

Organización. Comité Organizador	Art. 1	Organization. Organizing Committee
Condiciones generales	Art. 2	General conditions
Licencias	Art. 3	Licenses
Vehículos admitidos	Art. 4	Eligible cars
Inscripciones	Art. 5	Registration
Seguro	Art. 6	Insurance
Pruebas puntuables en la Serie	Art. 7	Eligible races in the Serie
Formato del Evento. Duración de las carreras	Art. 8	Event program. Distance to cover
Clasificación. Puntuaciones	Art. 9	Classification. Scores
Clasificación final. Resultados a retener	Art. 10	Final classification. Results to retain
Ceremonia de Pódium. Trofeos	Art. 11	Podium Ceremony. Trophies
Números de competición. Publicidad	Art. 12	Competition numbers. Advertising
Oficiales	Art. 13	Officials
Instrucciones y comunicaciones a los concursantes	Art. 14	Instructions and communications to the entrants
Telemetría. Radios. Cronometraje. Cámaras	Art. 15	Telemetry. Radios. Timing devices. Cameras
Incidentes y sanciones	Art. 16	Incidents and Sanctions
Reclamaciones, Derecho de Revisión y Apelaciones	Art. 17	Protests, Right of Review and Appeals
Disciplina general de paddock, boxes, Pit Lane. Uso de instalaciones	Art. 18	General discipline in paddock, boxes, Pit Lane. Use of the facilities
Disciplina general de seguridad	Art. 19	General safety discipline
Entrenamientos: definiciones y restricciones	Art. 20	Practices: definitions and restrictions
Verificaciones administrativas. Verificaciones técnicas.	Art. 21	Administrative checks. Scrutineering. Drivers designation
Designación de Pilotos		
Neumáticos	Art. 22	Tyres
Peso del vehículo. Procedimiento	Art. 23	Weight. Weighting
Carburante. Reserva de combustible. Repostaje	Art. 24	Fuel. Fuel reserve. Refuelling
Briefing	Art. 25	Briefing
Pit Lane. Boxes	Art. 26	Pit Lane. Boxes
Entrenamientos cronometrados	Art. 27	Qualifying
Interrupción de los entrenamientos	Art. 28	Stopping the practices
Warm Up	Art. 29	Warm Up
Parrilla de salida	Art. 30	Starting Grid
Parrilla de salida Carrera 1	Art. 31	Starting Grid Race 1
Parrilla de salida Carrera 2	Art. 32	Starting Grid Race 2
Procedimiento de salida. Falsa salida	Art. 33	Starting procedure. False start
Carrera	Art. 34	Race
Procedimiento de Full Course Yellow – FCY -	Art. 35	Full Course Yellow – FCY - procedure
Procedimientos de Safety Car	Art. 36	Safety Car procedures
Neutralización de Carrera	Art. 37	Neutralizing the race
Salida de la Carrera tras Safety Car	Art. 38	Starting the race behind the Safety Car
Suspensión de la Carrera	Art. 39	Suspending the race
Reanudación de una Carrera suspendida- General	Art. 40	Resuming the suspended race. -General
Reanudación de Carrera. Procedimiento	Art. 41	Resuming the race. Procedure
Llegada	Art. 42	Finish
Parque cerrado	Art. 43	Suspending the race
Clasificación de la Carrera	Art. 44	Race classification
Rueda de prensa	Art. 45	Official press conference
Estabilidad del Reglamento	Art. 46	Regulations stability
Interpretación del reglamento	Art. 47	Interpretation of the regulation
Publicidad	Art. 48	Advertising
Parada en Pit Lane. Cambio de Piloto	Art. 49	Pit Stop. Drivers Change
Hándicaps	Art. 50	Handicaps
Normativa para el cambio de neumáticos en las carreras de 50 min. - Excepción	Art. 51	Change of tyres regulations in the 50 min race - Exception

ORGANIZACIÓN. COMITÉ ORGANIZADOR

GT Sport Organización, con la aprobación de la FIA y de la Real Federación Española de Automovilismo, organiza una Serie Internacional, bajo la denominación 2026 GT CUP EUROPE, con visa RFEDA nº y con visa FIA nº

De esta Serie se derivan:

- GT Cup Europe para PILOTOS (todos los pilotos)
- GT Cup Europe – Copa pilotos PROAM
- GT Cup Europe – Copa pilotos AM
- GT Cup Europe – Copa para Equipos

Será de aplicación por orden de prelación:

1. El Código Deportivo Internacional (CDI) y sus Anexos (si es de aplicación).
2. El Reglamento Deportivo y Técnico del GT Cup Europe
3. Reglamento de la Copa, Trofeo o Challenge, Monomarca –si es aplicable-.
- 4.- El Reglamento Particular de la prueba.

La FIA, juntamente con la RFEDA, serán las únicas entidades capacitadas para aprobar modificaciones al presente Reglamento a petición del Comité Organizador.

El Comité Organizador del GT Cup Europe estará formado por:

Presidente: D. Jesús Pareja Mayo

D. Jaime Pareja

Director de prueba

Asesor técnico

D. José Miguel García Galán

Todas aquellas situaciones, hechos, etc. no contemplados por el presente reglamento serán resueltas por el Colegio de Comisarios Deportivos del evento.

La versión en castellano prevalece respecto de las versiones traducidas en caso de duda o contradicción.

La página web de la Serie www.gtcupopen.net y la APP oficial (gtsport.app) se considerarán a todos los efectos de información como Tablón de Anuncios Oficial, donde los Concursantes deben ver las modificaciones y/o actualizaciones y/o aclaraciones.

CONDICIONES GENERALES

Los concursantes serán los responsables de asegurar que las personas del equipo respeten la normativa aplicable en los Reglamentos de esta Serie Internacional.

El titular de una licencia de concursante deberá designar un representante por escrito. En su defecto,

ART. 1
ORGANIZATION. ORGANIZING COMMITTEE
1.1

GT Sport Organización, with the approval of the FIA and the RFEDA organizes the International Series under the denomination 2026 GT CUP EUROPE, with RFEDA visa and FIA visa

1.2

From this Series are awarded:

- GT Cup Europe for DRIVERS (all drivers)
- GT Cup Europe – PROAM drivers Cup
- GT Cup Europe – AM drivers Cup
- GT Cup Europe – Teams Cup

1.3.

Will be applied in order of priorities.

1. The International Sporting Code (ISC) and its appendices (in whatever it is of application).
2. The GT Cup Europe Sporting and Technical Regulations.
3. The Cup, Trophies or mono - brand challenges regulations -if applicable-.
4. The Supplementary regulations of each event.

1.4

The FIA together with RFEDA will be the only organisms, which may approve modifications to the present regulations, at the corresponding request of the Organizing Committee.

1.5

The Organizing Committee for the GT Cup Europe will be formed by:

President: Mr. Jesús Pareja Mayo

Mr. Jaime Pareja

Race Director

Senior technical advisor

Mr. José Miguel García Galán

1.6

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

1.7

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

1.8

The Series website www.gtcupopen.net and official APP (gtsport.app) will be considered, for information purposes, as the Official Notice Board, where the Entrants should see the modifications and / or updates and / or clarifications.

ART. 2
GENERAL CONDITIONS
2.1

Competitors will be responsible for ensuring that the team members respect the regulations applicable in the Regulations of this International Series.

2.2

The holder of a competitor's license must appoint a representative in writing. Failing that, the registered

se considerará representante al piloto del vehículo inscrito como primer conductor.

La responsabilidad de un piloto o de cualquier otra persona del equipo encargada de asegurar que todas las disposiciones sean respetadas durante toda la Prueba, es al mismo tiempo individual y solidaria con la del concursante.

Los concursantes deben asegurar y se responsabilizan que sus vehículos cumplen con las condiciones de conformidad y seguridad, establecidas en los reglamentos aplicables, durante toda la duración de los entrenamientos y de las carreras.

El uso de las imágenes de la Serie por cuenta de cualquier de los participantes, equipos, pilotos etc. para usos comerciales, redes sociales u otros usos, deberá tener el consentimiento del Comité Organizador, propietaria de las mismas.

En cualquiera de los casos, siempre su uso deberá hacerse dentro de las buenas maneras. El Comité Organizador nunca será responsable de la mala utilización que de ellas puedan hacer participantes, pilotos, etc.

Los equipos deberán poder proporcionar copia de las imágenes de las filmaciones de su(s) cámara(s) on-board a la Organización, pudiéndose ser requeridas también por los Oficiales de la prueba a efectos deportivos. En este último caso, el Concurante/Equipo deberá proporcionar las grabaciones de video y los datos de la(s) cámara(s) on-board a los Oficiales inmediatamente después de su solicitud. Se establecerá un procedimiento ágil para la transferencia de imágenes.

Los equipos deben autorizar la instalación de una (o varias) cámara(s) de filmación para las retransmisiones en vivo de los eventos (entrenamientos y carreras) a petición del Comité Organizador. Cualquier tipo de manipulación (cambio de posición, cambio de enfoque, apagado, ...) será reportado al Colegio de Comisarios para su penalización a su criterio.

LICENCIAS

Todos los concursantes deberán estar en posesión de la licencia de concursante internacional conformes a la normativa FIA con validez para el año en curso.

Todos los pilotos deberán estar en posesión de la licencia – con validez para el año en curso - de piloto Internacional, mínimo grado IT D-C, en conformidad a lo dispuesto en el CDI (Anexo L, Capítulo 1, art. 2 & 6).

Se recuerda a todos los pilotos que deberán tener la correspondiente autorización de participación de su ADN (-PEA- FIA Code art. 3.9.4.a.) y certificado médico de aptitud (Appendix L Charge II art. 1.8); ya sean ambos incorporados en su licencia, o como documentos adjuntos. Asimismo, se recuerda para todos aquellos conductores menores de edad que deberán contar con la correspondientes autorizaciones -por escrito- de sus padres o tutores.

Todas las personas que realicen labores deportivas en los Parques de Trabajo o Zona de Boxes y Pit, deberán

first driver of the vehicle will be considered as representative.

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 that of the competitor.

2.4 Competitors must ensure and be held responsible that their vehicles comply with the conditions of conformity and safety, established in the applicable regulations, throughout the duration of the practices and the races.

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 good manners. The Organizing Committee will never be responsible of the wrong use of the images made by entrants, drivers, teams, etc.

2.6 Teams must be able to provide the Organization with copies of the footage from their on-board camera(s). This footage may also be requested by the Race Officials for sporting purposes. In the latter case, the Competitor/Team must provide the video recordings and on-board (s) data to the Officials immediately upon request. An efficient procedure for transferring footage will be established.

2.7 Teams must authorize the installation of one or more filming cameras for live broadcasts of events (practice and races) at the request of the Organizing Committee. Any tampering (change of position, change of focus, switching off, etc.) will be reported to the Stewards for penalties at their discretion.

ART. 3 LICENSES

3.1 All Entrants must hold an international entrant license, complying FIA normative, valid for the current year.

3.2 All the drivers must hold the International Driver's License, valid for the current year, minimum grade IT D-C, in conformity with the ISC. (Appendix L, Chapter 1, arts. 2 & 6).

All drivers are reminded that they must have the corresponding authorization to participate of their ASN (-PEA- FIA Code art. 3.9.4.a.) and a medical certification (Appendix L Charge II art. 1.8); both documents may be included in the license or submitted apart. Besides, those drivers under 18 shall also have their parents or legal tutors authorization, by written.

3.3 Everyone carrying out sporting tasks in the working areas or garages and Pit areas, must be in possession

estar obligatoriamente en posesión de la licencia de asistencia vigente o seguro profesional, siendo requisito obligatorio para solicitar los pases permanentes del Certamen o los de la Prueba correspondiente.

Los concursantes inscritos, se comprometen, por sí mismos y por sus pilotos, a respetar íntegramente los Reglamentos que rigen la Serie.

VEHÍCULOS ADMITIDOS

Los vehículos admitidos en el GT Cup Europe 2026 son los definidos en el Reglamento Técnico de la Serie (ver art. 1 TR).

En cada Prueba un piloto sólo podrá utilizar un vehículo, no estando autorizados los vehículos de reserva. Los Comisarios Técnicos identificarán los vehículos durante las verificaciones técnicas para garantizar el cumplimiento de esta norma.

INSCRIPCIONES

Inscripción a un evento

Los boletines de inscripción deberán contener, como mínimo:

- Una declaración de que tanto el concursante como cualquier persona relacionada y afectada en la participación del Certamen correspondiente han leído comprendido y aceptado el Código Deportivo Internacional y sus Anexos, así como los Reglamentos aplicables (art. 1.3).
- La marca del vehículo utilizado.
- Ficha de homologación/Pasaporte Técnico, marca del motor.
- El nombre del concursante y nº de licencia.
- Los nombres de los pilotos, sus nº de licencia/s y sus datos de contacto.

Todos los equipos que deseen participar en una Prueba deberán enviar el impreso oficial de inscripción al mismo, debidamente cumplimentado, a:

GT SPORT ORGANIZACIÓN

c/ Juan Bravo, 17 – Bajo Dcha. - 28006 Madrid
Tel. + 34 91 - 4322750
Fax: + 34 91 - 4263596 / +34 91 - 5780582
E - mail: info@gtssport.es

El plazo de cierre de inscripciones a las pruebas queda fijado en 15 días antes de la celebración de la Prueba en el que desee participar.

Está prohibido el cambio de concursante después del cierre de las inscripciones (excepto casos excepcionales así reconocidos por el Comité Organizador). Pasado este plazo de inscripción, el concursante podrá reemplazar el (los) piloto (s) hasta

of the current Assistance License or professional insurance, being a mandatory requirement to request the permanent passes or the passes for the event.

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

ART. 4 ELIGIBLES CARS

- 4.1** Eligible cars for GT Cup Europe are those defined in the Technical Regulations of the Series (see art. 1 TR).
- 4.2** In each event, a driver must only use one car, not being authorized reserve vehicles. The Technical Delegate will identify the vehicles during the scrutineering to ensure compliance with this standard.

ART. 5 REGISTRATION

5.1 Registrations to the event

The Entry Form must contain at least:

- A statement that both the contestant and any person related to and affected in the participation of the corresponding Event have read and accepted the International Sporting Code and its Annexes, as well as the applicable Regulations (art. 1.3).
- The make of the vehicle to be used.
- Homologation form/Technical passport, the make of the engine.
- The name and license of the entrant.
- The name/s of the driver/s, license/s number/s, and contact/s information.

- 5.2** All participant teams in an event must send the official Entry Form to such event, already filled in, to:

GT SPORT ORGANIZACIÓN

c/ Juan Bravo, 17 – Bajo Dcha. - 28006 Madrid
Tel. + 34 91 - 4322750
Fax: + 34 91 - 4263596 / +34 91 - 5780582
E - mail: info@gtssport.es

- 5.3** The deadline for the Entry Form is fixed in 15 days before the event takes place.

- 5.4** The change of competitor is prohibited after the closing of the inscriptions (except exceptional cases so recognized by the Organizing Committee). After this registration period, the competitor may replace the driver until the end of the administrative checks

el momento de finalización de las verificaciones administrativas (viernes), así como el vehículo. Todos estos posibles cambios tendrán que contar con el consentimiento del Colegio de Comisarios Deportivos. Al cierre de estas verificaciones se publicará la lista definitiva de inscritos de la prueba, que será aprobada por el Colegio de Comisarios Deportivos.

Un concursante/equipo podrá designar uno (1) o dos (2) pilotos por vehículo.

Todos los pilotos deberán presentar en el momento de su inscripción el documento FIA que acredite su condición/status de piloto.

El Comité Organizador establecerá un "status de pilotos inscritos" del GT Cup Europe. Para establecer el "status" se tendrá en cuenta los siguientes criterios:

- Lista FIA de categorización de pilotos ("FIA DRIVER CATEGORISATION LIST")
- El palmarés del piloto
- Los resultados obtenidos en el GT Cup Europe

Basándose en los status de pilotos y sus posibles combinaciones, se definen las siguientes CLASES.

SILVER: la clase incluirá el siguiente tipo de pareja:

Silver + Silver / un piloto Silver está autorizado a participar solo

PROAM: cualquier combinación posible entre un piloto con status Gold/Silver y uno piloto que tenga status Bronce (un piloto Gold no está autorizado a participar solo).

AM: pareja de dos pilotos con status bronce (un piloto Bronce está autorizado a participar solo).

Cambio de Status de piloto

El Comité Organizador podrá otorgar a un piloto un status diferente al de la FIA en función de los resultados y prestaciones en el GT Cup Europe.

Es potestad del Comité Organizador que cualquier cambio de status de un piloto pueda conllevar la aplicación de un hándicap fijo (ver art. 50.3), represente este cambio de status un cambio o no de la clase de la pareja de pilotos de su inscripción.

El Comité Organizador hará un seguimiento de resultados y prestaciones de los pilotos que hayan modificado su status, pudiéndolo retornar a su status primitivo.

Otras consideraciones a tener en cuenta por cambio de status de un piloto

1.- El Comité Organizador se reserva el derecho de solicitar a los CCDD el cambio de status de un piloto una vez comenzado el evento, en razón a los resultados realizados por el mismo durante los entrenamientos del evento, siempre que nos encontremos en la primera participación de este piloto y no tenga acreditado status FIA y/o palmares.

(Friday), as well as the vehicle. All these possible changes will have to have the consent of the Panel of Stewards. At the end of the administrative checks, the definitive list of participants of the event will be published, which will be approved by the Panel of Stewards.

5.5 An Entrant/Team may designate one (1) or two (2) drivers per car in events.

All drivers will have to present at the moment when their entry is introduced the FIA document accrediting their driver status.

5.5.a The Organizing Committee shall base the "status of drivers" entered in the GT Cup Europe on the following criteria:

- FIA drivers' categorisation list
- Driver records
- Results obtained in the GT Cup Europe

Based on the drivers status, and thus their possible combinations, the following CLASS are defined.

SILVER: the class will include the following type of pair:

Silver + Silver / Silver alone is allowed.

PROAM: Any possible combination between one driver with Gold/Silver status and one Bronze driver (Gold alone is not allowed).

AM: Pair of two drivers with Bronze status (Bronze alone is allowed).

Change of driver status

The Organizing Committee can decide to confer to a driver a status different from FIA's on the basis of their results and performance in the GT Cup Europe.

The Organizing Committee reserves the right to determine that any change in a driver's status may result in the application of a fixed handicap (see Article 50.3), regardless of whether this change in status entails a change from the original class in the entry of the pair.

The Organizing Committee will check the results and performance of the drivers having changed status and may take the decision to revert them to their original status.

Other considerations to take into account and exceptional cases

1.- Similarly, the Organizing Committee retains the right to ask to the Sporting Stewards to change the status of a driver once the event has started, based on the results performed by that driver during practice, when the concerned driver is competing for the first time and has no FIA status or accredited record.

2.- Si por razones de fuerza mayor, un concursante se viera obligado a modificar la designación de sus pilotos (pasar su inscripción de dos a un piloto) una vez publicada la lista de inscritos definitiva de la prueba (tras las verificaciones administrativas), deberá solicitarlo por escrito al Colegio de Comisarios Deportivos/Comité de Organización en cada caso (CDI Art. 9.13). Si esta modificación fuera aprobada, se le podrá aplicar –por carrera-, un hándicap reglamentado para cuando un piloto participa solo (art. 50.3 RD).

