiento de neumáticos y recuperar posiciones en la vuelta de formación, en caso de que el piloto se haya retrasado en la salida, será el punto de formación de la parrilla explicado en el briefing
- b) Dejar más de 5 longitudes de coche del coche precedente.
- c) Adelantar, excepto si el coche precedente es claramente más lento que el resto de la formación.
- d) Realizar maniobras en zigzag para calentar los neumáticos desde el punto de la pista indicado por el director de carrera y/o el comisario de pista en la sesión informativa.
- e) Abandonar la formación para entrar en los boxes mientras no se haya dado la salida, excepto para resolver incidentes mecánicos o accidentes o cambiar neumáticos.
- f) Queda prohibido acelerar o desacelerar, así como desviarse del corredor o romper la formación de dos en dos, antes de la señal de salida.

30.3 Starting of formation lap. Start.

When the green flag is shown (if a starting procedure signaled by lights is used, the fifth and last pair of red lights will be switched off and 5 green lights will be switched on), the vehicles should start the formation lap keeping the starting grid order and following the driver in "Pole Position", - or the driver in second position if the pole position had problems and the "Leading Car", being this last in charge of driving the grid during the formation lap. It will be compulsory to maintain the leading car speed, all cars shall approach the Line in formation two abreast and no driver is allowed to overtake it until it retires from the formation at the proximity of the starting line. It will be responsibility of the Pole Position to maintain such speed even when the leading car retires until the start signal is given.

When leaving the grid, all drivers must proceed at a greatly reduced speed until clear of any team personnel standing beside the track.

During this lap it is forbidden:

- a) Practice start. The top limit where it is permitted to carry out tires heating maneuvering and to retrieve positions in the formation lap –should the driver have been delayed at the start- will be the Grid Formation point explained in the Briefing
- b) To leave more than 5 car lengths from the precedent car.
- c) Overtaking, except if the precedent car is clearly slower than the rest of the formation.
- d) Carry out any zigzag maneuvers to warm up the tires from the point in the track indicated by the Race Director and /or Clerk of the Course in the briefing.
- e) Abandon the formation to enter the boxes while the start has not been given except to solve mechanical incidents or accidents or change tires.
- f) Accelerating or decelerating, as well as any swerving from the corridor or break the formation two abreast, before the start signal shall be prohibited

Inicio.

La salida de la carrera será una salida lanzada. Al pasar el panel de GRID (cuadrícula) mostrado, todos los coches detrás del coche líder deben volver a asumir la formación 2-2 (de salida). Cuando el coche líder gire hacia el pit lane, se debe mantener la velocidad y la formación, y las dos filas de coches tienen que pasar por encima de las cajas de la parrilla hasta que las luces de salida cambien de rojo a verde.

Solo se permite adelantar durante la vuelta de formación si un coche se retrasa al salir de su posición en la parrilla y los coches que están detrás no pueden evitar adelantarlo sin retrasar indebidamente al resto de los participantes. En este caso, los pilotos solo pueden adelantar para restablecer el orden de salida original.

Cualquier piloto que se retrase al salir de la parrilla no podrá adelantar a otro coche en movimiento si estaba parado después de que el resto de los coches hubieran cruzado la línea de salida y deberá comenzar la carrera desde la parte trasera de la parrilla.

Si hay más de un piloto afectado, deberán colocarse al final de la parrilla en el orden en que salieron para completar la vuelta de formación. Si la línea no está situada delante de la pole position, solo a efectos de este artículo, se considerará una línea blanca situada un metro por delante de la pole position.

Se impondrá una penalización a cualquier piloto que, en opinión de los Comisarios Deportivos, haya adelantado innecesariamente a otro coche durante la vuelta de formación, así como a los pilotos que realicen maniobras en zigzag para calentar los neumáticos detrás del punto de la pista indicado por el Director de Carrera/ Secretario de la Carrera en la sesión informativa.

Start.

30.4 The start of the race will be a Rolling Start. Upon passing the displayed GRID-board, all cars behind the Leading Car must again assume the 2-2 (starting) formation. When the Leading Car turns into the pit lane, speed and formation must be maintained and the two rows of cars have to drive over the grid boxes until the starting lights changes from red to green.

30.5 Overtaking during the formation lap is only permitted if a car is delayed when leaving its grid position and cars behind cannot avoid passing it without unduly delaying the remainder of the field. In this case, drivers may only overtake to re-establish the original starting order.

Any driver who is delayed leaving the grid may not overtake another moving car if they were stationary after the remainder of the cars had crossed the starting line and must start the race from the back of the grid.

If more than one driver is affected, they must form up at the back of the grid in the order in which they left to complete the formation lap. If the Line is not situated in front of the pole position, for the purposes of this Article only, it will be deemed to be a white line one meter in front of pole position.

A penalty will be imposed on any driver who, in the opinion of the Stewards, unnecessarily overtook another car during the formation lap; as well as drivers who carry out any zigzag maneuvers to warm up the tires behind the point in the track indicated by the Race Director/Clerk of the Course in the briefing

Al final de la vuelta de formación y si las condiciones de la parrilla de formación lo requieren, el director de carrera exigirá al coche líder que realice una o más vueltas suplementarias antes de dar la salida de la carrera.

Estas vueltas contarán para el cálculo de la carrera como si la salida se hubiera dado al final de la primera vuelta.

Si el coche de la pole position no mantiene la velocidad marcada por el coche de cabeza, será penalizado a discreción de los comisarios.

Si un coche sale desde el pit lane, en esta circunstancia se le permitirá unirse a la carrera al final de la cola.

El procedimiento de inicio puede variar en los siguientes casos:

30.6 At the end of the formation lap and if the formation grid conditions require it, the Race Director will require the Leading Car to carry out one or more supplementary laps before starting the race.

These laps will count for the race calculation as if the start has been given at the end of the first lap.

If Pole Position Car does not maintain the speed marked by the Leading Car it will be penalized at the Stewards' discretion.

If a car starts from Pitlane, in this circumstance he will be allowed to join the race to the end of the queue.

30.7 The starting procedure may have a variation in the following cases:

- a) Si, en una carrera que no se ha declarado en mojado, empieza a llover después de la señal de 5' CINCO MINUTOS y antes de que el semáforo de salida se ponga en verde, se mostrará en la línea un panel indicador que mostrará «START. DELAYED» (SALIDA RETRASADA). A partir de ese momento, los coches tendrán 10' DIEZ MINUTOS para cambiar los neumáticos en la parrilla. Después de este tiempo, se mostrará el panel de 5' CINCO MINUTOS y se iniciará el procedimiento estándar.
- b) Si el inicio de la carrera es inminente y, según los criterios del director de carrera, la cantidad de agua en la pista es tal que no es posible conducir con seguridad, incluso si los coches llevan neumáticos de «mojado», el director de carrera puede retrasar la salida. mostrando el panel «START. RETARDADO» simultáneamente con un panel indicador «10» sobre fondo rojo. El panel 10" sobre fondo rojo significa que la salida se retrasará 10 minutos antes de que se lleve a cabo de nuevo. Si después de este período de 10" (DIEZ MINUTOS) las condiciones meteorológicas mejoran, el procedimiento se iniciará de nuevo y se mostrarán los paneles indicadores normales, comenzando por el de 5' (5 MINUTOS).

- a) If, in a race which has not been declared wet, it starts to rain after the 5' FIVE MINUTES board and before that starting traffic lights turns green, an indicator board showing "START. DELAYED" will be displayed on the line. From that moment the cars will have 10' TEN MINUTES to change the tires on the grid. After this time the 5' FIVE MINUTES board will be shown and the standard proceeding will be started.
- b) If the starting of the race is imminent and according to the Clerk of the Course criteria the amount of water on the track is such that it is not possible to drive safely, even if the cars fit "wet" tires, the Clerk of the Course may delay the start. showing the "START. DELAYED" board simultaneously with an indicator board "10" over red background. board 10' over red background means that the start. proceeding will be delayed 10 minutes before it is carried out again. If after this period of 10' (TEN MINUTES) the weather conditions will be better, the proceeding will start. again and the normal indicator boards will be showed, starting by the 5' one (5 MINUTES).
However if the weather conditions do not improve in this period of time, after the presentation of the indicator board "10" over red background, this board will be showed again. This will mean another delay of 10 minutes more before the start. proceeding is renewed. indicator board "10" must be accompanied by an audible warning.

Durante el inicio de la carrera, no se permitirá a nadie en el Pit Wall, excepto a los bomberos y a los oficiales encargados de mostrar los tableros.

30.8 During the start of the race, no person will be allowed at the Pit Wall, except the fire marshals and the officials in charge of showing the boards

No se utiliza

30.9 Not in use

Cualquier infracción del Código o del Reglamento Deportivo que se refiera al procedimiento de salida podría conllevar la descalificación de la carrera.

30.10 Any infraction made against the Code or Sporting Regulations referring to the start proceeding could reach up to the disqualification of the race.

