

**WINTER  
SERIES**

GEDLICH  
racing G

2026

# PORTIMÃO

7/8 FEB 26



**6h  
of  
PORTIMÃO**

**SPWS**  
SPORTS PROTOTYPE  
WINTER SERIES

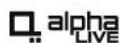
**FWS**

WATCH LIVE ON  YouTube

GET YOUR TICKETS ON [AUTODROMODOALGARVE.COM](http://AUTODROMODOALGARVE.COM)



RACE READY  
HISTORIC & GT RACING



**FPAK**  
**APROVADO**

Lisboa, 29 de janeiro de 2026  
VISA FPAK nº676/6HWSP/2026

Organização. Comité de organização	<b>Art. 1</b>	Organization. Organizing Committee
Condições gerais	<b>Art. 2</b>	General conditions
Licenças	<b>Art. 3</b>	Licenses
Carros elegíveis e requisitos gerais aplicáveis aos carros	<b>Art. 4</b>	Eligible cars and general car requirements
Inscrições	<b>Art. 5</b>	Registration
Seguro	<b>Art. 6</b>	Insurance
Prova elegível	<b>Art. 7</b>	Eligible race
Programa do evento. Duração das corridas	<b>Art. 8</b>	Event program. Distance to cover
Classificação. Pontuações	<b>Art. 9</b>	Classification. Scores
Cerimónia do pódio. Troféus	<b>Art. 10</b>	Podium Ceremony. Trophies
Números de competição. Publicidade	<b>Art. 11</b>	Competition numbers. Advertising
Oficiais	<b>Art. 12</b>	Officials
Instruções e comunicações aos concorrentes	<b>Art. 13</b>	Instructions and communications to the entrants
Incidentes e penalizações	<b>Art. 14</b>	Incidents and Penalties
Queixas e recursos	<b>Art. 15</b>	Protests and Appeals
Disciplina geral de segurança	<b>Art. 16</b>	General safety discipline
Treinos: definições e restrições	<b>Art. 17</b>	Practices: definitions and restrictions
Verificações administrativas. Verificações técnicas. Designação dos pilotos	<b>Art. 18</b>	Administrative checkin (signing on). Scrutineering. Drivers designation
Pneus e fornecedores oficiais	<b>Art. 19</b>	Tyres and official suppliers
Peso do carro. Procedimento	<b>Art. 20</b>	Weight. Weighting. Procedure
Reabastecimento	<b>Art. 21</b>	Refueling
Briefing	<b>Art. 22</b>	Briefing
Pit Lane. Boxes. Paddock e utilização das instalações.	<b>Art. 23</b>	Pit Lane. Boxes. Paddock and use of the facilities.
Qualificação	<b>Art. 24</b>	Qualifying

Paragem dos treinos	<b>Art. 25</b>	Stopping the practices
Grelha de partida	<b>Art. 26</b>	Starting Grid
Não utilizado	<b>Art. 27</b>	Not in use
Não utilizado	<b>Art. 28</b>	Not in use
Não utilizado	<b>Art. 29</b>	Not in use
Procedimento de partida	<b>Art. 30</b>	Starting procedure
Corrida	<b>Art. 31</b>	Race
Falsa partida	<b>Art. 32</b>	False start
Procedimentos de Safety Car, Full Course Yellow	<b>Art. 33</b>	Safety Car procedures, Full Course Yellow
Neutralização da Corrida	<b>Art. 34</b>	Neutralizing the race
Começar a corrida atrás do Safety Car	<b>Art. 35</b>	Starting the race behind the Safety Car
Suspensão da corrida	<b>Art. 36</b>	Suspending the race
Reinício de uma corrida suspensa - Geral	<b>Art. 37</b>	Resuming the suspended race. - General
Recomeço da corrida. Procedimento	<b>Art. 38</b>	Resuming the race. Procedure
Final	<b>Art. 39</b>	Finish
Parc Fermé	<b>Art. 40</b>	Parc Fermé
Classificação da corrida	<b>Art. 41</b>	Race classification
Estabilidade dos Regulamentos	<b>Art. 42</b>	Regulations stability
Interpretação do Regulamento	<b>Art. 43</b>	Interpretation of the regulation
Requisitos de tempo de condução	<b>Art. 44</b>	Driving time requirements
Pit Stop	<b>Art. 45</b>	Pit Stop
Carros no Pit Lane	<b>Art. 46</b>	Cars in Pit Lane

Resumo das classes elegíveis.  
Regulamentos técnicos

**Art.  
47** Overview of the eligible classes.  
Technical Regulations

Equipamento obrigatório

**Art.  
48** Mandatory equipment

<b>Organização. Comité de organização</b>	<b>Art. 1 Organization. Organizing Committee</b>
A Gedlich Racing, com a aprovação da FPAK, organiza uma prova nacional sob a denominação 6H de Portimão.	<b>1.1</b> Gedlich Racing, with the approval of FPAK, organizes a national event under the denomination 6H of Portimão.
Será aplicado por ordem de prioridades: 1. O Código Desportivo Internacional (CDI) e seus anexos (em qualquer das suas aplicações); 2. O Regulamento Desportivo e Técnico das 6H de Portimão; 3. Os regulamentos técnicos das Taças, Troféus ou desafios monomarca, se aplicáveis; 4. Os regulamentos complementares de cada prova. A FPAK será a Autoridade Desportiva Nacional (ASN) e a única entidade que poderá aprovar alterações ao presente regulamento, a pedido da Comissão Organizadora.	<b>1.2</b> It will be applied in order of priorities: 1.The International Sporting Code (ISC) and its appendices (in any of its applications); 2.The 6H of Portimão Sporting and Technical Regulations; 3.The Cup, Trophies or mono - brand challenges technical regulations -if applicable; 4.The supplementary regulations of each event. FPAK 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.
A Comissão Organizadora das 6H de Portimão será constituída por:  Robin Selbach Diogo Ferrão Stefan Lehner	<b>1.3</b> The Organizing Committee for the 6H of Portimão will be formed by:  Robin Selbach Diogo Ferrão Stefan Lehner
Todas as situações, factos, etc., não abrangidos por este regulamento serão resolvidos pelo Júri Desportivos da prova.	<b>1.4</b> All those situations, facts, etc. not covered by these regulations will be resolved by the Panel of Stewards of the event.
Em caso de dúvida ou contradição, a versão portuguesa prevalece sobre as versões traduzidas.	<b>1.5</b> The Portuguese version prevails compared to the translated versions in case of doubt or contradiction.
O APP Gedlich Racing será considerado, para efeitos de informação, como o quadro de avisos oficial, onde os participantes poderão consultar as alterações e/ou atualizações e/ou esclarecimentos.  Durante cada prova, um quadro de avisos oficial, que será informado no regulamento suplementar de cada prova, será utilizado para publicar documentos relevantes emitidos pelos comissários desportivos.	<b>1.6</b> The Series APP Gedlich Racing 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.
<b>Condições gerais</b>	<b>Art. 2 General conditions</b>
Os concorrentes serão responsáveis por assegurar que os membros da equipa respeitam as regras Regulamento da competição.	<b>2.1</b> Competitors will be responsible for ensuring that the team members respect the regulations applicable in the Regulations of the competition.
O titular de uma licença de concorrente deve nomear um representante por escrito, que será apresentado aquando da assinatura inicial da prova e que representará o concorrente até ao final da prova.	<b>2.2</b> 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.

A responsabilidade de um condutor, ou de qualquer outra pessoa da equipa, responsável por assegurar o respeito de todas as disposições durante a prova, é simultaneamente individual e solidária com o concorrente.

Os Concorrentes devem assegurar-se de que as suas viaturas satisfazem as condições de elegibilidade, de conformidade com os regulamentos técnicos e de segurança durante toda a Competição. A apresentação de uma viatura para inspeção será considerada como uma declaração implícita do Concorrente sobre a conformidade da viatura.

A utilização das imagens da Série em nome de qualquer um dos participantes, equipas, pilotos, etc. para usos comerciais, redes sociais ou outros usos deve ter o consentimento do Comité Organizador, que as detém. Em qualquer caso, a utilização deve ser efetuada de forma a não prejudicar de modo algum a imagem da série. O Comité Organizador não será responsável pela utilização indevida das imagens feitas pelos participantes, pilotos, equipas, etc.

Se pedido pela Comissão Organizadora, os concorrentes devem entregar ao Promotor uma cópia das imagens de qualquer uma das suas máquinas fotográficas.

Caso a Comissão Organizadora solicite a instalação de uma câmara de filmagem num carro para a transmissão da corrida, a equipa deve autorizá-lo obrigatoriamente.

Nenhum Concorrente, piloto, participante ou fabricante de pneus pode exigir a aplicação literal deste Regulamento se o seu comportamento for considerado contrário ao bom espírito desportivo e à competição leal. Os mesmos princípios aplicam-se à interpretação do Regulamento Técnico em vigor.

**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 behavior is deemed contrary to good sportsmanship and fair competition. The same principles apply to the interpretation of the Technical Regulations in effect.

Os pilotos que pretendam competir nas 6H de Portimão com um carro de GT3 devem ser classificados pela FIA. Os pilotos que não estejam categorizados devem enviar um registo das suas realizações à FIA, o mais tardar catorze dias antes do início da primeira prova em que pretendam participar, utilizando o link disponível no site da FIA em <http://www.fia.com/fia-driver-categorisation>. As definições das categorias, a lista de categorização dos pilotos e o formulário de candidatura podem ser consultados no sítio Web da FIA. Todas as decisões relativas às categorizações são tomadas sob a autoridade do Comité de Categorização de Pilotos da FIA.

Os Comissários Desportivos podem atribuir uma classificação temporária a pilotos sem classificação que apresentem um pedido com o seu registo de resultados nos últimos 14 dias antes da prova. Qualquer categorização temporária será válida apenas para esse Evento e não constituirá uma categorização FIA.

Para efeitos desta Série, o Comité Organizador reserva-se o direito de fazer quaisquer alterações temporárias à categorização FIA de qualquer piloto de acordo com os critérios da competição GT. Qualquer piloto a quem seja dada uma derrogação temporária de categorização será indicado na lista de inscritos com um asterisco. As derrogações que reduzem a categorização FIA de um Piloto serão emitidas apenas numa base de corrida a corrida e serão reavaliadas após cada Evento. As derrogações podem ser ajustadas em qualquer altura sem aviso prévio e não serão automaticamente renovadas para Eventos subsequentes.

As atualizações que aumentem a classificação FIA de um piloto para a competição podem também ser emitidas para a época ou para qualquer prova individual e serão indicadas com um duplo asterisco na lista de inscritos. Não será concedida mais do que uma derrogação a qualquer alinhamento de Condutores que compitam em qualquer ronda da competição. Isto inclui derrogações para correr com um único Condutor. Não há limites para o número de melhorias num alinhamento.

Os pilotos cuja classificação conste no site da FIA como Provisória ou em Revisão serão controlados e poderão ser sujeitos a penalizações adicionais de tempo ou peso por decisão do Comité Organizador.

**2.9** Drivers wishing to compete in the 6H of Portimão 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.

A qualquer piloto que beneficie de uma derrogação pode ser aplicada uma penalização adicional de tempo de paragem nas boxes, que deverá ser cumprida durante a mesma. O tempo de paragem obrigatória nas boxes será prolongado pelo tempo da penalização e qualquer infração será notificada aos Comissários Desportivos.

#### Licenças

Todos os participantes devem ser titulares de uma carta de condução válida e atualizada no momento da sua participação.

#### Não Utilizado

Será aplicado o artigo 6 das Prescrições Específicas de Velocidade (PEV):

- a) Todos os pilotos internacionais com licença de Circuito estão autorizados a partir sem necessitarem de uma autorização de partida.
- b) Os pilotos com licenças nacionais estão autorizados a partir, mas necessitam de apresentar uma "Autorização de Partida" da sua própria ASN de acordo com o Art. 3.9.4 do ISC, exceto se a corrida se realizar no mesmo país que a ASN que emitiu a licença.

Além disso, os condutores com menos de 18 anos devem ter uma autorização escrita dos pais ou do tutor legal.

Os concorrentes inscritos comprometem-se, eles próprios e os seus condutores, a respeitar integralmente o Regulamento da Série.

#### Carros elegíveis e requisitos gerais aplicáveis aos carros

As viaturas elegíveis para as 6H de Portimão são as definidas no Regulamento Técnico da Série.

A mudança de carro deve ser solicitada por escrito pelo concorrente antes da mudança. A decisão de autorizar uma mudança de viatura fica ao critério absoluto do Comité Organizador. Em caso de autorização, a viatura deve ser inspecionada pelo Delegado Técnico antes da competição.

- 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

The article 6 of Specific Portuguese Circuit regulations shall apply (PEV):

- 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 Portimao 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.

Nenhum sinal de qualquer tipo pode passar entre um carro em movimento e qualquer pessoa ligada ao Concorrente ou condutor do carro, exceto os seguintes:

- Mensagens legíveis num quadro das boxes; movimento do corpo do condutor; Os transmissores dos marcadores de volta devem ser alimentados por pilhas e, uma vez em funcionamento, devem ser independentes (não ligados a qualquer outro equipamento das boxes por meio de fios ou fibras óticas) e incapazes de receber informações externas. Estes indicadores de volta devem utilizar um transmissor que funcione com uma frequência portadora superior a 10 GHz (rádio ou ótica) e um meio ângulo de feixe não superior a 36° quando medido no ponto 3dB, e não devem ser utilizados para a transmissão de quaisquer dados da box para o carro, exceto a marca de volta. Os dados da marca da volta devem ser transmitidos repetidamente e devem ser comprovadamente coerentes;
- Comunicação verbal entre um piloto e a sua equipa por rádio. É da exclusiva responsabilidade do concorrente assegurar que as comunicações via rádio cumprem todos os requisitos legais;
- Telemetria: é permitida a telemetria unidirecional (do carro para a box), bem como a transmissão de vídeo. IMPORTANTE: não é permitido qualquer objeto, instalação ou antena que possa interferir em qualquer momento com os sistemas oficiais de registo de dados, cronometragem, GPS, rádio ou TV. Não é permitido colocar qualquer equipamento no topo da parede das boxes ou de qualquer estrutura adjacente, exceto se estiver bem fixo, a contento dos Oficiais. É proibida a radiação eletromagnética entre 2 e 2,7 GHz, exceto com o consentimento escrito do Promotor.

- 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;
  - one-way (car to pit) telemetry and/or video transmission 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.

## Inscrições

Inscrições para cada prova: Para poder participar nas 6H de Portimão é necessário submeter a ficha de inscrição online, assinado pelos concorrentes e pilotos. Esta pode ser encontrada em [www.winter-series.com](http://www.winter-series.com) e deve ser submetida até uma semana antes de cada evento. A organização da prova reserva-se o direito de aceitar inscrições tardias. Ao inscrever-se, declara-se que tanto o concorrente como qualquer pessoa envolvida e afetada pela participação na competição em causa leram, compreenderam e aceitaram o Código Desportivo Internacional e os seus Anexos, bem como os Regulamentos aplicáveis (art. 1.3).

## Art. 5 Registration

- 5.1 Registrations for each event:  
To be eligible to participate in the 6H of Portimão the online entry form must be submitted and signed by the competitors and drivers. This can be found on [www.winter-series.com](http://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).

Ao submeter o formulário de inscrição, pagar a taxa de inscrição e depois de ser formalmente reconhecido pela Gedlich Racing, o participante compromete-se a participar na respetiva prova ou na época completa da competição. Se a taxa de inscrição não for paga na totalidade, a inscrição não está completa e o carro do concorrente não pode participar. Ao assinarem todos os documentos necessários para a inscrição, os participantes confirmam que leram, compreenderam e aceitaram integralmente este regulamento. O organizador da série reserva-se o direito de recusar a inscrição em conformidade com o ISC.

Não é permitida a alteração ou substituição do Concorrente após o encerramento do período de inscrição, exceto em casos de força maior. Após este período de inscrição, o concorrente pode substituir o(s) condutor(es) até ao final do período de controlo administrativo, bem como a viatura. Todas estas eventuais alterações terão de ter o consentimento do CCD. No final do período de inscrição administrativa, será publicada a lista de partida dos concorrentes e pilotos autorizados a participar nos treinos e corridas e a lista definitiva de participantes no evento, que será aprovada pelo Júri de Comissários Desportivos.

Se um Concorrente necessitar de alterar a designação dos condutores, devido a um evento de força maior, após a emissão da lista de partida da prova, este pedido deverá ser dirigido por escrito ao Painel de Comissários Desportivos/Comissão Organizadora, em cada caso.

Se os pilotos substitutos vierem de outro carro, somente nos casos em que o chefe de equipa do carro inicial declarar formalmente por escrito a desistência ao Race Control. O piloto substituto só poderá ser aceito se respeitar o número de pilotos e a categorização da classe. Os pedidos devem ser apresentados ao controlo da corrida e validados pelos comissários.

O Comité Organizador pode autorizar a entrada de uma viatura que, embora não respeitando as regras técnicas, considere oportuna e suficiente de acordo com os seus critérios.

De acordo com as disposições do Art. 3.19 do ISC, o mesmo carro não pode ser inscrito em mais do que uma competição na mesma prova, salvo autorização expressa do CCD da prova.

**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 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 opportune and sufficient according to their criteria.