2.- If an entrant needs to modify the drivers designation due to a force majeure event (convert a two drivers entry into a one-driver entry) once the definitive entry list of the event is issued, a request must be addressed in writing to the Panel of Stewards/Organizing Committee in each case (ISR art. 9.13). Should this modification be approved, the handicap stipulated for a competitor driving alone can be applied per race. (art. 50.3 SR).

Los derechos de inscripción quedan establecidos para cada Prueba en 5.900 € (más IVA si es aplicable), o un único pago de 32.100 € (más IVA si es aplicable) para todos los eventos.

5.6 The entry fee rights are 5.900 € per event (plus VAT, if applicable), or an annual payment of 32.100 € (plus VAT, if applicable).

La no asistencia a un evento deberá ser justificada al Comité Organizador de la Serie. Si éstas no se consideran suficientes, perderá el importe de la inscripción.

5.7 The non-attendance to an event must be justified to the Organizing Committee. Should the alleged causes not be considered as reasonable, the amount of the registration will not be returned.

El Comité Organizador podrá autorizar la inscripción de un vehículo, que aun no cumpliendo con alguna de las especificaciones técnicas vigente en la Serie, considere oportuno en base a razones consideradas por el mismo como suficientes. Estos no puntuarán, y no bloquearán puntos.

5.8 The Organizing Committee may authorize the entry of a car which yet not complying with the technical specifications valid for the Series, they may consider opportune and sufficient according to their criteria. These cars will neither block nor score points.

El Comité Organizador podrá rechazar una inscripción en conformidad al art. 3.14 del CDI.

5.9 The Organizing Committee may reject an entry form in accordance with the provisions of art. 3.14 of the ISC.

De conformidad con lo preceptuado en el Art. 3.19 del CDI, el mismo vehículo no podrá inscribirse en más de una competición en un mismo evento, excepto autorización expresa de la RFEDA o del ADN correspondiente.

5.10 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 RFEDA or the corresponding ASN.

El número máximo de vehículos autorizados a tomar parte en cada evento estará limitado por la licencia del circuito (Reglamentación FIA /Anexo O del CDI).

5.11 The maximum number of cars authorized to take part in each event will be limited by the concerned circuit's license (FIA regulation /Appendix O of ISC).

Los pilotos que se inscriban por primera vez en la última prueba de la Serie no puntuaran, ni bloquearan puntos.

5.12 The drivers who enter for first time at the last event of the season will neither score nor block the points of the event.

SEGURO

ART. 6 INSURANCE

El Organizador de cada Prueba deberá contratar una Póliza de Seguro de Responsabilidad Civil, que esté de acuerdo con la normativa de la FIA y de las ADNs donde se realizan las diferentes pruebas de la Serie, con validez para el año en curso. Esta póliza de Seguro deberá estar a disposición de los concursantes si así es solicitado.

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

El Seguro citado anteriormente, no afectará a otras pólizas personales tomadas por el equipo o por cualquier persona de éste.

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

Los equipos y pilotos participantes en la Prueba no serán considerados como terceros entre ellos.

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

PRUEBAS PUNTUABLES EN LA SERIE

El GT Cup Europe 2026 se establece a un total de DOCE (12) carreras, que se desarrollarán en SEIS (6) eventos.

El calendario oficial de carreras para el GT Cup Europe 2026 es el siguiente:

Circuito	Fecha
Algarve (PT)	17-19 Abril
SPA (BE)	15-17 Mayo
Misano (IT)	05-07 Junio
Paul Ricard (FR)	17-19 Julio
Monza (IT)	25-27 Septiembre
Barcelona (ES)	23-25 Octubre

El Comité Organizador se reserva el derecho de modificar la fecha y lugar de una o varias pruebas del calendario, con la autorización de la FIA y de la RFEDA.

FORMATO DEL EVENTO. DURACIÓN DE LAS CARRERAS

Los eventos se compondrán de DOS (2) entrenamientos cronometrados y DOS (2) carreras de 50 min.

El Comité Organizador se reserva el derecho de modificar los tipos de eventos (cambio en el orden de las carreras, juntar las dos carreras con el International GT Open, cambiar la duración de la/-s carrera/-s, etc) por razones relacionadas con el programa del evento o razones de fuerza mayor. Estas modificaciones se comunicarán a los participantes lo antes posible en el Reglamento Particular del evento, en el programa del evento y/o en el briefing.

CLASIFICACIÓN. PUNTUACIONES.

En cada una de las pruebas puntuables se establecerán las siguientes clasificaciones:

- Clasificación General Scratch para todos los pilotos participantes (con independencia de clases -SILVER, PROAM o AM-).
- Clasificación de la GT Cup - Copa para pilotos PROAM
- Clasificación de la GT Cup - Copa para pilotos AM.
- Clasificación de la Copa para Equipos (todos los equipos sin distinción de categorías, ni de clases).

Asignación de puntos:

A) La siguiente escala de puntos será asignada para los pilotos en el **GT Cup Europe 2026** en cada carrera:

ART. 7 ELIGIBLE RACES IN THE SERIE

7.1 GT Cup Europe 2026 will include TWELVE (12) races, to be held in SIX (6) events.

7.2 The official calendar for the GT Cup Europe 2026 is the following:

Race Track	Date
Algarve (PT)	17-19 April
SPA (BE)	15-17 May
Misano (IT)	05-07 June
Paul Ricard (FR)	17-19 July
Monza (IT)	25-27 September
Barcelona (ES)	23-25 October

7.3 The Organizing Committee reserves the right to modify the date and place of one or more calendar events, with the authorization of the FIA and the RFEDA.

ART. 8 EVENT PROGRAM. RACE DISTANCE TO COVER

8.1 Events will be composed by TWO (2) Qualifying sessions and TWO (2) races of 50 minutes each.

8.2 The Organizing Committee retains the right to modify the type of the events (change the order of races, merge of the races with those of the International GT Open, change the duration of race/s, etc) for reasons related to the event programme or force majeure. The changes will be notified to participants as soon as possible, through the Specific Regulation of the event, in the event programme and/or during the briefing.

ART.9 CLASSIFICATION. SCORES.

9.1 The following classifications will be stated in each of the qualifying races:

- Overall standings for all participating drivers (independently of classes -SILVER, PROAM or AM-).
- Standings GT Cup for PROAM drivers Cup
- Standings GT Cup for AM drivers Cup.
- Standings for Team's Cup (all teams, independently of categories or classes).

9.2 Points awarded:

A) The following scale of points will be awarded for drivers in the **GT Cup Europe 2026** in each race:

Clasificación General Scratch

1º	15 puntos
2º	12 puntos
3º	10 puntos
4º	8 puntos
5º	6 puntos
6º	5 puntos
7º	4 puntos
8º	3 puntos
9º	2 puntos
10º	1 punto

- B)** Puntos por carrera para las clasificaciones de cada una de las Copas por clases del GT Cup Europe, según sus clasificaciones generales particulares:

Clasificación de pilotos GT Cup PROAM, GT Cup AM y Equipos

1º	8 puntos
2º	6 puntos
3º	4 puntos
4º	3 puntos
5º	2 puntos
6º	1 punto

Otras consideraciones a tener en cuenta

Para obtener puntos en la Copa de Equipos, el equipo debe figurar en la lista de inscritos y poseer una licencia de concursante válida. Se tendrán en cuenta los dos mejores resultados del equipo en la carrera. Los equipos sumarán puntos con el nombre que figure en la licencia de concursante.

Si una carrera se suspende según los casos previstos en el art. 39 y no puede ser reanudada de acuerdo con las previsiones del art. 40 y 41, no se atribuirá ningún punto en el caso de que el líder haya completado menos de 2 vueltas, se atribuirán la mitad en el caso de que haya completado más de 2 vueltas, pero menos del 75% de la distancia prevista y la totalidad de puntos en el caso de que el líder haya completado más del 75% de la distancia prevista.

El 75% de la distancia de la carrera original se calcula sobre el número de vueltas o tiempo de acuerdo con la duración de carrera (vueltas o tiempo).

CLASIFICACIÓN FINAL. RESULTADOS A RETENER

En el GT Cup Europe para conductores y en las Copas y Trofeos que se derivan, se retendrán TODOS los resultados de las carreras celebradas menos Dos.

Overall Classification

1º	15 points
2º	12 points
3º	10 points
4º	8 points
5º	6 points
6º	5 points
7º	4 points
8º	3 points
9º	2 points
10º	1 point

- B)** Points in each race for each of the Cups per classes in the GT Cup Europe, according to particular general classifications:

Classification per drivers GT Cup PROAM, GT Cup AM and Teams

1º	8 points
2º	6 points
3º	4 points
4º	3 points
5º	2 points
6º	1 points

Other considerations to take account

To obtain points in the Teams's Cup, the team must be registered in the entry list and hold a valid competitor licence. The team's two best results in the race will be considered. Teams will score points under the name reported in the competitor license.

- 9.3** If a race is suspended under provisions of art. 39, and cannot be resumed under art. 40 & 41, no points will be awarded if the leader has completed less than 2 laps, half points will be awarded if the leader has completed more than 2 laps but less than 75% of the original race distance, and full points will be awarded if the leader has completed more than 75% of the original race distance.

- 9.4** The 75% of the original race distance is based on the number of laps or time, according to the race duration (laps or time).

FINAL CLASSIFICATION. RESULTS TO RETAIN

- 10.1** All results except Two, among all races held, will be eligible for the Drivers' title of the GT Cup Europe and all other related Cups and Trophies.

No se podrán descontar los ceros correspondientes a decisiones de Comisarios Deportivos (descalificaciones) o no participaciones por sanciones, es decir, estos resultados se retendrán siempre.

Si uno o más pilotos -o equipos- finalizaran la temporada con el mismo número de puntos en la clasificación final, se aplicarán las siguientes reglas de desempate (tomando como referencia el art. 24 de las Prescripciones Generales de Circuitos de la FIA):

- Según la calidad de los puestos obtenidos por ellos (primeros puestos, segundos puestos, etc) en las clasificaciones de las competiciones que se han tenido en cuenta para la obtención del total de puntos retenidos.
- Según la calidad de los puestos obtenidos por los pilotos en la clasificación de toda competición en la que hayan tomado parte.
- En caso de nuevo empate, la RFEDA junto con el Comité Organizador designará el vencedor basándose en otras consideraciones que juzguen oportunas.

Si dos o más pilotos marcan el tiempo de vuelta rápida idéntico en la misma sesión calificativa o carrera, la prioridad será para aquel que la haya marcado en primer lugar durante la sesión.

CEREMONIA DE PÓDIUM. TROFEOS

En cada una de las carreras se efectuará un reparto de trofeos.

Todos los pilotos que se hayan hecho acreedores de un Trofeo deberán participar en la ceremonia de entrega de premios en el Pódium y respetar todas las reglas e instrucciones referentes al procedimiento del mismo.

Se preverá un Parque Cerrado junto al pódium para los tres primeros clasificados de la prueba y el primero (o tres primeros -ver art.11.6-) de la GT Cup Europe cups, con acceso directo al Pódium.

Está prohibido el acceso al Pódium de personas ajenas a la ceremonia, incluidas azafatas, familiares o personas identificadas con Marcas comerciales que no sean estrictamente las pertenecientes al patrocinador o patrocinadores de la Serie.

Los pilotos deberán acceder a la ceremonia del pódium con el mono ignífugo, que llevará la publicidad obligatoria, y la gorra del suministrador de neumáticos, que les será entregada por la Organización.

Los trofeos a entregar en la ceremonia de Pódium por carrera y por el orden que se cita, serán los siguientes:

- 1º clasificados General Scratch GT Cup Europe + Equipo
- 2º clasificados General Scratch GT Cup Europe
- 3º clasificados General Scratch GT Cup Europe

10.2

Zeros corresponding to Sporting Stewards decisions (disqualifications) or no participation due to sanctions, will NOT be discounted these results will always be retained.

10.3

If one or more drivers -or teams- finish the season with the same number of points in the final classification, the following tie-breaker rules will be applied (taking as reference the art. 24 of the FIA Circuits General Prescriptions):

- According to the value of the places /1st, 2nd, ... places) obtained by involved drivers in the classifications of the competitions which have been taken into account to obtain the total retained points.
- According to the quality of the places obtained by the drivers in the classification of all the competitions in which they took part.
- In case of a new tie, the RFEDA together with the Organizing Committee will designate the winner based on other considerations that they deem appropriate.

10.4

If two or more drivers set identical fastest lap times in the same qualifying session or race, priority will be given to the one who set it first in the session.

ART. 11 PODIUM CEREMONY. TROPHIES

11.1

In each race an awards ceremony will be hold.

11.2

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 thereof.

11.3

A "Parc Fermé" close to the podium will be provided for the first three classifieds of the race and the first (or first three classified -see art.11.6-) of GT Cup Europe cups with direct access to the podium.

11.4

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

11.5

The drivers must attend the podium ceremony wearing their overall, which will carry the mandatory advertising, and the cap of the tyres supplier, which will be delivered by the Organization.

11.6

The trophies to be presented at the Podium ceremony per race and in the order that is mentioned, will be the following:

- 1st classified Overall GT Cup Europe + Team
- 2nd classified Overall GT Cup Europe
- 3rd classified Overall GT Cup Europe

1º clasificado de GT Cup Europe – clase PROAM
2º clasificado de GT Cup Europe – clase PROAM (*)
3º clasificado de GT Cup Europe—clase PROAM (*)

1º clasificado de GT Cup Europe – clase AM
2º clasificado de GT Cup Europe – clase AM (*)
3º clasificado de GT Cup Europe—clase AM (*)

(*) Para que se entreguen los trofeos correspondientes a los 2º y 3º clasificado de Clase PROAM y AM será condición necesaria que tomen la salida en carrera al menos seis participantes.

1st classified in GT Cup Europe - PROAM class
2nd classified in GT Cup Europe - PROAM class (*)
3rd classified in GT Cup Europe - PROAM class (*)

1st classified in GT Cup Europe - AM class
2nd classified in GT Cup Europe - AM class (*)
3rd classified in GT Cup Europe - AM class (*)

(*) In order to award the trophies to 2nd and 3rd classified of the GT Cup PROAM and AM Class, it will be a necessary condition that at least six entrants started the race.

NÚMEROS DE COMPETICIÓN. PUBLICIDAD

Cada vehículo llevará el número de carrera correspondiente a la lista publicada por el Comité Organizador. Los números entregados por el Comité Organizador no podrán ser modificados.

El nombre del / los piloto(s) deberá ir obligatoriamente en ambos laterales del vehículo, en un lugar visible, en un tamaño y tipo de letra adecuado y legible.

Tanto los números de carrera, como el/los nombre (-s) del (de los) piloto (-s) y publicidad obligatoria deberán figurar sobre el vehículo desde las verificaciones técnicas preliminares y durante la duración de la prueba.

Los equipos podrán hacer figurar en la vestimenta, así como en el vehículo, publicidad comercial, siempre que:

- Estén de acuerdo con lo establecido en las normas sobre publicidad de la FIA y/o a la normativa de la ADN en la cual se realiza la prueba.
- Respeten los lugares previstos en el Reglamento para la publicidad obligatoria.

Cualquier publicidad contraria a la establecida o que ésta figure en lugares distintos a lo indicado en el Reglamento, deberá ser autorizado expresamente por el Comité Organizador.

Queda bajo la exclusiva responsabilidad de cada concursante la correcta colocación de toda la publicidad obligatoria en las verificaciones y durante el transcurso de la prueba (según art. 48 al presente Reglamento).

El Comité Organizador se reserva el derecho de decidir, si fuera necesario, y bajo solicitud razonada, el lugar donde deba situarse el nombre del piloto (siempre y cuando no sea posible colocarlos en el lugar establecido en el anexo correspondiente), los números y la publicidad obligatoria.

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

ART. 12 COMPETITION NUMBERS. ADVERTISING

12.1 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.

The name(s) of the driver(s) should mandatorily be displayed on the side of the car, in a visible place, and in an appropriate and readable font and typeface.

Both the competition numbers, the name/s of the drivers and compulsory advertisement should be fitted on the vehicle in the previous scrutineering and during the whole event.

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

- Is in accordance with the provisions of the rules on advertising of the FIA and / or the regulations of the ASN in which the Event takes place.
- 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.

12.3 It remains under the exclusive responsibility of each entrant the correct positioning of the compulsory advertising during the scrutineering and during the event (according to art. 48 of the present regulations).

12.4 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.

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

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

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

La utilización publicitaria por parte del concursante o de cualquier otra persona, de los resultados, records, etc., obtenidos en la Serie en 2026, deberá respetar la publicidad obligatoria (tanto en el vehículo como en el mono).

OFICIALES

El Comité Organizador nombrará, al menos, los siguientes oficiales permanentes:

- Presidente del Colegio de Comisarios Deportivos.
- Director de prueba, que actuará como Starter de la Prueba.
- Delegado Técnico.
- Safety & Sporting Delegate (*)

Note:* cuya función es ayudar a los oficiales de la Serie en sus funciones, aportando su experiencia y competencias en áreas relevantes (aplicación de regulaciones, seguridad, situaciones de carrera, informes, etc.)

El resto de los Oficiales, conforme a la normativa descrita en el CDI -art. 11-, serán nombrados por el Organizador Local con el acuerdo del Comité Organizador de la Serie.

Todos los oficiales deberán figurar con su número de licencia y su cometido específico en el Reglamento Particular de la Prueba o en un anexo al mismo.

El Director de Prueba y el Director de Carrera, trabajarán en constante unión. El Director de Prueba dispondrá de plenos poderes en las materias que se describen a continuación, en las que el Director de Carrera podrá impartir las ordenes correspondientes, pero sólo con la aprobación expresa del Director de Prueba:

- a) Controlar el desarrollo de los entrenamientos y de la carrera, que se respeten los horarios y si lo juzgase necesario proponer a los Comisarios Deportivos la modificación de los horarios conforme al Código y al Reglamento Deportivo.
- b) Parar a cualquier concursante (en cumplimiento de la normativa del CDI y del Reglamento Deportivo).
- c) Parar el desarrollo de los entrenamientos o de la carrera si cree que puede ser peligrosa su

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 double-at least-those established for who carries the mandatory advertising, and loss of prizes and prizes corresponding to such advertising.

12.6 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.

12.7 The advertising use on the part of the Competitor or any other person, of the results, records, etc., obtained in the Series in 2026, must respect the general image of both the fireproof overall or the vehicle, and must therefore show the mandatory advertising in the respective places.

ART. 13 OFFICIALS

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

- President of Panel of Stewards.
- Race Director, who will act as the Starter of the race.
- Technical Delegate
- Safety & Sporting Delegate (*)

*Note *:* whose role is to assist the officials of the Serie in their duties, contributing his/her expertise and competencies in relevant areas (regulations enforcement, safety, racing situations, reporting, etc).

13.2 The rest of the officials, according to the regulation on the CDI, art. 11, will be designated by the Local Organizer in coordination with the Series Organizing Committee.

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

13.4 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

continuación, de conformidad al Reglamento Deportivo, y asegurar que la nueva salida se efectúe conforme al procedimiento.

- d) El procedimiento de salida.
- e) Utilizar el vehículo de seguridad (Safety Car) o el procedimiento FCY, en entrenamientos (privados, libres, cronometrados) y en carreras.
- f) Suspensión y reanudación de Carrera.

El Director de Prueba o el Director de Carrera deberán mantenerse en la zona de control y en contacto por radio entre sí y con todos los puestos de Comisarios durante todas las sesiones de entrenamientos y desde el despliegue del cartel de 5 minutos hasta que el último vehículo pase la Línea de Llegada.