Carrera

Art. 31 Race

<p>Durante la carrera, los pilotos saldrán del Pit Lane bajo su propia responsabilidad. Sin embargo, se encenderá una luz azul intermitente a la salida del Pit Lane o un comisario con una bandera azul estará en el acceso a la pista para advertir a todos los coches que salgan del Pit Lane de los que entren en la pista y de posibles adelantamientos.</p>	<p>31.1 During the race, drivers will leave the Pit Lane under their own responsibility. However, a blue flashing light will be turned on at the exit of the Pit Lane or a marshal with a blue flag will be at the access of the track to warn all cars leaving Pit Lane from those who are coming on track and from possible overtaking</p>
<p>Salir del Pit Lane con la luz roja encendida será penalizado.</p>	<p>31.2 Exiting the Pit Lane with the red light on will be penalized</p>
<p>Si el director de carrera declarara la carrera en mojado, se colocará un cartel con el mensaje «WET RACE» a la salida del Pit Lane, visible desde la pista durante 5 vueltas. La información «WET RACE» también se mostrará en los monitores de cronometraje.</p>	<p>31.3 Should the Clerk of the Course/Race Director have declared the race wet, a board “WET RACE” will be displayed at the exit of the Pit Lane, and visible from track during 5 laps. The information “WET RACE” will also be displayed on the Timing Monitors</p>
<p>Una carrera que haya sido declarada en mojado no se interrumpirá en caso de lluvia, incluso si la pista se ha secado, los vehículos tienen neumáticos secos de nuevo y luego empieza a llover de nuevo.</p>	<p>31.4 A race that has been declared wet will not be interrupted in case of rain even if the track has dried, the vehicles have dry tires again, and then it starts raining again</p>
<p>Una carrera que no haya sido declarada en mojado antes de la salida no se interrumpirá si durante la carrera empieza a llover y el director de carrera o el director de la carrera la declara en mojado mostrando el cartel «WET RACE» en el poste de señalización del director de carrera y/o en los monitores de cronometraje. A partir de ese momento, los pilotos podrán utilizar neumáticos de lluvia.</p>	<p>31.5 A race that has not been declared wet before the start will not be interrupted if during the race, it starts raining and the Clerk of the Course or Race Director declare it wet by showing the board “WET RACE” at the Race Director signaling post, and/or Timing Monitors. From that moment the drivers may use wet tires</p>
<p>Falsa salida</p>	<p>Art. 32 False start.</p>
<p>Se puede nombrar a tantos jueces de hecho como se considere necesario para controlar las salidas en falso.</p>	<p>32.1 As many judges of fact as considered necessary may be nominated to control the false starts</p>
<p>Cualquier participante que haya realizado una salida en falso será penalizado a discreción de los comisarios.</p>	<p>32.2 Any participant who has carried out a false start will be penalized at the discretion of the Stewards.</p>
<p>Procedimientos del Safety Car, Full Course Yellow</p>	<p>Art. 33 Safety Car procedure, Full Course Yellow</p>

El Safety Car puede entrar en funcionamiento para:

- a) neutralizar una carrera si un piloto o un oficial se encuentran en peligro físico inmediato, pero las circunstancias no son tales que hagan necesario detener la carrera
- b) iniciar una carrera en condiciones excepcionales (por ejemplo, mal tiempo)
- c) marcar el ritmo de una salida lanzada
- d) reanudar una carrera suspendida

En todos los circuitos en los que se utilice el procedimiento del Safety Car, debe haber dos líneas continuas de 20 cm de ancho marcadas como «líneas del Safety Car». Las líneas deben estar pintadas con pintura antideslizante, cruzando la pista y la entrada y salida de boxes de lado a lado, y perpendiculares a la línea central de la pista, en los siguientes lugares:

Línea del Safety Car 1: en el punto en el que se considere razonable permitir que un coche que entre en boxes supere al Safety Car o a otro coche de la competición que permanezca en la pista. También es el punto en el que los coches de la competición pueden adelantar al Safety Car cuando este entra en boxes al final de la intervención.

Línea del Safety Car 2: en el punto en el que los coches que salen de boxes probablemente circulen a una velocidad similar a la de los coches de la competición en la pista. Por lo tanto, un coche en la pista puede adelantar a otro que salga de los boxes antes de llegar a esta línea, pero no se puede adelantar después. En caso de que haya más de un Safety Car, una línea intermedia de coches de seguridad: el punto en el que los coches de competición pueden adelantar a un Safety Car cuando este vuelve a su posición intermedia al final de la intervención.

33.1 The Safety Car may be brought into operation to:

- a) Neutralize a race if a driver or officials are in immediate physical danger but the circumstances are not such as to necessitate stopping the race
- b) Start a race in exceptional conditions (e.g. bad weather)
- c) Pace a rolling start
- d) Resume a suspended race

33.2 In all circuits where Safety Car procedure is used, there must be marked with two continuous lines, 20 cm wide, "Safety Car Lines". The Lines must be painted with non-skid paint, crossing the track and the Pit entry and Pit exit from side to side, and perpendicular to the center line of the track, at the following places:

Safety Car Line 1: at the point at which it is deemed reasonable to allow a car entering the Pits to overtake the Safety Car or another competing car remaining on the track. It is also the point at which competing cars can pass the Safety Car as it enters the Pits at the end of the intervention.

Safety Car Line 2: at the point at which cars leaving the Pits are likely to be travelling at a similar speed to competing cars on the track. A car on the track may therefore overtake another leaving the Pits before reaching this line but no overtaking may take place after it. In case of more than one Safety Car, an intermediate Safety Car line: the point at which competing cars can pass a Safety Car as it returns to its intermediate position at the end of the intervention.

Habr  un Safety Car en funcionamiento a la vez, excepto en los circuitos de más de 7 km de longitud, en los que la FIA puede autorizar otros coches de seguridad, situados en puntos intermedios del circuito. Si se autoriza más de un Safety Car, se aplicarán los siguientes requisitos:

- a) La posición de salida y retirada de cada Safety Car debe anunciarse a todos los pilotos.
- b) debe haber una luz verde situada más allá de la posición de retirada para permitir que se defina el punto final de neutralización de la carrera y se señale a los pilotos.

Tras un incidente grave que no requiera la interrupción de la práctica y cuando el director de carrera lo considere necesario, la sesión se neutralizar  según el procedimiento de «Full Course Yellow». Se aplicará lo siguiente:

a) El director de carrera publicará en la línea de información de los monitores de cronometraje «FULL YELLOW».

b) Todos los comisarios de bandera a lo largo del circuito levantarán la bandera amarilla y un panel «FCY» o, en caso de utilizar paneles luminosos, la luz amarilla y «FCY» parpadearán;

c) La velocidad máxima durante el procedimiento de «Full Course Yellow» será de 80 km/h;

d) No se tendrán en cuenta los tiempos de vuelta registrados después de que se haya dado la señal de «FULL YELLOW»;

e) Si se demuestra que un piloto no ha reducido la velocidad lo suficiente según este procedimiento, los comisarios tomarán una sanción;

f) El final del procedimiento y el regreso a la normalidad se anunciarán de la siguiente manera:

• En la línea de información de los monitores de cronometraje.

• Todos los jueces de bandera y/o paneles de luces ondear n banderas verdes. Desde el momento en que se muestren las banderas verdes, al final de la neutralización bajo « Full Yellow», los tiempos de vuelta se tendrán en cuenta de nuevo.

Neutralizar la carrera

33.3 There will be one Safety Car in operation at a time, except for circuits of over 7 km in length, where other Safety Cars, positioned at intermediate points around the circuit, may be authorized by the FIA. If more than one Safety Car is authorized, the following requirements will apply:

- a) the starting and withdrawal position of each Safety Car must be announced to all the drivers.
- b) a green light must be situated past the withdrawal position to enable the race neutralization end point to be defined and signalled to the drivers.

33.4 Following a serious incident that does not require the practice to be stopped and when the Race Director deems necessary, the session will be neutralized under “Full Course Yellow” procedure. The following will be applied:

a) The Race Director will post on the information line of the timing monitors “FULL YELLOW”

b) All Flag Marshals along the circuit will waive the yellow flag and a „FCY“ board or, in case of the use of light panels, the „FCY“ and yellow light flashing;

c) The maximum speed during the Full Course Yellow procedure will be 80 km/h;

d) Any lap times registered after being given the “FULL YELLOW” sign will not be taken into consideration;

e) If a driver is proved not to have slowed down enough under this procedure, a sanction will be taken by the Stewards;

f) The end of the procedure and the return to normal will be announced as follows:

• On the information line of the timing monitors

• All Flag Marshals and/or light panels will wave Green Flags From the moment when the green flags will be shown, at the end of the neutralization under “Full Yellow”, the lap times will be taken into account again.

Art. 34 NEUTRALIZING THE RACE

Cuando se dé la orden de desplegar el Safety Car, todos los puestos de comisarios de pista mostrarán banderas amarillas ondeadas y paneles luminosos/carteles con las letras «SC» parpadeantes, y las luces naranjas de la línea se iluminarán durante la intervención.

El Safety Car partirá desde la ubicación indicada por el director de carrera en la sesión informativa para pilotos con sus luces naranjas encendidas y se incorporará a la pista independientemente de dónde se encuentre el líder de la carrera.

Todos los coches que compiten deben entonces formar una línea detrás del Safety Car a no más de cinco longitudes de coche de distancia, y adelantar, con las siguientes excepciones, está prohibido hasta que los coches alcancen la Línea (o el siguiente punto final de neutralización de la carrera) después de que el Safety Car haya regresado a los boxes.

Se permitirá adelantar en las siguientes circunstancias:

- Si el Safety Car da la señal para ello;
- Cualquier coche que entre en boxes puede adelantar a otro coche o al Safety Car después de que haya cruzado la primera línea de seguridad;
- Cualquier coche que salga de boxes puede ser adelantado por otro coche en la pista antes de que cruce la segunda línea de seguridad;
- Cuando el Safety Car regrese a boxes o a su posición intermedia, puede ser adelantado por coches en la pista una vez que haya cruzado la línea del Safety Car;
- Cualquier coche que se detenga en su área de garaje designada mientras el Safety Car esté utilizando el carril de boxes puede ser adelantado;

Si algún coche reduce la velocidad con un problema evidente.

Cualquier coche que se conduzca innecesariamente lento, de forma errática o de una manera que se considere potencialmente peligrosa para otros conductores en cualquier momento mientras se despliega el Safety Car será reportado a los comisarios. Esto se aplicará tanto si el vehículo se conduce en la pista, en la entrada del Pit o en el Pit Lane.

Cuando el director de carrera o el secretario de la carrera se lo ordenen, el observador situado en el Safety Car encenderá la luz verde para indicar a los vehículos situados entre el Safety Car y el líder de la carrera que pueden adelantar al Safety Car.

34.1 When the order is given to deploy the Safety Car, all marshal posts will display waved yellow flags and “SC” boards/”SC” flashing light panels and the orange lights at the Line will be illuminated, during the intervention

34.2 The Safety Car will start from the location indicated by the Race Director at the driver’s briefing with its orange lights on and will join the track regardless of where the leader of the race is.

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

Overtaking will be permitted under the following circumstances:

- If a car is signaled to do so from the Safety Car;
- Any car entering the Pits may pass another car or the Safety Car after it has crossed the first Safety Car line
- Any car leaving the Pits may be overtaken by another car on the track before it crosses the second Safety Car line,
- When the Safety Car is returning to the Pits or its intermediate position, it may be overtaken by cars on the track once it has crossed the Safety Car line;
- Any car stopping in its designated garage area whilst the Safety Car is using the Pit Lane may be overtaken;
- If any car slows down with an obvious problem.