**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.

<b>Seguro</b>	<b>Art.6 Insurance</b>		
O Organizador de cada Prova deve contratar uma Apólice de Seguro de Responsabilidade Civil, que esteja de acordo com os regulamentos da FIA e da ASN onde se realizam as diferentes Provas da Série, válida para o ano em curso. Esta apólice de seguro deve ser disponibilizada aos concorrentes se assim for solicitado pelos mesmos.	<b>6.1</b> 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.		
O seguro acima mencionado não afeta quaisquer outras apólices pessoais subscritas pela equipa ou por qualquer outra pessoa que a ela pertença.	<b>6.2</b> The above-mentioned insurance will not affect any other personal policies taken by the team or by any other person belonging to it.		
As equipas e os pilotos participantes não serão considerados terceiros entre eles.	<b>6.3</b> The teams and drivers participating shall not be considered as third parties among themselves.		
<b>Prova elegível</b>	<b>Art. 7 Eligible races</b>		
As 6H de Portimão 2025 serão compostas por UMA (1) corrida a realizar em UM (1) evento.	<b>7.1</b> 6H of Portimao will be composed of ONE (1) race to be held at ONE (1) event.		
O calendário oficial das 6H de Portimão é o seguinte:	<b>7.2</b> The official calendar for the 6H of Portimao is the following:		
Autódromo Portimão (P)	Data 07-08 Fevereiro 2026	Race Track Portimao(P)	Date 07-08 February 2026
<b>Formato do evento. Duração das corridas</b>	<b>Art. 8 Event program. Race distance to cover</b>		
As 6H de Portimão são compostas por um Treino Livre de pelo menos 55 minutos, três sessões de qualificação de 15 minutos cada, e uma corrida de 360 minutos.	<b>8.1</b> The 6H of Portimão event consists of a Free Practice of at least 55 minutes, three qualifying sessions of 15 minutes each, and one race of 360 minutes.		
São permitidos entre 2 a 6 pilotos em cada carro.	<b>8.2</b> From two to six drivers are allowed per car.		
Um piloto não pode competir sozinho.	<b>8.3</b> It's not allowed for a single driver to take part as solo driver.		
<b>Classificação. Pontuação</b>	<b>Art.9 Classification. Scores</b>		
As classificações seguintes serão indicadas em cada uma das corridas qualificadas de todos os pilotos classificados:	<b>9.1</b> The following classifications will be stated in each of the qualified races of all classified drivers:		
a) Classificação geral de todos os condutores participantes; b) Classificação ou cada classe.	<b>a)</b> Overall classification for all participating drivers; <b>b)</b> Classification or each Class.		

**Cerimónia do pódio. Troféus**

Após cada corrida, será realizada uma cerimónia de entrega de prémios e serão atribuídos os seguintes prémios para cada classe (tal como definido no Art. 47.1)

- 1º Classificado: Troféu
- 2º Classificado: Troféu
- 3º Classificado: Troféu

O promotor conservará a propriedade dos troféus até à publicação das classificações finais. Se um piloto, após um pedido formal do Comité Organizador, não devolver um troféu, será penalizado.

Todos os pilotos que ganharam um Troféu devem participar na Cerimónia de Entrega de Prémios no pódio e respeitar todas as regras e instruções relativas ao procedimento. Os pilotos devem comparecer na cerimónia do pódio com o seu fato e o boné que lhes será entregue pelos organizadores.

Será disponibilizado um "Parc Fermé" junto ao pódio para os três primeiros classificados da prova. Após a cerimónia do pódio, os concorrentes empurrarão os seus carros do local perto do pódio para o "Parc Fermé" indicado pelos organizadores, respeitando sempre as regras do "Parc Fermé".

O acesso ao pódio é proibido a pessoas não envolvidas na cerimónia, incluindo familiares ou pessoas identificadas com marcas que não sejam estritamente as pertencentes ao patrocinador ou patrocinadores da Série.

**Números da competição. Publicidade**

Cada carro terá o número de competição atribuído na lista emitida pelo Comité Organizador. Os números atribuídos pelo Comité Organizador não podem ser alterados de forma alguma.

Tanto os números de competição como os nomes dos pilotos e a publicidade obrigatória serão afixados no carro a partir das verificações técnicas e durante todo o evento. Os participantes recebem um conjunto de números de partida permanentes e autocolantes dos patrocinadores obrigatórios do organizador da série para a época. Outros conjuntos de autocolantes serão cobrados a 35€.

**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**

**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 €.

As equipas podem incluir no vestuário, bem como no carro, publicidade comercial, desde que:

- a) Está em conformidade com as disposições das regras de publicidade da F.I.A. e/ou com os regulamentos da ASN em que o Evento se realiza;
- b) Respeitar os locais previstos no Regulamento para a publicidade obrigatória.

Qualquer publicidade contrária à estabelecida ou que apareça em locais diferentes dos indicados no Regulamento deve ser expressamente autorizada pelo Comité Organizador.

É da exclusiva responsabilidade de cada concorrente o posicionamento correto da publicidade obrigatória e dos números de competição durante as verificações técnicas e durante a prova. As instruções relativas ao posicionamento da publicidade obrigatória e dos números de competição estarão disponíveis no quadro de avisos oficial.

O Comité Organizador reserva-se o direito de decidir, se necessário, e mediante pedido razoável, o local onde deve ser colocado o nome do condutor, o número e a publicidade obrigatória (desde que não seja possível colocá-los no local indicado no anexo correspondente), os números e a publicidade obrigatória.

Os concorrentes que tenham alguma incompatibilidade entre a publicidade dos seus patrocinadores e a obrigatoriedade da Série, poderão solicitar uma exceção à Comissão Organizadora.

A Comissão Organizadora pode dispensar, segundo o seu critério exclusivo, o Concorrente de colocar a referida publicidade incompatível, estabelecendo, neste caso, um aumento das taxas de inscrição igual a, pelo menos, o dobro das estabelecidas para quem veicula a publicidade obrigatória, e a perda dos prémios e galardões correspondentes a essa publicidade.

Os participantes inscritos em qualquer prova da Série autorizam a Comissão Organizadora a divulgar livremente, sem limitação de tempo e da forma que considerarem adequada, a sua participação e os resultados obtidos, bem como a ceder a terceiros esses direitos.

**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.

**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.

A publicidade utilizada por parte do concorrente ou de qualquer outra pessoa, dos resultados, recordes, etc., obtidos na Série, deve respeitar a imagem geral do conjunto à prova de fogo ou do carro, devendo, por conseguinte, apresentar a publicidade obrigatória nos respetivos locais.

É obrigatório para os concorrentes e condutores participarem em todas as atividades de comunicação social que estejam incluídas no Horário Oficial da Prova. Qualquer Piloto ou Concorrente que esteja ausente pode ser reportado aos Comissários Desportivos que podem, exceto em casos que reconheçam como de força maior, impor qualquer penalização que considerem apropriada.

#### Oficiais

O Comité Organizador nomeará, pelo menos, os seguintes funcionários permanentes:

- Presidente do Comité de Direção
- O Diretor de Prova, que atuará como Starter da corrida
- Delegado Técnico

O resto dos funcionários, de acordo com o regulamento do ISC, art. 11, serão nomeados pelo Organizador Local em coordenação com o Comité Organizador da Série.

Todos os oficiais devem ser listados com o seu número de licença e as suas tarefas específicas nos regulamentos suplementares de cada corrida ou num boletim.

O Diretor de Prova trabalhará em permanente colaboração com o Diretor de Prova. O Diretor de Prova terá autoridade superior nas matérias a seguir descritas, às quais o Diretor de Prova dará ordens, desde que tenham a aprovação expressa do Diretor de Prova:

- a) Controlar o desenvolvimento dos treinos e da corrida, o cumprimento dos horários e, se o considerarem necessário, propor aos Comissários Desportivos a alteração dos horários de acordo com o Código ou o Regulamento Desportivo.
- b) Impedir qualquer participante (em conformidade com o ISC e o Regulamento Desportivo)
- c) Interromper os treinos ou a corrida se considerarem que pode resultar perigosa a sua continuação, em conformidade com o Regulamento Desportivo, e assegurar que a nova partida se efetue de acordo com os procedimentos habituais
- d) O procedimento de partida.
- e) Utilizar o Safety Car.
- f) Suspender e retomar a corrida.

**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.

**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.

O Diretor de Corrida ou o Diretor de Prova devem estar na área de controlo da prova em contacto permanente através do rádio entre eles e com todos os postos de controlo, durante todas as sessões de treinos e desde a afixação da placa dos 5 minutos até ao último carro cruzar a linha de chegada.

Os Comissários Desportivos e o resto dos oficiais devem estar disponíveis para serem contactados a qualquer momento pelo Diretor de Corrida ou pelo Diretor de Prova.

#### **Instruções e comunicações aos concorrentes**

Os Comissários Desportivos podem, em casos excepcionais, dar instruções aos Participantes por meio de Boletins em conformidade com o Código Desportivo Internacional. Estas instruções devem ser distribuídas a todos os Participantes e publicadas, em qualquer caso, num quadro de avisos oficial, que atestará a publicação.

Todas as classificações e resultados dos treinos e das corridas, bem como todas as decisões tomadas pelos Comissários Desportivos, quando por eles acordadas, serão colocadas no Quadro Oficial de Avisos.

Qualquer decisão ou comunicação dos Comissários Desportivos, do Delegado Técnico, do Diretor de Prova ou do Diretor de Pista, que afete um determinado participante, ser-lhe-á imediatamente comunicada por escrito.

Os resultados das verificações de qualquer carro controlado serão publicados pelos Comissários Desportivos. Com exceção da análise do combustível e quando uma viatura for considerada não conforme com os regulamentos técnicos, estes resultados não devem conter quaisquer dados particulares.

Os concorrentes ou os seus representantes devem estar disponíveis durante todo o evento.

As instruções oficiais serão transmitidas aos pilotos por meio das bandeiras e sinais previstos no Código. Os Concorrentes não estão autorizados a utilizar bandeiras semelhantes às oficiais. As luzes dos painéis de pista são complementares às bandeiras e estas sobreponem-se sempre a informações contraditórias entre bandeiras e painéis, de acordo com o Apêndice H do ISC, salvo indicação em contrário do Diretor de Prova no briefing e/ou nas notas de briefing.

As informações afixadas nos monitores de cronometragem relativas a sanções e incidentes sob investigação são vinculativas, ao passo que as outras notificações nos monitores de cronometragem são informativas.

#### **Incidentes e penalizações**

“Incidente” significa qualquer ocorrência ou série de ocorrências envolvendo um ou mais

**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.

**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**

**14.1** “Incident” means any occurrence or series of occurrences involving one or more drivers, or

condutores, ou qualquer ação por parte de qualquer condutor, que seja comunicada aos Comissários Desportivos pelo Diretor de Corrida/Diretor de Prova (ou anotada pelos Comissários Desportivos e remetida ao Diretor de Prova para investigação):

- a) Provocar a paragem de uma sessão de treinos (livres ou de qualificação) ou a suspensão de uma corrida;
- b) Constituir uma infração à normativa aplicável (regulamento(s) da série, ISC e respetivos anexos, etc.);
- c) Provoca um falso arranque de um ou mais carros;
- d) Provoca uma colisão;
- e) Forçar outro condutor a sair da pista;
- f) Obstruir ou impedir ilegitimamente qualquer manobra de ultrapassagem correta de outro condutor;
- g) Ultrapassar ilegitimamente outro condutor;
- h) Desobedecer ou ignorar as indicações, instruções ou comunicações dos responsáveis ou do pessoal organizador da prova.

De um modo geral, qualquer infração às disposições do Código Desportivo Internacional e dos seus anexos ou dos presentes regulamentos relativos à disciplina geral e à segurança será passível de uma sanção por parte dos Comissários Desportivos.

Ficará à disposição dos Comissários Desportivos, mediante um relatório ou a pedido do Diretor de Prova, determinar se ocorreu um "Incidente", bem como qual(is) o(s) piloto(s) envolvido(s) e se deve(m) ser sancionado(s).

Se os Comissários Desportivos estiverem a investigar um "Incidente", deverão informar a equipa ou equipas envolvidas, através de uma mensagem afixada nos monitores de cronometragem (desde que as instalações o permitam).

Se um piloto estiver envolvido numa colisão ou num "Incidente" e tiver sido informado pelos Comissários Desportivos desta circunstância antes de decorridos 60 minutos após o final da corrida, não poderá abandonar o circuito sem o acordo prévio dos Comissários Desportivos.

Os Comissários Desportivos podem aplicar as sanções previstas no presente regulamento, bem como as previstas no Código Desportivo Internacional (CDI) ou noutro(s) regulamento(s) aplicável(eis).

De igual modo, poderão atuar nesse sentido a pedido do Diretor de Corrida ou do Diretor de Prova.

Os Comissários Desportivos, ou o Diretor de Prova quando especificamente previsto no presente Regulamento Desportivo, podem aplicar a qualquer piloto envolvido num incidente, uma ou mais das seguintes sanções:

- a) Advertência
- b) Repreensão
- c) Obrigaçāo de realizar um trabalho de

any action by any driver, which is reported to the Stewards by the Race Director/Clerk of the Course (notified 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.

**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

- interesse público
- d)** Eliminação da(s) volta(s) de qualificação e de treino de um piloto
- e)** Queda da(s) posição(ões) na grelha.
- f)** Obrigação de um piloto iniciar uma corrida a partir da pit lane.
- g)** Penalização de tempo:
- 1.Acréscimo de tempo ao tempo marcado nos treinos ou na corrida.
  - 2.Penalização de 5 segundos a adicionar ao tempo de corrida decorrido do piloto em causa.
  - 3.Penalização de 10 segundos a adicionar ao tempo de corrida decorrido do piloto em causa.
- h)** Volta/s de penalização.
- i)** Descida de lugar(es) na classificação da Competição
- j)** Penalização de Drive Through
- k)** Stop & Go ou Stop & Go com um tempo de paragem prescrito.
- l)** Desqualificação

As penalizações definidas neste artigo, casos a), b), e), f), g), h), i), j), k) e l) incluindo os casos em que estas penalizações são impostas nos últimos 5 minutos (ou 3 voltas) ou no final das corridas ou qualificação não são passíveis de recurso (Art. 12.3.4 ISC).

Neste caso, os comissários não podem aplicar multas pecuniárias em nenhum caso aos pilotos ou equipas.

As decisões dos Comissários Desportivos são imediatamente vinculativas, sob reserva das disposições do artigo 12.3.3 do ISC.

Além disso, os Stewards podem transferir o registo disciplinar de um titular de licença envolvido num "Incidente" para o seu ASN de referência / pai.

Qualquer piloto que tenha recebido 3 repreensões durante a época, das quais pelo menos 2 tenham sido impostas por infrações ao comportamento/conducta de condução, receberá, aquando da terceira advertência, uma penalização de perda de DEZ posições na grelha de partida na corrida seguinte em que participar.

A mesma regra será aplicada novamente para as próximas 3 repreensões que ele possa receber e assim por diante.

As repreensões serão sempre propriedade do condutor.

Quando for fisicamente impossível aplicar a penalização de perda de 10 posições na grelha, qualquer outra penalização pode ser aplicada à discreção dos Comissários Desportivos.

Regra geral, as infrações cometidas nos treinos oficiais implicarão a anulação de tantas voltas quantas as consideradas adequadas ou a perda de posições na grelha de partida, podendo conduzir à desclassificação nos casos mais graves, na opinião dos Comissários

- 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
- h)** Penalty lap/s.
- i)** Drop of place/s in the classification of the Competition
- j)** Drive Through penalty
- k)** Stop & Go or Stop & Go with a prescribed stop time.
- l)** Disqualification

The penalties set out in this article, cases a), b), e), f), g), h), i), j), k) and l) including the cases were 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.

**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.

## Desportivos da Prova.

Na corrida, os incidentes suscetíveis de serem sancionados com uma penalização podem ser resolvidos inicialmente, regra geral, com uma penalização de Drive-Through ou, na sua falta, se os Comissários Desportivos a considerarem insuficiente, com um Stop & Go de tantos segundos quantos os que considerarem apropriados, podendo eventualmente elevá-la à desclassificação nos casos cuja gravidade o exija.

Por outro lado, nos incidentes cujas circunstâncias o exijam, a aplicação da sanção correspondente pode ser adiada para a corrida seguinte da mesma Prova (no caso de mais do que uma), ou transferida para corrida(s) a realizar na(s) Prova(s) seguinte(s).

Se os Comissários Desportivos decidirem aplicar uma penalização de tempo imediata (Drive Through ou Stop & Go), será aplicado o seguinte procedimento:

- a) Os Comissários Desportivos indicarão ao Diretor de Prova que notifique o concorrente penalizado através de um quadro negro com o número da prova e a penalização imposta. Simultaneamente e sempre que possível, será entregue ao Chefe de Equipa uma notificação escrita da penalização imposta, e este assegurará, se possível, que esta informação seja afixada nos monitores de cronometragem;
- b) A partir do momento em que a decisão é comunicada através dos ecrãs de cronometragem ou do posto de sinalização da Direção de Prova, ou a partir do momento em que o Chefe de Equipa recebe o formulário escrito, o piloto em causa não pode percorrer mais de três voltas completas antes de entrar no Pit Lane;
- c) Qualquer violação do disposto nos pontos anteriores pode levar à desqualificação da equipa;
- d) Definições:
  - d1) **Drive Through:** o carro entra no Pit Lane, percorre todo o seu comprimento sem parar e regressa à pista;
  - d2) **Stop & Go:** a viatura entra no Pit Lane, dirige-se para a zona de penalização onde o piloto deverá parar completamente a viatura no local onde lhe será mostrado um painel vermelho com a palavra "Stop" a branco. Quando a viatura estiver parada, o responsável iniciará a contagem decrescente da penalização imposta, no final da qual autorizará o piloto a voltar a arrancar, substituindo o painel circular vermelho por um verde com a palavra "Go" escrita a branco.

Em qualquer dos casos descritos anteriormente (Drive Through ou Stop & Go), o carro não pode parar na sua box para efetuar

### 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).

### 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.

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

qualquer trabalho, nem para receber assistência quando estiver parado na zona de penalização. No entanto, no caso de o motor parar e o condutor não o poder voltar a ligar, é autorizada a utilização de um meio externo de arranque.

Em qualquer caso, a menos que o carro já esteja à entrada do Pit Lane para efetuar a penalização, esta não poderá ser efetuada quando o Safety Car estiver em pista ou quando a bandeira vermelha tiver sido mostrada para a suspensão da corrida. Todas as voltas efetuadas atrás do Safety Car, não serão tidas em conta para o cálculo das 3 voltas mencionadas no Artigo 14.10 b).

Se uma destas penalizações for aplicada durante os últimos 5 minutos (ou nas últimas três voltas) ou no final da corrida, os segundos correspondentes serão adicionados ao tempo de corrida do piloto envolvido se a penalização:

**g1)** Drive Through: 35 segundos;

**g2)** Stop&Go: 40 segundos mais o tempo restante da sanção Stop&Go.

Se os Comissários Desportivos decidirem aplicar uma penalização de tempo durante a qualificação ou a prova, esta será afixada nos monitores de cronometragem - sempre que possível - e incluída na classificação provisória e final. Se possível, será enviada uma notificação escrita ao concorrente.

Os Comissários Desportivos podem utilizar todos os vídeos ou equipamentos eletrónicos disponíveis para os ajudar a tomar decisões. Nestas circunstâncias, os Comissários Desportivos podem ignorar os juízes de facto.