Los Comisarios Deportivos y los demás oficiales deben mantenerse localizables por el Director de Prueba o el Director de Carrera en todo momento.

Los Comisarios Deportivos podrán utilizar todos los videos o equipos electrónicos disponibles para ayudarse en la toma de decisiones. En tales circunstancias, los comisarios deportivos podrán invalidar a los jueces de hecho.

INSTRUCCIONES Y COMUNICACIONES A LOS CONCURSANTES

Los Comisarios Deportivos pueden, a título excepcional dar instrucciones a los Concursantes por medio de complementos especiales de acuerdo con el Código Deportivo Internacional. Estas instrucciones deberán ser distribuidas a todos los concursantes y en cualquier caso publicadas en el Tablón Oficial de Avisos, que dará fe de la publicación.

Todas las clasificaciones y resultados de los entrenamientos y de las carreras, así como todas las decisiones de los Comisarios Deportivos, que así sea acordado por ellos, serán colocados en el Tablón Oficial de Avisos.

Cualquier decisión o comunicación de los Comisarios Deportivos, Delegado Técnico, Director de prueba o del Director de Carrera, que afecte a un concursante concreto le será además comunicado por escrito al mismo.

Así mismo los Comisarios Deportivos publicaran los resultados de cada vehículo verificado. Estos resultados no comprenderán cifras particulares, salvo en lo concerniente al análisis del carburante o cuando un vehículo no se ajuste al Reglamento Técnico.

Los concursantes o sus representantes deberán estar localizables durante toda la duración de la prueba.

Las instrucciones oficiales se transmitirán a los pilotos mediante las banderas y señales previstas por el Código. Los concursantes no pueden usar banderas parecidas a las utilizadas oficialmente.

ensure that the new start. is carried out according to the usual proceeding.

- d) The starting procedure.
- e) Use the Safety Car or the FCY procedure, both in practice sessions (private, free, qualifying) and races
- f) Suspending and resuming the race.

13.5 The Race Director or Clerk of the Course must be in the 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.

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

13.7 The Stewards may use all available video or electronic equipment to assist them in making a decision. In such circumstances, the Stewards may overrule the Judges of Fact.

ART. 14 INSTRUCTIONS AND COMMUNICATIONS TO THE ENTRANTS

14.1 The Stewards may at 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.

14.2 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.

14.3 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. Except for the fuel analysis and when a car is found in non - conformity with the technical Regulations, these results must not contain any particular data.

14.4 The Entrants or their representatives should be available during the whole event.

14.5 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.

**TELEMETRÍA.
CÁMARAS**

Está prohibida la instalación y/o utilización de sistemas de telemetría o cualquier otra base informática que permita la transmisión de datos desde un vehículo en movimiento a la zona de Pits y viceversa, durante todo el desarrollo del evento (entrenamientos libres, entrenamientos oficiales y carrera/-s), salvo los instalados por los Oficiales de la prueba con el fin de controlar el desarrollo de la misma.

Están permitidas las tomas de tiempos no oficiales automáticas para la información de los equipos. Si para el funcionamiento de éstas los equipos necesitaran instalar algún elemento de medida -con fuente de alimentación - en el muro de señalización, esta última (fuente de alimentación) deberá situarse en el muro y a una distancia superior a 5 metros de los sistemas oficiales de cronometraje.

Está permitida la utilización de un sistema de adquisición de datos a vehículo parado y siempre ésta sea desde el vehículo hacia ordenador y no en el sentido contrario.

Está permitida la intercomunicación entre el piloto dentro de su vehículo en movimiento y las personas de su equipo mediante la utilización de sistemas de radio cuya función exclusiva sea la transmisión de la voz humana.

El cronometraje automático será obligatorio, realizándose con un sistema de **"Transponder Mylaps"** y el **Mylap X2 Racelink system**, todos los participantes deberán estar en posesión del mismo; en otro caso deberán acudir al servicio de cronometraje para que les sea instalados el soporte y el emisor correspondiente.

La conservación de los aparatos oficiales de cronometraje instalados en los vehículos es responsabilidad del concursante.

INCIDENTES Y SANCIONES

"Incidente" es un hecho o una Serie de hechos que implique a uno o varios pilotos o toda acción de un piloto que haya sido informado por el Director de Prueba o el Director de Carrera a los Comisarios Deportivos (o como resultado de una investigación llevada a cabo por el Director de Carrera/Prueba bajo demanda de los Comisarios Deportivos) que:

- Haya supuesto la interrupción de los entrenamientos (libres u oficiales) o la suspensión de una carrera.
- Constituya una violación de la Normativa aplicable (reglamento/s de la serie, CDI y sus anexos, etc.)
- Haya efectuado una falsa salida o haya provocado la de uno o más vehículos.
- Provoque una colisión.
- Haya forzado a otro piloto a salir de la pista.

ART. 15
15.1
TELEMETRY. RADIOS. TIMING DEVICES. CAMERAS

The installation and / or use of telemetry systems or any other computer base that allows the transmission of data from a moving vehicle to the Pits area and vice versa is prohibited, throughout the development of event (free practices, qualifying and the race/-s), except for the installed by the Officials of the event in order to control the development of the same.

Automatic timekeeping for non-official times is allowed for the only purpose of Teams information. If for the operation of these, the Teams will need to install some measuring element -with power supply- in the signalling wall, this last one (power supply) must be placed on the wall and at a higher distance 5 meters from the official timing systems.

15.2

The use of a data acquisition system from a stationary vehicle is permitted and this is always from the vehicle to the computer and not in the opposite direction.

15.3

Intercommunication between the driver inside their moving vehicle and the Team Members is allowed using radio systems whose exclusive function is the transmission of the human voice.

15.4

The automatic timekeeping will be mandatory, carried out with a **"Mylaps transponder"** and **Mylaps X2 Racelink system**, all the Competitors must be in possession of it; otherwise, they must go to the timekeeping service so that the support and the corresponding "transponder" can be installed.

The conservation of the official timing devices installed in the vehicles is the responsibility of the competitor.

ART. 16
INCIDENTS AND PENALTIES
16.1

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

- Necessitates the stopping of a practice (free or qualifying) session or the suspension of a race.
- Constitutes a breach of the applicable normative (regulation/s of the series, ISC and their appendix, etc.).
- Causes a false start of one or more vehicles.
- Causes a collision.
- Forces another driver off the track.

- f) Entorpezca o impida ilegítimamente cualquier maniobra lícita de adelantamiento de otro piloto.
- g) Adelante ilegítimamente a otro piloto.
- h) Desobedezca o haga caso omiso a las indicaciones, instrucciones o comunicaciones de los oficiales o del personal de organización de la prueba.
- i) En general, cualquier conducta que por acción u omisión atente contra el buen orden deportivo que debe presidir el deporte del automóvil y sus competiciones.

Corresponderá a los Comisarios Deportivos, bajo un informe o a requerimiento del Director de prueba, determinar si se ha producido un "Incidente", así como qué piloto(s) está(n) implicado(s) y si debe(n) ser sancionado(s).

Si los Comisarios Deportivos investigan un "Incidente", deben informar al equipo o equipos que estén implicados, mediante un mensaje publicado en los monitores de cronometraje (siempre que las instalaciones lo permitan).

Si un piloto está implicado en una colisión o en un "Incidente" y ha sido informado por los Comisarios Deportivos de dicha circunstancia antes de cumplirse 60 minutos desde la finalización de la carrera, no deberá abandonar el circuito sin el acuerdo previo de los citados oficiales.

Los Comisarios Deportivos pueden infligir la(s) sanción(es) prevista(s) en el presente Reglamento, así como la(s) que –a su exclusivo criterio – disponga(n) en aplicación del CDI o de otro(s) Reglamento(s) aplicable(s).

Asimismo, podrán actuar en ese sentido a petición del Director de Carrera o del Director de Prueba.

Los Comisarios Deportivos, o el Director de prueba cuando se disponga específicamente en el presente Reglamento Deportivo, podrán infligir a cualquier piloto implicado en un "Incidente", una o varias de las siguientes sanciones:

- a) Advertencia.
- b) Amonestación.
- c) Multa.
- d) Obligación de realizar algún trabajo de interés público/social.
- e) Eliminación de la vuelta/s de entrenamientos cronometrados y libres de un piloto.
- f) Pérdida de posición/es en la parrilla de salida.
- g) Tomar obligatoriamente la salida desde el Pit Lane.
- h) Penalización en tiempo:
 - h1) a añadir a su tiempo de entrenamientos o al invertido en carrera.

- 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.
- i) In general, any conduct that by action or omission attempts against the good sporting order that should govern the sport of the automobile and its competitions.

16.2 It will be at the Stewards criteria, 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.

16.3 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 (if 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, they must not leave the circuit without the prior agreement of the Stewards.

16.4 The Stewards may inflict the penalties(s) written in this Regulation, as well as the ones - at their exclusive criteria - stipulated 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.

16.5 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) Fine.
- d) Obligation to accomplish some work of public interest.
- e) Deletion of a driver's qualifying and practice lap/s.
- f) Drop of grid position/s.
- g) Obligation for a driver to start Race from the Pit Lane.
- h) Time penalty:
 - h1) Adding of time to time scored in practices or race.

h2) 5 segundos de penalización a añadir a su tiempo invertido en carrera h3) 10 segundos de penalización a añadir a su tiempo invertido en carrera	h2) 5 seconds time penalty to be added to the elapsed race time of the driver concerned h3) 10 seconds to be added to the elapsed race time of the driver concerned
i) Vuelta/s de penalización.	i) Penalty lap/s.
j) Perdida de posición/es en la clasificación de la Competición.	j) Drop of place/s in the classification of the Competition
k) Penalización de Drive Through	k) Drive Through penalty
l) Stop & Go o Stop & Go con tiempo de parada	l) Stop & Go or Stop & Go with a prescribed stop time
m) Descalificación	m) Disqualification
Las penalizaciones previstas en este artículo, casos a), b), e), f), g), h), i), j), k) y l) incluyendo las aplicadas durante los últimos 5 minutos (ó 3 vueltas) o al final de la carrera o entrenamientos no están sujetas a apelación (Art. 12.3.4 CDI).	The penalties set out in this article, cases a), b), e), f), g), h), i), j), k) and l) including the cases were these are imposed in the last 5 minutes (or 3 laps) or at the end of the races o qualifying are not subject to appeal (Art. 12.3.4 ISC).
Las Decisiones de los Comisarios Deportivos son inmediatamente vinculantes, sujeto a las disposiciones del artículo 12.3.3 del CDI.	The Decisions of the Stewards are immediately binding, subject to the provisions of article 12.3.3 of the ISC.
Asimismo, los Comisarios Deportivos podrán trasladar un expediente disciplinario de un licenciado implicado en un "Incidente" a su ADN de referencia/de procedencia.	16.6 In addition, the Stewards may transfer a disciplinary record of a licensee involved in an "Incident" to their reference / parent ASN.
Todo piloto que haya recibido 3 amonestaciones durante la temporada, de las cuales al menos 2 hayan sido impuestas por infracciones de comportamiento/conducta de conducción, recibirá, en el momento de la tercera amonestación, una penalización de pérdida de Diez posiciones en parrilla en la siguiente carrera en que tome parte.	16.7 Any driver who has received 3 reprimands during the season, of which at least 2 have been imposed for infractions of the driving behaviour/conduct, will receive, at the time of the third reprimand, a penalty of loss of TEN positions on the grid in the following race in which they take part.
La misma regla será de nuevo aplicada para las próximas 3 amonestaciones que pueda recibir y así sucesivamente.	The same rule will be applied again for the next 3 reprimand he may receive and so on.
Las amonestaciones serán siempre propiedad del piloto	The reprimands will always be the property of the driver.
Cuando sea físicamente imposible aplicar la penalización de pérdida de 10 posiciones en parrilla, cualquier otra penalización podrá ser aplicada a criterio de los Comisarios Deportivos.	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.
Como norma general, las infracciones cometidas en los entrenamientos oficiales llevarán consigo la anulación de cuantos tiempos se consideren oportunos o la pérdida de posiciones en la parrilla de salida, pudiendo llegar a la descalificación en aquellos supuestos de singular gravedad, a juicio de los Comisarios Deportivos.	16.8 As a general rule, infractions committed in official practices will lead to the cancellation of as many lap times 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.
No obstante, los Comisarios Deportivos podrán diferir de los entrenamientos a la carrera, las siguientes penalizaciones en tiempo:	The Stewards may defer from qualifying to the race, the following penalties in time:
• Penalización en tiempo a sumar al tiempo total invertido en carrera. • De paso por Pit Lane (Drive Through). • De parada en el Pit Lane (Stop & Go).	• Time penalty to be added to the total race time. • Drive Through. • Stop & Go.

Estas dos últimas sanciones deben establecerse indicando el momento de su aplicación (como norma habitual en las 3 primeras vueltas de la carrera).

En carrera, los incidentes susceptibles de ser sancionados con una penalización podrán ser resueltos inicialmente, como norma general, con una penalización de paso por Pit Lane (Drive Through), o en su defecto, si los Comisarios lo consideran insuficiente, por una parada en Pit Lane (Stop & Go) de tantos segundos como consideren oportuno, pudiendo elevarla finalmente hasta la descalificación en aquellos supuestos cuya gravedad así lo requiera.

Por otra parte, en aquellos incidentes cuyas circunstancias así lo aconsejen, podrá diferirse la aplicación de la correspondiente sanción a la siguiente carrera de la misma Prueba (en el supuesto de celebrarse más de una), o trasladar la misma a carreras a celebrar en la(las) siguiente(s) Prueba(s).

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

- a) Los Comisarios Deportivos indicarán a Dirección de Carrera que se señalice mediante un cartel de fondo negro, en el que se muestre el número de dorsal y la penalización a cumplir, además de que dicha información sea mostrada en los monitores de cronometraje. Paralelamente y siempre que sea posible, se entregará una notificación escrita de la penalización impuesta, a un responsable del equipo.
- b) Desde el momento en que el participante en cuestión es notificado de la decisión del Colegio de Comisarios Deportivos, dicho piloto no podrá cruzar la Línea de meta de la pista más de dos veces antes de entrar al Pit Lane.
- c) Cualquier incumplimiento a lo dispuesto en el art. 16.10. aparados a) y/o b) podrá comportar la descalificación.
- d) **Definiciones:**
 - d1) **Paso por Pit Lane (Drive Through):** acceder al Pit Lane, recorrerlo en su totalidad sin paradas y reincorporarse a pista.
 - d2) **Parada en el Pit Lane (Stop & Go):** acceder al Pit Lane para dirigirse a la zona de penalización, donde el piloto parará completamente su vehículo en el lugar donde le sea mostrado un panel circular rojo con la palabra "Stop" escrita en blanco.

A partir del momento en que el vehículo esté parado, el oficial encargado comenzará la cuenta atrás de la penalización impuesta, al final de la cual autorizará al piloto del vehículo a reemprender la marcha mediante la sustitución del panel circular rojo por uno verde con la palabra "Go" escrita en blanco.
- e) En cualquiera de los casos descritos (Drive Through o Stop & Go) el vehículo no podrá detenerse en su box para efectuar ningún trabajo, ni tampoco para recibir asistencia cuando este inmovilizado en la zona de penalización. No

These two sanctions must be established indicating the time of application (as a general rule in the first 3 laps of the race).

16.9

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 races to be held in the following Event.

16.10

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 instruct Race Direction to display a black sign showing the race number and the penalty to be served, and this information will also be shown on the timing monitors. Simultaneously, and whenever possible, a written notification of the imposed penalty will be given to a team representative.
- b) From the time the Competitor concerned is notified of the steward's decision, the relevant driver may cross the Line on the track no more than twice before entering the Pit Lane.
- c) Any breach of the provisions of art. 16.10. a) and / or b) may entail disqualification.
- d) **Definitions:**
 - d1) **Drive Through:** enter the Pit Lane, drive its total length without stopping and rejoin the track.
 - d2) **Stop & Go:** enter 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.
- e) In any of the cases described before (Drive Through or Stop & Go) the vehicle cannot stop at its box to carry out any work, nor to receive assistance when it is stopped in the penalty area. However, in the event that the engine stops and

obstante, en el caso de que el motor se parase y no pudiera el piloto ponerlo en marcha nuevamente, se autoriza el uso de un medio externo para arrancarlo.

- f) En cualquier caso, salvo si el vehículo se encuentra ya en la entrada del Pit Lane para efectuar la penalización, ésta no podrá ser realizada una vez haya salido a pista el Safety Car o se haya mostrado la bandera roja para la suspensión de la carrera. Todas las vueltas que se realicen detrás del Safety Car, no se tendrán en cuenta para el cómputo de las 3 vueltas.
- g) Si una de estas penalizaciones debe ser aplicada en el transcurso de los 5 últimos minutos (o 3 últimas vueltas) o al final de la carrera, se añadirán los segundos que se indican al tiempo invertido en la carrera del piloto afectado:
- g1) Drive Through: **20** segundos.
- g2) Stop & Go: se tomará como base **30** segundos a los que se añadirán los segundos de la penalización.

Si durante el desarrollo de los entrenamientos o carrera, los Comisarios Deportivos deciden imponer una penalización en tiempo, esta se publicará mediante los monitores de cronometraje –siempre que esto sea posible–, así como se incluirá en la clasificación final provisional. Se entregará una notificación escrita al concursante si es posible.

Los Comisarios Deportivos podrán utilizar todos los videos o equipos electrónicos disponibles para ayudarse en la toma de decisiones. En tales circunstancias, los comisarios deportivos podrán invalidar a los jueces de hecho.

Ninguna decisión tomada o sanción impuesta reducirá el efecto de los arts. 12.10, 12.11, 12.12 y 12.13 del Código Deportivo Internacional (CDI).

RECLAMACIONES, DERECHO DE REVISIÓN Y APELACIONES

Cualquier reclamación deberá ser formulada conforme a lo establecido en el Art. 13 del CDI, acompañada de una caución establecida por la ADN.

Derecho de Revisión

Según se recoge en el Art. 14 del CDI acompañada con la caución establecida por la ADN de referencia.

Conforme a lo establecido en el art. 15 del CDI, todo concursante tiene el derecho de apelar las decisiones de los Comisarios Deportivos de una prueba en la forma y plazos establecidos en el citado artículo, acompañada de la caución establecida por la ADN, esta caución se deberá satisfacer mediante medio de pago que identifique a la parte apelante.

Determinadas sanciones no están sujetas a apelación conforme al art. 12.3.4 del CDI.

the driver cannot start it again, the use of an external means to start it is authorized.

- f) In any case, unless the vehicle 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.
- g) If one of these penalties must 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:
- g1) Drive Through: **20** seconds
- g2) Stop & Go: **30** seconds will be taken as a base to which the seconds of the penalty will be added.

16.11 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 classification. Written notice will be delivered to the competitor if possible.

16.12 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.

16.13 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. 17 PROTESTS, RIGHT OF REVIEW AND APPEALS

17.1 Any protest must be made in accordance with the provisions of Art. 13 of the ISC, accompanied by a caution established by the ASN.

17.2 Right of Review

As established in the Art.14 of the ISC accompanied by the caution established by the parent ASN.

17.3 As established in the art. 15 of the CDI, 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 caution established by the ASN, such caution shall be made firm by a payment method, which identifies the appealing party.