34.4 Any car being driven unnecessarily slowly, erratically or in a manner deemed potentially dangerous to other drivers at any time whilst the Safety Car is deployed will be reported to the Stewards. This will apply whether the vehicle is being driven on the track, the Pit entry or the Pit Lane.

34.5 When ordered to do so by the Race Director/ Clerk of the Course, the observer located in the Safety Car will turn on the green light to indicate the vehicles between the Safety Car and the leader of the race that can overtake to the Safety Car.

Estos coches continuarán a una velocidad reducida y sin adelantar hasta que alcancen la línea de coches detrás del Safety Car.

El Safety Car también puede tener un panel trasero controlado eléctricamente, que muestra el número del líder de la carrera. Una vez encendido, los vehículos adelantan al vehículo de seguridad, con la excepción del líder cuyo número se muestra.

El Safety Car se utilizará al menos hasta que el coche que lidera la carrera esté detrás de él y todos los coches restantes estén alineados detrás del líder (o, cuando haya más de un Safety Car, todos los coches en el sector de ese Safety Car).

Una vez detrás del Safety Car, el líder de la carrera (o líder de ese sector) debe mantenerse a una distancia de 5 coches de él y todos los coches restantes deben mantener la formación lo más compacta posible.

Mientras el Safety Car esté en funcionamiento
Mientras el Safety Car esté en funcionamiento, los coches de la carrera pueden entrar en el pit lane, pero hay limitaciones en cuanto a lo que se puede hacer en el pit lane durante el SC. Solo pueden volver a la pista cuando la luz verde al final del pit lane esté encendida. Estará encendida (verde) en todo momento, excepto cuando el Safety Car y la fila de coches que lo siguen estén a punto de pasar o estén pasando la salida del pit. Un coche que se reincorpore a la pista debe avanzar a una velocidad adecuada hasta que llegue al final de la fila de coches que van detrás del Safety Car.

En determinadas circunstancias, el director de carrera/jefe de pista puede pedir al Safety Car que utilice el pit lane. En este caso, y siempre que sus luces naranjas permanezcan encendidas, todos los coches deben seguirlo hasta el pit lane sin adelantar. Cualquier coche que entre en el pit lane en estas circunstancias puede detenerse en su zona de garaje designada.

These cars will continue at a reduced speed and without overtaking until they reach the line of cars behind the Safety Car.

The Safety Car may also have an electrically controlled rear panel, showing the number of the leader of the race. Once lit, the vehicles overtake the safety vehicle, with the exception of the leader whose number is shown

34.6 The Safety Car shall be used at least until the car leading the race is behind it and all remaining cars are lined up behind the leader (or, when there is more than one Safety Car, all the cars in that Safety Car's sector).

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

34.7 While the Safety Car is in operation While the Safety Car is in operation, competing cars may enter the Pit Lane but there is limitation on these regulation in what is possible to do in pitlane during SC.. They may only rejoin the track when the green light at the end of the Pit Lane is on. It will be on (green) at all times except when the Safety Car and the line of cars following it are about to pass or are passing the Pit exit. A car rejoining the track must proceed at an appropriate speed until it reaches the end of the line of cars behind the Safety Car. Under certain circumstances, the Race Director/Clerk of the Course may ask the Safety Car to use the Pit Lane. In this case, and provided its orange lights remain illuminated, all cars must follow it into the Pit Lane without overtaking. Any car entering the Pit Lane under these circumstances may stop at its designated garage area

Cuando el director de carrera/secretario de la carrera decida que es seguro llamar al Safety Car (fin de la neutralización), el Safety Car apagará sus luces giratorias. Esta será la señal para los equipos y pilotos de que entrará en el pit lane al final de esa vuelta. Siempre que sea posible, el mensaje « SAFETY CAR IN THIS LAP » se mostrará en los monitores de cronometraje.

En este punto, el primer coche en la fila detrás del Safety Car puede marcar el ritmo y, si es necesario, quedarse a más de cinco coches de distancia.

Para evitar la posibilidad de accidentes antes de que el Safety Car regrese a boxes, desde el momento en que se apagan las luces del coche, los conductores deben avanzar a un ritmo que no implique aceleraciones o frenadas erráticas ni ninguna otra maniobra que pueda poner en peligro a otros conductores o impedir el reinicio.

A medida que el Safety Car se acerque a la entrada del pit, se retirarán los carteles SC y, excepto en la última vuelta de la carrera, a medida que el líder se acerque a la línea (línea de cronometraje), se retirarán las banderas amarillas y se mostrará una bandera verde en la línea (línea de cronometraje).

Los adelantamientos siguen estando estrictamente prohibidos hasta que los vehículos crucen la línea de cronometraje.

Cada vuelta completada mientras el Safety Car está desplegado contará como una vuelta de carrera.

Si el Safety Car sigue desplegado al comienzo de la última vuelta, o se despliega durante la última vuelta, entrará en el Pit Lane al final de la vuelta y los coches tomarán la bandera a cuadros con normalidad sin adelantar.

Salida detrás del Safety Car

34.8 When the Race Director/Clerk of the Course decides it is safe to call in the safety car (end of the neutralisation), the Safety Car will extinguish its revolving lights. This will be the signal to the teams and drivers that it will be entering the pit lane at the end of that lap. Whenever is possible, the message "SAFETY CAR IN THIS LAP" will be displayed on the timing monitors.

At this point, the first car in line behind the safety car may dictate the pace and, if necessary, fall more than five car lengths behind it.

In order to avoid the likelihood of accidents before the safety car returns to the pits, from the point at which the lights on the car are turned out drivers must proceed at a pace, which involves no erratic acceleration or braking nor any other manoeuvre that is likely to endanger other drivers or impede the restart.

As the safety car is approaching the pit entry the SC boards will be withdrawn and, other than on the last lap of the race, as the leader approaches the Line (Timing Line) the yellow flags will be withdrawn, and a green flag will be displayed at the Line (Timing line).

Overtaking remains strictly forbidden until the vehicles cross the timing line

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

34.10 If the Safety Car is still deployed at the beginning of the last lap, or is deployed during the last lap, it will enter the Pit Lane at the end of the lap and the cars will take the checkered flag as normal without overtaking

Art. 35 STARTING THE RACE BEHIND THE SAFETYCAR

En circunstancias excepcionales, la carrera puede comenzar detrás del Safety Car. En este caso, en cualquier momento antes de la señal de un minuto, se encenderán sus luces naranjas. Esta es la señal para los pilotos de que la carrera comenzará detrás del Safety Car. Cuando se enciendan las luces verdes, el Safety Car saldrá de la parrilla con todos los coches siguiendo en orden de parrilla a no más de 5 longitudes de coche de distancia. No habrá vuelta de formación y la carrera comenzará cuando se iluminen las luces verdes.

Solo se permite adelantar, durante la primera vuelta, si un coche se retrasa al salir de su posición en la parrilla y los coches que están detrás no pueden evitar adelantarlos sin retrasar indebidamente al resto de los participantes. En este caso, los pilotos solo pueden adelantar para restablecer el orden de salida original.

Cualquier piloto que no pueda restablecer el orden de salida original antes de llegar a la primera línea de SC, debe entrar en el Pit Lane y solo podrá reincorporarse a la carrera una vez que todos los participantes hayan pasado el final del Pit Lane.

Tan pronto como el último coche de la fila detrás del Safety Car pase el final del Pit Lane, la luz de salida del Pit Lane se pondrá verde; cualquier coche en el Pit Lane podrá entonces entrar en la pista y unirse a la fila de coches detrás del Safety Car.

Cualquier piloto que se retrase al salir de la parrilla no podrá adelantar a otro coche en movimiento si estaba parado después de que el resto de los coches hubieran cruzado la línea, y deberá formar parte de la cola de coches detrás del Safety Car. Si más de un piloto se ve afectado, deberá formar parte de la cola de coches en el orden en que salieron de la parrilla.

Se impondrá una penalización a cualquier piloto que, en opinión de los Comisarios Deportivos, haya adelantado innecesariamente a otro coche durante la primera vuelta, excepto en caso de fuerza mayor.

Si la vuelta de formación se inicia detrás del Safety Car debido a una lluvia intensa (véase el art. 33.1) o la carrera se reanuda de acuerdo con el art. 38. Es obligatorio el uso de neumáticos de lluvia hasta que el Safety Car regrese a boxes.

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

Overtaking, during the first lap only, is permitted if a car is delayed when leaving its grid position and cars behind cannot avoid passing it without unduly delaying the remainder of the field. In this case, drivers may only overtake to re-establish the original starting order.

Any driver who is unable to re-establish the original starting order before they reach the first SC Line, must enter the Pit Lane and may only rejoin the race once the whole field has passed the end of the Pit Lane.

As soon as after the last car in line behind the Safety Car passes the end of the Pit Lane, the Pit exit light will turn green; any car in the Pit Lane may then enter the track and join the line of cars behind the Safety Car.

Any driver who is delayed leaving the grid may not overtake another moving car if they were stationary after the remainder of the cars had crossed the Line, and must form up at the back of the line of cars behind the Safety Car. If more than one driver is affected, they must form up at the back of the field in the order in which they left the grid.

A penalty will be imposed on any driver who, in the opinion of the Stewards, unnecessarily overtook another car during the first lap, except in case of force majeure.

35.2 If the formation lap is started behind the safety car because of heavy rain (see Art. 33.1) or the race resumes in accordance with Art. 38. The use of wet weather tires until the safety car returns to the pits is compulsory

El Safety Car puede utilizarse como coche oficial para una salida lanzada de acuerdo con el artículo 8.3 del Código. En este caso, se cumplirán las disposiciones de la normativa vigente para la salida hasta que el mismo regrese para reanudar su función de Safety Car después de la salida.

Suspendir la carrera

En caso de que sea necesario suspender la carrera porque el circuito esté bloqueado por un accidente o porque las condiciones meteorológicas u otras condiciones hagan peligrosa la continuación de la misma, el director de carrera/el director de la prueba ordenará que se muestren banderas rojas/ paneles de luz roja en todos los puestos de control y que se enciendan las luces de abortar en la línea de meta.

Cuando se dé esta señal, se prohibirá adelantar, se cerrará la salida del Pit Lane y todos los vehículos avanzarán lentamente hacia el Pit Lane. El primer vehículo en llegar al Pit Lane irá directamente a la salida del Pit Lane y se detendrá en la línea (línea de la luz de salida del Pit Lane) permaneciendo en la vía rápida y el resto de vehículos se alinearán detrás de él.