Qualquer decisão tomada ou sanção imposta não reduzirá os efeitos dos artigos. 12.10, 12.11, 12.12 e 12.13 do Código Desportivo Internacional (ISC).

#### **Queixas e recursos**

Qualquer protesto deve ser efetuado em conformidade com as disposições do Art. 13 do ISC, acompanhado da taxa de protesto definida pela ASN.

Conforme estabelecido no art. 15 do ISC, todos os concorrentes têm o direito de recorrer das decisões dos Comissários Desportivos da prova, na forma e nos prazos estabelecidos no referido artigo, acompanhados da taxa estabelecida pela ASN, devendo esta taxa ser firmada por um meio de pagamento que identifique a parte recorrente.

Certas penalizações não são suscetíveis de recurso (ver artigo 12.3.4 do ISC).

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.

**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).

## Disciplina geral de segurança

Qualquer infração ao Regulamento da Série, relacionada com ou relativa à disciplina geral de segurança, tanto nos treinos como na corrida, será penalizada pelos Comissários Desportivos.

É proibido conduzir um carro na direção oposta à da corrida, exceto na única condição de o retirar de uma posição perigosa e de seguir as instruções dos fiscais de pista. O condutor não pode empurrar o automóvel, exceto se receber instruções dos fiscais de pista.

As instruções oficiais serão transmitidas aos pilotos através das bandeiras e sinais previstos no Código. Os concorrentes não podem utilizar bandeiras semelhantes às oficialmente utilizadas.

Os sinais transmitidos aos condutores através das bandeiras e sinais do Código e seus Anexos devem ser respeitados sem demora. Nomeadamente, a apresentação de uma ou várias bandeiras amarelas nos postos de sinalização indica a existência de um perigo de qualquer natureza na pista ou na sua proximidade. Os condutores devem abrandar e estar preparados para mudar de direção ou mesmo parar. As ultrapassagens, bem como a melhoria dos tempos, são proibidas nestas circunstâncias.

Quando a bandeira vermelha é acionada, todos os pilotos devem reduzir substancialmente e imediatamente a sua velocidade, preparados para parar se necessário, e regressar ao Pit Lane. As ultrapassagens são proibidas.

Por outro lado, a chamada de um piloto à via das boxes por meio de uma bandeira preta deve ser atendida e cumprida antes de o piloto ter efetuado três passagens pela via das boxes depois de a bandeira ter sido mostrada.

Qualquer infração a estas regras durante as sessões de treinos ou qualquer uma das corridas será penalizada de acordo com o Anexo 1 do presente Regulamento Desportivo.

Durante as sessões de treinos e as corridas, os pilotos só podem utilizar a pista e devem sempre respeitar as disposições do Código de Condução em Circuito publicado pela FIA no ISC (Capítulo IV do Apêndice L). As curvas, bem como as suas zonas de entrada e de saída, podem ser negociadas pelos pilotos como entenderem, desde que se mantenham dentro dos limites marcados pelas linhas brancas contínuas das bermas da pista. Tendo em conta estas circunstâncias, a ultrapassagem pode ser efetuada pela direita ou pela esquerda.

Não é permitido a um piloto impedir, provocar um contacto ou uma colisão, empurrar outros pilotos para fora da pista durante uma ultrapassagem ou qualquer outra manobra que contrarie as normas de condução do Código publicado pela FIA no ISC (Capítulo IV do

## 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.

**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.

**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

Apêndice L), o que pode levar a sanções definidas no Apêndice 1 a aplicar pelos Comissários Desportivos.

Do mesmo modo, mais do que uma mudança de direção imprevista ou anormal por parte do condutor que está a ser ultrapassado é estritamente proibida e implicará as sanções previstas no presente regulamento e/ou no Anexo 1, em função da importância ou da reiteração das infrações.

A repetição de um comportamento antidesportivo pode desqualificação.

Os condutores devem utilizar a pista em todas as circunstâncias. Para evitar qualquer dúvida:

- As linhas brancas que definem os limites da pista são consideradas como fazendo parte da pista, mas os lances não o são. Excepto se explicitamente indicado pelo Diretor de Prova nas notas de briefing ou na apresentação em "pdf" do Briefing.
- Um condutor será considerado como tendo saído da pista se nenhuma parte do carro permanecer em contacto com a pista.

Se um carro abandonar a pista por qualquer razão, e sem prejuízo do disposto no parágrafo seguinte, o piloto poderá voltar a entrar na pista. No entanto, isso só poderá ser feito quando for seguro fazê-lo e sem ganhar qualquer vantagem imediatamente ou nas retas e/ou curvas seguintes.

Em nenhum momento um carro pode ser conduzido desnecessariamente devagar, de forma errática ou de uma maneira que possa ser considerada potencialmente perigosa para outros condutores ou qualquer outra pessoa e/ou a repetição de erros graves ou a aparência de falta de controlo sobre o carro (tal como sair da pista) será comunicada aos Comissários Desportivos da prova e pode implicar a imposição de sanções até à desqualificação de qualquer condutor em causa.

É proibido, nomeadamente, efetuar:

- a) Efetuar treinos de partida na pista durante todos os treinos oficiais e corrida, exceto na zona de aceleração entre as luzes de saída das boxes e a pista
- b) Fazer manobras de Zig Zag para aquecer os pneus excepto
- Em todos os momentos durante a qualificação, se realizados de uma forma seguro sem bloquear ou prejudicar outros pilotos em pista.
- Na volta de saída para as boxes até à Grelha, os pilotos podem fazer movimentos de zip zag para aquecer os Pneus até à linha de SC 1 (Na entrada para as boxes) pois a partir desse momento existirão pessoal equipas e comissários na grelha.
- Durante um período de Safety Car até ao ponto, estabelecido durante o briefing, em que o safety car desliga as suas luzes

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.

**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 tyres, except:
  - At all times during qualifying, this must be done in a safe manner and not blocking and not impeding other drivers on track.
  - On the out lap to the grid the drivers can make zigzag movements to warm up tyres until they reach sc line 1 (pit entry) as there will be personnel (teams + marshals) on the grid.
  - During a Safety Car period until the point, established during the briefing, in which the safety car turns off its lights

Um condutor que efetue qualquer tipo de manobra para aquecer os pneus deve certificar-se de que o faz de uma forma totalmente segura.

As sanções pelo incumprimento deste artigo estão previstas no Anexo 1 do presente regulamento, podendo levar à desclassificação da prova se esta implicar um perigo iminente para os outros participantes, independentemente de ser a primeira ou a segunda vez que se realiza.

O limite de velocidade de 60 km/h durante todo o tempo será aplicado no Pit Lane. A circulação no Pit Lane será efetuada com as máximas precauções de segurança e não deverá exceder o limite de 60 km/h.

É proibida qualquer manobra de obstrução efetuada por um ou vários condutores, com ou sem interesses comuns. Não é permitido rolar constantemente em conjunto com vários carros, nem adotar uma formação em leque para que outro carro não os possa ultrapassar. Neste caso, a bandeira azul será mostrada aos pilotos e o facto será comunicado aos Comissários Desportivos para apreciação.

A sanção infligida aos pilotos que não respeitem a bandeira azul será igualmente aplicada aos pilotos que obstruam uma parte da pista e será mais severa no caso de uma obstrução sistemática, podendo conduzir a uma desclassificação.

A pista só pode ser utilizada pelos pilotos autorizados a participar na sessão programada para esse momento.

O condutor de qualquer viatura que vá sair da pista deve avisar previamente da sua intenção, cabendo-lhe zelar para que essa manobra seja efetuada em segurança. Se um carro parar na pista, deve ser retirado o mais rapidamente possível, de modo que a sua presença não constitua um perigo ou atrapalhe os outros concorrentes.

Se o condutor não for capaz de retirar o carro de uma posição perigosa, durante os treinos ou as corridas, conduzindo-o sozinho, caberá aos Comissários de Prova ajudá-lo. O piloto deve deixar o carro em ponto morto e com o volante no lugar.

Além disso, pode ser deslocada com outro tipo de ajuda suplementar que não seja a dos Comissários (meios mecânicos, tratores, etc.) e regressar à sessão de treinos ou de corridas.

Se a ajuda recebida provocar o arranque do motor do carro e o condutor voltar a entrar em pista, serão aplicadas as sanções previstas no Apêndice 1.

Exceto na zona do Paddock, nas garagens, na zona de trabalho das boxes ou na grelha de partida, qualquer reparação num carro deve

A driver who manoeuvres in any way to warm up his tyres 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.

**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

ser efetuada apenas pelo piloto e utilizando as ferramentas a bordo do carro, tanto nos treinos como nas corridas.

O reabastecimento deve ser efetuado no interior da box antes dos treinos privados/livres/oficiais e das corridas. Durante toda a sessão de treinos oficiais e desde o início do procedimento de partida até ao final do Parque Fechado, nenhuma substância sólida, líquida ou gasosa ou de qualquer natureza poderá ser colocada ou retirada do carro. Todos os orifícios de enchimento devem ser feitos de forma a permitir aos controladores selá-los.

Desde o início e até ao final do(s) treino(s) ou da(s) corrida(s) e até que todos os carros tenham chegado ao Parc Fermé, pelos seus próprios meios ou de qualquer outra forma especificada neste Regulamento, ninguém está autorizado a permanecer na pista, exceto os Comissários e Oficiais no cumprimento do seu dever, o condutor quando conduz ou sob as instruções dos Comissários, ou os mecânicos, de acordo com as disposições deste Regulamento.

Se um carro estiver parado durante a corrida, o motor deve ser reiniciado pelos seus próprios meios. A utilização de meios externos só será permitida nas boxes, na grelha de partida e após o reabastecimento (quando aplicável). Um carro pode ser rebocado pelo comissário de pista para a box da equipa e reparado depois de arrancar pelos seus próprios meios e continuar a corrida.

É obrigatório que todos os pilotos que participem em treinos ou corridas de qualquer Evento da Série, usem sempre os elementos de segurança (macacão ignífugo, capacete, HANS, etc.) estabelecidos no Capítulo III - Apêndice L do ISC.

Está proibido:

- a) Empurrar um carro para a linha de chegada.
- b) Empurrar um carro para ligar o motor, quer na pista quer nas boxes

Se, na opinião dos Comissários Desportivos, um piloto parar deliberadamente na pista ou impedir a circulação normal de qualquer outro piloto, será penalizado de acordo com o Anexo 1 deste Regulamento.

Para além da condução em pista, os Concorrentes não podem tentar alterar a aderência de qualquer parte da superfície da pista.

O Diretor de Corrida, o Diretor de Prova ou o Diretor Médico podem exigir que um condutor se submeta a um exame médico em qualquer altura durante um Evento. Este exame pode incluir, se necessário, um teste de alcoolémia. (ISC- Apêndice L, Capítulo 2).

by the driver and using the tools on board of the car, both in practices and races.

**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.

**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).

**Treinos: definições e restrições****Testes Coletivos/Treinos privados.**

Os testes privados são promovidos pela Comissão Organizadora para as equipas/pilotos inscritos, em qualquer altura da época, num circuito ou não dos que fazem parte do calendário da Série. Não existe qualquer limitação ao número de provas privadas para concorrentes ou pilotos.

Para as provas privadas não se aplica o Art. 6 (Seguro) não se aplica.

O Comité Organizador reserva-se o direito de convidar para estas provas pilotos não inscritos.

**Verificações administrativas.****Verificações técnicas.****Designação dos pilotos**

Durante os controlos administrativos preliminares, todos os participantes devem possuir todas as licenças e documentos exigidos:

- a) Cartas de condução e de participantes;
- b) Se a carta de condução for de uma ASN que não seja a do local da prova, a correspondente autorização da ASN (participante e condutores) de acordo com o art. 3.9.4. do Código Desportivo Internacional, se não estiver impressa na licença.
- c) Autorização dos pais quando o condutor tem menos de 18 anos.

As verificações administrativas e os controlos serão efetuados nos horários e locais estabelecidos nos complementares de cada prova.

Todos os participantes que compareçam no controlo administrativo ou nas verificações técnicas fora do horário estabelecido serão penalizados.

Os Concorrentes que não tenham efetuado as verificações não poderão participar, nem nos treinos nem na corrida, salvo autorização dos Comissários Desportivos (ver Anexo).

As verificações preliminares serão utilizadas para verificar a conformidade ou não da inscrição nas diferentes categorias e/ou classes.

Para as verificações técnicas, qualquer regulamento ou anexo a aplicar - destinado à participação de qualquer carro na Série - deve ser previamente apresentado. O prazo para apresentação dos documentos a aplicar é fixado em 7 dias antes da prova. Deste modo, nenhum documento será admitido como prova para uma eventual verificação pós prova se não tiver sido previamente apresentado.

Os Comissários Desportivos podem:

- Ordenar verificações técnicas de um

**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).

**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

- automóvel ou de um concorrente antes, durante e/ou após os treinos ou a corrida;
- Exigir que o concorrente desmonte a viatura durante as verificações técnicas, para verificar se a mesma está ou não em conformidade com as condições de admissão;
  - Pedir ao concorrente para fornecer a parte da viatura que considere necessária;
  - Não autorizar a partida de qualquer viatura por razões de segurança.

Qualquer viatura que, depois de passar pelas verificações iniciais, tenha sido desmontada ou modificada de forma a afetar o seu nível de segurança ou a pôr em causa a sua conformidade, ou que tenha estado envolvida num acidente com consequências semelhantes, deverá ser apresentada ao Delegado Técnico para verificação, ficando à sua disposição, o qual indicará ao Comissário da Prova ou ao Diretor de Corrida, a conformidade ou não da viatura. Neste último caso (não conformidade por razões técnicas ou de segurança), dirigir-se-ão para a sua garagem ou para o "Parc Fermé", conforme o caso.

O Diretor de Prova poderá solicitar aos Comissários Desportivos a verificação de qualquer carro que tenha estado envolvido num acidente.

Imediatamente após cada treino de qualificação e após cada corrida, um certo número de viaturas escolhidas aleatoriamente pelos Comissários Desportivos da prova serão verificadas nos pontos que considerarem apropriados, após terem recebido uma proposta do Delegado Técnico. Os Comissários Desportivos podem, a qualquer momento e à suadiscrição, alargar o número de carros a controlar.

Imediatamente após o final dos treinos e de cada uma das corridas, todos os carros classificados irão diretamente para o Parc Fermé pelo caminho mais rápido. As condições do Parc Fermé começam quando a bandeira axadrezada é acionada no final da sessão ou da corrida.

As verificações serão efetuadas pelos funcionários designados, responsáveis pelas operações realizadas no "Parc Fermé", e os únicos autorizados a dar instruções aos Concorrentes.

A verificação deve ser efetuada na presença do Concorrente do carro a verificar ou do seu representante. Em caso de ausência do Concorrente ou do seu representante durante o ato de verificação devidamente anunciado, não poderá ser apresentado qualquer protesto relativamente às verificações. Da mesma forma, será possível solicitar dois mecânicos, designados pelo concorrente ou pelo seu representante, para as tarefas de

- 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.

**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

desmontagem, se os controladores o considerarem apropriado.

Os controladores (por delegação dos Comissários Desportivos) podem reter uma ou várias partes de um carro para as verificar. Essas peças serão devidamente marcadas na presença do concorrente ou do seu representante, que receberá uma cópia do ato de selagem com a descrição das marcas. Em caso de ausência do concorrente ou do seu representante durante o ato (devidamente anunciado) de verificação de uma peça retida, não poderá ser apresentado qualquer protesto quanto à origem das peças retidas.

Todos os carros podem ser verificados durante os treinos de qualificação em relação ao seu peso.

Os concorrentes aceitam que quaisquer peças seladas que sejam submetidas a um controlo e verificação externos não lhes darão direito a qualquer forma de compensação económica no caso de o resultado lhes ser favorável.

Se um concorrente tiver sido objeto de um protesto ou proposto para um controlo adicional no final da primeira ou segunda sessão de qualificação, e não tiver sido possível efetuar o controlo nessa altura, o objeto do(s) item(s) ou carro a ser controlado será selado e verificado no final da segunda ou terceira sessão de qualificação. Neste caso, o concorrente aceita que a eventual desclassificação da classificação da 1<sup>a</sup> ou 2<sup>a</sup> ou 3<sup>a</sup> sessão de qualificação, implica a desclassificação da 2<sup>a</sup> e/ou 3<sup>a</sup> sessão de qualificação, exceto se a(s) peça(s) objeto da desclassificação tiver(em) sido alterada(s) após a 1<sup>a</sup> ou 2<sup>a</sup> sessão de treinos, caso em que tal deverá ser comunicado aos Comissários Desportivos antes de proceder à alteração.

Todos os lastros transportados pelo carro devem ser declarados no ato das verificações iniciais e selados pelos controladores. Os lastros não declarados não podem ser tidos em conta nos procedimentos de pesagem efetuados durante a prova.

Ficha de Homologação e/ou Passaporte Técnico: O concorrente com uma viatura com ficha de homologação e/ou passaporte técnico deverá ser portador da ficha de homologação acima referida, bem como dos anexos à mesma, e deverá apresentá-la sempre que solicitado pelos responsáveis da prova. A viatura deverá estar de acordo com a ficha de homologação e/ou passaporte técnico apresentado, não sendo tida em conta qualquer extensão da homologação, mesmo existente, que não conste da ficha apresentada pelo concorrente.

Durante a verificação administrativa ou, o mais tardar até ao briefing, os concorrentes devem informar sobre a ordem dos pilotos.

Ver artigo 24 para as regras relativas à nomeação dos pilotos.

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.

**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

Após o final do briefing, qualquer alteração na nomeação dos pilotos só poderá ser feita com o consentimento do Comissário Desportivo e será penalizada, exceto em caso de força maior, salvo se o Comissário Desportivo assim o determinar.

#### Pneus e fornecedores oficiais

Só serão aceites os pneus do distribuidor oficial da Pirelli, QF-LDA, para a competição. Os pneus devem ser encomendados e pagos dentro dos prazos estabelecidos pelo distribuidor, caso contrário os pneus não serão fornecidos. As informações sobre o distribuidor oficial da Pirelli para a competição serão publicadas no quadro de avisos oficial.

O controlo dos pneus será efetuado de acordo com um processo definido pelo Promotor. A parede lateral externa de todos os tipos que serão usados em uma competição deve ser marcada com um código de barras como identificação. Exceto em caso de força maior (aceite como tal pelos Comissários Desportivos), a lista de códigos de barras de todos os pneus para tempo seco destinados a serem utilizados numa prova deve ser apresentada ao Delegado Técnico antes do final das verificações técnicas.