17.4 Certain decisions are not subject to appeal according with the art. 12.3.4. of the ISC.

DISCIPLINA GENERAL DE PADDOCK, BOXES, PIT LANE. USO DE INSTALACIONES

En cumplimiento con las normas de salud y seguridad, esta es la relación de pases personales entregados por equipo y prueba:

2 pases de piloto (Pit Lane wall)

1 pase de Pit Lane Wall para el manager del equipo

4 pases de Pit Lane para mecánicos (numerados)

4 pases de paddock (numerados)

Toda persona relacionada de algún modo con cualquier concursante inscrito que se encuentre en la zona de paddock, en los boxes, o dentro del Pit Lane, deberán llevar en todo momento el correspondiente pase acreditativo.

Se prohíbe la estancia de personas que no estén acreditadas en la zona interior de los boxes durante los entrenamientos o carrera.

Los miembros del equipo que intervienen en la asistencia en el Pit Lane y boxes deberán ir uniformados (mono, guantes, etc.) -ver arts. 19.21, 49.3, 51:

Es obligatorio el uso de mono y guantes durante los entrenamientos cronometrados y carreras; en entrenamientos privados y libres recomendable. Esta norma es aplicable también al "lollipop man".

El uso de cascos es recomendable en entrenamientos cronometrados y carreras, estos pueden ser abiertos o cerrados, no aplicándose normativa específica.

No está permitido el calzado abierto.

Durante los entrenamientos y las carreras solamente podrán acceder al muro del Pit Lane dos componentes de cada uno de los equipos participantes en la prueba que sé este desarrollando en ese preciso momento, debidamente identificados. En cualquiera de los casos, deberán mantenerse en todo momento en la parte interior del muro, estando autorizadas únicamente las operaciones necesarias para mostrar los paneles de señalización a los pilotos.

La situación de los miembros del equipo y las reparaciones a los vehículos solo podrán realizarse en la zona del Pit Lane asignada a cada concursante.

Sé prohíbe la estancia de vehículos particulares en la zona de Paddock.

Se prohíbe tener o instalar en el interior de los boxes de trabajo cualquier elemento o utensilio, como, por ejemplo, cocinas, neveras, estufas, calentadores de aire, etc. -, que pueda ser considerado por la Organización como susceptible de crear un peligro adicional. La infracción de esta regla podrá ser sancionada por el Comité Organizador de la Serie.

Para la instalación en la parte trasera de los boxes de trabajo de cualquier tipo de estructura (carpas, avances, sillas, sombrillas, etc.) se deberá contar con el permiso expreso de la Organización.

Está prohibido pintar, perforar, desmontar o realizar un mal uso de las instalaciones del circuito (Paddock,

ART. 18
GENERAL DISCIPLINE IN PADDOCK, BOXES, PIT LANE. USE OF SPORTS FACILITIES.
18.1

In compliance with health and safety regulations, this is the list of personal passes delivered by the organization for each team at each event:

2 Driver's passes (Pit Lane)

1 Pit Lane Wall pass for the Team Manager

4 Pit Lane passes for mechanics (numbered)

4 paddock passes (numbered)

18.2

Any person related in any way to any registered competitor who is in the paddock area, in the pits, or in the Pit Lane, must carry the corresponding accreditation pass at all times.

People who are not accredited, cannot be inside the garages during the practices or races.

Team members who assist the car in the Pit Lane and boxes must be duly uniformed (overall, gloves, etc.) -see arts. 19.21, 49.3, 51:

The use of suits and gloves such equipment will be mandatory in qualifying and races; in private tests and free practices recommended. Applicable also to the "lollipop man" attire.

Helmets: recommended for qualifying and races; these can be open or closed, with no specific regulations applying.

Open footwear is not permitted.

18.3

During practices, qualifying and races, only two members of each team participating in the category that is being developed at that precise moment, duly identified, will be able to access the Pit Lane wall. In any case, they must be located at all times in the inner part of the wall. The only authorized operations are the ones to show the signalling boards to drivers.

The situation of the team members and repairs can only be carried out in the Pit Lane area assigned to each team.

18.4

No personal cars are allowed in the paddock area.

18.5

It is forbidden to have or install any item or utensil inside the garages -such as kitchens, refrigerators, stoves, air heaters, etc. -, which may be considered by the Organization as liable to create an additional danger. Violation of this rule may be sanctioned by the Organizing Committee of the Series.

For the installation in the back of the garages of any type of structure (tents, advances, chairs, umbrellas, etc.) you must have the express permission of the Organizer.

18.6

It is forbidden to paint, drill, disassemble or misuse the circuit facilities (Paddock, Pit, Pit Lane, signalling

Boxes, Pit Lane, muro de señalización, etc.). Los desperfectos ocasionados en las instalaciones serán responsabilidad del concursante.

Es responsabilidad de los equipos la obligación de retirar de las instalaciones de los circuitos, los neumáticos usados y bidones de gasolina una vez finalizada la prueba.

DISCIPLINA GENERAL DE SEGURIDAD

Cualquier infracción cometida contra los Reglamentos aplicables en la Serie, relacionadas o relativas a la disciplina general de seguridad, tanto en entrenamientos como en carrera, será sancionada por los Comisarios Deportivos.

Está totalmente prohibido a los pilotos conducir sus vehículos en dirección contraria a la de la carrera bajo pena de descalificación. Únicamente, un vehículo puede ser empujado en dirección contraria para desplazarlo de cualquier posición peligrosa en la que pudiera encontrarse, siempre bajo las indicaciones de los Comisarios. Un piloto no puede jamás empujar su propio vehículo, salvo indicación directa de los Comisarios.

Las instrucciones oficiales se transmitirán a los pilotos mediante las banderas y señales previstas por el Código. Los concursantes no pueden usar banderas parecidas a las utilizadas oficialmente.

Las señales transmitidas a los pilotos mediante las banderas y señales del Código y sus Anexos deberán ser respetadas sin dilación.

En particular, presentar una o más banderas amarillas en los puestos de señalización indican la existencia de un peligro de cualquier clase en la pista o próximo a ella. Los pilotos deben reducir la velocidad y estar preparados para cambiar de dirección e incluso parar. Los adelantamientos, así como la mejora de los tiempos, están prohibidos bajo estas circunstancias.

Cuando se muestre la **bandera roja** todos los pilotos deberán reducir sustancialmente e inmediatamente la velocidad, preparados para detenerse si fuera necesario y volver al Pit Lane. Los adelantamientos están prohibidos.

Por otra parte, la llamada de un piloto al Pit Lane mediante una **bandera negra** deberá ser atendida y cumplida antes de que el piloto haya cumplido tres pasos por la entrada de boxes después de que la misma es presentada.

Cualquier infracción de estas reglas durante las sesiones de entrenamientos o cualquiera de las carreras será penalizado como queda registrado en el Anexo 1 del presente Reglamento Deportivo.

Durante las sesiones de entrenamientos y carreras, los pilotos sólo podrán utilizar la pista y en todo momento deberán respetar lo previsto en el Código de Conducción en Circuitos publicado por FIA en el CDI (capítulo IV del Anexo L).

Las curvas, así como sus zonas de entrada y salida, pueden ser negociadas por los pilotos como deseen mientras se mantengan dentro de los límites

wall, etc.). The damage caused in the facilities, will be the responsibility of the competitor.

18.7 Teams are responsible to remove from the facilities of the circuits, the used tyres and drums of fuel after the end of the event.

ART. 19 GENERAL SAFETY DISCIPLINE

19.1 Any breach committed against the Regulations applicable in 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.

19.2 It is totally forbidden for drivers to drive their vehicles in the opposite direction of the race under penalty of disqualification. Only, a vehicle can be pushed in the opposite direction to move it from any dangerous position in which it could be found, always under the instructions of the Marshals. Drivers can never push their own vehicle, unless directly indicated by the Marshals.

19.3 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 as it is written in the Appendix 1 of this Sporting Regulation.

19.4 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

marcados por las líneas blancas continuas de los bordes de la pista. Teniendo en cuenta estas circunstancias, el adelantamiento podrá ser realizado por la derecha o por la izquierda.

Sin embargo, la realización de maniobras susceptibles de molestar a otros pilotos, tales como toques, empujones, obstrucciones, forzar a salir de pista o golpes por parte de concursante que adelanta o es adelantado, están estrictamente prohibidas y entrañarán penalizaciones previstas en el presente reglamento y/o Anexo 1, dependiendo de la importancia o reiteración de las infracciones.

De igual forma, más de un cambio imprevisto o anormal de dirección por parte del piloto adelantado, están estrictamente prohibidas y entrañarán penalizaciones previstas en el presente reglamento y/o Anexo 1, dependiendo de la importancia o reiteración de las infracciones.

La repetición de una conducta antideportiva puede entrañar la descalificación.

Los Pilotos deben usar la pista en todo momento. Para evitar cualquier duda:

- Las **Líneas blancas** que definen los bordes de pista se consideran **parte de la pista, pero no los bordillos y pianos**.
- Se considera que un piloto **ha abandonado la pista** si **ninguna parte de su coche permanece en contacto** con la pista.

En caso de que un coche se salga de la pista por la razón que fuere, y sin perjuicio de lo estipulado en el siguiente párrafo, el piloto puede volver a ella. Sin embargo, esta vuelta a la pista solo podrá realizarse cuando sea seguro hacerlo y **sin ganar ninguna ventaja**.

En ningún momento se conducirá innecesariamente lento, errático o de una manera que pueda considerarse potencialmente peligrosa para otros conductores o cualquier otra persona, y/o la repetición de errores serios o la apariencia de una falta de control sobre el vehículo (tal como abandonar la pista) será informado a los Comisarios Deportivos y podrá provocar la imposición de penalizaciones que podrán llegar a la descalificación de cualquier piloto involucrado.

En particular está prohibido

- Realizar ensayos de salida en la pista durante toda la duración de los entrenamientos y carrera.
- Efectuar maniobras de zigzag para calentamiento de neumáticos, durante la totalidad de los entrenamientos y en carrera de acuerdo con lo establecido en el art. 33.3

Las sanciones por incumplimiento de este artículo están previstas en el Anexo 1 de este Reglamento, pudiendo llegar, a la descalificación de la prueba si entraña peligro inminente por otros participantes, con independencia de que sea la primera o la segunda vez que se realice.

El límite de velocidad de 60 km / h se aplicará en todo momento del evento en el Pit Lane. La circulación por

white lines of the edges of the track. Taking into account these circumstances, overtaking can be done on the right or on the left.

However, the performance of manoeuvres likely to hinder other drivers such as touches, shoves, obstruction, forcing off track or hits carried out by any driver who is overtaking or is being overtaken, will be strictly forbidden and will entail penalties foreseen either in the present regulations or in the Appendix 1, depending on the importance and reiteration of the breach.

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 behaviour may entail disqualification.

19.5

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.
- 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**.

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.

19.6

It is forbidden, in particular, to carry out:

- To perform starting practices in the track during the entire official practices and race.
- To make zigzag manoeuvres in order to warm up the tyres during the whole duration of the official practices and in the race according to art. 33.3

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.

19.7

A speed limit of 60 kph during all times will be enforced in the Pit Lane. The circulation through the

el Pit Lane se realizará con las máximas precauciones de seguridad y nunca superando el límite de 60 km / h.

Está prohibida toda maniobra de obstrucción por parte de uno o varios pilotos que tengan o no intereses comunes. No está permitido rodar constantemente juntos a varios vehículos, o adoptar una formación en abanico de manera que otro vehículo no pueda sobrepasarlos. En este caso se presentará la bandera azul a los conductores y se informará a los Comisarios Deportivos para su consideración.

La sanción infligida a los pilotos que no respeten la bandera azul será igualmente aplicada a los conductores que obstruyan una parte de la pista, y será más severa en el caso de una obstrucción sistemática, pudiendo llegar en este caso a la descalificación.

La pista sólo podrá ser utilizada por los pilotos que estén autorizados a tomar parte en la sesión programada en ese momento.

El piloto de cualquier vehículo que vaya a abandonar la pista deberá avisar previamente de su intención, y a él le incumbe vigilar que esta maniobra no represente peligro.

Si un vehículo se para en la pista deberá ser retirado tan pronto como sea posible de forma que su presencia no constituya un peligro o entorpezca a otros concursantes.

Si el piloto no es capaz de sacar el vehículo de esta posición peligrosa, durante entrenamientos o carrera, conduciéndolo por sus propios medios, será el deber de los oficiales de pista ayudarlo. El piloto deberá dejar el coche en punto muerto y con el volante puesto.

Así mismo puede ser movido con otro tipo de ayuda suplementaria a los oficiales (medios mecánicos, tractores, etc.) y volver a la sesión de entrenamientos o carrera.

Si la ayuda recibida causa el arranque del motor del coche y el piloto se reincorpora a la pista, se aplicarán las penalizaciones establecidas en el Anexo 1.

Excepto en la zona del Paddock, en los Boxes, vía interior del Pit o en la Parrilla de Salida, cualquier reparación en un vehículo debe ser realizada únicamente por su propio piloto y las herramientas transportadas a bordo de su vehículo, tanto en entrenamiento-s como en carrera-s.

El reabastecimiento de combustible se deberá realizar dentro del box antes del inicio de los entrenamientos (privados/libres/cronometrados) y carreras.

Durante los entrenamientos privados y libres se podrá hacer reabastecimiento de combustible en el Pit Lane (vía de trabajo). Se recuerda que los miembros del equipo deberán usar equipación de acuerdo con los arts. 18.2 y 19.21 del Reglamento Deportivo.

Durante toda la sesión de entrenamientos oficiales y desde el comienzo del procedimiento de salida hasta el levantamiento del Parque Cerrado ninguna materia

Pit Lane will be carried out with the maximum safety precautions and never exceeding the 60 kph limit.

19.8 Any obstruction manoeuvre by one or several drivers with or without common interests is prohibited. It is not allowed to constantly roll together 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.

19.9 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, being able in this case to be disqualified.

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

19.11 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.

19.12 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.

If the driver is not able to remove the car from this dangerous position, during practices 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. 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.

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

19.13 Except in the Paddock Area, in the garages or in the starting grid, any repair in a vehicle must be carried out only by the driver and using the tools on board of the car, both in qualifying-s and race-s.

19.14 The refuelling must be carried out inside the box before the private/free/qualifying sessions and races.

During the private and free practices refuelling can be carried out in the inner lane of the Pit Lane. All team members must wear the equipment in accordance to art. 18.2 and 19.21 of the Sporting Regulation.

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

o sustancia sólida, líquida o gaseosa o de la naturaleza que sea, podrá ser colocada o sacada del vehículo. Todos los orificios de relleno deberán ser de tal forma que permitan a los comisarios técnicos su sellado.

Desde el inicio y hasta la finalización del (de los) entrenamiento(s) o carrera(s) y hasta que todos los vehículos hayan llegado al Parque Cerrado, por sus propios medios o de otro de los modos especificados en este Reglamento, nadie está autorizado a permanecer en la pista excepto los Comisarios de Pista en ejecución de su misión, el piloto cuando conduce o bajo las instrucciones de los Comisarios de Pista, y los mecánicos, de acuerdo con lo establecido en el presente Reglamento.

Si un vehículo se inmoviliza durante la carrera, el motor debe ser de nuevo puesto en marcha con la ayuda del motor de arranque. El uso de un medio de arranque externo al vehículo sólo estará autorizado en los boxes, en la parrilla de salida y después del repostaje.

Está prohibido:

- a) Empujar un vehículo para cruzar la línea de llegada.
- b) Empujar un vehículo para arrancarlo en la pista o en el Pit.

Un vehículo abandonado por su piloto se considerará retirado.

Un vehículo se considerará abandonado si el piloto se va de las inmediaciones del vehículo en contra de las instrucciones de los oficiales.

Un vehículo abandonado temporalmente por su piloto durante la suspensión de la carrera no se considerará abandonado.

Es obligatorio que todos los pilotos que tomen parte en los entrenamientos y en las carreras de todas las pruebas de la Serie lleven siempre los elementos de seguridad (ropa ignífuga, casco, HANS, etc.) establecidos en el Capítulo III - Anexo L del CDI.

Si en opinión de los Comisarios Deportivos un piloto se para deliberadamente en el circuito o impide la normal circulación a otro(s) piloto(s), será penalizado de acuerdo con lo establecido en el Anexo 1 de este Reglamento.

Los mecánicos durante el cumplimiento de sus tareas en el Pit tanto en entrenamientos y/o carreras deberán ir provistos al menos de: mono ignífugo y guantes (ver art.18.2).

ENTRENAMIENTOS: RESTRICCIONES

Test Colectivos/Entrenamientos privados

Entrenamientos privados promovidos por el Comité Organizador para los equipos/pilotos inscritos, en cualquier momento de la temporada, en un circuito o no de los que componen el calendario de la Serie.

El Comité Organizador se reserva el derecho de invitar a estos test a pilotos no inscritos.

DEFINICIONES.

19.15

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.

From the beginning and until the end of the practice(s) or race (s) and until all the vehicles 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 Regulation.

19.16

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 stands, on the starting grid and after the refuelling.

19.17

It is forbidden:

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

19.18

A car abandoned by his/her driver will be considered as retired.

A vehicle will be considered abandoned if the driver leaves the vicinity of the vehicle against the instructions of the marshalls.

A vehicle temporarily abandoned by its driver during the suspension of the race will not be considered abandoned.

19.19

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.

19.20

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.

19.21

All mechanics must wear at all times during the performance of their tasks at the Pit Lane, both in qualifying and races, at least: fireproof overalls and gloves (see art. 18.2).

ART. 20

PRACTICES: DEFINITIONS AND RESTRICTIONS

20.1

Collective Tests/Private tests

Private tests 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.

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

Estos Test colectivos/entrenamientos privados se celebrarán normalmente los jueves de la semana de los eventos del calendario.

En los test colectivos/entrenamientos privados será obligatorio el uso de los neumáticos y la gasolina oficial de la Serie. El número de neumáticos será libre, si bien, se podría limitar la cantidad previa comunicación.

Entrenamientos libres

Serán los programados por el Comité Organizador coincidiendo con cada uno de los eventos del calendario. Se celebrarán por regla general los viernes del evento. Para poder participar en ellos los equipos/pilotos deberán estar inscritos en el evento. En estos están limitados el número de neumático a utilizar.
Es obligatorio utilizar la gasolina oficial

Entrenamientos privados

Son aquellos entrenamientos promovidos por los propios equipos para sus pilotos a lo largo de la temporada.

Queda totalmente prohibido realizar cualquier tipo de entrenamiento privado en el circuito donde se celebre la Prueba, en la semana de celebración del mismo, excepto los entrenamientos de los viernes (y/o jueves) del evento.

El Comité Organizador podrá autorizar, y bajo una petición razonada, una excepción.

Para la primera prueba y cualquier otra que se juzgue conveniente, y a criterio del Comité Organizador y si las circunstancias lo permiten, y con carácter excepcional, se podrá autorizar un entrenamiento el jueves previo al evento (test colectivo/entrenamiento privado).

La disciplina de Pit Lane y pista, y las medidas de seguridad de pilotos y coches serán las mismas para todas las sesiones de entrenamientos excepto donde el presente reglamento deportivo diga en contrario.

El tiempo perdido por interrupciones para despejar la pista o retirar algún vehículo o por cualquier necesidad a favor de la seguridad no será recuperado.

El uso de los neumáticos y de la gasolina oficial de la Serie es obligatorio.