Los vehículos que no puedan regresar al Pit Lane debido a la obstrucción de la pista serán recuperados cuando la pista esté despejada y se organizarán en el orden que ocupaban antes de que se suspendiera la carrera.

En cualquier caso, el orden se establecerá en el último momento en el que fue posible determinar la posición de todos los vehículos, a los que se les permitirá reanudar la carrera.

El Safety Car se conducirá hasta la parte delantera de los coches situados detrás de la línea de la bandera roja.

Mientras la carrera esté suspendida:

35.3 The Safety Car may be used as the official car for a rolling start in accordance with article 8.3 of the Code. In this case the provisions of the current regulations for the departure will be fulfilled until the same returns to resume its Safety Car function after departure

Art. 36 Suspending the race

36.1 Should it become necessary to suspend the race because the circuit is blocked by an accident or because weather or other conditions make it dangerous to continue, the Race Director /The Clerk of the Course will order red flags/red light panels to be shown at all marshal posts and the abort lights will be on at the Line

36.2 When this signal is given, overtaking is prohibited, the Pit Lane exit will be closed and all vehicles will proceed slowly to the pit lane. The first vehicle to reach the Pit Lane will go directly to the exit of Pit Lane and will stop at the line (line of the exit light of Pit Lane) staying on the fast track and the rest of vehicles will be lined up behind it.

Vehicles that cannot return to the Pit Lane because of the obstruction of the track will be recovered when the track is clear and will be organized in the order they occupied before the race was suspended.

In any case, the order will be established in the last point of time in which it was possible to determine the position of all vehicles, which will be allowed to resume the race.

36.3 The Safety Car will be driven to the front of the cars behind the red flag line.

36.4 Whilst the race is suspended:

- Ni la carrera ni el sistema de cronometraje se detendrán.
- La cuenta atrás del tiempo restante se detendrá, según el artículo de la distancia de la carrera.
- Se podrá trabajar en los coches una vez que se hayan detenido detrás de la línea de bandera roja al final del Pit Lane, pero cualquier trabajo de este tipo no debe impedir la reanudación de la carrera.
- Está prohibido repostar y/o retirar combustible.
- Solo se permitirá el paso por el carril rápido del pit lane a los miembros del equipo, los oficiales y los cámaras de televisión debidamente acreditados.

A menos que los oficiales lo indiquen, los vehículos no pueden moverse a través de la línea rápida mientras la carrera esté suspendida. Se impondrá una penalización de acuerdo con las disposiciones del Apéndice 1 a cualquier vehículo que se mueva de la línea rápida a cualquier otra parte del pit lane.

En cualquier momento, los conductores deben seguir las instrucciones de los agentes.

Retomar la carrera suspendida. - General

El Safety Car se situará delante de los coches situados detrás de la línea de bandera roja al final del Pit Lane.

Las condiciones de reanudación de la carrera serán las estipuladas en el Reglamento General de la FIA o en los reglamentos específicos de la Serie o carrera, respetando los siguientes puntos:

- Neither the race nor the timekeeping system will stop
- The time remaining countdown will be stopped, according to the article of the race distance.
- Cars may be worked on once they have stopped behind the red flag line at the end of Pit Lane, but any such work must not impede the resumption of the race.
- Refueling and/or removing of fuel are forbidden.
- Only team members, officials and duly accredited television cameramen will be allowed in the fast lane of the pit lane.

36.5 Unless indicated by the Officials, the vehicles cannot be moved through the fast line, while the race is suspended. A penalty will be imposed in accordance with the provisions of Appendix 1 any vehicle that is moved from the Fast Lane to any other part of the Pit Lane.

Em qualquer altura, os condutores devem seguir as instruções dos agentes

Art. 37 RESUMING THE SUSPENDED RACE General

The Safety Car will be driven to the front of the cars behind the red flag line at the end of the Pit Lane.

As condições de retoma da corrida serão as estipuladas nas Prescrições Gerais da FIA ou nos regulamentos específicos da Série ou da prova, respeitando os pontos seguintes:

- Los comisarios ordenarán los coches en el orden indicado por el control de carrera.
- Si el líder de la carrera no está al frente de la formación, se ordenará a todos los coches entre el líder de la carrera y la línea de la bandera roja al final del Pit Lane que completen la vuelta y se coloquen al final de la formación, antes de reiniciar la carrera.
- Cualquier coche situado en la entrada del Pit Lane o en el Pit Lane, en el momento en que se detuvo la carrera, comenzará antes que el resto.
- El retraso será lo más breve posible.
- La reanudación se notificará con al menos diez minutos de antelación.
- Se mostrarán señales a intervalos adecuados antes de la reanudación, acompañadas de avisos sonoros.
- La carrera se reanudará detrás del Safety Car de acuerdo con el procedimiento y las condiciones.
- Se aplicarán todos los artículos relativos a la neutralización de la carrera.

Retomar la carrera. Procedimiento

Tan pronto como se conozca la hora de reanudación, se informará a los equipos a través de los monitores de cronometraje o por cualquier otro medio de información si los monitores no estuvieran disponibles. En todos los casos, se dará un aviso con al menos diez (10) minutos de antelación.

Las señales se mostrarán 10 minutos, 5 minutos, 3 minutos, 1 minuto y 15 segundos antes de la reanudación y cada una de ellas irá acompañada de una advertencia sonora.

Cuando se muestre la **señal de tres minutos**, todos los coches deben tener las ruedas montadas. Después de esta señal, las ruedas solo se pueden cambiar fuera de la línea rápida. Cualquier coche que no tenga todas sus ruedas completamente montadas en la señal de tres minutos, debe comenzar la carrera desde la parte trasera de la parrilla o desde el Pit Lane.

En estas circunstancias, un comisario con una bandera amarilla impedirá que el coche (o los coches) salga del Pit Lane hasta que todos los coches que puedan hacerlo hayan cruzado la línea de la bandera roja.

- Marshals will arrange the cars in the order indicated by Race Control
- If the leader of the race is not in front of the formation, all the cars between the race leader and the red flag -line at the end of the Pit Lane- will be ordered to complete the lap and place themselves at the end of the formation, before restarting the race.
- Any car placed at the Pit Lane entrance or in the Pit Lane, at the time the race was stopped, will start before the rest.
- The delay will be kept as short as possible
- The resumption will be notified at least ten minutes in advance
- Signals will be shown at appropriate intervals before the resumption, accompanied by audible warnings.
- The race will be resumed behind the Safety Car according to the procedure and conditions.
- All the articles concerning the neutralization of the race will apply.

Art. 38 Resuming the race. Procedure

38.1 As soon as a resumption time is known, teams will be informed via the timing monitors or by any other information way if the monitors were not available. In all cases, at least ten (10) minutes warning will be given.

38.2 Signals will be shown 10 minutes, 5 minutes, 3minutes, 1 minute and 15 seconds before the resumption and each of these will be accompanied by an audible warning

38.3 When the **3 minutes signal** is shown, all cars must have their wheels fitted. After this signal, wheels mayonly be changed outside of the fast line. Any car, which does not have all its wheels fully fitted at the three minutes signal, must start the race from the back of the grid or from the Pit Lane.

38.4 Under these circumstances, a marshal with a yellow flag will prevent the car (or cars) from leaving the Pit Lane until all cars able to do so have crossed the red flag line

Cuando se muestre la **señal de 1 minuto**, se deben arrancar los motores y todos los miembros del equipo deben abandonar el carril rápido antes de la señal de 15 segundos, llevándose todo el equipo con ellos.

Si algún piloto necesita ayuda después de la señal de los 15 segundos, debe indicárselo a los comisarios levantando el brazo y abriendo la puerta del coche o levantando el brazo, y cuando el resto de los coches hayan salido del Pit Lane, se ordenará a los comisarios que empujen el coche hacia el carril de trabajo del Pit Lane. En este caso, los comisarios con banderas amarillas se colocarán junto a los coches afectados para avisar a los pilotos que vayan detrás.

La carrera se reanudará detrás del Safety Car cuando se enciendan las luces verdes de salida.

Cuando se enciendan las luces verdes de salida, el Safety Car abandonará la parrilla con todos los coches detrás, en el orden en que se detuvieron detrás de la línea de la bandera roja y con una separación entre ellos, no más de 5 longitudes de coche de distancia.

Los adelantamientos durante esta vuelta solo están permitidos si un coche se retrasa al salir de la línea de la bandera roja y los coches que van detrás no pueden evitar adelantarlo sin retrasar indebidamente al resto de la parrilla.

En este caso, los pilotos solo pueden adelantar para restablecer el orden anterior a la suspensión de la carrera.

Cualquier conductor que se retrase al salir de la línea de bandera roja no podrá adelantar a otro coche en movimiento si estaba parado después de que el resto de los coches hubieran cruzado la línea de bandera roja y debe formar una fila detrás de la línea de coches detrás del safety car.

(Cualquier piloto que se retrase al abandonar su posición en el carril rápido podrá adelantar para restablecer su posición inicial, siempre que lo haga antes de cruzar la primera línea de seguridad en la vuelta en que el Safety Car regrese a boxes. En caso de no hacerlo, deberá volver a entrar en el pit lane y solo podrá reincorporarse a la carrera una vez que todos los participantes hayan pasado el final del pit lane después de que se haya reanudado la carrera).

Si hay más de un piloto afectado, deberán formar una fila en la parte trasera del campo en el orden en que salieron de la parrilla.

38.5 When the **1 minute signal** is shown, engines must be started, and all team members must leave the fast lane before the 15 seconds signal, taking all equipment with them.

If any driver needs assistance after the 15 - second signal, they must indicate this to the marshals by raising their arm and opening the car's door or they must raise their arm, and when the remainder of the cars have left the Pit Lane, marshals will be instructed to push the car into the working lane of the Pit Lane. In this case, marshals with yellow flags will stand beside any car (or cars) concerned to warn drivers behind

38.6 The race will be resumed behind the Safety Car when the green starting lights are illuminated.

When the green lights of the start turn on, the Safety Car will leave the grid with all cars following, in the order in which they stopped behind the red flag line and with a separation between them, no more than 5 car lengths apart

38.7 Overtaking during this lap is permitted only if a car is delayed when leaving the red flag line and cars behind cannot avoid passing it without unduly delaying the remainder of the grid.