Os concorrentes podem utilizar um máximo de seis jogos de pneus slick na qualificação e na corrida.

Para os pneus de tempo húmido, não existe limite para o número de pneus que podem ser utilizados.

Um conjunto de pneus deve ser composto por dois pneus dianteiros e dois pneus traseiros. Os pneus dianteiros e traseiros não são intermutáveis.

O aquecimento de pneus através de uma câmara de calor / armário / tenda é autorizado.

O aquecimento dos pneus pode ser efetuado por qualquer sistema de produção de ar quente. O sistema mecânico de produção de ar quente pode ser elétrico, a gás ou a combustível.

A câmara de aquecimento/armário/tenda deve ser feita de material à prova de fogo. A câmara de aquecimento/armário/tenda deve ser montada fora da box e deve caber na área atribuída à equipa no paddock. Deve permanecer no mesmo local durante toda a prova (nunca deve estar situada no Pit Lane ou na grelha de partida). Deve ser colocado de forma a não obstruir a via de salvamento.

É permitida a utilização de mantas de aquecimento de pneus é permitida exceto na grelha de partida.

Qualquer outro método de aquecimento de pneus é proibido.

A utilização simultânea de pneus slicks e de pneus para piso molhado no mesmo carro é proibida em todas as circunstâncias.

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 Tyres and official suppliers

##### 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 tyres must comprise two front tyres and two rear tyres. Front and rear tyres are not interchangeable.

##### 19.3

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

The heating of tyres 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 it a way that it does not obstruct a rescue lane.

The use of tyre heating blankets is allowed but not on the starting grid.

Any other method to heat tyres is forbidden.

##### 19.4

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

É proibido qualquer tratamento químico e/ou mecânico dos pneus, exceto para a remoção de detritos recolhidos na pista.

#### **Peso do carro. Procedimento**

O peso mínimo, especificado nos regulamentos técnicos, deve ser respeitado durante toda a duração do evento (treinos e corridas).

Entende-se como peso mínimo dos automóveis o indicado no Art. 254. Apêndice J (peso da viatura incluindo todos os depósitos de fluidos, lubrificação, arrefecimento, travões e aquecimento... ao nível normal de funcionamento, exceto o depósito do limpador para-brisas ou faróis, sistema de arrefecimento dos travões, depósitos de combustível e injeção de água que devem estar vazios). Este peso deve ser respeitado em qualquer circunstância ou momento durante os treinos ou corridas.

A balança oficial será a que se encontra na zona das verificações técnicas (ou, na sua falta, a concebida pelo Comité Organizador) e será a única cujas medições serão consideradas válidas, não podendo ser objeto de recurso.

É permitida uma tolerância de peso de 3 kg. No entanto, recomenda-se aos Participantes que ajustem o peso do carro com os depósitos de combustível vazios.

#### **Procedimento de pesagem:**

Procedimento de pesagem: Todos os pilotos inscritos na prova serão vestidos com o conjunto completo. O peso de cada carro será controlado durante os treinos oficiais e as corridas de cada evento da seguinte forma: Durante e após os treinos de qualificação. À entrada do Pit Lane um Marshal indicará às viaturas escolhidas que serão pesadas. Quando o M Marshal referido no primeiro ponto o indicar, o condutor da viatura em questão dirigir-se-á, escolhendo o caminho mais curto, para o sistema de pesagem no segundo ponto. O condutor não pode ser ajudado por mais ninguém para além dos Comissários, se tal for necessário.

O processo de pesagem decorrerá sob o controlo dos controladores, com o motor desligado e o condutor imóvel no interior do carro.

Se o peso de uma viatura for inferior ao especificado no Regulamento Técnico, o concorrente será penalizado, exceto se a deficiência de peso for devida à perda accidental de um componente da viatura por motivos de força maior.

Nenhum carro poderá abandonar a zona de pesagem sem o consentimento expresso dos responsáveis, que farão o possível para facilitar e encurtar o mais possível os

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

#### **Art. 20 Weight. Weighting Procedure**

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

**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.

**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.

**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.

#### **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.

procedimentos acima referidos.

Os resultados dessa pesagem, bem como a hora e a data em que foram efetuados, serão comunicados ao condutor por escrito no final da operação. Se algum carro não conseguir chegar à zona de pesagem pelos seus próprios meios, será mantido sob a guarda exclusiva dos Comissários, que o transportarão o mais rapidamente possível para a ponte de pesagem. De seguida, será efetuado o processo acima referido.

O peso médio dos Condutores em qualquer viatura deve ser de pelo menos 80 kg. Se o peso médio dos Condutores de uma determinada viatura for inferior a 80 kg, a viatura terá de transportar um Lastro de Condutor para o compensar. Será adotado o seguinte procedimento:

- a) Cada Concorrente deverá pesar o peso dos seus Condutores na balança dos Comissários Desportivos, incluindo fato-macaco, roupa interior, sapatos, luvas, capacete e HANS, aquando das verificações administrativas. De notar que as palmilhas do banco do Condutor não fazem parte do peso do Condutor e não devem ser incluídas no peso declarado. Os assentos não estão incluídos no peso mínimo do carro.
- b) O peso médio dos Condutores no carro será calculado e arredondado para o número inteiro mais próximo.
- c) Se o peso médio for inferior a 80 kg, então o lastro do Condutor a transportar pelo carro será calculado como 80 kg menos o peso médio.
- d) O Lastro de Condutor deve ser instalado na caixa de lastro e selado antes dos treinos livres.
- e) O Lastro de Condutor, bem como o peso individual dos Condutores em questão, pode ser verificado em qualquer altura durante a Prova. Qualquer anomalia será comunicada aos Comissários Desportivos. As penalizações podem ir até à anulação de tempos na Qualificação ou à desclassificação da prova.
- f) O Lastro do Condutor não está incluído no peso mínimo do BOP da viatura.
- g) Para todas as viaturas, se o peso médio for superior a 80 kg, o excesso de peso, até um máximo de 10 kg, pode ser retirado do peso mínimo BOP (se existir).

Nenhum material ou substância sólida, líquida ou gasosa pode ser adicionado ou retirado do carro ou do condutor, antes e durante o processo de pesagem.

#### Após a Corrida.

Cada viatura que cruzar a linha de meta dirigir-se-á, pelo caminho mais direto, pelos seus

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.

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.

#### 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

próprios meios (em caso de necessidade apenas os Comissários de Prova poderão ajudar) para o “Parc Fermé” onde a viatura será pesada com o motor desligado e sem o condutor ou o seu equipamento. Nenhum outro material ou substância poderá ser adicionado, colocado ou retirado da viatura durante o tempo que medeia entre a passagem pela linha de meta e o final da pesagem.

Se o peso for inferior ao especificado nos Regulamentos Técnicos, o concorrente será automaticamente desclassificado da prova, exceto no caso em que a deficiência dessa pesagem se deva à falta accidental de um componente da viatura, por motivos de força maior.

Qualquer carro classificado que não possa passar a linha de meta e/ou chegar ao “Parc Fermé” pelos seus próprios meios, será colocado sob o controlo exclusivo dos Comissários de Prova que, logo que possível, transportarão a viatura para o “Parc Fermé” onde será pesada de forma adequada.

#### Reabastecimento

O único combustível permitido durante todas as sessões é fornecido no circuito pela bomba oficial especificada no Art. 21.2.

Não é permitido alterar a composição ou a concentração do combustível adicionando ou removendo quaisquer substâncias.

Haverá um posto de abastecimento central com bombas de combustível comerciais normais com pelo menos quatro pistolas no total. A localização das bombas de combustível será mencionada nos regulamentos suplementares e/ou nas notas informativas do Diretor de Prova. Em caso de avaria da área de reabastecimento, qualquer solução (temporária) poderá incluir o reabastecimento manual dos carros com bidões ou outros meios à disposição do Diretor de Prova. Qualquer tempo perdido na zona de reabastecimento não será compensado.

Todos os carros devem poder ser reabastecidos diretamente com um bocal de tipo comercial, tal como utilizado nas estações de serviço públicas. Não são autorizadas entradas de combustível de enchimento rápido. Não é permitida a utilização de adaptadores ou garrafas de enchimento ATL. Os automóveis com a entrada de combustível lateral podem ter uma entrada de combustível de cada lado. Só pode ser utilizada uma entrada de combustível durante o reabastecimento. A entrada de combustível deve ser capaz de suportar um caudal de combustível até 60 litros por minuto. É permitida a ventilação do depósito de combustível durante o reabastecimento.

A velocidade máxima na zona de reabastecimento é de 20 km/h e o tempo mínimo na zona de reabastecimento é de 4 minutos controlados por transponder entre a

“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 on 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 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.

**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

entrada e a saída da zona de reabastecimento, cujos pontos de entrada e saída estão assinalados no Pitlane.

O reabastecimento será efetuado de acordo com o princípio: Primeiro carro, primeiro abastecido. As bombas de combustível e os bicos não podem ser reservados ou ocupados. Qualquer concorrente que obstrua a passagem de outros concorrentes pode ser penalizado, segundo o critério exclusivo dos Comissários Desportivos.

Se houver uma fila de carros à espera para reabastecer, não é permitido ultrapassar uns aos outros para ganhar vantagem e pode ser penalizado pelos Comissários Desportivos à sua discreção.

Na zona de reabastecimento, qualquer carro que pretenda reabastecer deve ser assistido por pelo menos um (1) e no máximo dois (2) membros da equipa, para além do condutor. Estas duas pessoas devem usar o seguinte equipamento de segurança retardador de chama:

- Fato (calças e mangas compridas)
- Balaclava
- Luvas
- Calçado fechado
- Capacete

Um membro da equipa deve reabastecer o carro. O outro membro da equipa, se estiver presente, atua como controlador do carro e é responsável por uma paragem segura e pela libertação segura do carro. O controlador do automóvel pode utilizar um chupa-chupa para esta tarefa. Junto à bomba de gasolina está colocado um bombeiro com um extintor. Exceto em caso de emergência, o condutor deve permanecer no interior do carro. O condutor não pode desapertar ou soltar os cintos de segurança nem tirar qualquer peça de roupa enquanto o carro estiver na zona de reabastecimento.

Durante o processo de reabastecimento:

- O Bico de gasolina só pode ser tocado quando o carro estiver completamente parado
- Não pode ser efetuada qualquer outra operação no carro
- O automóvel deve ter as quatro rodas no chão
- Os membros da equipa podem cobrir a parte superior do pneu traseiro situada abaixo do gargalo de enchimento e/ou a carroçaria que rodeia a entrada de combustível com uma toalha molhada, um cobertor ignífugo ou uma cobertura.
- As portas e janelas do lado oposto ao da bomba de combustível podem ser abertas, exceto se o carro for reabastecido do lado oposto ao da bomba de combustível.
- É permitido manter o motor em funcionamento. Se o motor não pegar após o reabastecimento, os membros

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.

**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 lollipop 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.

**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

da equipa devem empurrar o carro para a saída de emergência da área de reabastecimento, utilizando o caminho mais curto possível. Depois de saírem da zona de reabastecimento, podem ser ajudados por outros membros da equipa.

- Está permitido deixar as luzes acesas durante o abastecimento, porém é proibido o uso de faróis altos na área de reabastecimento.
- Uma vez concluído o processo de reabastecimento do carro e o bico de gasolina de volta ao seu lugar, é proibido retirá-lo novamente.

Os carros que saem após serem reabastecidos devem dar prioridade à movimentação de carros na área de reabastecimento. Os carros no pit lane têm prioridade sobre os carros que saem da área de reabastecimento. Em caso de liberação insegura, os comissários podem impor uma penalidade a seu exclusivo critério.

Durante o safety car, Code 60 fases ou Full Course-Yellow só é permitido reabastecer no máximo 30 litros da quantidade máxima permitida por carro por pit stop. A pit stop para esse fim é definido como o período entre o carro cruzar a linha de entrada do pit e a linha de saída da box. É responsabilidade dos membros da equipe controlar a quantidade reabastecida. Em caso de mau funcionamento das bombas de combustível, os comissários podem julgar cada situação individualmente. Este limite não se aplica a carros que já cruzaram a linha de entrada nos boxes antes do início do safety car ou do período Fully Course-Yellow. As paragens nas boxes feitas durante este período não contam para o tempo mínimo de parada na pit.

#### **Briefing**

Um briefing pelo Diretor da Corrida terá lugar antes da primeira sessão oficial. No briefing cada piloto e competidor (ou os seus representantes) receberão um documento (físico ou online) no qual serão incluídos os principais detalhes do Circuito e evento.

Em caso de desacordo entre este documento e o resto dos documentos oficiais do evento (regulamentos, horários, complementos, etc.) estes documentos oficiais da reunião prevalecerão sempre.

Todos os pilotos da lista de participantes autorizados devem estar presentes durante todo o briefing e assinar a folha de presença.

Os Comissários Desportivos convocarão o competidor e/ou piloto que não tenha assinado a folha de presença para que o Diretor da corrida possa fornecer os detalhes do briefing. Neste caso o competidor pode ser penalizado.

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.

**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.

Se o Diretor da Corrida considerar que é necessário um outro briefing, este será realizado num local e hora acordados com os Comissários Desportivos. Os motoristas e o representante dos competidores serão informados em conformidade e a presença será obrigatória.

**Pit Lane. Boxes. Paddock e utilização das instalações.**

A secção da pista entre a primeira linha do Safety Car e o início do Pit Lane será designada como "Pit Entry".

A secção da pista entre o fim do Pit Lane e a segunda linha de Safety Car será designada como "Pit Exit".

É proibido cruzar as linhas brancas que limitam tanto a faixa de desaceleração na entrada para o Pit Lane, quanto a faixa de aceleração na saída do Pit Lane, ao entrar ou sair da pista. Cruzar qualquer uma destas linhas implicará uma sanção, salvo em caso de força maior, conforme reconhecido pelos Comissários Desportivos do evento.

O Pit Lane será dividido em duas pistas definidas da seguinte forma:

- A pista mais próxima da parede do Pit é designada como "Fast Lane".
- A faixa mais próxima das garagens é chamada de "Working Lane/ Inner Lane" e é a única área onde qualquer trabalho pode ser realizado em um carro

Qualquer carro que esteja na "Fast Lane" a qualquer momento, deve estar com o motorista a bordo e com o motor ligado, mesmo se estiver sendo empurrado.

Os carros não devem mover-se para a pista rápida até que o semáforo no final da pista esteja verde, a menos que uma instrução "FAST LANE OPEN" tenha sido dada nos monitores de cronometragem. A mensagem pode ser dada no máximo cinco (5) minutos antes do início de qualquer sessão. Se esta instrução não for dada, os carros não devem mover-se até que o semáforo na saída do pit lane esteja verde.

Os carros colocados na pista rápida não poderão desligar o motor (a menos que o Diretor da corrida assim o ordene) nem obstruir a saída da pista. Devem deixar espaço suficiente para poderem sair da Pit Lane em caso de emergência.

Os carros só poderão sair da pista quando a luz verde estiver acesa. Além disso, uma luz azul piscando (ou um oficial com bandeira azul) será colocado no acesso à pista uma vez que os primeiros carros deixaram o Pit Lane para alertar os motoristas deixando o Pit Lane de outros carros que podem estar se aproximando na pista.

Em nenhum momento um carro pode reverter

**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.**

**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".

**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".

**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.

**23.4** Pit Lane will be divided into two lanes defined in the following way:

- 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.

**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.

**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.

**23.7** At no time can a car reverse on its own power

por sua própria força através do Pit Lane (deve sempre ser empurrado).

Durante as provas de qualificação ou as corridas, os carros poderão receber assistência dentro das suas garagens apenas até ao momento em que os deixam pela primeira vez. A partir desse momento, todas as operações de reparação e manutenção realizadas nos carros devem ser feitas na "faixa de trabalho/faixa interna". Durante a prova de qualificação e corrida, os carros não podem entrar na sua garagem, mesmo que tenham terminado a sua participação, até voltarem do "Parc Fermé", salvo as exceções previstas no art. 40,8 e 23,9.

Apenas reparos mais longos podem ser realizados dentro da Pit Box a critério do Delegado Técnico. Para evitar dúvidas, o seguinte trabalho no carro não é considerado um reparo mais longo:

- Troca de Piloto
- Troca de Pneus
- Troca de pastilhas e/ou discos de travão.

É proibido fornecer óleo durante as sessões de qualificação. Todos os furos de enchimento devem ser de forma que os Comissários Técnicos possam selá-los.

Todo o equipamento relacionado com reparações, troca de pneus, etc., não poderá estar presente no Pit Lane da área de trabalho até à volta anterior para realização do Pit Stop.

No caso de quaisquer reparos serem realizados na faixa interior/faixa de trabalho, todos os materiais utilizados para tal devem ser removidos assim que o carro sair da área designada.

Os carros não devem sair em condições inseguras durante qualquer treino ou corrida. Os carros não devem sair da garagem ou da pit stop de forma a colocar em perigo os trabalhadores da Pit Lane ou outro carro/piloto, ou interferir com o percurso de outro carro.

Todas as equipas que participam no treino de qualificação ou na prova devem manter a porta da garagem aberta durante toda a duração dos treinos ou da prova. O interior da garagem deve ser visível, durante este período, a partir da área Pit Lane.

Os participantes não devem pintar nenhuma linha ou marca na área do Pit Lane ou dentro da Box. Os autocolantes devem ser removidos sem deixar qualquer resíduo após o evento. É proibido fazer furos, desmontar ou usar mal as instalações do circuito.

A área da Pit é proibida a menores de 16 anos, exceto Pilotos. Se, a pesar desta proibição, algum menor de 16 anos estiver presente, a responsabilidade será exclusivamente do adulto responsável pela sua presença.

through the Pit Lane (it must always be pushed).