VERIFICACIONES ADMINISTRATIVAS. VERIFICACIONES TÉCNICAS. DESIGNACIÓN DE PILOTOS

Durante las verificaciones administrativas preliminares, los concursantes deberán tener disponibles todas las licencias y documentos exigidos:

- Licencias de concursante y piloto(-s).
- Autorización de la ADN (concursante y pilotos) en conformidad con el art. 3.9.4. del CDI, si no está impreso en la licencia.
- Certificado médico de aptitud (Appendix L Charge II art. 1.8), si no está impreso en la licencia.
- Autorización Parental (ambos padres) cuando el piloto tenga menos de 18 años.

The collective tests/private tests will normally be held on Thursday of the week of the events.

For the collective tests / private test it will be mandatory the use of tyres and the official fuel of the Series. The number of tyres will be free, although the amount could be limited prior communication.

Free Practices

They will be those programmed by the Organizing Committee coinciding with each one of the calendar events. As a rule, the free practices will be held on the Friday of the event. In order to participate in them the teams / drivers must be registered in the event.

For these free practices the number of tyres to use is limited.

It is mandatory to use official fuel

Private Practices

Are those practices promoted by the teams themselves for their drivers throughout the season.

20.2 It is strictly forbidden to carry out any type of private practice in the circuit where the event is being held during the week of its celebration, except the practices on Friday (&/or Thursday) of the event.

The Organizing Committee may authorize, under a reasonable request, an exception.

20.3 For the first event and any other if so judged and according to the Organizing Committee criteria, if the circumstances allow it and exceptionally, it may be authorized a practice on the previous Thursday to the event (collective test/private test).

20.4 The discipline in Pit Lane and track, and the drivers' safety measures and cars will be the same for all practice sessions except where this sporting regulations says otherwise.

20.5 Time lost by interruptions to clear the track or to recover a car, or for any other safety reason, will not be recovered.

20.6 The use of official tyres and fuel of the Series is mandatory.

ART. 21 ADMINISTRATIVE CHECKING (SIGNING ON). SCRUTINEERING. DRIVERS DESIGNATION

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

- Entrant's and Driver's licenses.
- ASN authorization (entrant and drivers) in accordance with art. 3.9.4. of International Sporting Code, if it is not printed on the license.
- Medical certification (Appendix L Charge II art. 1.8), if it is not printed on the license.
- Parental authorization (both parents) when the driver is under 18 years old.

En cualquier momento durante la prueba o después de su finalización, el Jefe Médico, el Director de Carrera o el Director de Prueba pueden exigir que se lleve a cabo un examen médico de un piloto. (CDI-Anexo L, Capítulo 2).

Cualquier conductor que participe en competiciones internacionales debe poder mostrar, previa solicitud, un certificado médico de aptitud de acuerdo con los requisitos del Apéndice L (CDI-Art. 9.11).

Las verificaciones Administrativas y Técnicas se realizarán en los horarios y lugares establecidos en el Reglamento Particular de cada Prueba.

Todos los concursantes que hayan realizado las verificaciones fuera del horario establecido serán sancionados.

Los concursantes que no hayan pasado las verificaciones no serán autorizados a tomar parte en entrenamientos ni en carrera, excepto que hayan sido autorizados por los Comisarios Deportivos (ver Anexo 1).

La verificación técnica preliminar servirá para ver la adecuación o no de la inscripción a las diferentes categorías y/o clases.

Para las verificaciones técnicas todo reglamento o anexo que sea de aplicación –en la participación de cualquier vehículo en el GT Cup Europe - ha de haberse presentado con anterioridad a las mismas.

El período para presentar esta documentación aplicable se fija en el plazo de cierre de inscripción. Del mismo modo, toda documentación no acreditada con anterioridad tampoco podrá ser aportada como prueba en una eventual verificación post – carrera.

Las verificaciones técnicas preliminares se desarrollarán en el Box de cada participante, siendo requisito imprescindible para pasar las mismas que los números de carrera y nombre (- s) de el/los piloto(s) estén colocados en los lugares establecidos.

El concursante y/o su representante, deben encontrarse en el box, y estar a disposición de los Comisarios durante el tiempo establecido para las verificaciones técnicas.

Los Comisarios Deportivos pueden:

- Hacer verificar las condiciones de conformidad de un vehículo o de un concursante; antes, durante y/o después de los entrenamientos y de la carrera.
- Exigir que un vehículo sea desmontado por el concursante durante las verificaciones técnicas para asegurarse de que están completamente respetadas las condiciones de admisión o de conformidad.
- Solicitar a un concursante que proporcione la pieza que ellos puedan creer necesaria.
- No autorizar la salida a cualquier vehículo por razones de seguridad.

21.2 At any time during the competition or after the finish, the Chief Medical Officer, the Clerk of the Course or the Race Director may demand a driver to carry out a medical test. (ISC- Appendix L, Chapter 2).

Any driver participating in international competitions must be able to show on request a medical certificate of aptitude in accordance with the requirements of Appendix L (ISC-Art. 9.11).

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

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

21.5 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).

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

21.7 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 an evidence for a post-race eventual verification if it has not been previously presented.

21.8 The preliminary scrutineering will be carried out in each Entrant's garage, being an essential requirement to do it that the race number and the driver's name are already placed in the established places.

The entrant and/or their representative must be in the garage during the scrutineering and, be available to the Scrutineers during the time established for technical checks.

21.9 The Stewards can:

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

NO PRESENTARSE A LOS COMISARIOS TECNICOS en cualquiera de las situaciones anteriores será sancionado.

Cualquier vehículo que, después de haber pasado la verificación técnica, haya sido desmontado o modificado de tal manera que pueda afectar a su seguridad o cuestionar su conformidad o que haya estado comprometido en un accidente con consecuencias similares, deberá presentarse a los Comisarios Técnicos para su verificación, quedando a disposición de los mismos, que señalarán a los Comisarios Deportivos o al Director de Carrera, la conformidad o no del vehículo. En este último supuesto (no - conforme por motivos técnicos o de seguridad) se dirigirán a su box o al parque cerrado según proceda.

El Director de Carrera y/o de Prueba podrá requerir de los Comisarios Deportivos la solicitud de verificación de cualquier vehículo que se haya visto envuelto en un accidente.

Inmediatamente después de cada sesión de entrenamientos cronometrados oficiales y después de cada carrera, los primeros clasificados y "x" vehículos elegidos aleatoriamente por los Comisarios Deportivos de la prueba, serán verificados en aquellos puntos que los Comisarios consideren oportuno. Los Comisarios Deportivos podrán ampliar en cualquier momento y a su criterio la cantidad de vehículos a verificar.

Inmediatamente después de la llegada de los entrenamientos oficiales y de cada una de las carreras, todos los vehículos irán directamente al Parque Cerrado por la vía más rápida. El parque cerrado se inicia cuando se muestra la bandera a cuadros al finalizar los entrenamientos o carrera.

Las verificaciones técnicas serán efectuadas por los oficiales designados al efecto, siendo éstos los responsables de las operaciones que se realicen en el Parque Cerrado y los únicos autorizados para dar instrucciones a los concursantes.

Las verificaciones técnicas deberán realizarse en presencia del concursante del vehículo a verificar o de su representante. En el caso de ausencia del concursante o su representante durante el acto de verificación debidamente anunciado, no podrá formularse protesta alguna referida al acto de verificación. Así mismo se podrá recurrir a dos mecánicos, designados por el concursante o su representante, para las tareas de desmontaje si los Comisarios lo consideran oportuno.

Los Comisarios Técnicos (por delegación de los Comisarios Deportivos) podrán retener una o más piezas de un vehículo con el fin de controlarlas. Estas piezas serán debidamente marcadas en presencia del concursante o su representante, quienes recibirán una copia del acta de precintaje con una descripción de las marcas. En el caso de ausencia del concursante o su representante durante el acto (debidamente anunciado) de verificación de una pieza retenida, no podrá formularse protesta alguna referida al origen de las piezas retenidas.

Los Comisarios Deportivos publicarán los resultados de cada vehículo verificado y los pondrán a disposición

NOT TO PRESENT TO THE TECHNICAL SCRUTINEERS at any of the above-mentioned situations will be penalized.

21.10 Any car that, after the 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.

21.11 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.

21.12 Immediately after each qualifying practice and after each race, the first classified drivers and "X" more cars randomly chosen by the Stewards of the event will be verified at those points they deem appropriate. The Stewards may at any time and at their discretion, extend the number of vehicles to be checked.

21.13 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.

21.14 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 made regarding the act of verification. Likewise, it will be possible to request two mechanics, designated by the competitor or their representative, for the dismantling tasks if the scrutineers consider it appropriate.

21.15 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.

21.16 The Stewards will publish the results of each verified car and they will make them available to the other

de los otros concursantes. Estos resultados no comprenderán cifras particulares, salvo en lo concerniente al análisis del carburante o cuando un vehículo no se ajuste al Reglamento Técnico.

Todos los vehículos podrán ser controlados durante los entrenamientos cronometrados oficiales con relación a su peso.

Los Concurantes aceptan que para las verificaciones de oficio no se les reconozca ninguna compensación económica, incluso en el caso de resultar aquella favorable.

Si un concursante fuera objeto de una reclamación o propuesto para una verificación de oficio al finalizar la primera sesión de entrenamientos o la primera carrera, y no fuera posible realizar la verificación en ese momento, se precintará y se realizará la verificación de la misma al final de la segunda sesión de entrenamientos o de la segunda carrera.

En este caso, el concursante acepta expresamente que la eventual descalificación de la clasificación de la primera sesión de entrenamientos o de la primera carrera conlleva también la descalificación de la segunda sesión de entrenamientos o carrera, excepto que la(s) pieza(s) motivo de la descalificación haya(n) sido cambiada(s) después de la primera sesión de entrenamientos o carrera, en cuyo caso deberá haberlo notificado antes de efectuar la sustitución a los Comisarios Deportivos.

Todos los lastres, que lleve el vehículo deberán ser declarados en el acto de verificación y precintados por los Comisarios Técnicos. Los lastres no declarados no podrán ser tenidos en cuenta en los procedimientos de pesaje realizados durante la prueba.

El control fonométrico para la verificación del cumplimiento del límite de ruido, podrá ser realizado bajo el control de los Comisarios en cualquier momento de la prueba.

Ficha de Homologación y/o Pasaporte Técnico: El concursante con un vehículo con Ficha de Homologación y/o Pasaporte Técnico, deberá estar en posesión de la citada Ficha y de las hojas anexas correspondientes y deberá presentarla a requerimiento de los oficiales de la prueba.

El vehículo deberá estar conforme con la Ficha de Homologación y/o Pasaporte Técnico presentada, por lo que no podrá tenerse en cuenta ninguna extensión de homologación que, aun existiendo, no figure físicamente en la ficha presentada por el concursante.

En las verificaciones administrativas deberán en cada prueba, informar del orden de pilotos. Este orden servirá tanto para los entrenamientos cronometrados como para las carreras. Así, el piloto -1- realizará el primer entrenamiento cronometrado y toma la salida en la primera carrera, y el piloto -2- realizará el segundo entrenamiento y tomará la salida en la segunda carrera -ver art.27.7, 31.3 y 32.3-.

Este orden únicamente se podrá modificar por razones de fuerza mayor así entendidas y autorizadas por el Colegio de Comisarios Deportivos. En el caso de un

entrants. These results will not include particular figures, except those concerning the fuel, or when the car does not comply with the technical regulations.

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

21.18 The Entrants accept that for the ex officio verifications no economic compensation is recognized, even in the case of being favourable.

21.19 If a competitor was the subject of a claim or proposed for a verification ex officio at the end of the first qualifying session or the first race, and it was not possible to carry out the verification at that time, the subject of the verification will be sealed and verified at the end of the second qualifying session or the second race.

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

21.20 All the ballasts carried by the vehicle must be declared in the act of checking and sealed by the Scrutineers. Undeclared ballasts cannot be taken into account in the weighting procedures performed during the test.

21.21 The phonometric control for verification of compliance with the noise limit may be carried out under the control of the Scrutineers at any time during the event.

21.22 Homologation form and/or Technical Passport: The entrant with a vehicle with homologation form and/or technical passport must be in possession of the aforementioned 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.

21.23 During the administrative checking the entrants must inform about the order of the drivers for the event. This order will be both for the qualifying sessions and the races (the driver -1- taking part in the first qualifying session will start the first race, and the other will drive second qualifying session and start second race) -see art.27.6, 31.3 & 32.3-.

This order can only be modified by force majeure reasons at the criteria of the Panel of Stewards that must authorize it. In case of one driver teams this

único piloto, este deberá realizar los dos entrenamientos y tomará la salida en ambas carreras.

driver will take part in both qualifying sessions and take both race starts.

NEUMÁTICOS

Los neumáticos a utilizar en cada prueba serán de la marca y tipo designados por el Comité Organizador del GT Cup Europe.

El número máximo de neumáticos de seco a utilizar para entrenamientos de viernes, oficiales y carreras serán de 12. Excepcionalmente en la primera prueba el número máximo de neumáticos a utilizar será de 16.

Esta misma consideración (autorización de 16 neumáticos) tendrá la primera inscripción de un equipo, o cambio de vehículo con medidas de neumáticos diferentes al anterior, si esta se produce después de la celebración de la primera prueba de la temporada.

El Comité Organizador se reserva el derecho a autorizar el marcaje de un set extra debido a las características especiales de alguno de los circuitos, lo que se comunicara previamente a la celebración con el correspondiente anexo.

Únicamente para los entrenamientos de viernes y con independencia de los neumáticos de la prueba (descritos en el apartado anterior), se podrán utilizar cualquier neumático ya marcado en cualquier prueba anterior. No será necesario remarcar estos neumáticos ya marcados, siempre y cuando se conserven suficientemente legibles, y sin dar lugar a duda razonable, las marcas del/ de la/s prueba/s precedentes.

Los entrenamientos de jueves –si se programaran – serán considerados como test colectivos/test privados de los equipos, por lo que los neumáticos no estarán regulados en cantidad, si en la marca y calidad (ver art. 22.1).

El Comité Organizador podrá regular el número máximo de neumáticos autorizados a utilizar los jueves.

Neumáticos bronze test (si esta sesión es programada)

Todos los equipos que tengan al menos 1 piloto Bronze tendrán derecho a marcar 1 set de neumáticos suplementario a los 3 ya autorizados (es decir, 4 set ó 5 set si es su primera inscripción).

Se deberá tener en cuenta lo siguiente:

- Este set podrá ser utilizado en la sesión de entrenamientos de pilotos Bronze o en cualquiera de las sesiones de entrenamientos libres programadas en el evento. También podrá utilizarse como neumáticos marcados en las sesiones libres de los siguientes eventos.
- Este set suplementario únicamente podrá ser utilizado por los pilotos Bronze del equipo.

ART. 22 TYRES

22.1 The make and type of tyres to be used in each event will be those designed by the GT Cup Europe Organizing Committee.

22.2 The maximum number of dry tyres to be used in the Friday -free practices-, qualifying practices and races will be of 12. Exceptionally, the tyres to be used in the first event of the season could be a maximum of 16.

This same consideration (authorization of 16 tyres) will have the 1st entry of a team in the Series (after the first event of the season), or the change of car - providing the tyres size of the new car differs from the previous one.

The Organizing Committee reserves the right to authorize the marking of an extra set of tyres due to special characteristics of any of the circuits. This will be communicated prior to the celebration of the event with the corresponding appendix.

22.3 Only for Friday practice and regardless of the event tyres (described in the previous paragraph), any tyre already marked in any previous event may be used. It will not be necessary to highlight these already marked tyres, as long as they remain sufficiently legible, and without giving rise to reasonable doubt, the marks of the preceding events.

22.4 Thursday practices - if programmed - will be considered as private collective tests / private tests of the teams, so the tyres will not be regulated in quantity, except in the brand and quality (see article 22.1).

The Organizing Committee may regulate the maximum number of tyres authorized tyres to be use.

22.5 Tyres bronze test (if this session is scheduled)

All driver pairs including at least one Bronze driver will be entitled to mark 1 extra tyre set in addition to the 3 authorized. (i.e. 4 sets or 5 set if it's your first entry).

The following rules will apply:

- The extra set can be used in the practice session for Bronze drivers and/or in any of the free practice sessions scheduled in the event. It will be possible to use it also in the free practice sessions of the following events.
- Only the Bronze driver(s) of the pair will be authorized to use this extra set.

No es necesario el marcaje de los neumáticos de lluvia. Su cantidad es libre.

Los neumáticos serán marcados por los Comisarios Técnicos, únicamente serán marcados los neumáticos identificados por el proveedor; quienes vigilarán el cumplimiento de esta norma, sancionándose los incumplimientos de la misma.

El Organizador y los Comisarios Técnicos tomarán las medidas necesarias para asegurar la eficacia y la regularidad de las operaciones de marcado y control de los neumáticos.

En el Reglamento Particular de cada evento se especificarán el lugar y la hora del marcaje.

Toda modificación o tratamiento, como rayado o la aplicación de disolventes u otros productos sobre los neumáticos, tanto de seco como de lluvia, está totalmente prohibido.

En una prueba, no se permite el cambio de neumáticos ya marcados, excepto en el caso de defecto de fabricación dictaminado por el suministrador y autorizado por los comisarios deportivos. En este caso, no habrá sanción por marcaje fuera del horario previsto.

Corresponde al Director de Carrera y/o Prueba y sólo a ellos juzgar si la pista está húmeda o mojada, la decisión se comunicará a todos los concursantes lo más rápidamente posible. (ver arts. 34.3/34.4/34.5).

No obstante, esta decisión no afecta a la totalidad de la Prueba, manteniéndose la limitación de neumáticos para el resto de la prueba si no se vuelven a decretar condiciones de pista húmeda.

La utilización en tiempo seco de neumáticos específicos de lluvia está prohibida tanto en entrenamientos como en carrera, a menos que la sesión o carrera sea declarada mojada.

Cuando se haya determinado por el Director de Carrera y/o Prueba condiciones de pista mojada, la utilización de neumáticos de seco o de agua es libre.

Durante toda la duración de los entrenamientos cronometrados y/o carrera, los Comisarios Técnicos podrán verificar aleatoriamente a la salida del Pit Lane y/o parrilla de salida que los vehículos lleven los neumáticos autorizados en cada caso.

Si un vehículo es requerido para ese control en entrenamientos deberá pararse antes de la salida del Pit y no podrá reemprender su marcha hasta que los Comisarios lo autoricen a ello.

Esta misma comprobación aleatoria, se podrá hacer en el Pit en caso de que algún equipo cambie de neumáticos durante la sesión de entrenamientos.

Cualquier tipo de anomalía detectada se notificará a los Comisarios Deportivos.

El calentamiento de neumáticos en el evento por medio de cualquier tipo de sistema (cámara, mantas etc.) está prohibido.

22.6 Rain tyres marking is not necessary. The number of rain tyres is free.

22.7 Tyres will be marked by the Scrutineers, only the tyres identified by the supplier will be marked, who will monitor the compliance of this rule. Any breach of this normative will be penalized.

The Organizer and the Scrutineers will take the necessary steps to ensure the effectiveness and regularity of tyre marking operations and control operations.

22.8 In the Supplementary Regulations of each event, the place and time of the marking will be specified.

22.9 Any modification or treatment, such as scratching or the application of solvents, both in the slicks or wet weather tyres is totally forbidden.

22.10 In an event, the change of already marked tyres is not allowed, except in the case of manufacturing defect dictated by the supplier and authorized by the Stewards. In this case, there will be no penalty for marking outside the scheduled time.