In this case, drivers may only overtake to restore the order before the race was suspended.

38.8 Any driver who is delayed leaving the red flag line may not overtake another moving car if they were stationary after the remainder of the cars had crossed the red flag Line and must form up at the back of the line of cars behind the Safety Car.

(Any driver who is delayed when leaving his position in the fast lane may overtake to re-establish his original starting position provided he does so before he crosses the first safety car line on the lap the safety car returns to the pits. Should he fail to do so he must re-enter the pit lane and may only re-join the race once the whole field has passed the end of the pit lane after the race has been resumed)

If more than one driver is affected, they must form up at the back of the field in the order in which they left the grid.

Se impondrá una penalización a cualquier piloto que, en opinión de los Comisarios Deportivos, haya adelantado innecesariamente a otro coche durante la primera vuelta.

Durante esta vuelta detrás del Safety Car, se aplicará el art. 35.

El Safety Car entrará en boxes después de una vuelta, a menos que no todos los coches estén todavía en fila detrás del Safety Car o se produzca otro incidente que requiera otra intervención.

Si, por causas de fuerza mayor, no fuera posible reanudar la carrera según lo establecido en el art. 37, el Panel de Comisarios considerará finalizada la carrera siempre que el líder de la carrera haya cubierto el 75 % de la carrera prevista; la clasificación de dicha carrera se establecerá de acuerdo con el orden de carrera cuando el primer vehículo haya pasado la línea por penúltima vez antes de que se interrumpiera la carrera. Cuando el líder de la carrera no haya cubierto el 75 % de la carrera, los comisarios pueden determinar que la carrera se desarrolle en dos partes.

En el caso de que la celebración de la carrera se realice en dos partes, la primera parte de la carrera se considerará finalizada en la vuelta anterior a la bandera roja, estableciéndose la clasificación de la primera parte y el orden de la segunda parte de la

Los coches que se retiren formalmente durante la primera parte, y aquellos que no puedan alcanzar la línea de la bandera roja o el Pit Lane por sus propios medios, no serán admitidos al inicio de la segunda parte de la carrera.

Los comisarios establecerán el nuevo horario, el procedimiento de salida, la duración de la segunda parte de la carrera y el estado en el que estarán los coches entre las 2 partes de la carrera.

La segunda parte de la carrera puede programarse como una reanudación de la primera parte o en otro momento del evento, aspectos que serán comunicados por la Dirección de Carrera lo antes posible. La clasificación final será la suma de estas 2 partes.

38.9 A penalty will be imposed on any driver who, in the opinion of the Stewards, unnecessarily overtook another car during the first lap

38.10 During this lap behind the Safety Car, art. 35 will apply

38.11 The Safety Car will enter the Pits after one lap unless not all cars are yet in a line behind the Safety Car or a further incident occurs necessitating another intervention

38.12 If, due to cause of force majeure, it would not be possible to resume the race as establish in art. 37, the Panel of Stewards will consider the race finished providing the race leader has covered the 75% of the foreseen race; the classification of such race will be established according to the race order when the first vehicle has passed the line for the penultimate time before the race has been interrupted. When the race leader has not covered the 75% of the race, the Stewards may determine that the race takes place split in 2 parts.

In the case that the celebration of the race takes place in two parts, the first part of the race will be considered finished the lap previous to the red flag, setting up the classification of the first part and the order of the second part of the race

38.13 Cars formally retired during the first part., and those that could not reach the red flag line or the Pit Lane by their own means, will not be admitted to the start of the second part of the race.

The Stewards will establish the new timetable, the start proceeding, the duration of the second part of the race and the state in which the cars will be between the 2 parts of the race.

The second part of the race may be scheduled as a resumption of the first part or at another time of the event, aspects that will be communicated by the Race Direction as soon as possible.

The final classification will be the sum of these 2 parts

Final

Art. 39 Finish

<p>La señal de fin de carrera se dará en la línea de meta cuando el primer vehículo cruce la línea de meta después de que se haya completado el tiempo o la distancia establecidos para la carrera.</p>	<p>39.1</p>	<p>The end-of-race signal will be given on the finish line when the first vehicle crosses the finish line after the time or distance established for the race has been completed.</p>
<p>Si por cualquier motivo la señal de fin de carrera se da a cualquier participante que no sea el primero antes de que haya transcurrido el tiempo programado, se considerará que la carrera ha terminado cuando el último coche líder cruzó la línea antes de que se diera la señal.</p>	<p>39.2</p>	<p>Should for any reason the end-of-race signal be given to any participant other than the first before the scheduled time has elapsed, the race will be deemed to have finished when the leading car last crossed the Line before the signal was given.</p>
<p>Si la señal de fin de carrera se retrasa por cualquier motivo, se considerará que la carrera ha terminado cuando debería haber terminado.</p>	<p>39.3</p>	<p>Should the end-of race signal be delayed for any reason, the race will be deemed to have finished when it should have finished</p>
<p>Tras recibir la señal de fin de carrera, todos los coches darán una vuelta de deceleración durante la cual deberán evitarse reducciones drásticas de velocidad o cambios de dirección imprevisibles. El comportamiento de los pilotos debe ser siempre el mismo que el observado durante la carrera. Una vez finalizada esta vuelta, todos los coches deberán dirigirse inmediata y directamente hacia el «Parc Fermé» y sin ningún tipo de asistencia (excepto la de los comisarios, si fuera necesario).</p>	<p>39.4</p>	<p>Depois de receberem o sinal de fim de corrida, todos os carros continuarão a percorrer uma volta de desaceleração durante a qual devem ser evitadas reduções drásticas de velocidade ou mudanças de direção imprevisíveis. O comportamento dos pilotos deve ser sempre o mesmo que o observado durante a corrida. Uma vez terminada esta volta, todos os carros devem dirigir-se imediata e diretamente para o “Parc Fermé” e sem qualquer assistência (exceto a dos comissários, se necessário).</p>
<p>Un competidor debe ser capaz de suministrar al menos 2 litros de combustible en el Parc Fermé desde el coche. El combustible debe sacarse del coche con un conector instalado inmediatamente antes de los inyectores o siguiendo las instrucciones del comisario técnico.</p>	<p>39.5</p>	<p>A competitor must be able to supply at least 2 liters of fuel in the Parc Fermé from the car. The fuel must be taken from the car with a connector fitted immediately before the injectors or following the instructions of the technical scrutineer.</p>
<p>“Parc Fermé”</p>	<p>Art. 40</p>	<p>“Parc Fermé”</p>
<p>Inmediatamente después del final de las sesiones oficiales de práctica y de la(s) carrera(s), todos los coches irán al «Parc Fermé».</p>	<p>40.1</p>	<p>Immediately after the end of the official practice sessions and race(s), all cars will go to the “Parc Fermé”.</p>
<p>El inicio del «Parc Fermé» al final de los entrenamientos y/o la carrera comenzará cuando se despliegue la bandera a cuadros por primera vez. En ese momento, cualquier vehículo que permanezca en el Pit Lane realizando cualquier reparación u otras operaciones dejará inmediatamente de hacerlo, quedando a disposición de los oficiales para conducir el vehículo al «Parc Fermé».</p>	<p>40.2</p>	<p>The beginning of the “Parc Fermé” at the end of the practice and/or race will start when the chequered flag is deployed for the first time. At that time any vehicle staying in the Pit –Lane carrying out any repair or any other operations will immediately stop doing that, remaining at the disposal of the officials in order to drive the vehicle to the “Parc Fermé</p>
<p>Las normas del «Parc Fermé» se aplicarán a toda la zona comprendida entre la línea de meta y la entrada del «Parc Fermé».</p>	<p>40.3</p>	<p>The “Parc Fermé” regulations will be enforced to the whole area between the Finishing Line, up to the entrance to the “Parc Fermé”.</p>

Solo los oficiales y las personas autorizadas a cargo del control permanecerán dentro del «parc fermé». Los coches pueden ser levantados con sus gatos neumáticos cuando el parc fermé se lleva a cabo en los garajes. No se puede realizar ninguna intervención sin la autorización de los oficiales.

Tras la conclusión de la segunda sesión de clasificación, todos los vehículos irán directamente al «Parc Fermé» hasta la orden de apertura que se dará 30 minutos después de la publicación de la clasificación provisional, emitida por la Dirección de Carrera, salvo petición especial de los Comisarios Deportivos.

Después de las carreras, se aplican las normas del «Parc Fermé» y todos los coches deben dirigirse directamente al lugar indicado en el reglamento complementario y/o en la sesión informativa para pilotos.

El presente reglamento podrá modificarse puntualmente por razones operativas. En caso de que se produzca esta situación, se informará a los participantes en la sesión informativa para pilotos.

Aquellos participantes que no hayan realizado la clasificación o no hayan sido clasificados en la carrera no tendrán que cumplir las condiciones del «Parc Fermé».

Si después de la primera, segunda o tercera sesión clasificatoria algún competidor necesitara liberar su coche antes del «Parc Fermé» para repararlo, deberá solicitarlo por escrito a los Comisarios Deportivos, quienes deberán autorizarlo, perdiendo de esta manera la clasificación obtenida y comenzando desde el último lugar en la parrilla correspondiente.

En caso de que más de un vehículo se encontrara en esta situación, el orden al final de la parrilla de salida de la segunda carrera obedecerá al orden de clasificación en la sesión de entrenamientos oficiales.

Excepciones al «Parc Fermé»

Si durante la celebración de la primera, segunda y tercera sesión de clasificación, algún participante necesita realizar cualquier tipo de reparación antes del inicio de las condiciones de «Parc Fermé» (art. 43.1.), se permite realizar estas reparaciones dentro del box, en lugar de hacerlo en el Pit Lane. En ambos casos, cuando comience la situación de «Parc Fermé» deberá detenerse cualquier operación de reparación, excepto en los casos previstos en el reglamento deportivo.

40.4 Only the officials and authorized persons in charge of the control will stay inside the «Parc Fermé». The cars can be lifted on their Air Jacks when the Parc Fermé takes place in the garages. No intervention of any kind can be carried out without authorisation of the officials.