**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 tyres, 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.

**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.

**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>Animais (exceto os autorizados para o uso dos serviços de segurança e cães-guia) são proibidos nas boxes, na pista e em todas as áreas reservadas aos espectadores.</p>	<p><b>23.17</b> 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>Qualquer pessoa na Pit Lane, na grelha de partida ou dentro de qualquer outra área restrita deve estar em posse de um passe válido para essa área.</p>	<p><b>23.18</b> 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 o equipamento, incluindo pneus, deve ser mantido dentro das caixas ou da área do Paddock atribuída à equipa, a menos que seja claramente impossível fazê-lo.</p>	<p><b>23.19</b> All equipment, including tyres, 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>É responsabilidade das equipas retirar os pneus e barris usados dos circuitos após o fim do evento. Será aplicada uma multa mínima de €25 por pneu e/ou barril por qualquer infração cometida sem consulta prévia ao Comitê Organizador e, além disso, o competidor deverá arcar com os custos da eliminação dos pneus e/ou barris.</p>	<p><b>23.20</b> It is the responsibility of the teams to remove used tyres 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 tyres and/or barrels.</p>
<p>Os carros (camiões da equipa) com portas deslizantes não podem ser colocados na primeira fila atrás das boxes sem a aprovação da Comissão Organizadora.</p>	<p><b>23.21</b> 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>A velocidade dentro do paddock é limitada a um máximo de 8 km/h. Quaisquer ações inseguras no paddock podem ser penalizadas.</p>	<p><b>23.22</b> 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 as boxes e os camiões deve existir sempre uma passagem livre para os serviços de emergência. Se uma equipa desejar instalar qualquer tipo de estrutura atrás das boxes, deverá ter a autorização expressa do Comitê Organizador. O concorrente deve enviar ao Comitê Organizador um documento com as medidas da estrutura que pretende instalar, o mais tardar 21 dias antes do início da prova.</p>	<p><b>23.23</b> 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>
<p>As vias de circulação e as vias de segurança no interior do paddock devem estar sempre livres de quaisquer obstáculos durante a prova, de modo a que os carros de recuperação e socorro possam passar livremente em qualquer altura. Qualquer paragem ou estacionamento nas estradas do paddock é estritamente proibido.</p>	<p><b>23.24</b> 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.</p>
<p>Os passeios nas boxes podem ser programados durante qualquer Evento, à hora indicada no Horário Oficial. As portas das garagens devem estar abertas. O reabastecimento de combustível não pode, em caso algum, ser efetuado durante este período. As equipas podem colocar as suas barreiras Tensa na parte da frente da garagem. Por razões de segurança e de rapidez na evacuação das boxes, o organizador poderá pedir a um Concorrente que feche temporariamente o portão para acelerar a evacuação da via das boxes no final do pit walk. Quando a zona em frente da sua garagem estiver desimpedida, o portão deve ser novamente aberto.</p>	<p><b>23.25</b> 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.</p>

<p>As equipas serão atribuídas às boxes pelo Promotor de acordo com os critérios que este considere adequados. Quando o número de boxes disponíveis for inferior ao número de carros inscritos, os concorrentes terão de partilhar as boxes ou instalar-se no Paddock. As equipas devem respeitar o documento de atribuição das boxes emitido pelo Promotor para cada Prova, devendo cada carro ser colocado na box correspondente. O Promotor poderá definir a ordem de entrada dos concorrentes no circuito e/ou das boxes. Os concorrentes devem respeitar essa ordem.</p>	<p><b>23.26</b> 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.</p>
<p>Fumar, fazer fogo e soldar é estritamente proibido na via das boxes, nas garagens das boxes e num raio de seis metros. Não é permitido qualquer dispositivo que produza faíscas nesta zona.</p>	<p><b>23.27</b> 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.</p>
<p>Os carros só podem ser estacionados na zona que lhes foi atribuída. Os carros encontrados noutras zonas serão retirados e os custos serão suportados pelo concorrente causador da infração de estacionamento. Os automóveis ou carrinhas com passes de entrega podem ser utilizados durante um máximo de 30 minutos no paddock exclusivamente para efeitos de entrega. Após este período, devem regressar à sua zona de estacionamento correta.</p>	<p><b>23.28</b> 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.</p>
<p>Espera-se que os Concorrentes cumpram todos os regulamentos ou instruções emitidas em qualquer Evento, de forma a manter a limpeza e segurança no Paddock e no Pit Lane. A Equipa será considerada responsável pelas ações das pessoas que fazem parte da sua comitiva e poderá ser penalizada em conformidade.</p>	<p><b>23.29</b> 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.</p>
<p>As credenciais que dão acesso a áreas restritas só podem ser emitidas pelo Promotor e só podem ser utilizados pela pessoa e para o fim para que foi emitido. Qualquer falsificação ou duplicação de passes, ou a utilização de passes por outras pessoas, implicará a confiscação do passe e a aplicação de uma sanção pelos comissários.</p>	<p><b>23.30</b> Passes for restricted areas may only be 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.</p>
<p>De acordo com o Apêndice L do ISC, Capítulo V, Art. 5d), os carros que se encontram na Fast Lane ou na Work Lane não podem ultrapassar outros carros que se encontram na Fast Lane exceto em circunstâncias excepcionais, tais como um carro lento com um problema mecânico evidente, um carro parado, um obstáculo, etc.</p>	<p><b>23.31</b> 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.</p>
<p><b>Qualificação</b></p> <p>Salvo disposição em contrário do presente Regulamento Desportivo, as medidas de segurança e disciplina serão as mesmas para todas as sessões de treinos e para as corridas.</p> <p>Nenhum piloto pode iniciar a corrida sem ter participado numa sessão de treinos oficiais e sem ter efetuado um tempo de qualificação, exceto nos casos previstos no presente</p>	<p><b>Art. 24 Qualifying</b></p> <p><b>24.1</b> 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.</p> <p><b>24.2</b> 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.</p>

regulamento.

O reabastecimento não é permitido durante a qualificação, incluindo os intervalos entre as sessões. A zona de reabastecimento será encerrada no início da primeira qualificação. Qualquer carro que já esteja na fila de espera na zona de reabastecimento pode reabastecer após o início da primeira qualificação.

Em cada prova, haverá três (3) sessões de qualificação para cada carro concorrente, com uma duração de 15 minutos cada e um intervalo mínimo de 5 minutos entre as sessões (salvo indicação em contrário no horário).

Durante as sessões de qualificação e os intervalos entre as sessões, todos os carros serão considerados sob as regras do Parc Fermé. Nenhum computador portátil ou computador pode ser ligado ao carro. Não pode ser efetuada qualquer transferência de dados. Em caso de incumprimento, será notificada uma violação das regras do Parc Fermé e será comunicada aos Comissários Desportivos. Só podem ser efetuadas as seguintes intervenções no carro:

- Limpeza dos para-brisas (interior e exterior),
- Limpeza dos espelhos retrovisores,
- Troca de Pneus,
- Troca de pilotos,
- Verificação e ajuste da pressão dos pneus,
- Remover a sujidade ou a relva do radiador,
- Ajuste dos espelhos retrovisores ou outros ajustes semelhantes por razões de segurança,
- Reparação de danos reais causados por acidentes com a aprovação e supervisão do Delegado Técnico ou de um controlador designado.

Cada sessão de qualificação só pode ser efetuada por um único condutor do carro em competição. Não é permitida a participação de vários pilotos numa única sessão.

Para os carros GT3, as várias sessões de qualificação devem ser completadas pelos pilotos pela ordem da sua categorização FIA ascendente, de modo que a qualificação 1 tem de ser completada pelo piloto com a categorização mais baixa. Se dois ou mais pilotos de um carro tiverem a mesma categorização, a ordem desses pilotos é da livre escolha do concorrente, respeitando a regra geral da ordem ascendente de qualquer outro piloto com uma categorização superior ou inferior nesse carro.

Para os carros GT3 com apenas dois pilotos, o piloto de categoria inferior deve participar nas duas primeiras sessões e o piloto de categoria superior na terceira sessão. Se ambos os pilotos tiverem a mesma categorização, é da livre escolha do concorrente qual o piloto que participará em duas sessões.

**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).

**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

Para os carros GT3 com quatro pilotos, o piloto com a classificação mais elevada não deve participar nas sessões de qualificação e deve, em vez disso, participar nos treinos livres. Se vários pilotos partilharem o estatuto de piloto com a categoria mais elevada de um carro, é da livre escolha do concorrente qual o piloto que não participará na qualificação e, em vez disso, participará na sessão de Treinos Livres.

Para os carros não-GT3, a ordem dos pilotos nas diferentes sessões de qualificação é de livre escolha.

Para os carros não-GT3 com dois pilotos, um deles tem de participar em duas sessões de qualificação.

Para as viaturas não-GT3 com quatro carros, um dos pilotos tem de participar nos treinos livres e não numa das sessões de qualificação.

Em cada qualificação, a volta mais rápida de cada piloto será utilizada para calcular o tempo médio de qualificação. Será considerado para cada carro:

T1 = Volta mais rápida efetuada na qualificação 1

T2 = Volta mais rápida registada na qualificação 2

T3 = Volta mais rápida efetuada na qualificação 3

Com isto, o tempo médio de qualificação é determinado da seguinte forma:

- No caso de um carro ter efetuado as três sessões de qualificação:  $(T1+T2+T3)/3$

- No caso de um carro ter efetuado apenas duas sessões de qualificação:  $(T1+T2+T3)/2$

- No caso de um carro ter efetuado apenas uma sessão de qualificação:  $(T1+T2+T3)/1$

O estatuto de qualificação está dividido em quatro categorias:

QS1: Carros que participaram em todas as sessões de qualificação.

QS2: Carros que falharam uma sessão de qualificação.

QS3: Carros que faltaram a duas sessões de qualificação.

QS4: Carros que falharam todas as sessões de qualificação.

A ordem de partida de cada carro em competição será determinada da seguinte forma:

QS1: Do tempo médio de qualificação mais rápido ao mais lento.

Depois QS2: Do tempo médio de qualificação mais rápido ao mais lento.

Em seguida, QS3: Do tempo médio de qualificação mais rápido ao mais lento.

Depois QS4: Os Comissários Desportivos podem aceitar à partida, desde que o número de carros não ultrapasse o número máximo estabelecido para esta corrida, carros e pilotos que não tenham efetuado um tempo de qualificação por motivo de força maior. No entanto, só serão admitidos se satisfizerem as seguintes condições:

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.

**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

**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

- Que nenhum carro já classificado seja eliminado.
- Que os pilotos ofereçam total garantia de segurança (conhecimento da pista)
- As viaturas admitidas partirão do final da grelha de partida. Se vários carros forem afetados por esta situação, a ordem fica ao critério dos Comissários Desportivos.

A Comissão Organizadora reserva-se o direito de realizar uma única sessão de treinos oficiais ou de separar as sessões de treinos oficiais por categorias, pilotos ou qualquer outro tipo de repartição em função do número ou do tipo de carros inscritos ou por razões de segurança. Poderá ser programada uma "Super pole". Em todos estes casos, será anunciada com bastante antecedência, juntamente com o seu regulamento.

Todas as voltas efetuadas durante os treinos oficiais serão cronometradas para determinar a posição dos pilotos à partida.

#### Paragem dos treinos

A decisão de interromper os treinos só pode ser tomada pelo Diretor de Prova ou, na sua ausência, pelo seu Adjunto ou pelo Diretor de Prova.

Se for necessário interromper os treinos porque o circuito está bloqueado por um acidente ou porque as condições climatéricas ou outras condições tornam perigoso continuar, o Diretor de Corrida ou o Diretor de Prova ordenará que uma bandeira vermelha e as luzes de abortar sejam mostradas na Linha de Meta. Ao mesmo tempo, serão mostradas bandeiras vermelhas/painéis de luzes vermelhas em todos os Postos de Controlo e a luz vermelha será ligada à saída do Pit Lane.

O Diretor de Corrida ou o Diretor de Prova podem interromper os treinos tantas vezes e durante o tempo que considerarem necessário para desimpedir a pista ou para permitir a recuperação de um carro.

Sempre que possível, o tempo perdido pela suspensão será recuperado de modo que seja cumprido o tempo mínimo previsto para a sessão.

O tempo de interrupção ocorrido durante os treinos livres não será recuperado, exceto se o programa o permitir. Se as sessões de qualificação forem assim interrompidas uma ou mais vezes, nenhum protesto poderá ser aceite quanto aos eventuais efeitos da interrupção na qualificação dos pilotos admitidos à partida.

Quando o sinal de interrupção for dado, todos os carros reduzirão imediatamente a sua velocidade e regressarão lentamente ao Pit Lane. As ultrapassagens são proibidas. É permitida a presença de carros na via rápida desde que não obstruam a saída das boxes para os serviços de emergência.

Todos os participantes devem ter em conta

(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.

**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

que:

- Podem existir carros de corrida ou de intervenção na pista.
- A pista pode estar completamente bloqueada ou obstruída devido a um acidente.
- As condições climatéricas podem ter tornado a pista intransitável.

Os carros que foram abandonados na pista serão recuperados e transportados para o paddock para serem entregues às equipas.

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).

#### Grelha de partida

A grelha de partida será estabelecida de acordo com as regras definidas no artigo 24.10 e seguintes. A grelha será afixada pelo menos 60 minutos antes do início da corrida.

Se dois ou mais pilotos tiverem efetuado tempos médios idênticos, a prioridade será dada àquele que tiver efetuado a volta mais rápida.

O Piloto cujo carro não possa arrancar, seja qual for o motivo, deve informar o Diretor de Prova antes da publicação da grelha de partida.

O acesso à grelha de partida terminará cinco (5) minutos antes do início previsto para a volta de formação.

A grelha terá uma formação paralela em 2x2 sem desvios.

Procedimento de arranque: Arranque em movimento

Caso não se realize uma sessão de qualificação por motivos de força maior, a grelha de partida será determinada de acordo com a melhor volta de cada viatura na última sessão de treinos livres. Se não houver sessão de Treinos Livres, a grelha de partida será determinada de acordo com a volta mais rápida de cada carro no conjunto dos testes coletivos anteriores.

Se o número de carros que participarem na primeira sessão de treinos oficiais for superior ao número de carros admitidos para a partida, os carros que não constarem da grelha de partida serão considerados pilotos de reserva.

Se um ou mais carros se retirarem, a grelha será fechada em conformidade e os carros de reserva serão admitidos à partida nos últimos lugares da grelha.

Esta lista de grelha conterá o nome do piloto designado pela equipa no briefing.

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.

**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.

**26.3** The access to the starting grid will finish five (5) minutes before the foreseen start of the formation lap.

**26.4** The grid will have a parallel formation in 2x2 without offsets.

**26.5** Starting procedure: Rolling Start.

**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 by the Stewards using data collected at the corresponding circuit from the teams.

**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 closed accordingly, and the reserve vehicles will be admitted to the start at the last places of the grid.

**26.8** This grid list will contain the name of the driver designated by the team at the briefing.

<b>Não utilizado</b>	<b>Art. 27 Not in use</b>
<b>Não utilizado</b>	<b>Art. 28 Not in use</b>
<b>Não utilizado</b>	<b>Art. 29 Not in use</b>
<b>Procedimento de partida</b>	<b>Art. 30 Starting procedure</b>

O procedimento de partida será o seguinte:

Antes da abertura do Pit Lane para o início da corrida, o carro de segurança/líder será colocado na frente da grelha e aí permanecerá até ao sinal de 5 minutos com as luzes rotativas desligadas. Nesse momento, o Safety Car (se não estiver a ser utilizado por razões de segurança) completará uma volta completa e regressará ao Pit - Lane ou ao ponto designado para a partida.

Pelo menos 10 minutos antes da bandeira verde, a luz verde na saída das boxes será ligada para permitir o acesso à pista para efetuar APENAS UMA volta de reconhecimento. No final desta volta, os carros irão parar na grelha de partida seguindo a ordem correta e com os motores desligados. O horário exato do procedimento de partida constará das Briefing notes.

Se, antes da abertura do Pit Lane para a volta de reconhecimento, se verificar uma alteração das condições meteorológicas entre os treinos de qualificação e a corrida, o Diretor de Corrida ou o Diretor de Prova informará os Concorrentes nos monitores de cronometragem e através de uma placa com a inscrição "WET". Se não for apresentada qualquer placa, a prova será automaticamente declarada seca.

Se a corrida for declarada molhada, o Diretor de Corrida pode decidir alterar a duração do período de abertura do Pit Lane e uma ou mais voltas de reconhecimento podem ser autorizadas. Estas voltas ao Pit Lane serão efetuadas a uma velocidade moderada e é obrigatório utilizar o Pit Lane entre uma volta e outra e não cruzar a grelha em caso algum. Qualquer piloto que, ao passar pelo Pit Lane, conduza de forma perigosa ou a uma velocidade excessiva (superior a 60Km/hora) será penalizado.

No final deste período, os carros param na grelha na sua posição de partida com os motores desligados.

A troca de pneus na grelha de partida é proibida, a menos que seja especificamente aprovada pelo Diretor de Corrida, no caso de ser declarada pista molhada.

**5 minutos** antes da bandeira verde, a luz vermelha da saída das boxes será acesa acompanhada de um sinal sonoro de aviso,

**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.

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.

Tyres changes on the starting grid are prohibited unless specifically approved by the Race Director in case of wet track being declared.

**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

proibindo o acesso à pista dos carros que ainda não o tenham feito.

- a) Qualquer viatura que não tenha sido incorporada na grelha de partida e as que tenham de iniciar a corrida a partir do Pit Lane, não poderão entrar na corrida até que todo o pelotão tenha passado pela saída das boxes na sua primeira volta de corrida, quando a saída das boxes estiver colocada imediatamente a seguir à linha de partida.
- b) Quando a saída das boxes se situar imediatamente antes da linha de meta, as viaturas entrarão em prova logo que todo o pelotão tenha cruzado a linha de meta após a partida.

A aproximação da largada será anunciada pela apresentação de placas (ou pelo apagar sucessivo das luzes no caso de uma largada com luzes) às:

- 5' (CINCO MINUTOS),  
3' (TRÊS MINUTOS),  
1' (UM MINUTO) e  
15" (QUINZE SEGUNDOS).

Estas placas serão acompanhadas de um sinal sonoro e terão os seguintes significados:

**Placa de CINCO MINUTOS** (se for utilizado um procedimento de partida por luzes, o primeiro par de luzes vermelhas será desligado).

O carro líder acenderá as luzes giratórias amarelas.

**Placa dos TRÊS MINUTOS** (se for utilizado um procedimento de partida por luzes, o segundo par de luzes vermelhas será desligado):

Fecho do acesso à grelha de partida; Todas as pessoas, exceto os comissários, os pilotos, os membros da equipa e as câmaras de televisão, sairão neste momento da grelha.