22.11 It is up to the Clerk of the Course and/or Race Director to judge if the track is humid or wet, the decision will be communicated to the entrants as quickly as possible. (see arts. 34.3/34.4/34.5).

However, this decision does not affect the entire event, keeping the tire limitation for the rest of the event if the track is not declared wet.

The use of wet tyres during dry weather is forbidden either in practices or race, unless the session or race is declared wet.

When the Clerk of the Course and/or the Race Director has taken the decision that the track is wet, the use of (wet/dry) tyres is free.

22.12 During qualifying sessions and/or race, the Scrutineers can randomly check at the Pit Exit y/o starting grid the proper use of authorized tyres.

Any vehicle requested to undergo this control in qualifying session must stop before exiting the Pit Lane and will only rejoin the track when the Scrutineers order.

This same random check can be done in the pit in case some team changes tyres during the practice/qualifying session.

Any type of anomaly detected will be notified to the Stewards of the Meeting.

22.13 The warming/heating with whatever system or device (heat chamber, electric tyre blanket, etc) is not authorized, neither in qualifying nor in the races

PESO DEL VEHÍCULO. PROCEDIMIENTO

El peso mínimo especificado en el Reglamento Técnico deberá respetarse durante toda la prueba (entrenamientos y carreras).

Se entiende por peso mínimo del vehículo lo dispuesto en el Art. 254 Anexo J. (peso del vehículo con todos los depósitos de líquidos - lubricación, refrigeración, frenado, calefacción... al nivel normal de funcionamiento, excepto los depósitos de lavaparabrisas o faros, sistemas de refrigeración de frenos, de combustible y de inyección de agua que estarán vacíos). Este peso deberá respetarse en cualquier circunstancia y momento durante los entrenamientos y carreras.

La báscula oficial será la designada por GT SPORT (o en su defecto, la designada por el Comité organizador) y esta será la única cuyas mediciones se considerarán válidas, siendo inapelables.

Se admite una tolerancia de peso un de 3 kg. No obstante, se recomienda a los concursantes que ajusten el peso de sus vehículos con los depósitos de combustibles vacíos.

Procedimiento de pesaje:

La Comisión Técnica podrá solicitar que todos los pilotos inscritos en el certamen sean pesados en la primera prueba de la temporada con su indumentaria de competición completa. Si un piloto se inscribe durante la temporada será pesado en su primera participación.

El pesaje de cada vehículo se controlará durante los entrenamientos cronometrados oficiales y las carreras de cada prueba, como sigue:

Durante y después de los entrenamientos oficiales:

- A la entrada del Pit Lane, un Comisario indicará a los vehículos elegidos de que el mismo será pesado.
- El sistema de pesaje se encontrará en una zona lo más próxima posible al primer Box.
- Cuando lo indique el Comisario referido en el primer punto, el piloto del vehículo en cuestión se dirigirá, por la vía más directa, al sistema de pesaje referido en el segundo punto, y en cualquier caso sin intervenciones ni ayuda de ninguna persona que no sean los Comisarios, si llegara a ser necesario.
- El pesaje tendrá lugar bajo el control de los verificadores, con el motor apagado y el piloto permaneciendo inmóvil en el vehículo.
- Si el peso fuera menor que el especificado en el Reglamento Técnico, el concursante será sancionado, excepto si la deficiencia en el peso fuera debida a una pérdida accidental de un componente del vehículo debido a una causa de fuerza mayor.
- Ningún vehículo podrá abandonar la zona de pesaje sin el consentimiento expreso de los oficiales, quienes harán lo posible para que los

ART. 23 WEIGHT. WEIGHTING PROCEDURE

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

23.2 It is understood as 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 and water injection deposits which should be empty). This weight must be respected under any circumstance or moment during the practices or races.

23.3 The official scale will be the GT Sport's one (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.

23.4 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.

23.5 Weighting procedure

The Technical Commission may request that all drivers registered in the event be weighed in the first event of the session, dressed with the complete overall. Divers registered himself during the season will be weighted in their first participation.

23.6 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.
- The weighting system will be placed as close as possible to the first box.
- When the Marshal referred in the first point indicates, the driver of the vehicle in question will lead, choosing the 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 should 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

procedimientos descritos anteriormente sean llevados a cabo con la mayor brevedad.

- El resultado de dicho pesaje y el tiempo y fecha en el que tenga lugar, lo comunicarán los verificadores por escrito al piloto al término de la operación.
- El vehículo que no sea capaz de alcanzar el emplazamiento de pesaje por sus propios medios será colocado bajo el cuidado exclusivo de los Comisarios de Pista y Comisarios Técnicos, quienes, en cuanto sea posible, llevarán el vehículo a la báscula, donde será sometido al procedimiento antes descrito.

Ningún material o sustancia sólida, líquida o gaseosa podrá añadirse o retirarse del vehículo o el piloto, antes o durante el pesaje.

Después de la carrera:

- Todo vehículo que cruce la línea de llegada irá, por la ruta más directa (y sin la intervención o ayuda de nadie que no sean, en caso de necesidad, los comisarios), al emplazamiento del pesaje donde el vehículo será pesado, según la decisión de los Comisarios Deportivos, con el motor apagado sin el piloto ni su indumentaria y ninguna sustancia material o de ninguna naturaleza podrá ser añadida, puesta, o retirada del vehículo, entre el tiempo en que cruza la línea de llegada y el término del pesaje.
- Si el peso fuera menor que el especificado en el Reglamento Técnico, el concursante será descalificado automáticamente de la carrera, excepto en el caso de que la deficiencia en el peso resulte de una pérdida accidental de un componente del vehículo debido a causas de fuerza mayor.

Cualquier vehículo clasificado que sea incapaz de cruzar la línea y/o alcanzar el Parque Cerrado por sus propios medios, será colocado bajo el control exclusivo de los Comisarios de Pista y los Comisarios Técnicos, quienes, en cuanto sea posible, llevarán el vehículo al Parque Cerrado, donde será pesado de la forma mencionada.

Cámaras de filmación

El concursante que desee instalar una cámara de filmación en su vehículo deberá enviar al Comité Organizador de la Serie todos los detalles sobre su propuesta de instalación. El Comité Organizador autorizará –si ha lugar– dicha instalación, de acuerdo con lo dispuesto en el apartado siguiente.

Los Comisarios Técnicos comprobarán que la misma ofrece todas las garantías de seguridad y que se ajusta a la instalación autorizada. En caso contrario, no será autorizado a tomar la salida excepto autorización expresa de los Comisarios Deportivos.

El peso de la cámara no será considerado para el peso mínimo de cada vehículo.

Estas imágenes estarán a disposición del Colegio Comisarios Deportivos en el caso de ser requeridas.

Cualquier equipamiento (cámaras de filmación, etc.) que el Comité Organizador decida instalar en el

will do their best to ease and shorten the above - mentioned proceedings as much as possible.

- The results of such a weighting and the time and date at which they have taken place will be communicated to the driver by written at the end of the operation.
- If any vehicle is not able to reach the weighting area by their own means, it will be kept under the exclusive care of the Marshals, who as soon as possible will carry the car to the weighting - bridge. Then, the above - mentioned process will be done.

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.

23.7 After the race:

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

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.

23.8 Filming Cameras

The entrant who wishes to fit a filming camera in their vehicle shall send to the Organizing Committee of the Serie all details regarding its fitting proposal. The Organizing Committee will allow, if it proceeds, such fitting.

The Scrutineers and the Technical Delegate will check that the fitting complies with all safety guarantees, and it will be adjusted to the allowed fitting. On the contrary the entrant will not be allowed to start except express authorization of the Stewards done.

The weight of the camera will not be considered for the minimum weight of the car.

These on-board images will be always available for the Panel of Stewards at request.

Any equipment (cameras, etc.) the Organizing Committee may decide to fit, will be included in the

vehículo, estará incluido en el peso mínimo del vehículo y, por tanto, NO se retirará del mismo durante el proceso de control de peso mínimo.

minimum weigh of the car and, therefore, WILL NOT be removed from the car during the weighing process.

CARBURANTE. RESERVA DE COMBUSTIBLE. REPOSTAJE

Para participar en los entrenamientos cronometrados oficiales y las carreras de todas las pruebas de la Serie, es obligatoria la utilización del carburante suministrado por el Promotor de la Serie.

El único carburante oficial para cada prueba será la suministrada "in situ" en cada carrera, por lo que en la siguiente prueba deberá hacerse una nueva compra de carburante, no siendo válida la de la anterior.

La utilización de carburante diferente del oficial (aun cuando sea conforme a la normativa FIA: Anexo J art. 252-9.1- ver Reglamento Técnico) entrañará la pérdida de todos los tiempos del entrenamiento afectado o la descalificación de la carrera en la que se haya cometido la infracción.

El carburante suministrado estará identificado para que todas las comprobaciones puedan hacerse en un primer punto por análisis comparativo. El Delegado Técnico extraerá del camión cisterna (o bidón) una muestra de carburante cuando llegue a cada circuito, para realizar el análisis comparativo.

Procedimiento de análisis

La toma de muestras de carburante se realizará tomando cuatro muestras de medio kilo de peso en los bidones oficiales que serán debidamente identificados y precintados según el procedimiento usado para el marcaje de piezas a retener.

La primera muestra servirá para la verificación in situ y las otras tres para el análisis posterior en un laboratorio. De estas muestras una se enviará a analizar al laboratorio, otra se entregará al concursante afectado y la tercera quedará en poder de la RFEDA (o ADN) para un posible contra – análisis.

El laboratorio, reconocido por la RFEDA (o ADN) y el Comité Organizador, que recibe la muestra para analizar está autorizado a romper los precintos, si los detalles concernientes al precintaje están descritos en el informe oficial.

Si el resultado del análisis es conforme, la RFEDA (o ADN) comunicará los resultados oficialmente a todas las partes.

Si el resultado sobrepasa la tolerancia de la Norma ASTM D3244, se comunicará al concursante afectado quien, en caso de desacuerdo, deberá enviar en el plazo de tres días su muestra a un laboratorio de su elección reconocido por la RFEDA (o ADN).

En caso de desacuerdo entre los análisis y si los resultados sobrepasan las tolerancias definidas para dos análisis, la RFEDA (o ADN) enviará la tercera muestra a un laboratorio reconocido a su elección.

ART. 24 FUEL. FUEL RESERVE. REFUELLING

24.1 To be allowed to participate in all the qualifying practices and races of the Series, it is compulsory to use the official fuel supplied by the promoter of the Series.

24.2 The only fuel to be used at each race will be the one supplied "in situ" in such a race, therefore, it is necessary to carry out a new purchase at the next event, not being valid the previous one.

24.3 The use of a fuel different of the official (even being in accordance with the FIA-specifications: Appendix J art. 252-9.1- see Technical Regulation) will provoke the cancellation of all times of the qualifying session or the disqualification of the race in which this infraction has been done.

24.4 The supplied fuel will be duly identified to enable that all checking could be carried out at a very first moment by comparative analysis. The Technical Delegate will extract a sample from the fuel tank truck (or drums), when it arrives to each track, to carry out the comparative analysis.

24.5 Analysis procedure

The taking of samples of fuel will be carried out taking 4 samples of half a kilo weight in the official cans, which will be duly identified and sealed according to the proceeding used for the marking of parts to be retained.

The first sample will be used for the in situ checking and the rest for the analysis in the laboratory. From these samples, one will be sent to be analysed in the laboratory, another one will be delivered to the involved entrant and the third will be kept by the RFEDA or ASN for further contra – analysis.

24.6 The laboratory, recognized by the RFEDA (or ASN) and the Organizing Committee, that receives the sample is authorized to break the seals only if the details concerning it (the sealing) are described on the official report.

24.7 If the result of the analysis is correct, the RFEDA or ASN will officially inform to all parts involved.

24.8 If the result exceeds the tolerance of the ASTM D3244 standard, it will be reported to the affected entrant who, in case of disagreement, should send their sample, within a time period of three days, to a laboratory of their election recognized by the RFEDA or ASN.

24.9 In case of disagreement between the analysis and if the results exceed the tolerances defined in both cases, the RFEDA (or ASN) will send the third sample to another recognized laboratory of their election.

El cálculo final se efectuará teniendo en cuenta todos los resultados, y la decisión final será comunicada a todas las partes.

Reserva de combustible

Al final de ambas sesiones de entrenamientos y ambas carreras el coche debe contener un mínimo de 2 kg de gasolina para la toma de muestras.

Los 2 kg de gasolina serán extraídos en el Parque Cerrado por medio de un conector autosellante aprobado por FIA conectado inmediatamente antes de los inyectores (ver lista técnica Nº 5).

La toma de muestras de gasolina deberá hacerse antes que cualquier verificación que requiera arrancar el motor del vehículo.

Se penalizará si la cantidad de combustible es menor a 2 kg de gasolina.

Repostajes

Los repostajes únicamente se podrán realizar dentro del box del equipo/carpa antes del comienzo de los entrenamientos y/o carrera. *(excepto GT Cup – Reglamento Deportivo art. 52 y ver art. 19.14).*

Cada equipo-concursante debe asegurarse de que un miembro del equipo con un extintor operativo (con una capacidad de 5 kg mínima) este junto al vehículo durante el proceso de repostaje.

Está prohibido repostar o retirar combustible del vehículo durante los entrenamientos cronometrados y carreras.

Está prohibido repostar o retirar combustible del vehículo una vez que éste haya salido por primera vez de boxes durante el procedimiento de salida.

Está prohibido repostar *(excepto GT Cup – Reglamento Deportivo art. 52)* o retirar combustible del vehículo durante la carrera.

BRIEFING

En cada prueba se deberá realizar un Briefing de pilotos y concursantes.

El Director de Prueba será el responsable de llevarlo a cabo.

Todos los concursantes (o los representantes que ellos hayan nombrado) y los pilotos de los vehículos admitidos para participar en la prueba deberán estar presentes durante todo el Briefing, y firmar la hoja de presencia.

Los Comisarios Deportivos convocarán al concursante y/o piloto que no haya firmado la hoja de presencia para proporcionarle los detalles del Briefing. En este caso, el concursante será sancionado.

Antes de empezar el Briefing, cada piloto y concursante (o representante nombrado) recibirá un documento escrito en el que se incluirán los principales detalles del circuito y de la prueba.

24.10

The final calculation will be carried out taking into account all the results, and the final decision will be notified to all parts involved.

24.11

Fuel reserve

At the end of both qualifying sessions and both the races, the car must contain at least 2 kg of fuel for the taking of samples.

The 2 kg of fuel must be taken in the Parc Fermé through an FIA-approved self-sealing connector, fitted immediately before the injectors (see technical list nº5).

The sample-taking must be done prior to any check requiring the engine to be started.

Having less than 2 kgs of fuel will be penalized.

24.12

Refuelling

Refuelling is only allowed inside the garage allocated to each team/awning before the start of practices, qualifying and / or race. *(except GT Open Sporting Regulation Art.52 and see Art. 19.14).*

Each team-entrant must make sure that a team member with an operational extinguisher (5 kg of minimum capacity) is close to the car during the whole of refuelling process.

It is forbidden to add or remove fuel from a car during a qualifying session and races.

It is forbidden to add or remove fuel from a car once for the first time it has left the Pit Lane for the first time during the starting procedure.

It is forbidden to add *(except GT Open Sporting Regulation Art.52)* or remove fuel from a car during the race.

ART. 25

BRIEFING

25.1

A Briefing for drivers and entrants will be hold in each event.

25.2

The briefing will be carried out by the Race Director.

25.3

All Entrants (or their representatives) and the drivers of the admitted vehicles 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 to provide the briefing details. In this case the competitor will be penalized.

25.4

Before the briefing starts, each driver and entrant (or their representatives) will receive a written document in which the main details of the Circuit and event will be included.

En caso de discrepancia entre este documento y el resto de documentación oficial de la prueba (reglamentos, horarios, complementos, etc.) siempre prevalecerán éstos.

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

PIT LANE. BOXES

La sección de la pista entre la primera línea de Safety Car y el comienzo del Pit Lane se denomina "entrada a boxes".

La sección de la pista entre el final del Pit Lane y la segunda línea de Safety Car se denomina "salida de boxes".

Está prohibido cruzar las líneas blancas que delimitan tanto la vía de desaceleración en la entrada al Pit Lane, como la vía de aceleración a la salida del Pit Lane, cuando se entra o sale desde el Pit Lane respectivamente.

Cruzarlas implicara una sanción, salvo caso de fuerza mayor, así entendidos por los Comisarios Deportivos de la prueba.

El Pit Lane estará dividido en dos vías definidas del siguiente modo. La vía más próxima al muro de separación entre la pista y el Pit Lane se denomina "Vía rápida". La vía más próxima a los boxes se denomina "vía de trabajo" y es el lugar donde se puede trabajar en los vehículos.

Todo vehículo que se encuentre en la "Vía rápida" en cualquier momento, deberá encontrarse con el piloto a bordo en orden de marcha, incluso si el vehículo está siendo empujado.

Los vehículos se podrán colocar en la vía rápida con la señal de 2 minutos para la apertura del Pit Lane (free practices, entrenamientos cronometrados y carreras). Se mostrará el mensaje **FAST LANE OPEN** (VIA RAPIDA ABIERTA), en los monitores y en la salida de Pit Lane.

Aquellos vehículos se coloquen en la vía rápida del Pit Lane no podrán apagar su motor (a no ser que el Director de Prueba así lo ordene) ni obstaculizar la salida del Pit Lane. Deberán dejar el espacio suficiente para poder salir del Pit en caso de emergencia.

Como norma general, si se muestra bandera roja durante cualquier sesión de entrenamientos los coches deberán proceder a estacionarse en su lugar asignado en el Pit Lane, en carrera deberán situarse en la vía rápida del pit.

En caso de bandera roja en Free practices y/o qualifying también será de aplicación el art. 28.3.

En caso de Bandera Roja durante la Carrera (Race Suspended) es de aplicación el art 39.

En ningún momento un vehículo podrá ir por el Pit Lane marcha atrás por sus propios medios (siempre debe ser empujado).

Durante los entrenamientos oficiales cronometrados y carreras, los vehículos podrán recibir asistencia en el

ART. 26 PIT LANE. BOXES

26.1 The section of the track between the first Safety Car line and the beginning of the Pit Lane will be designated as "Pit entry".

26.2 The section of the track between the end of the Pit Lane and the second Safety Car line will be designated as "Pit exit".

26.3 It is forbidden to cross the white lines that delimit 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 respectively.

Crossing any of these lines will imply a sanction, except in case of force majeure, as understood by the Stewards of the event.

26.4 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", and 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.

26.5 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.

26.6 The Vehicles will be allowed to be on the Fast Lane with the 2 minutes signal prior to the opening of the Pit Lane (free practices, qualifying and races). A message **FAST LANE OPEN** will be displayed on the timing monitors and at the Pit Exit Line.

Those vehicles placed on the fast lane will not be able 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.

As a general rule, if a red flag is displayed during any session (free or qualifying) all cars must proceed to their pit allocation, except during the race that they must proceed to the fast lane of pit.

In case of Red Flag during free practices and/or qualifying article 28.3 will be applied.

When Red Flag is ordered during a race (Race Suspended), article 39 will be applied.

26.7 At no time a vehicle can go backwards on its own power through the Pit Lane (it must always be pushed).

26.8 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.

interior de su box hasta el momento en que salgan por primera vez del mismo.