40.5 After the conclusion of the second qualifying session all vehicles will directly go to parc Fermé until the opening order that will be given 30 minutes after the publication of the Provisional Classification, issued by the Race Direction, except for special request of the Stewards.

After the Races Parc Fermé rules are enforced and all cars must go directly to the place indicated in the Supplementary regulations and/or Drivers Briefing.

The present regulation may be punctually modified due to operative reasons. Should this situation arise, participants will be informed in the drivers briefing.

Those entrants who have not carried out the qualifying or have not been classified in the race will not have to comply with the «Parc Fermé» conditions.

40.6 If after the first, second or third qualifying session any competitor would need to release their car earlier from «Parc Fermé» to repair the car, they must request it, in writing from the Stewards who must authorize it, losing in this way the obtained classification and starting from the last place on the corresponding grid

In case that more than one vehicle would be in this situation, the order at the end of the starting grid of the second race will obey the classification order in official practice session

40.7 Exceptions to the «Parc Fermé»

If during the celebration of the first, second and third qualifying session, any participant needs to carry out any kind of repair before the start of the «Parc Fermé» conditions (art. 43.1.), it is allowed to carry out these repairs inside the box, instead of doing it in the Pit Lane. In both cases, when the «Parc Fermé» situation starts any repair operation must be stopped, except in the cases foreseen in the sporting regulations.).

Desde el inicio del «Parc Fermé» hasta el final del mismo, cada competidor debe tener, al menos, un mecánico preparado para operar, en el acceso al «Parc Fermé», por si fuera necesario y para facilitar todas las operaciones que se realicen en el Parc Fermé.

El uso de sopladores para generar un flujo de aire hacia los radiadores está permitido en las siguientes situaciones:

- Durante las pruebas colectivas previas y las sesiones oficiales de entrenamientos libres.
 - Antes del inicio de las sesiones oficiales de entrenamientos cronometrados.
 - Después de las sesiones oficiales de entrenamientos cronometrados, respetando las normas del «Parc Fermé».
 - En la parrilla de salida antes de la señal de 1 minuto.
- Después de las carreras, respetando las normas del «Parc Fermé».

Los primeros 15 minutos después de una clasificación o carrera, no se considerará una infracción de las normas del «Parc Fermé» el arranque de un motor recalentado.

Clasificación de la carrera

El coche que ocupe el primer puesto será el que haya cubierto la mayor distancia en el tiempo programado y que tome la bandera de meta. Todos los coches se clasificarán teniendo en cuenta el número de vueltas completas que hayan cubierto y, para aquellos que hayan completado el mismo número de vueltas, el orden en el que cruzaron la línea.

Se clasificarán todos los vehículos que hayan completado al menos el 75 % del número de vueltas completadas por el ganador de su clase (redondeado al alza), incluso si no han cruzado la línea de meta después de que lo haya hecho el ganador de la carrera. Los competidores que hayan provocado la bandera roja serán penalizados por el comisario con al menos una vuelta, así que no se aprovechen de la regla anterior.

La clasificación provisional será publicada al final de la carrera firmada por el Director de Carrera y será la única clasificación válida, salvo las posibles modificaciones que pudieran introducirse en virtud del Reglamento Deportivo o del Código.

40.8 From the beginning of the «Parc Fermé» until the end of it, each competitor must have, at least, one mechanic ready to operate, in the access of the «Parc Fermé», for if it were necessary and to facilitate all the operations to be carried out in the Parc Fermé

40.9 The use of blowers to generate an airflow to the radiators is permitted in the following situations:

- During the collective pre-tests and the official free practice sessions.
- Before the start of the official timed practice sessions.
- After the official timed practice sessions, respecting the Parc Fermé regulations.
- On the starting grid before the 1-minute signal.
- After the races, respecting the rules of the Parc Fermé.

40.10 The first 15 minutes after a qualifying or race, it will not be considered a violation against the Parc Fermé rules to start an overheating engine.

Art. 41 Race Classification

41.1 The car placed first will be the one having covered the greatest distance in the scheduled time and taking the finishing flag.. All cars will be classified taking into account the number of complete laps they have covered and, for those which have completed the same number of laps, the order in which they crossed the Line.

41.2 All the vehicles that have covered at least the 75% of the number of laps complete by the winner of their class will be classified, (rounded up) even if they have not crossed the finishing line after the winner of the race has done. The competitors that caused the Red flag will be penalized by the steward at least with one lap, so don't take advantage of above rule

41.3 The provisional classification will be published at the end of the race signed by the Clerk of the Course/Race Director and it will be the only valid classification excepting the possible modifications that could be introduced by virtue of the Sporting Regulations or the Code

Los Comisarios Deportivos emitirán una «CLASIFICACIÓN PROVISIONAL ENMENDADA», publicada después de la CLASIFICACIÓN PROVISIONAL emitida por el Director de Carrera/Director de Regata, y esta deberá incluir las penalizaciones impuestas hasta ese momento mientras la clasificación definitiva esté lista.

Una vez transcurrido el plazo de presentación de protestas (30 minutos) sin haber presentado ninguna o inmediatamente después de resueltas las protestas presentadas sin que ningún concursante haya presentado intención de Apelación, la clasificación será definitiva, será firmada por los Comisarios de la Prueba y se procederá a la apertura del "Parc Fermé".

Si, por el contrario, transcurrido ese plazo de 30 minutos no se pudiera firmar la clasificación oficial, los Comisarios Deportivos emitirán una decisión que, respecto a los vehículos que pudieran verse afectados, reflejará las razones por las que la citada clasificación definitiva está pendiente. Para el resto de participantes se considerarán definitivos los elementos que hayan servido para establecer la clasificación.

Si se ha presentado una intención de Apelación, o si el resultado de un control antidopaje, gasolina, etc. está pendiente, la parte de la clasificación afectada mantendrá su carácter provisional hasta la resolución definitiva. En este caso, los Comisarios firmarán la Clasificación Oficial, mencionando en ella qué parte está afectada y cuál es el motivo de la provisionalidad.

Estabilidad reglamentaria

El presente Reglamento no se modificará en lo esencial y solo el Comité Organizador, con el acuerdo de la RFEDA, aprobará las normas corregidas cuando lo estime conveniente.

Dichas modificaciones se comunicarán a los participantes inscritos, indicando en dicha comunicación la fecha de entrada en vigor.

Interpretación del Reglamento

Cualquier aclaración de estas normas debe solicitarse al Comité Organizador, a quien corresponde resolver las dudas que surjan. En caso de discrepancia entre la versión inglesa y la española, prevalecerá la versión española.

Requisitos de tiempo de conducción

41.4 The Stewards shall issue an "AMENDED"-PROVISIONAL CLASSIFICATION, published after the PROVISIONAL CLASSIFICATION issued by the Clerk of the Course/Race Director, and this should include the penalties inflicted up to that moment while the definitive classification is ready

41.5 Once the period of presentation of protests has elapsed (30 minutes) without having submitted any or immediately after resolved the protests presented without any contestant having presented an intention of Appeal, the classification will become definitive, will be signed by the Stewards of the Meeting and will proceed to the opening of the Parc Fermé. If, on the other hand, after that 30-minute time period, the official classification cannot be signed, the Stewards will issue a decision that, regarding the vehicles that could be affected, will reflect the reasons for which the aforementioned definitive classification is pending. For the rest of the participants the elements that have served to establish the ranking shall be considered definitive.

41.6 If an intention of Appeal has been presented, or if the result of an anti-doping test, gasoline, etc. is pending, the part of the affected classification will maintain its provisional character until the definitive resolution. In this case, the Stewards will sign the Official Classification, mentioning in it which part is affected and what is the reason for the provisionally

Art. 42 Regulation stability

42.1 The present Regulations will not be basically modified and only the Organizing Committee, with the agreement of the RFEDA will approve corrected rules when they estimate it convenient

42.2 Such amendments will be communicated to the registered participants, stating in this communication the date they come into force.

Art. 43 Interpretation of the Regulation

43.1 Any clarification of these regulations must be requested to the Organizing Committee, to whom it concerns to solve the arisen doubts. For any discrepancy, which may arise between the English and the Spanish version, the Spanish version will be binding

Art. 44 Driving time requirements

44

El tiempo de conducción de cada tramo se medirá sin tener en cuenta las paradas en boxes. Los tramos se medirán de la siguiente manera:

- Primera tanda: luz verde de salida - vuelta hasta la entrada del pit lane
- Para los coches que salen del pit lane: vuelta desde la salida del pit lane - vuelta hasta la entrada del pit lane
- Tandas siguientes: vuelta desde la salida del pit lane - vuelta hasta la entrada del pit lane
- Última tanda: vuelta desde la salida del pit lane - tiempo transcurrido de la carrera

El tiempo máximo de relevo para cada conductor sin cambio de conductor es de dos (2) horas.

El tiempo mínimo de descanso para un conductor entre dos turnos es el 50 % del turno más reciente de ese conductor. El tiempo mínimo de descanso también se aplica a los conductores que participan en varios coches.

El tiempo de descanso se define como el tiempo que transcurre desde la última vez que el conductor cruza la línea de boxes antes de salir del coche hasta la primera vez que el conductor cruza la línea de salida de boxes durante su siguiente turno.

El tiempo mínimo de conducción para que un piloto pueda clasificarse es de 40 (cuarenta) minutos, excepto en caso de «fuerza mayor», como que la carrera se haya reducido en tiempo.

Pit Stop

44.1 The stint driving time will be measured without taking pit stops into account. The stints Will be measured as follows:

- First stint: Green start light – loop to pit lane entry
- For the cars starting from the pit lane: loop from pit lane exit – loop to pit lane entry
- Following stints: Loop from pit lane exit – loop to pit lane entry
- Last stint: Loop from pit lane exit – elapsed time of the race

44.2 The maximum stint time for each driver without a change of driver is two (2) hours.

44.3 The minimum rest time for a driver between two stints is 50% of the most recent stint of that driver. The minimum rest time also applies to drivers who are entered on multiple cars. Rest time is defined as the last time the driver crosses the pit in line before getting out of the car until the first time the driver crosses the pit out line during their next stint.

44.4 The minimum driving time for a driver in order to be qualified is 40 (forty) minutes, except in case of “force majeure” like the race has been reduced in time.