Termina o eventual tempo de troca de pneus. Qualquer viatura que não tenha todas as rodas montadas ao sinal dos três minutos, deverá iniciar a corrida na parte de trás da grelha ou no Pit Lane, se for possível; caso contrário, será penalizada pelo Painel de Comissários Desportivos.

**Placa de UM MINUTO** (se for utilizado um procedimento de arranque por luzes, o terceiro par de luzes vermelhas será desligado): No momento em que a placa de 1' minuto é mostrada:

- a) O tempo para efetuar qualquer operação mecânica na grelha está terminado,
- b) Os carros devem ter os pneus no chão.
- c) O arranque dos motores será

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 Pitexit 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.

**30.2** The approach of the start. will be announced by the presentation of boards (or the successive turning off 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 tyres 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 tyres on the ground
- c) Engines will be started with the driver on board, and
- d) Team personnel must abandon the grid

- efectuado com o piloto a bordo,
- d) Os membros da equipa devem abandonar a grelha antes de ser mostrada a placa dos **QUINZE SEGUNDOS**. (Se for utilizado um procedimento de partida sinalizado por luzes, o quarto par de luzes vermelhas será desligado).

#### **Placa de 15 segundos antes da partida.**

O carro líder começará a mover-se.

Caso um piloto necessite de ajuda após a placa de 15 segundos, deve abrir a porta e levantar o braço e, a partir do momento em que os restantes carros abandonem a grelha, a sua equipa poderá tentar resolver o problema. Neste caso, os Comissários de Prova colocar-se-ão junto ao carro (ou carros) com bandeiras amarelas para avisar os restantes carros que vêm atrás.

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 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.

### **Início da volta de formação. Partida.**

Quando a bandeira verde for mostrada (se for utilizado um procedimento de partida sinalizado por luzes, o quinto e último par de luzes vermelhas será desligado e 5 luzes verdes serão ligadas), os carros devem iniciar a volta de formação mantendo a ordem da grelha de partida e seguindo o piloto na "Pole Position", - ou o piloto na segunda posição se o pole position tiver tido problemas e o "Leading Car", sendo este último o responsável pela condução da grelha durante a volta de formação. Será obrigatório manter a velocidade do carro da frente, todos os carros deverão aproximar-se da linha de meta em formação dois a dois e nenhum piloto poderá ultrapassá-lo até que este se retire da formação nas proximidades da linha de partida. Será da responsabilidade do Pole Position manter essa velocidade mesmo quando o carro da frente se retira até ser dado o sinal de partida.

Ao saírem da grelha, todos os pilotos devem avançar a uma velocidade muito reduzida até se afastarem de qualquer pessoal da equipa que esteja ao lado da pista.

Durante esta volta é proibido:

- a) Partida dos treinos. O limite superior onde é permitido efetuar manobras de aquecimento dos pneus e recuperar posições na volta de formação - caso o piloto se tenha atrasado no início - será o ponto de formação da grelha explicado no Briefing.
- b) Sair a mais de 5 comprimentos de carro do carro precedente.
- c) Ultrapassar, exceto se o carro precedente for claramente mais lento do que o resto da formação
- d) Efetuar quaisquer manobras em zigzag para aquecer os pneus a partir do ponto da pista indicado pelo Diretor de Corrida e/ou Diretor de Prova no briefing.
- e) Abandonar a formação para entrar nas boxes enquanto a partida não tiver sido dada, exceto para resolver incidentes mecânicos ou acidentes ou mudar pneus. Nesta situação, o carro que entra para resolver um problema, só pode retomar a corrida depois de todos os carros cruzarem a linha SC 2 e as luzes ficarem verdes no final do pitlane. Esta situação não conta para o número ou tempo de paragem obrigatórias.
- f) É proibido acelerar ou desacelerar, bem como desviar-se do corredor ou interromper a formação dois a dois, antes do sinal de partida.

#### **Partida.**

O início da corrida será uma Partida lançada. Ao passar pelo quadro da grelha, todos os carros atrás do carro da frente devem assumir novamente a formação 2-2 (partida). Quando o carro da frente vira para a via das boxes, a

### **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 retyres 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 retyres 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 tyres 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 tyres 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 tyres. In this situation, the car that enters to solve a problem can only resume racing after all cars crossed SC line 2 and lights turn green at the end of the pitlane. This stop doesn't count for the overall mandatory pitstop time.
- 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

### **30.4 Start.**

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

velocidade e a formação devem ser mantidas e as duas filas de carros têm de passar por cima das caixas da grelha até que as luzes de partida mudem de vermelho para verde.

A ultrapassagem durante a volta de formação só é permitida se um carro se atrasar ao sair da sua posição na grelha e os carros que vêm atrás não puderem evitar passá-lo sem atrasar indevidamente o resto do pelotão. Neste caso, os pilotos só podem ultrapassar para restabelecer a ordem de partida original.

Qualquer piloto que se atrasar a sair da grelha não pode ultrapassar outro carro em movimento se estiver parado depois de os restantes carros terem cruzado a linha de partida e deve iniciar a corrida a partir da parte de trás da grelha.

Se mais do que um piloto for afetado, devem formar-se na parte de trás da grelha pela ordem em que partiram para completar a volta de formação. Se a linha não estiver situada à frente da pole position, apenas para efeitos do presente artigo, será considerada como uma linha branca um metro à frente da pole position.

Será aplicada uma penalização a qualquer piloto que, na opinião dos Comissários Desportivos, ultrapasse desnecessariamente outro carro durante a volta de formação; bem como aos pilotos que efetuem quaisquer manobras em zigzag para aquecer os pneus atrás do ponto da pista indicado pelo Diretor de Corrida/Diretor de Prova no briefing.

No final da volta de formação e se as condições da grelha de partida o exigirem, o Diretor de Prova exigirá que o carro líder efetue uma ou mais voltas suplementares antes de iniciar a corrida.

Estas voltas contarão para o cálculo da corrida como se a partida tivesse sido dada no final da primeira volta.

Se o Pole Position Car não mantiver a velocidade marcada pelo Leading Car, será penalizado à discreção dos Comissários Desportivos.

Se um carro largar do Pitlane, nessa circunstância, ele poderá entrar na corrida no final da fila.

O procedimento de partida pode ter uma variação nos seguintes casos:

- a) Se, numa corrida que não tenha sido declarada molhada, começar a chover após a placa de 5' CINCO MINUTOS e antes dos semáforos de partida ficarem verdes, uma placa indicadora indicando "INÍCIO. DELAYED" será afixada na linha de partida. A partir desse momento os carros terão 10' DEZ MINUTOS para mudar os pneus na grelha. Passado este tempo, a placa de 5' CINCO

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 tyres behind the point in the track indicated by the Race Director/Clerk of the Course in the briefing.

**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) 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 tyres on the grid. After this time the 5' FIVE MINUTES board will be shown and the standard proceeding will be

- MINUTOS será exibida e o procedimento normal será iniciado.
- b)** Se o início da corrida estiver iminente e, de acordo com os critérios do Diretor de Prova, a quantidade de água na pista for tal que não seja possível conduzir em segurança, mesmo que os carros estejam equipados com pneus "molhados", o Diretor de Prova poderá atrasar o início da corrida, mostrando a placa "START. DELAYED" simultaneamente com uma placa indicadora '10' sobre fundo vermelho. A placa 10' sobre fundo vermelho significa que a partida será atrasada 10 minutos antes de ser efectuada novamente. Se após este período de 10' (DEZ MINUTOS) as condições climatéricas forem melhores, o processo recomeçará e serão exibidos os painéis indicadores normais, começando pelo de 5' (5 MINUTOS).  
No entanto, se as condições meteorológicas não melhorarem durante este período, após a apresentação da placa indicadora "10" sobre fundo vermelho, esta placa será novamente apresentada. A placa indicadora "10" deve ser acompanhada de um aviso sonoro.

Durante o início da corrida, não será permitida a presença de qualquer pessoa no muro das boxes, exceto os bombeiros e os responsáveis pela apresentação das placas.

A troca de pneus na grelha de partida é proibida, a menos que seja aprovada pelo Diretor de Corrida, caso seja declarada pista molhada.

Qualquer infração ao Código ou Regulamento Desportivo referente ao processo de partida pode levar à desclassificação da corrida.

#### Corrida

Durante a corrida, os pilotos sairão do Pit Lane sob a sua própria responsabilidade. No entanto, uma luz azul intermitente será acesa à saída do Pit Lane ou um agente com uma bandeira azul estará no acesso à pista para avisar todos os carros que saem do Pit Lane daqueles que estão a entrar na pista e de possíveis ultrapassagens.

A saída do Pit Lane com a luz vermelha acesa será penalizada.

Se o Diretor de Prova/ Diretor de Corrida declarar a prova molhada, será afixada uma placa "WET RACE" à saída do Pit Lane, visível da pista durante 5 voltas. A informação "WET RACE" será igualmente afixada nos monitores de cronometragem.

- 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" tyres, 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.

**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.

**30.9** Tyres changes on the starting grid are prohibited unless specifically approved by the Race Director in case of wet track being declared.

**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.

#### Art. 31 Race

**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.

**31.2** Exiting the Pit Lane with the red light on will be penalized.

**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.

Uma corrida que tenha sido declarada molhada não será interrompida em caso de chuva, mesmo que a pista tenha secado, os carros tenham novamente pneus secos e comece a chover de novo.

Uma prova que não tenha sido declarada molhada antes do seu início não será interrompida se, durante a mesma, começar a chover e o Diretor de Corrida ou o Diretor de Prova a declarar molhada, mostrando a placa "WET RACE" no posto de sinalização do Diretor de Prova e/ou dos monitores de cronometragem. A partir desse momento os pilotos poderão utilizar pneus de chuva.

#### **Falsa partida**

Podem ser nomeados tantos juízes de facto quantos forem considerados necessários para controlar as falsas partidas.

Qualquer participante que tenha efetuado uma falsa partida será penalizado de acordo com o critério dos Comissários Desportivos.

#### **Procedimentos de Safety Car, Full Course Yellow**

O Safety Car pode entrar em ação para:

- a)** Neutralizar uma corrida se um piloto ou funcionários estiverem em perigo físico imediato, mas as circunstâncias não forem de molde a exigir a paragem da corrida
- b)** Iniciar uma corrida em condições excepcionais (por exemplo, mau tempo)
- c)** Acelerar uma partida rolante
- d)** Retomar uma corrida suspensa

Em todos os circuitos em que seja utilizado o procedimento do Safety Car, devem ser marcadas duas linhas contínuas, com 20 cm de largura, "Linhas do Safety Car". As Linhas devem ser pintadas com tinta anti-derrapante, atravessando a pista e a entrada e saída das boxes de lado a lado, e perpendicularmente ao eixo da pista, nos seguintes locais:

Linha 1 do Safety Car: no ponto em que se considera razoável permitir que um carro que está a entrar nas boxes ultrapasse o Safety Car ou outro carro concorrente que permaneça na pista. É também o ponto em que os carros concorrentes podem passar o Safety Car quando este entra nas boxes no final da intervenção.

Linha 2 do Safety Car: no ponto em que os carros que saem das boxes são suscetíveis de circular a uma velocidade semelhante à dos carros concorrentes em pista. Um carro em pista pode, portanto, ultrapassar outro que saia das boxes antes de chegar a esta linha, mas não pode ser ultrapassado depois dela. No caso de haver mais do que um Safety Car, uma

**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 tyres again, and then it starts raining again.

**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 signalling post, and/or Timing Monitors. From that moment the drivers may use wet tyres.

#### **Art. 32 False start.**

**32.1** As many judges of fact as considered necessary may be nominated to control the false starts.

**32.2** Any participant who has carried out a false start will be penalized at the discretion of the Stewards.

#### **Art. 33 Safety Car procedure, Full Course Yellow**

**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

linha intermédia do Safety Car: o ponto em que os carros concorrentes podem passar um Safety Car quando este regressa à sua posição intermédia no final da intervenção.

Haverá um Safety Car em funcionamento de cada vez, exceto em circuitos com mais de 7 km de comprimento, onde outros Safety Cars, posicionados em pontos intermédios do circuito, poderão ser autorizados pela FIA. Se for autorizado mais do que um Safety Car, aplicar-se-ão os seguintes requisitos:

- a) A posição de partida e de retirada de cada Safety Car deve ser anunciada a todos os pilotos.
- b) uma luz verde deve estar situada a seguir à posição de retirada para permitir que o ponto final de neutralização da corrida seja definido e sinalizado aos pilotos.

Na sequência de um incidente grave que não exija a interrupção dos treinos e sempre que o Diretor de Prova o considere necessário, a sessão será neutralizada segundo o procedimento "Full Course Yellow". Aplicar-se-á o seguinte:

- a) O Diretor de Prova afixará na linha de informação dos monitores de cronometragem "FULL YELLOW"
- b) Todos os Delegados de Bandeira ao longo do circuito içarão a bandeira amarela e uma placa "FCY" ou, no caso de utilização de painéis luminosos, a "FCY" e luz amarela intermitente.
- c) A velocidade máxima durante o procedimento de Full Course Yellow será de 80 km/h;
- d) Os tempos de volta registados após a sinalização "FULL YELLOW" não serão considerados;
- e) Se se provar que um piloto não abrandou o suficiente durante este procedimento, será aplicada uma sanção pelos Comissários Desportivos;
- f) O fim do procedimento e o regresso à normalidade serão anunciados do seguinte modo:
  - Na linha de informação dos monitores de cronometragem.
  - A partir do momento em que as bandeiras verdes forem mostradas, no final da neutralização sob "Amarelo Total", os tempos por volta serão novamente tidos em conta.

#### Neutralização da Corrida

Quando é dada a ordem para acionar o Safety Car, todos os postos de controlo exibem bandeiras amarelas agitadas e placas "SC"/painéis de luzes intermitentes "SC" e as luzes cor de laranja na Linha de Meta acendem-se durante a intervenção.

O Safety Car partirá do local indicado pelo

returns to its intermediate position at the end of the intervention.

**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

**34.1** When the order is given to deploy the Safety Car, all marshall 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

Diretor de Corrida no briefing do piloto com as luzes cor de laranja acesas e entrará em pista independentemente do local onde se encontra o líder da corrida.

Todos os carros em competição devem então formar uma fila atrás do Safety Car, com uma distância máxima de cinco carros entre si, e as ultrapassagens, com as seguintes exceções, são proibidas até que os carros cheguem à Linha de Meta (ou ao próximo ponto final de neutralização da corrida) depois do regresso do Safety Car às boxes.

A ultrapassagem será permitida nas seguintes circunstâncias:

- Se um carro for sinalizado para o fazer pelo Safety Car.
- Qualquer carro que entre nas boxes pode ultrapassar outro carro ou o Safety Car depois de ter passado a primeira linha do Safety Car,
- Qualquer carro que saia das boxes pode ser ultrapassado por outro carro na pista antes de cruzar a segunda linha do Safety Car,
- Quando o Safety Car estiver a regressar às boxes ou à sua posição intermédia, pode ser ultrapassado por carros em pista depois de ter passado a linha do Safety Car,
- Qualquer carro que pare na sua área de garagem designada enquanto o Safety Car estiver a utilizar o Pit Lane pode ser ultrapassado,
- Se algum carro abrandar com um problema óbvio.

Qualquer carro que esteja a ser conduzido desnecessariamente devagar, de forma errática ou de uma forma considerada potencialmente perigosa para os outros pilotos, em qualquer altura enquanto o Safety Car estiver a ser utilizado, será comunicado aos Comissários Desportivos. Isto aplica-se quer o carro esteja a ser conduzido na pista, na entrada das boxes ou no Pit Lane.

Quando ordenado pelo Diretor de Corrida/Diretor de Prova, o observador localizado no Safety Car acenderá a luz verde para indicar os carros entre o Safety Car e o líder da corrida que podem ultrapassar o Safety Car.

Estes carros continuarão a uma velocidade reduzida e sem ultrapassar até alcançarem a linha de carros atrás do Safety Car.

O Safety Car pode também ter um painel traseiro controlado eletricamente, mostrando o número do líder da corrida. Uma vez aceso, os carros ultrapassam o carro de segurança, com exceção do líder cujo número é mostrado.

O Safety Car deve ser usado pelo menos até que o carro que lidera a corrida esteja atrás dele e todos os carros restantes estejam alinhados atrás do líder (ou, quando houver

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.

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

mais de um Safety Car, todos os carros no sector desse Safety Car).

Uma vez atrás do Safety Car, o líder da corrida (ou o líder desse sector) deve manter-se a uma distância de 5 carros do mesmo e todos os restantes carros devem manter a formação tão apertada quanto possível.

Enquanto o procedimento de Safety Car estiver em operação, os carros concorrentes podem entrar no Pit Lane mas existem limitações neste regulamento no que é possível fazer durante o Safety Car. Só podem voltar à pista quando a luz verde no final do Pit Lane estiver acesa. Esta luz estará sempre acesa (verde), exceto quando o Safety Car e a fila de carros que o seguem estiverem prestes a passar ou a passar pela saída das boxes. Um carro que reentre na pista deve prosseguir a uma velocidade adequada até atingir o fim da fila de carros atrás do Safety Car.

Em determinadas circunstâncias, o Diretor de Corrida/ Diretor de Prova pode pedir ao Safety Car que utilize a via das boxes. Neste caso, e desde que as suas luzes cor de laranja permaneçam acesas, todos os carros devem segui-lo para o Pit Lane sem ultrapassar. Qualquer viatura que entre no Pit Lane nestas circunstâncias pode parar na sua área de garagem designada.

Quando o Diretor de Corrida/Diretor de Prova decidir que é seguro chamar o safety car (fim da neutralização), o Safety Car apagará as suas luzes rotativas. Este será o sinal para as equipas e pilotos de que entrará na via das boxes no final dessa volta. Sempre que possível, a mensagem "SAFETY CAR IN THIS LAP" será exibida nos monitores de cronometragem.

Nesta altura, o primeiro carro em linha atrás do safety car pode ditar o ritmo e, se necessário, ficar a mais de cinco comprimentos de carro atrás dele.

Para evitar a probabilidade de acidentes antes do regresso do safety car às boxes, a partir do momento em que as luzes do carro se apagam, os pilotos devem prosseguir a um ritmo que não envolva acelerações ou travagens erráticas nem qualquer outra manobra que possa pôr em perigo outros pilotos ou impedir o recomeço da corrida.