A partir de ese momento, todas las operaciones de reparación y mantenimiento que se realicen en los vehículos deberán hacerse en la "Vía interior/vía de trabajo", con mecánicos debidamente identificados y uniformados.

Durante los entrenamientos oficiales cronometrados y carrera, el vehículo no podrá volver a entrar en su box, incluso después de finalizar su participación, hasta su vuelta del Parque Cerrado, salvo las excepciones contempladas en el art. 43.7.

Está prohibido abastecer de aceite durante entrenamientos, Todos los orificios de relleno deben ser de tal forma que los Comisarios Técnicos puedan sellarlos.

Excepto los pórticos y plataformas de repostaje, cualquier otro equipo/elemento relativo a reparaciones, cambio de neumáticos, etc., no podrán estar presente en el área de trabajo del Pit Lane hasta que el coche se encuentre parado a la altura de su box.

La situación de los miembros del equipo y las reparaciones a los vehículos sólo podrán ser realizadas en la Vía Interior del Pit Lane que se encuentre frente al Box asignado -o zona asignada- a cada participante. Si algún material ha sido dejado por descuido en la "vía rápida" debe ser retirado inmediatamente.

Los vehículos no deben incorporarse al pit en condiciones inseguras durante los entrenamientos ni las carreras.

Los vehículos no deben dejarse salir del box o de una parada en pit de forma que puedan poner en peligro al personal del Pit Lane o a otro vehículo/piloto ni entorpecer la marcha de otro vehículo.

Los miembros del equipo no pueden acceder al carril rápido cuando los coches dejen la zona de trabajo del pit.

Todos los boxes de equipos participantes en las sesiones de entrenamientos oficiales cronometrados o las carreras deberán mantener abierta la puerta delantera de sus boxes durante la duración de los mismos. El interior del box deberá ser visible, durante este tiempo, desde la zona de Pit Lane.

Los concursantes no podrán pintar líneas o marcas en ninguna zona del Pit Lane.

La zona de Pit Lane y boxes está prohibida a los menores de 16 años y animales.

ENTRENAMIENTOS CRONOMETRADOS

La disciplina de Pit Lane y pista, y las medidas de seguridad serán las mismas para todas las sesiones de entrenamientos, y carreras, excepto donde el presente reglamento deportivo diga en contrario.

From that moment on, all repair operations and service maintenances carried out in the vehicles must be done in the "working lane/Inner Lane" with mechanics duly identified and uniformed.

26.9 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. 43.7.

26.10 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.

26.11 Except for the gantries and refuelling rigs, any other equipment related to repairs, change of tyres, etc., will not be present on Pit Lane the working area until the car is stopped in front of its box.

26.12 The situation of the team members and the vehicle repairs will only be carried out in the Inner Lane of the Pit Lane area in front of each entrant assigned garage -or area of the pit allocated to team-. If by mistake any material has been left in the "Fast Lane" it must be removed immediately.

26.13 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.

Team personnel is not allowed in the fast lane when cars are released from working lane.

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

26.15 The Competitors cannot paint any line or mark on the Pit Lane area.

26.16 People under 16 years of age and animals are not allowed in the Pit area.

ART. 27 QUALIFYING

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

Podrán realizar los entrenamientos cronometrados todos los concursantes y pilotos admitidos al evento.

Ningún piloto podrá tomar la salida de la carrera sin haber tomado parte en una sesión de entrenamientos oficiales y haber realizado un tiempo que le clasifique, excepto los casos contemplados en este Reglamento.

Todas las vueltas efectuadas durante los entrenamientos oficiales cronometrados serán cronometradas para determinar la posición de los pilotos a la salida (ver arts. 31 y 32).

Los entrenamientos cronometrados oficiales se disputarán en dos sesiones (piloto 1 – sesión 1/piloto 2 – sesión 2) -ver art. 21.23 y 31.3-.

En el caso de que un equipo esté inscrito con un solo piloto, este deberá disputar las dos sesiones de entrenamientos cronometrados oficiales.

El Comité Organizador se reserva el derecho a configurar los entrenamientos cronometrados con otra configuración, que se reglamentará en anexo.

Cada sesión de entrenamientos cronometrados (Q1 y Q2) tendrá una duración mínima de 15 minutos y un máximo de 20 min.

Identificación de pilotos para el orden de pilotos

Opción A: Adhesivo

El piloto que participe en la primera sesión se identificará con un adhesivo con fondo blanco, y el que participe en la segunda con un adhesivo con fondo negro, que deberá ser colocado en el casco, en el lateral del mismo más próximo a la ventanilla, siendo responsabilidad del piloto su colocación y mantenimiento. Cuando el equipo este compuesto por un único piloto, éste deberá llevar los dos adhesivos identificativos.

Opción B: Etiqueta RFID

La identificación se realizará mediante medios electrónicos (etiqueta RFID). El Comité Organizador proporcionará dos etiquetas para identificar a los pilotos según el orden diseñado por el equipo. Las etiquetas se fijarán al casco (igual que las pegatinas habituales) en el lado más cercano a la ventana. Los pilotos / equipos serán responsables de su ubicación y su mantenimiento.

Si un equipo involucra solo a un conductor, esto solo usará una etiqueta.

El Comité Organizador organizará un horario para recoger la etiqueta RFID en cada evento. Es recomendable mantener el código RFID en el casco durante toda la temporada y cambiarlo solo cuando sea necesario (deterioro de la etiqueta, cambio de casco, etc.).

El Comité Organizador se reserva el derecho de programar una única sesión de entrenamientos cronometrados; o a separarla por categorías, pilotos o por cualquier otro tipo de distribución en función del número o tipo de vehículos inscritos o por medidas de seguridad. Se podrá programar una "Súper pole".

27.2

The qualifying session will be open to all entrants and drivers admitted to the event.

27.3

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.

27.4

All laps carried out during the official practices will be timed to determine the position of the drivers at the start (see arts. 31 & 32).

27.5

The qualifying will be carried out in two sessions (driver 1-session 1/driver2 – session 2) -see art. 21.23 & 31.3-.

In case a team has entered only one driver, this driver must take part in both official qualifying sessions.

The Organizing Committee keeps the right to Schedule any other qualifying configuration according to the appendix.

27.6

Each qualifying session (Q1 & Q2) will last no less than 15 minutes and a maximum of 20 min.

27.7

Drivers' Order Identification

Option A: Sticker

The drivers taking part. in the first session will be identified with a white sticker and the one who is participating on the second session will be identified with a black sticker, which must be placed on the helmet, on the nearest side to the window. It is responsibility of the driver its placement and maintenance. In case of a team with one driver, this must have both stickers.

Option B: RFID tag

The identification shall be done by means of electronic means (RFID tag). The Organizing Committee shall provide two tags to identify the drivers according to the order designed by the team. The tags shall be fixed to the helmet (same as the usual stickers) on the nearest side to the window. The drivers/teams shall be responsible for its placement and maintenance.

Should a team involves only one driver, this will only fix a tag.

The Organizing Committee will organize a schedule to pick the RFID tag up every event. It's advisable to maintain the RFID code on the helmet for the whole season and change it only when necessary (tag wear, helmet change, etc.).

27.8

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 based on the number or type of cars entered or for safety reasons. A "Super pole" may be programmed.

En todos estos casos, se dará a conocer con la suficiente anterioridad el sistema y su reglamentación.

Los Comisarios Deportivos pueden aceptar a la salida, sin superar el número máximo de vehículos de una prueba dada, a vehículos y pilotos que no hayan realizado un tiempo de calificación por razones de causa de fuerza mayor. Estos, sin embargo, no podrán ser admitidos más que con las siguientes condiciones:

- a) No eliminar a ningún vehículo ya clasificado.
- b) Que los pilotos ofrezcan total garantía de seguridad (conocimiento del circuito)
- c) Los vehículos admitidos partirán en las últimas posiciones de la parrilla de salida.

Durante los entrenamientos, un semáforo rojo / verde estará colocado a la salida del Pit Lane. Los vehículos que se coloquen en la vía rápida del Pit antes de que el semáforo pase a verde y se inicie la sesión de entrenamientos no podrán apagar su motor (ver art. 26.6). Los vehículos solo podrán salir del Pit Lane cuando el semáforo verde este encendido. Además, se mantendrá encendido un semáforo azul intermitente (o un oficial con bandera azul), situado junto al semáforo rojo/verde, será colocado en la zona de acceso a la pista con la finalidad de prevenir a los pilotos que salen del Pit Lane si otros vehículos se aproximan por la pista.

Efectuar maniobras de zigzag para calentamiento de neumáticos durante los entrenamientos está prohibido.

Cualquier infracción cometida por un piloto o su concursante durante las sesiones de entrenamientos, será penalizada por los Comisarios Deportivos a su exclusivo criterio.

A continuación de un incidente importante que no requiera que se pare la sesión, cuando el Director de Prueba lo considere, declarará la sesión bajo "Full Course Yellow" Ver. Art 35).

INTERRUPCIÓN DE LOS ENTRENAMIENTOS

La decisión de parar los entrenamientos puede ser tomada únicamente por el Director de Prueba o en su ausencia por su adjunto o por el Director de Carrera.

Cuando fuera necesario interrumpir los entrenamientos a causa de una obstrucción de la pista por un accidente, o a causa de las condiciones atmosféricas u otras razones que hicieran imposible su continuación, el Director de Carrera ordenará que una bandera roja sea desplegada en la línea de salida. Simultáneamente otras banderas rojas serán desplegadas en todos los puestos de Comisarios de Pista y la luz roja será encendida en el semáforo de salida de Pit Lane.

El Director de Prueba o de Carrera podrán interrumpir los entrenamientos oficiales cronometrados tantas veces y por tanto tiempo como él crea necesario,

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

27.9 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:

- a) Don't eliminate any vehicle already classified.
- b) That the drivers offer total guarantee of safety (knowledge of the track)
- c) The new admitted vehicles will start from the end of the starting grid.

27.10 During the practices a red/green light will be placed at the Pit exit. Cars placed in the Fast lane of Pit Lane before the starting light turn green to start the session shall not switch off the engine once the practice session and/or race is started (see art. 26.6). Vehicles will only be able 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), placed near to the red/green light will be placed on the access to the track to prevent the drivers leaving the Pit Lane of other vehicles which may be approaching on the track.

27.11 It is forbidden to carry out zigzag manoeuvres to warm up tyres during the practices.

27.12 Any infraction made by a driver or entrant during the practice sessions will be penalized by the Stewards according to their own criteria.

27.13 Following a serious incident that does not require the practice to be stopped, when the Race Director deems necessary, they will declare the session under "Full Course Yellow" (see art. 35).

ART. 28 STOPPING THE PRACTICES

28.1 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.

28.2 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 will be shown at all the Marshal Posts and the red light will be switched on at the exit of the Pit Lane.

28.3 The Race Director or the Clerk of the Course may interrupt practice as often and for as long as they

para despejar la pista o permitir la retirada de un vehículo.

Siempre que sea posible se recuperará el tiempo perdido por la suspensión de forma que el tiempo mínimo previsto para la sesión de entrenamientos se cumpla.

En los entrenamientos libres el tiempo de una interrupción no se recuperará, excepto que el programa lo permita.

En el caso de que una o varias sesiones de entrenamientos oficiales cronometrados sean interrumpidas no se admitirá ninguna reclamación relativa a los posibles efectos sobre la clasificación de los pilotos admitidos a la salida.

Cuando la señal de interrupción sea dada todos los vehículos reducirán inmediatamente la velocidad y regresaran lentamente a Pit Lane y estacionarse frente a su box asignado. Está prohibido adelantar. Se permite a los vehículos estar en la vía rápida del Pit Lane.

Todos los participantes deben tener en cuenta que:

- Vehículos de carrera o de intervención podrán encontrarse en la pista.
- El circuito puede encontrarse completamente bloqueado u obstruido a causa de un accidente.
- Las condiciones atmosféricas podrían haber convertido el circuito en intransitable.

Los vehículos que hayan quedado abandonados en el Circuito serán recuperados y transportados al paddock para ser entregados a los equipos.

En un incidente en el cual no se requiera que se pare la sesión de entrenamientos, cuando el Director de Prueba o de Carrera o sus adjuntos lo consideren oportuno, podrán declarar la sesión neutralizada y aplicar entonces el procedimiento de "sesión neutralizada (Full Yellow)".

WARM UP

Se podrá programar una sesión de entrenamientos oficiales no clasificatorios antes de la carrera (-s).

Para el Warm - up únicamente se podrán utilizar neumáticos marcados.

PARRILLA DE SALIDA

Las parrillas de salida se determinarán de acuerdo con el orden de las mejores vueltas cronometradas hechas por los pilotos durante las sesiones de clasificación.

En caso de que dos o más conductores tengan idénticos tiempos en sus vueltas rápidas, el orden estará en función de quien lo hizo primero.

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 training 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 the start.

When the interruption signal has been given all the cars will immediately reduce their speed and will slowly return to the Pit Lane and stand in front of your assigned box. Overtaking is forbidden. Cars are allowed to be in the fast lane.

All participants should keep in mind that:

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

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

28.4

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. 29 WARM UP

29.1

A free practice session may be programmed before the race (-s).

29.2

Only marked tyres can be used for the Warm Up.

ART. 30 STARTING GRID

30.1

The starting grid will be draw up according to the order of the best last time scored by the drivers during the qualifying sessions.

If two or more drivers have set identical fastest lap times, priority will be given to the one who set it first.

Cualquier concursante cuyo vehículo no pueda tomar la salida por la razón que sea, debe informar al Director de Carrera/Director de Prueba antes de la publicación de la parrilla de salida.

El acceso a la parrilla finalizará tres (3) minutos antes de la hora prevista para la salida de la vuelta de formación de la carrera.

La parrilla será 2x2 en paralelo.

La salida será lanzada.

No se permite alterar la adherencia de la pista en ninguna circunstancia que sea sólo por el propio rodaje del vehículo sobre el asfalto.

30.2 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.

30.3 The access to the starting grid will finish three (3) minutes before the foreseen start of the formation lap.

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

30.5 Starting procedure: Rolling Start.

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

PARRILLA DE SALIDA DE LA CARRERA 1

La parrilla de salida de la primera carrera se establecerá sobre la base de los tiempos de la primera sesión de entrenamientos cronometrados oficiales (Q1) y se publicará 60 minutos antes de la salida.

Si por razones de fuerza mayor no se pudiera realizar el primer entrenamiento cronometrado (Q1). La formación de la parrilla de la primera carrera (RACE 1) se realizará con el mejor tiempo obtenido por el coche en los entrenamientos libres (clasificación combinada de Free practice 1 + Free practice 2).

Si el número de vehículos que tomen parte en la primera sesión de entrenamientos cronometrados oficiales es superior al de admitidos a tomar la salida en la carrera, los vehículos que no compongan la parrilla de salida se consideraran reservas.

Si se retiraran uno o más vehículos, sus espacios de la parrilla serán completados, y los vehículos de reserva eran admitidos a la salida en los últimos puestos de la parrilla.

En ella figurará el nombre del piloto que en su momento haya designado cada equipo como **piloto 1**, y que habrá realizado el primer entrenamiento cronometrado (ver art. 21.23 y 27.6).

ART. 31 STARTING GRID RACE 1

31.1 The starting grid of the first race will be drawn up according to the times scored during the 1st session of qualifying session (Q1). The grid will be posted 60 minutes before the starting of the race.

If, by force majeure reasons, the first Qualifying (Q1) is not carried out, the starting grid of the first race (RACE 1) will be made with the best time obtained by the car in the free practices (Free practice 1 + Free Practice 2 combined classification).

31.2 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 filled up accordingly, and the reserve vehicles will be admitted to the start at the last places of the grid.

31.3 This list will contain the name of the driver designated by the team as **driver 1**, this driver must have carried out the first qualifying. (see art. 21.23 and 27.6).

PARRILLA DE SALIDA DE LA CARRERA 2

La parrilla de salida de la segunda carrera se establecerá sobre la base de los tiempos de la segunda sesión de entrenamientos cronometrados oficiales (Q2) y se publicará 60 minutos antes de la salida.

Si por razones de fuerza mayor no se pudiera realizar el segundo entrenamiento cronometrado (Q2). La formación de la parrilla de la segunda carrera (RACE 2) se realizará con mejor tiempo realizado por el coche durante la primera carrera (RACE 1).

Si el número de vehículos que tomen parte en la segunda sesión de entrenamientos cronometrados oficiales es superior al de admitidos a tomar la salida en la carrera, los vehículos que no compongan la parrilla de salida se consideraran reservas.

ART. 32 STARTING GRID RACE 2

32.1 The starting grid of the second race will be drawn up according to the times scored during the 2nd session of qualifying session (Q2). The grid will be posted 60 minutes before the starting of the race.

If, by force majeure reasons, the second Qualifying (Q2) is not carried out, the starting grid of the second race (RACE 2) will be made with the best time of the car in the first race (RACE 1).

32.2 If the number of cars taking part in the second 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.

Si se retiraran uno o más vehículos, sus espacios de la parrilla serán completados, y los vehículos de reserva eran admitidos a la salida en los últimos puestos de la parrilla.

En ella figurará el nombre del piloto que en su momento haya designado cada equipo como **piloto 2**, y que habrá realizado el segundo entrenamiento cronometrado (ver art. 21.23 y 27.6).

If one or more vehicles withdraw, the grid will be close up accordingly, and the reserve vehicles will be admitted to the start. at the last places of the grid.

32.3

This list will contain the name of the driver designated by the team as **driver 2**, this driver must have carried out the second qualifying. (see art. 21.23 and 27.6).

PROCEDIMIENTO DE SALIDA. FALSA SALIDA**ART. 33****STARTING PROCEDURE. FALSE START**

La proximidad de la salida de la vuelta de formación será anunciada mediante los siguientes procedimientos.

33.1

The approach of the start of the formation lap will be announced by one of the following procedures:

a) Procedimiento con paneles

Presentación de paneles de señalización al frente de la parrilla mostrando 10 minutos, 5 minutos, 3 minutos, 1 minuto y 15 segundos. Estos paneles de señalización irán acompañados de una señal sonora. Estas señales tienen los mismos significados que las señales luminosas descritas en el procedimiento b).

a) Board Procedure

Board signals showing ten minutes, five minutes, three minutes, one minute and fifteen seconds before the start. of the formation lap, will be presented at the front of the grid all of them accompanied by an audible warning. These signals will have the same meaning than the light signals described below b).

b) Procedimiento con luces

La proximidad de la salida de la vuelta de formación será anunciada mediante las señales de las luces de salida (2 luces rojas que se apagaran simultáneamente) mostrando 10 minutos, 5 minutos, 3 minutos, 1 minuto y 15 segundos. Cada uno de los cuales irá acompañado de una señal sonora.

b) Lights Procedure

The approach of the start of the formation lap will be announced by means of the starting lights (2 red lights will be switched off simultaneously) at 10 minutes, 5 minutes, 3 minutes, 1 minute and 15 seconds before the start. of the formation lap all of them accompanied by an audible warning.

Estas señales tienen los siguientes significados:

These signals will have the following meaning:

- Señal de 10 minutos: las 2 filas de 5 luces rojas serán intermitentes 2 veces. Luz verde en 10 minutos.
- Señal de 5 minutos: se apagará el primer par de luces rojas.
- Señal de 3 minutos: se apagará el segundo par de luces rojas.
- Señal de 1 minuto: se apagará el tercer par de luces rojas.
- Señal de 15 segundos: se apagará el cuarto par de luces rojas.
- Inicio de vuelta de formación: se apagará el quinto par de luces rojas y se encenderán las 5 luces verdes.