Art. 45 Pit Stop

Durante toda la carrera, cada coche debe parar al menos 5 veces y debe pasar un tiempo combinado de al menos 35 (treinta y cinco) minutos haciendo paradas en boxes en las primeras 5 horas y 30 minutos de la carrera. El tiempo de una parada en boxes se define como el tiempo entre que un coche cruza el bucle de entrada del pit lane y el bucle de salida del pit lane. Cada parada en boxes mínima para poder contar como tal debe tener 90 segundos.

Al final de la carrera, los equipos que no hayan hecho los 35 (treinta y cinco) minutos completos serán penalizados con una penalización stop & go de la diferencia entre el tiempo de parada efectivamente realizado y los 35 (treinta y cinco) minutos.

Si la carrera por fuerza mayor no puede correr en su extensión de tiempo completo, los equipos que no hicieron los 35 (treinta y cinco) minutos completos serán penalizados con la diferencia entre el tiempo de parada efectivamente realizado y los 35 (treinta y cinco) minutos. Esta diferencia se añadirá en tiempo a los resultados finales de la carrera o se restará el número de vueltas correspondientes utilizando la mejor vuelta del equipo como referencia.

Durante una parada en boxes, los únicos lugares donde se puede trabajar en el coche son en el área de trabajo asignada y en el garaje asignado.

El mismo principio se aplica a los cambios de piloto.

Antes de que el coche esté totalmente inmovilizado y el motor parado, los pilotos tienen prohibido:

- soltar o desabrocharse el arnés,
- quitarse el reposacabezas
- y, cuando proceda, empezar a quitar la red de seguridad de carreras.

Antes de abandonar la zona de trabajo, solo después de que el coche esté apoyado sobre sus ruedas, el conductor podrá volver a arrancar el coche, sin ayuda externa.

Si un participante entra en el Pit Lane durante la intervención del Safety Car, FYC o la suspensión de la carrera, esto no contará como parte del tiempo de parada obligatoria en boxes, pero se permite cambiar de piloto, cambiar neumáticos u otras operaciones mecánicas. En la vuelta en la que el Safety Car regrese al Pit Lane, los pilotos no podrán entrar detrás del Safety Car para el cambio obligatorio de piloto y deberán completar una vuelta a ritmo de carrera, por lo que no podrán entrar en boxes detrás del Safety Car.

45.1 Over the whole duration of the race, each car need to stop at least 5 times and must spend a combined time of at least **35 (thirty-five)** minutes doing pit stops in the first 5 Hours and 30 minutes of the race. The time of one pit stop is defined as the time between a car crossing the pit lane entry loop and the pit lane exit loop. Each minimum pitstop time to able to count as such need to have 90 seconds.

In the end of the race, teams that didn't do the full **35 (thirty-five) minutes will be penalized with a stop & go Penalty of the difference between the stoping time effectively done and the 35 (thirty-five) minutes.**

If the race by force major cannot run in his full time extension, the teams that didn't do the full **35 (thirty-five)** minutes will be penalized with the different between the stoping time effectively done and the **35 (thirty-five)** minutes. This difference will be added in time to the final race results or taken out the number of laps corresponding using the best lap of the team as reference.

45.2 During a pit stop, the only places where work can be carried out on the car are in its allocated stopping working area and in its allocated garage.

The same principle applies for driver changes.

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

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

Before leaving the working area, only after the car is resting on its wheels, the car may be restarted by the driver, without external assistance.

45.3 If a participant enters the Pit Lane during the intervention of the Safety Car, FYC or the suspension of the race, this will not count as part of the mandatory pit stop time but it is allowed to change driver, change tires or other mechanical operations. On the lap in which the Safety Car returns to the pitlane, drivers cannot enter behind the Safety Car for the compulsory driver change and must complete a lap at race pace, so cannot pit behind the safety car

Coches en Pit Lane

En caso de que un coche ya esté en el pit lane cuando comience el procedimiento del Safety Car o ya haya cruzado la línea del Safety Car 1 en dirección al pit lane, solo contarán para los tiempos de parada en boxes obligatorios los primeros 3 minutos que tengan lugar bajo el procedimiento del Safety Car.

Art. 46 Cars in Pit Lane

In case a car is already in the pitlane when the safety car procedure starts or already cross the safety car line 1 in the direction of the pitlane, them only the first 3 minutes that take place under the **safety car procedure** will count for the mandatory pit stop times.

**Resumen de las clases admisibles.
Reglamento técnico****Art. 47 Overview of the eligible vehicle classes.
Technical Regulations**

Se establecerán las siguientes clases:

- a) **GT2**
Coches con homologación GT2
- b) **GT3**
Coches con homologación GT3 sin Pilotos Oro / Platinum
- c) **GT3 Pro**
Coches con homologación GT3 con al menos un pilotos Oro / Platinum
- d) **GT4**
Coches con homologación GT4 y según GT4 BOP
- e) **Cup 1**
Ferrari 430 Challenge
Ferrari 458 Challenge
Ferrari 488 Challenge
Ferrari 488 Challenge Evo
Ferrari 296 Challenge
- f) **Cup 2**
Porsche 992 GT3 Cup
Porsche 991.1 GT3 Cup
Porsche 991.2 GT3 Cup
- g) **Club**
Porsche Cayman GT4 Clubsport 981
Porsche Cayman GT4 Clubsport 981 MR
Porsche Cayman GT4 Clubsport 718
Porsche Cayman GT4 Clubsport 718 MR
Porsche Cayman GT4 Clubsport 718 MR incluyendo un sistema de admisión aprobado.
- h) **GTX**
Otros coches con una relación peso/ CV de 3,4 kg/CV o menos
- i) **TCX**
Otros coches con una relación peso/ CV de 3,5 kg/CV o más

La organización de las 6 Horas de Barcelona se reserva el derecho de cancelar clases después de la fecha límite de inscripción y de fusionarlas con otra clase, dividir las o crear clases adicionales.

47.1 The following classes will be established:

- a) **GT2**
Cars with GT2 homologation
- b) **GT3**
Cars with GT3 homologation with no Gold/Platinum driver
- c) **GT3 Pro**
Cars with GT3 homologation with at least Gold/Platinum driver
- d) **GT4**
Cars with GT4 homologation and according GT4 BOP
- e) **Cup 1**
Ferrari 430 Challenge
Ferrari 458 Challenge
Ferrari 488 Challenge
Ferrari 488 Challenge Evo
Ferrari 296 Challenge
- f) **Cup 2**
Porsche 992 GT3 Cup
Porsche 991.1 GT3 Cup
Porsche 991.2 GT3 Cup
- g) **Club**
Porsche Cayman GT4 Clubsport 981
Porsche Cayman GT4 Clubsport 981 MR
Porsche Cayman GT4 Clubsport 718
Porsche Cayman GT4 Clubsport 718 MR
Porsche Cayman GT4 Clubsport 718 MR incl. Hom intake system
- h) **GTX**
Other cars with Weight/HP ratio of 3,4 kg/hp or less
- i) **TCX**
Other cars with Weight/HP ratio of 3,5 kg/hp or more

47.2 The 6H of Barcelona Organization reserves the right to cancel classes after the registration deadline and to merge them with another class, divide them or create additional classes.

Los vehículos deben cumplir íntegramente las especificaciones técnicas de este reglamento y del Apéndice J del Código Deportivo Internacional y deben poseer un pasaporte de vehículo RFEDA válido y registrado o el documento correspondiente de otra ASN asociada a la FIA o una hoja de homologación. Dependiendo de la clase, también deben cumplir con el BoP respectivo publicado para cada carrera o la regulación técnica de la Copa mencionada en la «Clasificación de la Copa».

El participante debe solicitar por escrito un cambio de vehículo y el organizador de la serie debe aprobarlo por escrito antes del cambio. La decisión de aprobar un cambio de vehículo queda a la absoluta discreción del organizador de la serie.

Principios de las Regulaciones Técnicas de acuerdo con:

- a) Art. 251-253 del Apéndice J (ISC de la FIA)
- b) Disposiciones generales, definiciones y aclaraciones relativas a las normas técnicas
- c) El presente Reglamento Técnico
- d) Reglamento técnico de la categoría a la que se ha inscrito el participante
- e) Manuales técnicos del vehículo elegible

Todo lo que no esté expresamente permitido en este Reglamento está prohibido.

Las modificaciones permitidas no deben dar lugar a modificaciones ilegales o infracciones del Reglamento.

Normas técnicas específicas para cada modelo

Para la clasificación a continuación, una lista de las regulaciones que deben utilizarse en caso de que los coches seleccionados sean uno de los siguientes:

47.3 The vehicles must meet the technical specifications of these regulations and Appendix J of the International Sporting Code in full and they must possess a valid and registered RFEDA vehicle passport or the corresponding document of another ASN associated to the FIA or a homologation sheet. Depending on the class, they must also comply with the respective BoP published for each race or the Cup technical regulation mentioned in the “Cup Clarification”

A change of vehicles has to be applied for in writing by the entrant and must be approved in written form by the Series Organizer prior to the change. The decision to approve a change of vehicle is at the absolute discretion of the Series Organizer.