Quando o carro de segurança se aproximar da entrada nas boxes, as placas SC serão retiradas e, exceto na última volta da corrida, quando o líder se aproximar da Linha (Linha de cronometragem), as bandeiras amarelas serão retiradas e uma bandeira verde será exibida na Linha (Linha de cronometragem). As ultrapassagens são estritamente proibidas até que os carros cruzem a linha de cronometragem.

Cada volta completada com o Safety Car será contabilizada como volta da corrida.

Se o Safety Car ainda estiver a ser utilizado no início da última volta, ou se for utilizado durante a última volta, entrará no Pit Lane no final da

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, competing cars may enter the Pit Lane but there is limitation on this 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.

**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

volta e os carros receberão a bandeira xadrezada normalmente, sem ultrapassagens.

#### Começar a corrida atrás do Safety Car

Em circunstâncias excepcionais, a corrida poderá ser iniciada atrás do Safety Car. Neste caso, a qualquer momento antes do sinal de um minuto, as suas luzes cor de laranja acender-se-ão. Este é o sinal para os pilotos de que a corrida vai ser iniciada atrás do Safety Car. Quando as luzes verdes se acenderem, o Safety Car sairá da grelha com todos os carros a seguirem na ordem da grelha a uma distância não superior a 5 carros.

Não haverá volta de formação e a corrida terá início quando as luzes verdes se acenderem.

A ultrapassagem, apenas durante a primeira volta, é autorizada se um carro se atrasar ao sair da sua posição na grelha e os carros que vêm atrás não puderem evitar passá-lo sem atrasar indevidamente o resto do pelotão. Neste caso, os pilotos só podem ultrapassar para restabelecer a ordem de partida original.

Qualquer piloto que não consiga restabelecer a ordem de partida original antes de chegar à primeira Linha SC, deve entrar no Pit Lane e só pode voltar à corrida quando todo o pelotão tiver passado o final do Pit Lane.

Assim que o último carro da fila atrás do Safety Car passar o final do Pit Lane, a luz de saída das boxes ficará verde; qualquer carro no Pit Lane pode então entrar na pista e juntar-se à fila de carros atrás do Safety Car.

Qualquer piloto que se atrasa a sair da grelha não pode ultrapassar outro carro em movimento se estiver parado depois de os restantes carros terem cruzado a linha de meta, e deve formar-se na parte de trás da linha de carros atrás do Safety Car. Se mais do que um piloto for afetado, devem formar-se na parte de trás do pelotão pela ordem em que saíram da grelha.

Será aplicada uma penalização a qualquer piloto que, na opinião dos Comissários Desportivos, tenha ultrapassado desnecessariamente outro carro durante a primeira volta, exceto em caso de força maior.

Se a volta de formação for iniciada atrás do safety car devido a chuva forte (ver Art. 33.1) ou se a corrida for retomada de acordo com o Art. 38. A utilização de pneus de chuva até ao regresso do safety car às boxes é obrigatória.

O Safety Car pode ser utilizado como viatura oficial para uma partida rolante, de acordo com o artigo 8.3 do Código. Neste caso, as disposições do atual regulamento para a partida serão cumpridas até que o mesmo regresse para retomar a sua função de Safety Car após a partida.

the cars will take the checkered flag as normal without overtaking.

#### Art. 35 Starting the race behind the Safety Car

**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 tyres until the safety car returns to the pits is compulsory.

**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.

## Suspensão da corrida

Se for necessário suspender a prova porque o circuito está bloqueado por um acidente ou porque as condições atmosféricas ou outras condições tornam perigoso continuar, o Diretor de Corrida / Diretor de Prova ordenará que sejam mostradas bandeiras vermelhas/painéis de luzes vermelhas em todos os postos de controlo e as luzes de abortar serão acesas na Linha de Meta.

Quando este sinal é dado, as ultrapassagens são proibidas, a saída do Pit Lane é fechada e todos os carros devem dirigir-se lentamente para a fast lane. O primeiro carro a chegar ao Pit Lane irá diretamente para a saída do Pit Lane e parará na linha (linha da luz de saída do Pit Lane) permanecendo na via rápida e os restantes carros serão alinhados atrás dele.

Os carros que não possam regressar ao Pit Lane devido à obstrução da pista serão recuperados quando a pista estiver desimpedida e serão organizados pela ordem em que se encontravam antes da suspensão da corrida.

Em qualquer caso, a ordem será estabelecida no último momento em que foi possível determinar a posição de todos os carros, que serão autorizados a retomar a corrida.

O Safety Car será conduzido para a frente dos carros atrás da linha de bandeiras vermelhas.

Enquanto a corrida estiver suspensa:

- Caso a corrida seja suspensa, a duração da suspensão poderá ser retirada total ou parcialmente pelo diretor da corrida, com o consentimento dos comissários.
- Os carros podem ser reparados depois de pararem atrás da linha da bandeira vermelha no final da Pit Lane, mas qualquer trabalho desse tipo não deve impedir o reinício da corrida.
- O reabastecimento e/ou a remoção de combustível são proibidos.
- Apenas os membros das equipas, os oficiais e os operadores de câmara de televisão devidamente credenciados serão autorizados a entrar na via rápida das boxes.

A menos que seja indicado pelos Oficiais, os carros não podem ser movidos através da "Fast lane", enquanto a corrida estiver suspensa. Será aplicada uma penalização de acordo com as disposições do Apêndice 1 a qualquer carro que seja deslocado da Via Rápida para qualquer outra parte do Pit Lane.

Em qualquer altura, os condutores devem seguir as instruções dos comissários.

## 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 fast 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:

- Should the race be suspended the length of the suspension may be removed totally or partially by the race director with the concurrence of the stewards
- 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.

At all times, drivers must follow the instructions of marshals.

## Reinício de uma corrida suspensa - Geral

O Safety Car será conduzido para a frente dos carros atrás da linha de bandeiras vermelhas no final do 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:

- Os Comissários de Prova dispõem os carros pela ordem indicada pelo Controlo de Prova.
- Se o líder da corrida não estiver na frente da formação, todos os carros entre o líder da corrida e a linha de bandeira vermelha no final do Pit Lane, serão ordenados a completar a volta e a colocarem-se no final da formação, antes de reiniciarem a corrida.
- Qualquer carro colocado à entrada do Pit Lane ou no Pit Lane, no momento em que a corrida foi interrompida, partirá antes dos restantes.
- O atraso será o mais curto possível.
- O recomeço será notificado com pelo menos cinco (05) minutos de antecedência.
- Antes do recomeço, serão mostrados sinais a intervalos adequados, acompanhados de avisos sonoros.
- A corrida será retomada atrás do Safety Car de acordo com o procedimento e as condições.
- Todos os artigos relativos à neutralização da corrida serão aplicáveis.

## Recomeço da corrida. Procedimento

Logo que a hora de recomeço seja conhecida, as equipas serão informadas através dos monitores de cronometragem ou por qualquer outro meio de informação, caso os monitores não estejam disponíveis. Em todos os casos, será dado um aviso prévio de pelo menos dez (10) minutos.

Os sinais serão emitidos 10 minutos, 5 minutos, 3 minutos, 1 minuto e 15 segundos antes do recomeço e cada um deles será acompanhado de um aviso sonoro.

Quando o sinal de 3 minutos é mostrado, todos os carros devem ter as suas rodas colocadas. Após este sinal, as rodas só podem ser mudadas fora da linha rápida. Qualquer carro que não tenha todas as suas rodas completamente montadas ao sinal de 3 minutos, deve começar a corrida na parte de trás da grelha ou na via das boxes.

Nestas circunstâncias, um polícia com uma bandeira amarela impedirá o carro (ou carros) de sair do Pit Lane até que todos os carros em condições de o fazer tenham atravessado a

## 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.

The conditions for resuming the race will be those stipulated in the FIA General Regulations or in the specific regulations for the Series or event, respecting the following points:

- 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 five (05) 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 the 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, 3 minutes, 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 may only 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.

linha de bandeira vermelha.

Quando for dado o **sinal de 1 minuto**, os motores devem ser ligados e todos os membros da equipa devem abandonar a via rápida antes do sinal de 15 segundos, levando consigo todo o equipamento. Se algum piloto necessitar de assistência após o sinal de 15 segundos, deve indicá-lo aos comissários levantando o braço e abrindo a porta do carro ou deve levantar o braço e, quando os restantes carros tiverem saído do Pit Lane, os comissários serão instruídos a empurrar o carro para a via de trabalho do Pit Lane. Neste caso, os comissários com bandeiras amarelas colocar-se-ão ao lado do carro (ou carros) em causa para avisar os condutores que se encontram atrás.

A corrida será retomada atrás do Safety Car quando as luzes verdes de partida se acenderem.

Quando as luzes verdes da partida se acenderem, o Safety Car sairá da grelha com todos os carros que o seguem, pela ordem em que pararam atrás da linha de bandeiras vermelhas e com uma separação entre eles, não superior a 5 comprimentos de carro.

A ultrapassagem durante esta volta só é permitida se um carro se atrasar ao sair da linha de bandeiras vermelhas e os carros de trás não puderem evitar passá-lo sem atrasar indevidamente o resto da grelha.

Neste caso, os pilotos só podem ultrapassar para restabelecer a ordem anterior à suspensão da corrida.

Qualquer piloto que se atrasa a sair da linha de bandeiras vermelhas não pode ultrapassar outro carro em movimento se estiver parado depois de os restantes carros terem cruzado a linha de bandeiras vermelhas e deve formar-se na parte de trás da linha de carros atrás do Safety Car.

(Qualquer piloto que se atrasa ao sair da sua posição na via rápida pode ultrapassar para restabelecer a sua posição de partida original, desde que o faça antes de cruzar a primeira linha do safety car na volta em que o safety car regressa às boxes. Se não o fizer, deve voltar a entrar na via das boxes e só pode voltar a entrar na corrida quando todo o pelotão tiver passado pelo fim da via das boxes, depois de a corrida ter sido retomada).

Se mais do que um piloto for afetado, devem formar-se na parte de trás da pista pela ordem em que saíram da grelha.

Será aplicada uma penalização a qualquer piloto que, na opinião dos Comissários Desportivos, ultrapasse desnecessariamente outro carro durante a primeira volta.

Durante esta volta atrás do Safety Car, o art. 35 será aplicado.

O Safety Car entrará nas boxes após uma

**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.

**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

volta, a menos que nem todos os carros estejam ainda em fila atrás do Safety Car ou que ocorra um novo incidente que exija outra intervenção.

Se, por motivo de força maior, não for possível retomar a corrida tal como estabelecido no art. 37, o painel de comissários desportivos considerará a corrida terminada desde que o líder da corrida tenha percorrido 75% da corrida prevista. 37, o Júri de Comissários Desportivos considerará a prova terminada desde que o líder da prova tenha percorrido 75% do percurso previsto; a classificação da prova será estabelecida de acordo com a ordem de partida quando o primeiro carro tiver passado a linha de meta pela penúltima vez antes de a prova ter sido interrompida. Quando o líder da prova não tiver percorrido 75% da prova, os Comissários Desportivos podem determinar que a prova seja dividida em duas partes.

No caso de a celebração da corrida ter lugar em duas partes, a primeira parte da corrida será considerada terminada na volta anterior à bandeira vermelha, estabelecendo-se a classificação da primeira parte e a ordem da segunda parte da corrida.

Os carros que se retirarem formalmente durante a primeira parte da corrida, e aqueles que não conseguirem chegar à linha de bandeiras vermelhas ou ao Pit Lane pelos seus próprios meios, não serão admitidos para o início da segunda parte da corrida.

Os Comissários Desportivos estabelecerão o novo horário, o procedimento de partida, a duração da segunda parte da corrida e o estado em que os carros ficarão entre as duas partes da corrida.

A segunda parte da prova poderá ser marcada como um reinício da primeira parte ou noutra altura da prova, aspectos que serão comunicados pela Direção de Prova logo que possível.

A classificação final será a soma destas 2 partes.

## Final

O sinal de fim de prova será dado na linha de chegada quando o primeiro carro cruzar a linha de chegada depois de terminado o tempo ou a distância estabelecidos para a prova.

Se, por qualquer razão, o sinal de fim de corrida for dado a qualquer participante que não seja o primeiro antes de decorrido o tempo previsto, a corrida será considerada como tendo terminado quando o carro líder tiver atravessado a linha de meta pela última vez antes de o sinal ter sido dado.

Se o sinal de fim de regata for atrasado por qualquer razão, a regata será considerada como tendo terminado quando deveria ter terminado.

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.

## Art. 39 Finish

**39.1** 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.

**39.2** 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.

**39.3** Should the end-of race signal be delayed for any reason, the race will be deemed to have finished when it should have finished.

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 imediatamente e diretamente para o "Parc Fermé" e sem qualquer assistência (exceto a dos comissários, se necessário).

Um concorrente deve poder fornecer pelo menos 2 litros de combustível no "Parc Fermé". O combustível deve ser retirado da viatura com um conector colocado imediatamente antes dos injetores ou seguindo as instruções do controlador técnico.

#### **"Parc Fermé"**

Imediatamente após o final das sessões de treinos oficiais e da(s) corrida(s), todos os carros irão para o "Parc Fermé".

O início do "Parc Fermé" no final dos treinos e/ou da corrida começará no momento em que a bandeira axadrezada for acionada pela primeira vez. Nessa altura, qualquer carro que permaneça no Pit-Lane a efetuar qualquer reparação ou qualquer outra operação, deverá parar imediatamente de o fazer, ficando à disposição dos oficiais para conduzir o carro até ao "Parc Fermé".

O regulamento do "Parc Fermé" será aplicado em toda a zona compreendida entre a linha de chegada e a entrada do "Parc Fermé".

Apenas os funcionários e as pessoas autorizadas responsáveis pelo controlo permanecerão no interior da "Parc Fermé". Os carros podem ser levantados nos seus Air Jacks quando a Parc Fermé tem lugar nas garagens. Nenhuma intervenção de qualquer tipo pode ser efetuada sem autorização dos funcionários.

Após a conclusão da segunda sessão de qualificação, todas as viaturas irão diretamente para o parque fechado até à ordem de abertura que será dada 30 minutos após a publicação da Classificação Provisória, emitida pela Direção de Prova, exceto a pedido especial dos Comissários Desportivos.

Após as provas, as regras do "Parc Fermé" são aplicadas e todas as viaturas devem dirigir-se diretamente para o local indicado nos Regulamentos Suplementares e/ou no Briefing dos Pilotos.

O presente regulamento pode ser alterado pontualmente por razões operacionais. Se esta situação se verificar, os participantes serão informados no briefing aos pilotos.

Os participantes que não tenham efetuado a qualificação ou que não tenham sido

**39.4** After receiving the end-of-race signal, all cars shall continue to drive a slow lap during which drastic reductions in speed or unpredictable changes in direction shall be avoided. The behaviour of the drivers must be the same as that observed during the race. Once this lap is completed, all cars must proceed immediately and directly to the Parc Fermé without any assistance (except from the marshals, if necessary).

**39.5** 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.

#### **Art. 40 "Parc Fermé"**

**40.1** Immediately after the end of the official practice sessions and race(s), all cars will go to the "Parc Fermé".

**40.2** 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".

**40.3** The "Parc Fermé" regulations will be enforced to the whole area between the Finishing Line, up to the entrance to the "Parc Fermé".

**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

classificados na corrida não terão de respeitar as condições do “Parc Fermé”.

Se, após a primeira, segunda ou terceira sessão de qualificação, um concorrente necessitar de sair mais cedo do “Parc Fermé” para reparar a sua viatura, deverá solicitá-lo por escrito ao Comissário Desportivo, que o autorizará, perdendo assim a classificação obtida e partindo do último lugar da grelha correspondente.

No caso de mais do que um carro se encontrar nesta situação, a ordem no final da grelha de partida da segunda corrida obedecerá à ordem de classificação na sessão de treinos oficiais

#### **Exceções ao “Parc Fermé”**

Se durante a realização da primeira, segunda e terceira sessão de qualificação, algum e terceira sessão de qualificação, algum participante necessitar de efetuar qualquer tipo de reparação antes do início das condições de “Parc Fermé” (art. 43.1.), é permitido efetuar essas reparações dentro da box, em vez de o fazer no Pit Lane. Em ambos os casos, quando se inicia a situação de “Parc Fermé”, qualquer operação de reparação deve ser interrompida, exceto nos casos previstos no regulamento desportivo).

Desde o início da “Parc Fermé” até ao final da mesma, cada concorrente deve ter, pelo menos, um mecânico pronto a operar, no acesso à “Parc Fermé”, para se for necessário e para facilitar todas as operações a efetuar na “Parc Fermé”.

A utilização de ventiladores para gerar um fluxo de ar para os radiadores é permitida nas seguintes situações:

- Durante os pré-testes coletivos e as sessões oficiais de treinos livres.
- Antes do início das sessões oficiais de treinos cronometrados.
- Após as sessões oficiais de treinos cronometrados, respeitando as regras do “Parc Fermé”
- Na grelha de partida antes do sinal de 1 minuto.
- Após as corridas, respeitando as regras do “Parc Fermé”.

Nos primeiros 15 minutos após uma qualificação ou uma corrida, não será considerada uma infração às regras do “Parc Fermé” o arranque de um motor em sobreaquecimento.

#### **Classificação da corrida**

O primeiro classificado será aquele que tiver percorrido a maior distância no tempo previsto e que receber a bandeira de chegada. Todos os carros serão classificados tendo em conta o número de voltas completas que efetuaram e, para os que efetuaram o mesmo número de voltas, a ordem pela qual cruzaram a linha.

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).

**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.

Todos os veículos que tenham percorrido pelo menos 75% do número de voltas completadas pelo vencedor da sua classe serão classificados, (arredondado para cima) mesmo que não tenham cruzado a linha de chegada depois do vencedor da corrida o ter feito. Os concorrentes que tenham provocado a bandeira vermelha serão penalizados pelo comissário de pista no mínimo com uma volta, por isso não se aproveitem desta regra.

A classificação provisória será publicada no final da prova assinada pelo Diretor de Prova/Diretor de Corrida e será a única classificação válida, com exceção das eventuais modificações que possam ser introduzidas em virtude do Regulamento Desportivo ou do Código.

Os Comissários Desportivos emitirão uma **CLASSIFICAÇÃO PROVISÓRIA “ALTERADA”**, publicada após a **CLASSIFICAÇÃO PROVISÓRIA** emitida pelo Diretor de Corrida/ Diretor de Prova, que deverá incluir as penalizações aplicadas até ao momento em que a classificação definitiva estiver pronta.