Principles of the Technical Regulations in accordance with:

- a) Art. 251–253 of Appendix J (FIA ISC)
- b) General provisions, definitions and clarifications regarding the technical rules
- c) These Technical Regulations
- d) Technical regulations from the category the entrant applied
- e) Technical manuals of the eligible vehicle

47.4 Everything that is not expressly permitted in these Regulations is prohibited.

Permitted modifications must not result in any illegal modifications or infringements of the Regulations

47.5 Specific Technical regulations for each model

For classification below a list of what regulations should be used in case the cars selected is one of the below:

Class GT3 / GT2								
Class	Model	Min Weight Kg (No driver)	Min Ride Height Front mm	Min Ride Height Rear mm	Tyres	Front Max Camber	Max Rear Camber	Technical Requirements / Comments
GT3	All Homologated	According to BOP	According to BOP	According to BOP	According to BOP	-4.0°	-3.5°	Following FIA Appendix J 2024 - Article 257A - Technical Regulations for Grand Touring Cars (Group GT3) and BOP of each event
GT2	As stated in Art. 47	According to BOP	According to BOP	According to BOP	According to BOP	-4.0°	-3.5°	Following Technical GT2 Regulations and BOP of each event

Class CUP CLARIFICATION								
Make	Model	Min Weight Kg (No driver)	Min Ride Height Front	Min Ride Height Rear	Tyres	Max Front Camber	Max Rear Camber	Technical Requirements / Comments
Porsche	991.1 GT3 Cup	1225	78 mm	100 mm	285/645 R18 325/705 R18	-4.0°	-3.5°	ABS / TC. Allowed. Remaining rules PCCD Technical Regulations 2016
Porsche	991.2 GT3 Cup	1237	78 mm	100 mm	285/645 R18 325/705 R18	-4.0°	-3.5°	ABS / TC Allowed. Remaining rules PCCD Technical Regulations 2020
Porsche	992 GT3 Cup	1300	72 mm	106 mm	325/660 R18 325/705 R18	-4.0°	-3.5°	ABS / TC. Allowed. Remaining rules PCCD Technical Regulations 2024
Ferrari	296 Challenge	1390	105	107	280/680R19 DH 300/720R19 DH	-3.5°	-3.0°	Ferrari Challenge Sporting and Technical Regulations 2024
Ferrari	488 Challenge	1415	103 mm	141 mm	TBC	Dedicated Technical preview	Dedicated Technical preview	Steel brakes allowed. Remaining rules Ferrari Challenge Sporting and Technical Regulation Europe 2020
Ferrari	488 Evo Challenge	1415	103 mm	141 mm	275/675R19 DH 315/705R19 DH	-3.3°	-4.4°	Steel Brakes Allowed. Remaining rules Ferrari Challenge Sporting and Technical Regulation Europe 2024
Lamborghini	Super Trofeo Evo 2	1250	75 mm	75 mm	305/645 R18 315/680 R18	-3.0°	-3.0°	PFC Brakes&Pads allowed. Remaining rules Lamborghini Super Trofeo Europe Technical Regulations 2024
Mclaren	Artura Trophy	1330	75 mm	75 mm	285/645 R18 305/680 R18	-3.0°	-3.0°	Remaining Rules Sporting and Technical regulation Mclaren Trophy Europe 2024
Mclaren	570S Trophy	1440	77 mm Axle	95 mm Axle	285/645 R18 305/680 R18	TBC	TBC	Remaining Rules Sporting and Technical regulation Mclaren Trophy Europe 2024
Porsche	Cayman 718 CS	1250	81 mm	94 mm	285/645 R18 305/680 R18	-4.0°	-3.5°	ABS / TC. Allowed. Remaining rules PCCD Technical Regulations 2024

Los equipos que participan en las 6 Horas de Barcelona con el Ferrari 296 Challenge pueden sustituir el splitter delantero homologado y lo Flat Bottom por piezas idénticas pero fabricadas en fibra de carbono en lugar de plástico.

Teams entering Barcelona 6 Hours with Ferrari 296 Challenge are allowed to replace the homologated front splitter and flat bottom parts with identical parts but made in Fiber carbon instead of Plastic

Equipamiento obligatorio

Data Logger

Cada participante en las clases GT4, GT3, GT3 Pro y GT2 debe tener un registrador de datos emotag en funcionamiento y listo para su uso, incluidos los sensores. No se permite la eliminación de datos o similares después de las sesiones hasta el final del "Parc Fermé».

Los costes de los registradores correrán a cargo del competidor.

El peso del sistema de registro de datos está incluido en el peso mínimo del coche.

La marca y el tipo de registrador de datos que debe utilizarse se anunciarán en el tablón de anuncios oficial.

Art. 48 Mandatory equipment

48.1 Data Logger

Each participant in the GT4, GT3, GT3 Pro and GT2 class must have a working and ready for use emotag datalogger incl. sensors. The removal of data or similar after the sessions is not permitted until the end of the Parc Fermé. The costs for the loggers are covered by the competitor.

The weight of the Data Logger system is included in the minimum weight of the car.

The make and type of the Data Logger that has to be used will be announced on the official notice board

Cada competidor debe instalar y mantener en perfecto estado de funcionamiento (imagen, grabación de datos y registro) una cámara de grabación de incidentes.

La cámara de incidentes debe instalarse de manera que la imagen de la cámara muestre tanto el volante completo como el área delante del coche (vista a través del parabrisas). El delegado técnico tendrá derecho a exigir modificaciones en la posición de la cámara y en el ángulo de visión.

Nada puede obstruir la imagen de la cámara, y es responsabilidad del competidor garantizar su funcionalidad.

La tarjeta de memoria (SD) será suministrada e instalada por el competidor y debe estar marcada con el número del coche al que pertenece. La tarjeta no puede ser retirada hasta el final del "Parc Fermé", a menos que lo solicite el Comité Organizador, el Director de Carrera o el Director de la Carrera.

Las grabaciones se pondrán a disposición de los comisarios si así lo solicitan.

Los gastos de la cámara correrán a cargo del competidor.

El peso del sistema de cámara de incidentes está incluido en el peso mínimo del coche.

Cada piloto debe utilizar el transponder de cronometraje del piloto con el ID de piloto especificado por el promotor durante toda la competición. Es responsabilidad de cada competidor obtener este transponder por su cuenta, instalarlo, hacer que funcione correctamente y asegurarse de que muestre la información correcta en todo momento. Este transponder debe instalarse en estricto cumplimiento de las instrucciones pertinentes. Cualquier problema con el transponder debe notificarse inmediatamente al director de carrera.

Para garantizar que se muestre el piloto correcto en todo momento, la identificación del piloto no debe cambiarse antes de que el coche esté parado para una parada en boxes y debe cambiarse correctamente antes de que el coche cruce el bucle de cronometraje de salida de boxes.

48.2 Each competitor must install and maintain in perfect working order (image, data recording and logging) an incident recording camera.

The Incident Camera must be installed in a manner such that the camera image shows both the whole steering wheel and the area ahead of the car (viewed through the windscreen). The Technical Delegate shall be entitled to require modifications to the camera's position and the angle of view.

Nothing may obstruct the image of the camera, and it is the responsibility of the competitor to ensure its functionality.

The memory card (SD) will be supplied and installed by the competitor and must be marked with the number of the car to which it belongs. The card may not be removed until the end of the Parc fermé, unless requested by the Organising Committee, the Race Director or the Clerk of the Course.

The recordings will be made available to the Stewards on request.

The costs for the camera will be covered by the competitor.

The weight of the Incident Camera system is included in the minimum weight of the car.

48.3 Each Driver must use the Driver timing transponder with Driver ID specified by the Promoter throughout the Competition. It is the responsibility of each Competitor to obtain this transponder at their own expense, to install it, to make it work correctly, and to ensure it is showing the correct information at all times. This transponder must be installed in strict compliance with the relevant instructions. Any problems with the transponder must be notified to the Race Director immediately.

To ensure that the proper Driver is shown at all times, the Driver ID must not be changed before the car is stationary for a pit stop and must be correctly changed before the car crosses the pit exit timing loop.

Cada coche debe estar equipado con una pantalla de información para el conductor STS (STS DID). El promotor proporciona la pantalla y las instrucciones de montaje correspondientes en cada evento.

El alquiler de la STS DID está incluido en la cuota de inscripción, y se debe pagar un depósito si el promotor lo solicita. Cualquier daño o limpieza requerida de la STS DID debe ser cubierto por el competidor.

Durante las sesiones, el STS DID mostrará información relacionada con la carrera al conductor dentro del coche. Esto incluye el estado de la pista, las señales de bandera, la información de cronometraje y los mensajes del director de carrera. Cualquier información que se muestre en la pantalla durante el evento es solo para fines informativos. Consulte los artículos 13.5 y 13.6 del Reglamento Deportivo para las señales de bandera.

El STS DID debe alimentarse con la propia fuente de alimentación de 12 V del coche y debe estar conectado a dicha fuente de alimentación. El STS DID está asegurado cuando el motor está apagado.

El STS DID debe montarse en el salpicadero, dentro del coche, a la vista del conductor.

Cada coche debe estar equipado con un expositor LUMIRANK. El promotor proporciona el expositor y las instrucciones de montaje correspondientes en cada evento. El alquiler del expositor LUMIRANK está incluido en el precio de la inscripción, y se debe pagar un depósito si el promotor lo solicita. Cualquier daño o limpieza requerida del LUMIRANK debe ser cubierto por el competidor.

El expositor LUMIRANK debe alimentarse con la propia fuente de alimentación de 12 V del coche y debe conectarse de manera que se garantice el suministro de energía al expositor cuando se apague el motor.

El expositor LUMIRANK debe montarse en la esquina superior del lado del pasajero del parabrisas delantero, debajo de la pancarta de la ventana, y no debe estar cubierto por ninguna banderola del parabrisas.

Cada competidor debe instalar y mantener en perfecto estado de funcionamiento un MyLaps X2 Racelink CLUB o PRO conectado con GPS y antena de radio.

Ambas antenas deben colocarse en el techo del coche. El coste del Racelink, la antena y los cables correrá a cargo del competidor.

48.4 Each car must be fitted with an STS Driver Information Display (STS DID). The display and corresponding mounting instructions are provided by the promotor at each event.

The rental of the STS DID is included in the entry fee, and a deposit must be paid if the promotor asks for it. Any damage or required cleaning of the STS DID must be covered by the competitor.

During sessions, the STS DID will show race related information to the driver inside the Car. This includes track status, flag signals, timing information and messages from the race director. Any information shown on the display during the Event, is for informational purposes only. See Sporting Regulations art. 13.5 and 13.6 for flag signals.

The STS DID must be powered by the Car's own 12V power supply and must be connected to that power supply to the STS DID is ensured when the engine is switched off.

The STS DID must be mounted on the dashboard inside the Car, in the driver's view.

48.5 Each car must be fitted with a LUMIRANK display. The display and corresponding mounting instructions are provided by the Promotor at each event. The rental of the LUMIRANK display is included in the entry fee, and a deposit must be paid if the promotor asks for it. Any damage or required cleaning of the LUMIRANK must be covered by the competitor.

The LUMIRANK display must be powered by the car's own 12V power supply and must be connected so that power supply to the display is ensured when the engine is switched off.

The LUMIRANK display must be mounted in the passenger side top corner of the front windshield below the window banner and may not be covered by any windshield streamers.

48.6 Each competitor must install and maintain in perfect working order a MyLaps X2 Racelink CLUB or PRO connected with GPS and radio antenna.

Both antennas must be placed on the roof of the car. The cost for the Racelink, the antenna and cables will be covered by the competitor.