Decorrido o período de apresentação de protestos (30 minutos) sem que nenhum tenha sido apresentado ou imediatamente após a resolução dos protestos apresentados sem que nenhum concorrente tenha apresentado intenção de Recurso, a classificação tornar-se-á definitiva, será assinada pelos Comissários Desportivos e proceder-se-á à abertura do Parc Fermé.

Se, por outro lado, após esse período de 30 minutos, a classificação oficial não puder ser assinada, o CCD emitirá uma decisão que, relativamente aos carros que possam ser afetados, refletirá as razões pelas quais a referida classificação definitiva está pendente. Para o resto dos participantes serão considerados definitivos os elementos que serviram para estabelecer a classificação.

Se tiver sido apresentada uma intenção de Recurso, ou se estiver pendente o resultado de um teste antidopagem, gasolina, etc., a parte da classificação afetada manterá o seu carácter provisório até à resolução definitiva. Neste caso, os Comissários Desportivos assinarão a Classificação Oficial, mencionando nela qual a parte afetada e qual o motivo da classificação provisória.

#### **Estabilidade dos Regulamentos**

O presente Regulamento não sofrerá alterações de fundo e só o Comité Organizador, com o acordo da FPAK, aprovará regras corrigidas quando o considerar conveniente.

Essas alterações serão comunicadas aos participantes registados, indicando nessa comunicação a data da sua entrada em vigor.

**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 they don't take advantage of the rule above.

**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.

**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 FPAK 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.

**Interpretação do Regulamento**

Qualquer esclarecimento sobre este regulamento deve ser solicitado ao Comitê Organizador, a quem compete resolver as dúvidas surgidas. Para qualquer discrepância que possa surgir entre a versão Inglesa e a versão Portuguesa, a versão Portuguesa será vinculativa.

**Requisitos de tempo de condução**

O tempo de condução por stint será medido sem ter em conta as paragens nas boxes. Os stints serão medidos da seguinte forma:

- Primeiro stint: Luz verde de arranque - volta para a entrada na via das boxes
- Para os carros que partem da via das boxes: loop da saída da via das boxes - loop para a entrada na via das boxes
- Stints seguintes: Circuito desde a saída das boxes - Circuito até à entrada nas boxes
- Último stint: Circuito a partir da saída das boxes - tempo decorrido da corrida

O tempo máximo de um stint para cada piloto sem mudança de piloto é de duas (2) horas.

O tempo mínimo de repouso para um piloto entre duas passagens é de 50% da passagem mais recente desse piloto. O tempo mínimo de repouso também se aplica aos pilotos que estão inscritos em vários carros. O tempo de descanso é definido como a última vez que o piloto atravessa a linha de entrada nas boxes antes de sair do carro até à primeira vez que o piloto atravessa a linha de saída das boxes durante a sua próxima passagem.

O tempo mínimo de condução de um piloto para se qualificar é de 40 (quarenta) minutos, exceto em caso de "force majeure", em que a corrida foi reduzida no tempo.

Para os concorrentes com um carro GT3, a soma dos tempos de corrida dos pilotos classificados como "Gold" ou "Platinum" não pode exceder três horas da corrida.

**Pit Stop**

Ao longo de toda a corrida, cada carro tem de parar pelo menos 5 vezes e tem de passar um tempo combinado de pelo menos 35 minutos a fazer paragens nas boxes nas primeiras 5 horas e 30 minutos da corrida. O tempo de uma paragem nas boxes é definido como o tempo entre a passagem de um carro pelo circuito de entrada e pelo circuito de saída das boxes. Cada tempo mínimo de paragem nas boxes para poder contar como tal tem de ter 90 segundos.

No final da corrida, as equipas que não completarem os 35 (trinta e cinco) minutos serão penalizadas com uma penalidade stop & go pela diferença entre o tempo de paragem

**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 Portuguese version, the Portuguese version will be binding.

**Art. 44 Driving time requirements**

- 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 classified is 40 (forty) minutes, except in case of "force majeure" like the race has been reduced in time.

- 44.5** For competitors with a GT3 car, the sum of the stint times of drivers categorised Gold or Platinum may not exceed three hours of the race.

**Art. 45 Pit Stop**

- 45.1** Over the whole duration of the race, each car needs 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

efetivamente realizado e os 35 (trinta e cinco) minutos.

Se a corrida, por motivo de força maior, não puder ser realizada na sua extensão total, as equipas que não completarem os 35 (trinta e cinco) minutos serão penalizadas com o dobro da diferença entre o tempo de paragem efetivamente realizado e os 35 (trinta e cinco) minutos. Este valor será adicionado ao tempo dos resultados finais da corrida ou em caso superior, ao tempo de uma volta subtraída do número de voltas correspondente, usando a melhor volta da equipa como referência.

Durante uma paragem nas boxes, os únicos locais onde podem ser efetuados trabalhos no automóvel são a zona de trabalho de paragem e a garagem que lhe foram atribuídas. O mesmo princípio aplica-se às mudanças de piloto.

Antes de o carro estar totalmente imobilizado e o motor parado, os condutores estão proibidos de:

- para soltar ou desafivelar o arnês,
- para soltar ou desafivelar o arnês, retirar o apoio de cabeças,
- e, se for caso disso, começar a retirar a rede de proteção para corridas.

Antes de abandonar a zona de trabalho, só depois de o carro estar apoiado nas rodas é que pode ser posto de novo em andamento pelo condutor, sem assistência externa.

Se um participante entrar na via das boxes durante a intervenção do Safety Car, do FYC ou da suspensão da corrida, não contará como parte do tempo obrigatório de paragem nas boxes, mas é permitido para mudar de piloto, mudar de pneus ou outras operações mecânicas. Na volta em que o Safety Car regressa às boxes, os pilotos não podem entrar atrás do Safety Car para a mudança obrigatória de piloto e têm de completar uma volta ao ritmo de corrida, pelo que não podem ir às boxes atrás do Safety Car.

Se os carros entrarem na pitlane durante a volta de formação, o tempo na pitlane não será contabilizado para o tempo de pit stop obrigatório.

Tanto as pistolas elétricas como as pneumáticas podem ser utilizadas para a troca de pneus.

#### **Carros no Pit Lane**

Caso um carro já esteja no pitlane quando o procedimento do safety car começar ou já tenha cruzado a linha 1 do safety car na direção do pitlane, apenas os primeiros 3 minutos que ocorrerem sob o procedimento do safety car contarão para os tempos de pit stop obrigatórios.

time extension, the teams that didn't do the full 35 (thirty-five) minutes will be penalized with double of difference between the stopping time effectively done and the 35 (thirty-five) minutes. This value 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 tyres 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 it cannot pit behind the safety car.

#### **45.4**

If cars enter the pitlane during the formation lap, the time in pitlane will not count towards the mandatory pit stop time.

#### **45.5**

Both electrical and air wheel guns may be used for tyre changes.

#### **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, then only the first 3 minutes that take place under the safety car procedure will count for the mandatory pit stop times.

**Resumo das classes elegíveis. Regulamentos técnicos**

Serão criadas as seguintes classes:

**a) GT2**

Carros com homologação GT2

**b) GT3**

Carros com homologação GT3

**c) GT4**

Carros com homologação GT4 e BOP

GT4 correspondente

**d) Cup 1**

Ferrari 430 Challenge

Ferrari 458 Challenge

Ferrari 488 Challenge

Ferrari 488 Challenge Evo

Ferrari 296 Challenge

**e) Cup 2**

Porsche 992 GT3 Cup

Porsche 991.1 GT3 Cup

Porsche 991.2 GT3 Cup

**f) Troféu Cayman**

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 incluindo um sistema de admissão homologado.

**g) Cup M2**

BMW M2 Racing (G87)

**h) GTX**

Outros carros com uma reação peso/potência igual ou inferior a 3,1 kg/CV

**i) TCX**

Outros carros com uma reação peso/potência igual ou superior a 3,2 kg/CV

A Organização das 6H de Portimão reserva-se o direito de cancelar categorias após o prazo de inscrição e de as fundir com outra categoria, dividi-las ou criar categorias adicionais.

As viaturas devem cumprir integralmente as especificações técnicas do presente regulamento e do Apêndice J do Código Desportivo Internacional e devem possuir um passaporte de carro FPAK válido e registado ou o documento correspondente de outra ASN associada à FIA ou uma ficha de homologação. Dependendo da classe, devem também cumprir o respetivo BoP publicado para cada

**Overview of the eligible vehicle classes. Technical Regulations**

**47.1** The following classes will be established:

**a) GT2**

Cars with GT2 homologation

**b) GT3**

Cars with GT3 homologation

**c) GT4**

Cars with GT4 homologation and according GT4 BOP

**d) Cup 1**

Ferrari 430 Challenge

Ferrari 458 Challenge

Ferrari 488 Challenge

Ferrari 488 Challenge Evo

Ferrari 296 Challenge

**e) Cup 2**

Porsche 992 GT3 Cup

Porsche 991.1 GT3 Cup

Porsche 991.2 GT3 Cup

**f) Cayman Trophy**

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

**g) M2 Cup**

BMW M2 Racing (G87)

**h) GTX**

Other cars with Weight/HP ratio of 3,1 kg/hp or less

**i) TCX**

Other cars with Weight/HP ratio 3,2 kg/hp or more

**47.2** The 6H of Portimão Organization reserves the right to cancel classes after the registration deadline and to merge them with another class, divide them or create additional classes.

**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 FPAK 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

prova ou o regulamento técnico da Taça mencionado na "Cup Clarificacion".

Uma mudança de carro tem de ser solicitada por escrito pelo participante e tem de ser aprovada por escrito pelo Organizador da Série antes da mudança. A decisão de aprovar uma mudança de carro fica ao critério absoluto do Organizador da Série. Princípios do Regulamento Técnico de acordo com:

- a) Art. 251-253 do Apêndice J (FIA ISC)
- b) Disposições gerais, definições e clarificações relativas às regras técnicas
- c) O presente regulamento técnico
- d) Regulamentos técnicos da categoria a que o participante se candidatou
- e) Manuais técnicos do carro elegível

É proibido tudo o que não for expressamente permitido no presente regulamento.

As modificações permitidas não devem resultar em modificações ilegais ou infrações aos regulamentos.

#### Regulamento Técnico Específico para cada modelo

Para classificação, segue-se uma lista dos regulamentos que devem ser utilizados no caso de os automóveis selecionados serem um dos seguintes:

regulation mention in the "Cup Clarificacion".

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	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	According to BOP	According to BOP	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	According to BOP	According to BOP	Following Technical GT2 Regulations and BOP of each event

Class CUP 1, 2, 3 and 4 CLARIFICATION								
Make	Model	Min Weight Kg (incl. Driver)	Min Ride Height Front	Min Ride Height Rear	Tyres	Max Front Camber	Max Rear Camber	Technical Requirements / Comments
Porsche	991.1 GT3 Cup	1305	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	1317	78 mm	100 mm	285/645 R18 325/705 R18	-4.0°	-3.5°	ABS / TC Allowed. Remaining rules PCCD Technical Regulations 2020
Porsche	992.1 GT3 Cup	1380	72 mm	106 mm	325/660 R18 325/705 R18	-4.0°	-3.5°	ABS / TC. Allowed. Remaining rules PCCD Technical Regulations 2025
Porsche	992.2 GT3 Cup	TBC	TBC	TBC	TBC	-4.0°	-3.5°	ABS / TC. Allowed. Remaining rules PCCD Technical Regulations 2026
Ferrari	296 Challenge	1470	105	107	280/680 R19 DH 300/720 R19 DH	-3.5°	-3.0°	Ferrari Challenge Sporting and Technical Regulations 2025
Ferrari	488 Challenge	1495	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	1495	103 mm	141 mm	275/675 R19 DH 315/705 R19 DH	-3.3°	-4.4°	Steel Brakes Allowed. Remaining rules Ferrari Challenge Sporting and Technical Regulation Europe 2024
Lamborghini	Huracan SF Evo 2	1330	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 2025
McLaren	Artura Trophy	1410	75 mm	75 mm	265/645 R18 305/680 R18	-3.5°	-3.5°	Remaining Rules Sporting and Technical regulation McLaren Trophy Europe 2025
McLaren	Artura Trophy EVO	TBC	TBC	TBC	TBC	-4.0°	-3.5°	Remaining Rules Sporting and Technical regulation McLaren Trophy Europe 2026
McLaren	570S Trophy	1520	77 mm Axle	95 mm Axle	265/645 R18 305/680 R18	-3.5°	-3.5°	Remaining Rules Sporting and Technical regulation McLaren Trophy Europe 2025

As equipas que participam nas 6 Horas de Portimão com o Ferrari 296 Challenge podem substituir o divisor dianteiro homologado e as peças planas inferiores por peças idênticas, mas fabricadas em fibra de carbono em vez de plástico.

As equipas com Lamborghini Huracan Evo2 GT3 podem utilizar as extenções 01/01 ER (Discs) e 02/02 (TM Calipers) da ficha de homologação GT3-054.

#### Equipamento obrigatório

##### Data Logger

Cada participante nas classes GT4, GT3 and GT2 tem de ter um emotag dataloger a funcionar e pronto a usar, incluindo sensores. A remoção de dados ou similares após as sessões não é permitida até ao final do "Parc Fermé".

Os custos dos loggers são suportados pelo concorrente.

O peso do Data Logger system está incluído no peso mínimo do carro.

A marca e o tipo de Data Logger a utilizar serão anunciados no quadro oficial dos avisos.

Cada concorrente deve instalar e manter em perfeito estado de funcionamento (imagem, gravação de dados e registo) uma câmara de registo de incidentes.

A câmara de incidentes deve ser instalada de modo que a imagem da câmara mostre todo o volante e a zona à frente do carro (vista através do para-brisas). O Delegado Técnico tem o direito de exigir modificações na posição da câmara e no ângulo de visão.

Nada pode obstruir a imagem da câmara, sendo da responsabilidade do concorrente assegurar a sua funcionalidade.

O cartão de memória (SD) será fornecido e instalado pelo concorrente e deverá estar identificado com o número da viatura a que pertence. O cartão não poderá ser retirado até ao final do "Parc Fermé", salvo pedido da Comissão Organizadora, do Diretor de Corrida ou do Diretor de Prova.

As gravações serão colocadas à disposição dos Comissários Desportivos, a pedido destes, que poderão mostrar as imagens aos concorrentes envolvidos em caso de incidente. Os custos da câmara serão suportados pelo concorrente.

O peso do sistema de câmara de incidentes está incluído no peso mínimo da viatura.

Todos os registadores de dados Emotag adquiridos após 1 de janeiro de 2023 são considerados válidos para utilização.

Tenha em atenção que o modelo de registo de dados DL1PRO, fabricado e vendido entre 2012 e 2022, já não é adequado para utilização.

**47.6** Teams entering 6 Hours of Portimão 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.

Lamborghini Huracan Evo2 GT3 teams can use the ERRATUM 01/01 ER (Discs) and 02/02 (TM Calipers) from the homologation form GT3-054.

#### Art. 48 Mandatory equipment

##### Data Logger

Each participant in the GT4, GT3, and GT2 class must have a working and ready for use emotag dataloger 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.

**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 windscreens). 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, who may show the footage to involved competitors in case of an incident.

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.

All Emotag data loggers that have been acquired after January 1, 2023, are considered valid for use.

Please be aware that the DL1PRO data logger model, which was manufactured and sold between 2012 and 2022, is no longer suitable for use.

Teams are advised to update their equipment to

Recomenda-se às equipas que atualizem o seu equipamento para cumprir as normas mais recentes em matéria de registo de dados.

Cada Piloto tem de usar o transponder de cronometragem do Condutor com o Driver ID especificado pelo Promotor durante toda a Competição.

É da responsabilidade de cada Concorrente obter este transponder a expensas próprias, instalá-lo, fazê-lo funcionar corretamente e assegurar que está sempre a mostrar a informação correta. Este transponder deve ser instalado em estrita conformidade com as instruções relevantes. Qualquer problema com o transponder deve ser imediatamente comunicado ao Diretor de Prova.

Para garantir que o Piloto correto é sempre mostrado, a identificação do Piloto não deve ser alterada antes de o carro estar parado para uma paragem nas boxes e deve ser corretamente alterada antes de o carro atravessar o circuito de cronometragem de saída das boxes.

Cada carro deve estar equipado com um ecrã de informação do condutor STS (STS DID). O ecrã e as instruções de montagem correspondentes são fornecidos pelo promotor em cada evento. O aluguer do STS DID está incluído na taxa de inscrição e deve ser pago um depósito se o promotor o solicitar. Qualquer dano ou limpeza necessária do STS DID deve ser suportada pelo concorrente. Durante as sessões, o STS DID mostrará informações relacionadas com a corrida ao piloto dentro do carro. Isto inclui o estado da pista, sinais de bandeira, informações de cronometragem e mensagens do diretor de prova. Qualquer informação apresentada no ecrã durante a prova tem apenas fins informativos. Ver Regulamento Desportivo art. 13.5 e 13.6 para sinais de bandeira. O STS DID deve ser alimentado pela própria fonte de alimentação de 12V da viatura e deve ser ligado a essa fonte de alimentação para que o STS DID seja assegurado quando o motor é desligado.

O STS DID deve ser montado no painel de instrumentos no interior da cabina, à vista do condutor.

Cada carro deve estar equipados com um ecrã LUMIRANK. O ecrã e as respetivas instruções de montagem instruções de montagem são fornecidas pelo Promotor em cada prova. O aluguer do ecrã LUMIRANK está incluído na taxa de inscrição, devendo ser paga uma caução se o promotor o solicitar. Qualquer dano ou limpeza necessária do LUMIRANK deve pelo concorrente. O ecrã LUMIRANK deve ser alimentado pela própria fonte de alimentação de 12V do carro e deve ser ligado de modo que a alimentação do ecrã seja assegurada quando o motor é desligado. O ecrã LUMIRANK deve ser montado no canto superior do lado do passageiro do para-brisas dianteiro, por baixo da faixa da janela, e não pode ser coberto por quaisquer serpentinas do

comply with the latest standards for data logging.

**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.

**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.

para-brisas.

Cada concorrente deve instalar e manter em perfeito estado de funcionamento um MyLaps X2 Racelink CLUB ou PRO ligado com GPS e antena de rádio.

Ambas as antenas devem ser colocadas no tejadilho do carro. O custo do Racelink, da antena e dos cabos será suportado pelo concorrente.

**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.