- 10 minutes signal: the two rows of red lights will blink twice. Green light in 10 minutes.
- 5 minutes signal: The first pair of red lights will be switched off.
- 3 minutes signal: The second pair of red lights will be switched off.
- 1 minute signal: The third pair of red lights will be switched off.
- 15 seconds signal: The fourth pair of red lights will be switched off.
- Start of the formation lap: the fifth pair of red lights will be switched off and all 5 green lights will be switched on.

El procedimiento de salida será el siguiente**33.2****The starting procedure will be as follows:**

- Antes de que se abra el Pit Lane para el comienzo de la carrera, el vehículo de seguridad / lanzamiento se colocará al frente de la parrilla de salida y permanecerá allí hasta la aparición de la señal de 5 minutos con los destellantes apagados. En ese momento (excepto su utilización por medidas de seguridad) cubrirá una vuelta completa al circuito y entrará en el Pit Lane o se colocará en su lugar previsto para la salida.
- 10 minutos** antes de la hora de bandera verde, en el semáforo de la salida del Pit Lane se encenderá la luz verde (durante 5 min.)

- 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.
- 10 minutes** before the green flag, the green light at the Pit Exit will be switched on (during 5 min.) in order to let the access into the track to carry out AN UNIQUE reconnaissance lap. At the

que autorizará el acceso a la pista para realizar UNA UNICA vuelta de reconocimiento. Al final de esta, se pararán en la parrilla de salida en el orden de salida con sus motores parados.

- c) En caso de que antes de que se hubiera abierto el Pit Lane para realizar la vuelta de reconocimiento se hubiera producido un cambio de condiciones meteorológicas entre los entrenamientos y la carrera, el Director de Carrera informará a los participantes mediante un cartel con la inscripción de "WET". Si no se muestra ningún panel, la carrera será declarada automáticamente sobre pista seca.

En esta circunstancia, la apertura del Pit Lane será de 10 min. Y se autorizara dar una o más de una vuelta de reconocimiento. Para realizar estas vueltas de reconocimiento, deberá obligatoriamente utilizarse, a una velocidad muy moderada, el Pit Lane entre cada vuelta, sin poder en ningún caso atravesar la parrilla. Cualquier piloto que, transitando por el Pit Lane, conduzca de manera peligrosa o a una velocidad excesiva (superior a 60 km/h.), será sancionado.

Al final de este periodo, se pararán en la parrilla de salida en el orden de salida con sus motores parados

- d) **5 minutos** antes de la hora de bandera verde, se encenderá la luz roja del semáforo de salida del Pit Lane, acompañada de una señal sonora, prohibiendo el acceso a la pista de los vehículos que aún no lo hayan hecho.

d.1) Cualquier vehículo que se encuentre aún en los Boxes podrá tomar la salida de la carrera desde el Pit Lane, pero hasta después del paso del resto de vehículos por delante de la salida de los Boxes en la primera vuelta de la carrera cuando la salida del Pit Lane sea inmediatamente después de la línea de salida

d.2) Cuando la salida del Pit Lane sea inmediatamente antes de la línea, los vehículos podrán incorporarse a la carrera en el momento en que el resto de los vehículos haya atravesado la línea después de la salida.

La proximidad de la salida será anunciada por la presentación de los paneles indicadores (o el sucesivo apagado de las luces del semáforo de salida en caso de utilizarse el procedimiento de salida con luces) de:

5' (CINCO MINUTOS),

3' (TRES MINUTOS),

1' (UN MINUTO) y

15" (QUINCE SEGUNDOS) de la salida.

Estos paneles indicadores estarán acompañados por una señal sonora audible y tendrán los siguientes significados:

end of these, the cars will stop at the starting grid following the starting grid order and with the engines switched off.

- c) In the event that before the Pit Lane had been opened for the reconnaissance lap it there would have been a change in weather conditions between the practices and the race, the Race Director/Clerk of the Course will inform the Competitors by means of a board with the inscription "WET". If no board is shown the race will be automatically declared dry.

In this circumstance, the Pit Lane opening period will last 10 minutes. 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 this period, the cars will stop on the grid at their starting grid order with the engines switched off.

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

d.1) Any car that has not been incorporated to the starting grid and those who must start the race from the Pit Lane, will not be allowed to join the race until the whole field has passed the Pit exit on its first racing lap, when the Pit Lane exit is placed immediately after the starting line.

d.2) 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.

33.3

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

5' (FIVE MINUTES),

3' (THREE MINUTES),

1' (ONE MINUTE) and

15" (FIFTEEN SECONDS).

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

- a) **Panel indicador de CINCO MINUTOS** (Con procedimiento de salida por luces se apagará el primer par de luces rojas).

El vehículo de lanzamiento ("leading car") encenderá sus luces destellantes amarillas.

- b) **Panel indicador de TRES MINUTOS** (Con procedimiento de salida por luces se apagará el segundo par de luces rojas):

- Cierre de acceso a parrilla de salida,
- Todas las personas - excepto los oficiales, pilotos, miembros de los equipos y las cámaras de TV -, deberán desde ese momento abandonar la parrilla de salida.
- Finaliza el plazo para eventuales cambios de neumáticos. Todo vehículo que en este momento no tenga las ruedas montadas saldrá desde el último lugar de la Parrilla o desde el Pit Lane, si fuera posible; en caso contrario será penalizado con posterioridad por el Colegio de Comisarios Deportivos

- c) **Panel indicador de UN MINUTO** (Con procedimiento de salida por luces se apagará el tercer par de luces rojas): en el momento en que sea mostrado el panel de 1 minuto:

- c)1) finaliza el plazo para realizar cualquier operación de ayuda mecánica exterior en los vehículos de parrilla,
- c)2) Los vehículos tendrán las cuatro ruedas en contacto con la pista.
- c)3) los motores serán puestos en marcha con los pilotos al volante, y
- c)4) todos los miembros de los equipos deberán abandonar la parrilla antes de que sea mostrado el panel de QUINCE SEGUNDOS (Con procedimiento de salida por luces se apagará el cuarto par de luces rojas).

- d) **Panel indicador de 15 segundos antes de la salida**

El vehículo de lanzamiento (leading car) iniciará la marcha.

En caso de que un piloto necesitara ayuda tras la señal de 15", deberá abrir la puerta y levantar el brazo y, desde el momento en que los vehículos que sean capaces de abandonar la parrilla lo hayan hecho, su equipo podrá intentar resolver el problema. En este caso, comisarios de pista se situarán junto al vehículo (o vehículos) mostrando banderas amarillas para avisar a los pilotos que lleguen por detrás.

Inicio de la vuelta de formación. Salida

En el momento en que sea agitada la bandera verde (Con procedimiento de salida por luces se apagará el quinto y último par de luces rojas y se encenderán las 5 luces verdes), los vehículos deberán iniciar 1 vuelta

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

The leading car will switch on the yellow revolving lights.

- b) **THREE MINUTES board** (if a starting procedure signalled 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-minute 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.

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

- c)1) Time to carry out any mechanical operation on the grid is finished.
- c)2) Cars must have their tyres on the ground.
- c)3) Engines will be started with the driver on board, and
- c)4) Team personnel must abandon the grid before the FIFTEEN SECONDS board is shown. (If a starting procedure signalled by lights is used, the fourth pair of red lights will be switched off).

- d) **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.

Starting of formation lap. Start.

When the green flag is shown (if a starting procedure signalled 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

de formación manteniendo el orden de la parrilla de salida y siguiendo al piloto en "Pole Position" - o el vehículo que ocupe la segunda posición en parrilla, si el Pole Position tuviera problemas - y al vehículo de lanzamiento ("Leading Car"), siendo este último el encargado de conducir la parrilla durante la vuelta de formación. Será obligatorio mantener la velocidad de dicho vehículo, todos los vehículos se acercarán a la línea de salida en formación dos a dos, no estando autorizado que ningún vehículo le adelante hasta que se retire de la formación en las proximidades de la Línea de Salida. Será responsabilidad del Pole Position mantener dicha velocidad aun cuando el vehículo de lanzamiento se retire y hasta que se dé la señal de salida.

Desde el momento en que abandonen la parrilla, todos los pilotos deben rodar a una velocidad muy reducida hasta la evacuación de todo el personal de los equipos que se encuentre junto a la pista.

Durante esta vuelta queda prohibido:

- Efectuar ensayos de salida. El límite hasta donde está permitido realizar maniobras de calentamiento de neumáticos y para recuperar puestos en la vuelta de formación -cuando un piloto se haya retrasado en la salida- será el punto de formación de parrilla especificado en el Briefing.
- Retrasarse del vehículo precedente a una distancia superior a la equivalente a 5 veces la longitud de los vehículos.
- Efectuar adelantamientos, salvo para pasar a un vehículo manifiestamente más lento que el resto de la formación
- Efectuar maniobras de zigzag para calentamiento de neumáticos a partir del punto indicado por el Director de Prueba y/o de Carrera en el Briefing.
- Abandonar la formación para entrar en boxes sin haber tomado salida, salvo para solventar incidencias mecánicas o accidentes o cambiar ruedas
- Acelerar o desacelerar, así como cualquier desvío o romper la formación -de dos en dos- antes de la señal de salida.

Salida

La salida de carrera se indicará pasando la luz del semáforo de ROJO a VERDE. Desde ese momento se permiten los adelantamientos y romper la formación.

Durante la vuelta de formación, los adelantamientos no están autorizados salvo si un vehículo se ha retrasado al abandonar la parrilla y los vehículos que le siguen no pueden evitar adelantarlo sin retrasar indebidamente al resto de pilotos. En este caso, los pilotos no pueden adelantar más que para restablecer el orden de salida inicial.

Un piloto retrasado que al abandonar la parrilla haya quedado inmóvil después que el resto de los vehículos haya sobrepasado la Línea de salida, no podrá adelantar a ningún vehículo en movimiento y deberá tomar la salida de la carrera desde detrás de la parrilla.

formation lap keeping the starting grid order an following the driver in "Pole Position", - or the driver in second position if the pole position had problems and the "Leading Car", being this last in charge of driving the grid during the formation lap. It will be compulsory to maintain the leading car speed, all cars shall approach the Line in formation two abreast and no driver is allowed to overtake it until it retires from the formation at the proximity of the starting line. It will be the responsibility of the Pole Position to maintain such speed even when the leading car retires until the start signal is given.

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

During this lap it is forbidden:

- Practice start. The top limit where it is permitted to carry out tyres heating manoeuvring and to retrieve positions in the formation lap -should the driver has been delayed at the start- will be the Grid Formation point, explained in the Briefing.
- To leave more than 5 car lengths from the precedent car.
- Overtaking, except if the precedent car is clearly slower than the rest of the formation.
- Carry out any zigzag manoeuvres 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.
- Abandon the formation to enter the boxes while the start has not been given except to solve mechanical incidents or accidents or change tyres.
- Accelerating or decelerating, as well as any swerving from the corridor or break the formation two abreast, before the start signal shall be prohibited.

33.4

Start.

The start of the race will be indicated by changing the start lights from RED to off GREEN. Once the start has been indicated overtakes and breaking the formation will be permitted.

33.5

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

En caso de diversos pilotos afectados, se deberán situar detrás de la parrilla en el orden en que hayan arrancado para efectuar su vuelta de formación. Únicamente en lo que hace referencia este Artículo, si la Línea no estuviera situada delante de la Pole Position, se tomará en cuenta una línea blanca situada un metro antes de la pole position.

Una penalización será impuesta a todo piloto que, a criterio de los Comisarios Deportivos, haya adelantado sin necesidad a otro piloto durante la vuelta de formación; así como a los pilotos que efectúen maniobras de zigzag para calentar neumáticos a partir del punto indicado por el Director de Carrera/Prueba en el Briefing.

Al final de la vuelta de formación, si las condiciones de formación de parrilla así lo exigieran, el Director de Prueba ordenará al VEHÍCULO DE LANZAMIENTO ("LEADING CAR") realizar una o más vueltas suplementarias antes de efectuar la salida.

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

No mantener el Pole Position la velocidad del Vehículo de lanzamiento ("Leading Car"), será sancionado a juicio de los Comisarios Deportivos.

El procedimiento de salida podrá sufrir variaciones solamente en los casos siguientes:

- a) Si en una carrera no declarada mojada, de repente empieza a llover después del panel de 5' (CINCO MINUTOS) y antes de encenderse la luz verde de salida, se mostrará un panel indicador "SALIDA RETARDADA" en la línea. A partir de ese momento se dispondrá de 10' (DIEZ MINUTOS) para cambiar los neumáticos en la parrilla. Transcurrido este tiempo se mostrará el panel de 5' (CINCO MINUTOS) y se seguirá el procedimiento de salida (art. 33.3.).
- b) Si la salida de la carrera es inminente y según la opinión razonable del Director de Carrera, la cantidad de agua en la pista es tanta que no se pueda rodar con seguridad, incluso con los neumáticos de "lluvia", el Director de Carrera podrá retrasar la salida de la carrera solicitando que el panel indicador de "SALIDA RETARDADA" sea presentado simultáneamente con un panel indicador "10" sobre fondo rojo.

Este panel indicador "10" con fondo rojo, significará que debe haber una demora de 10' (DIEZ MINUTOS) antes que sea reiniciado el procedimiento de salida. Si las condiciones atmosféricas mejorasen al final de este período de 10' (DIEZ MINUTOS), empezará el procedimiento de salida y serán mostrados los paneles indicadores normales correspondientes al procedimiento de salida, comenzando por el de 5' (CINCO MINUTOS).

Sin embargo, si las condiciones atmosféricas no mejoran en los DIEZ MINUTOS siguientes a la presentación del panel indicador "10" sobre fondo rojo, éste será mostrado de nuevo, lo que

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: and drivers carry out any zigzag manoeuvres to warm up the tyres from the point in the track indicated by the Race Director/Clerk of the Course in the briefing.

- 33.6** 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 would not maintain the speed marked by the Leading Car it will be penalised according to the Stewards criteria.

- 33.7** 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 started. (art. 33.3.).
- 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 road 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.

This 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 would 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.

significará una demora suplementaria de DIEZ MINUTOS antes que el procedimiento de salida sea reanudado. Este procedimiento podrá ser repetido varias veces.

Cualquier presentación de un panel indicador "10" deberá ir acompañada de un aviso sonoro.

c) En caso de producirse algún problema durante la vuelta de formación se actuará de la siguiente forma:

1. Si el vehículo de lanzamiento aún permanece pista, y las condiciones de la formación de parrilla así lo exigieran, el Director de Prueba/Director de Carrera ordenará al vehículo de lanzamiento realizar una o más vueltas suplementarias antes de retirarse.
2. Si el vehículo de lanzamiento ya se ha retirado, pero el semáforo aún permanece en rojo, todos los puestos de señalización agitarán banderas amarillas. Los vehículos, bajo la dirección del Pole Position, efectuarán una nueva vuelta de formación. Si es posible el vehículo de lanzamiento se incorporará de nuevo al frente de los vehículos, desde el Pit Lane, iniciando una nueva vuelta de formación.
3. Si el vehículo Pole Position tuviera problemas durante la vuelta de formación, las funciones y responsabilidades del Pole Position pasará a desarrollarlas el vehículo que ocupaba la segunda posición de parrilla.

En los casos a) y b) y a efectos de duración de la carrera (vueltas y/o tiempos), se considerará que la salida de la carrera es al final de la primera vuelta de formación.

Los vehículos que no se hayan incorporado a la parrilla de salida y los que deban salir desde el Pit Lane no podrán incorporarse a la carrera hasta después del paso del resto de los vehículos por delante de la salida de Pit Lane, en la primera vuelta de la carrera.

Cuando la salida del Pit Lane sea inmediatamente antes de la línea, los vehículos podrán incorporarse a la carrera en el momento en que el resto de los vehículos haya atravesado la línea de salida.

Durante la salida de una carrera, en el muro de los Boxes no debe haber ninguna persona, excepto los oficiales encargados de los incendios y los oficiales encargados de mostrar los paneles de parrilla.

Todo piloto que haya realizado una falsa salida será penalizado.

Podrán nombrarse tantos jueces como sea necesario para constatar las salidas anticipadas.

Cualquier infracción ya sea contra el Código o el Reglamento Deportivo, relativa al procedimiento de salida podrá comportar hasta la descalificación.

Falsa salida

Podrán nombrarse tantos jueces como sea necesario para controlar las salidas anticipadas.

Any indicator board "10" must be accompanied by an audible warning.

c) Should any problem arise during the formation lap, the following proceedings will be followed:

1. If the Leading Car is still in the track and the conditions of the formation of the grid need its continuation, the Race Director/Clerk of the Course will demand the Leading Car to make one or more extra laps before leaving the track.
2. If the leading car has already abandoned the track but the starting lights are still red, all track signalling places will deploy waving yellow flags. Cars, under the Pole Position direction, will carry on a new formation lap. If possible, the leading car will reincorporate in front of the grid from the Pit Lane, starting a new formation lap.
3. If Pole position had troubles during the formation lap, Pole Position functions and responsibilities will be transferred to the car in second position of the grid.

In cases a) and b) for race length effects, the duration of the race (laps and/or time) will be considered to start at the end of the formation lap.

33.8

Any car that has not been incorporated to the starting grid and those who must start the race from the Pit Lane, will not be allowed to join the race until the whole field has passed the Pit exit on its first racing lap, when the Pit Lane exit is placed immediately after the starting line.

When the Pit Lane exit is immediately before the line, the cars will be able to incorporate to join the race when the whole field has crossed the starting line.

33.9

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

33.10

Those drivers who have carried out false starts will be penalized.

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

33.11

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

33.12

False start

May be appointed as many judges as necessary to control False starts.

Todo participante que haya realizado una falsa salida será penalizado a criterio del Colegio de Comisarios Deportivos.

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

CARRERA

Durante la carrera los pilotos saldrán del Pit Lane bajo su propia responsabilidad. Sin embargo, se mantendrá encendido un semáforo azul intermitente a la salida del Pit Lane, y un oficial con bandera azul será colocado en la zona de acceso a la pista para avisar a los vehículos que salen del Pit Lane de aquellos que vengan por la pista y de posibles adelantamientos.

Salir del Pit Lane con el semáforo en rojo será penalizado.

Cuando el Director de Carrera y/o el Director de Prueba hayan declarado la carrera como mojada, un panel indicador "CARRERA MOJADA" será presentado en la línea de salida de Pit Lane y a la vista de los pilotos que se encuentren en la pista, durante 5 vueltas. La información "CARRERA MOJADA" será mostrada en los Monitores de Cronometraje.

Una carrera que haya sido declarada como mojada no será interrumpida en caso de lluvia, aunque la pista se haya secado, los vehículos lleven nuevamente neumáticos de seco, y seguidamente vuelva a llover.

Una carrera que no haya sido declarada como mojada antes de la salida no será interrumpida si durante la carrera comienza a llover y el Director de Carrera o Prueba la declaran como mojada mostrando un panel indicador de "CARRERA MOJADA" en el puesto de señalización de Dirección de Carrera, y/o en los Monitores de Cronometraje. A partir de entonces los pilotos podrán utilizar neumáticos de mojado.

PROCEDIMIENTO DE FULL COURSE YELLOW – FCY-

A continuación de un incidente importante que no requiera que se pare la sesión de entrenamientos o carrera, cuando el Director de Prueba lo considere, declarará la sesión o carrera bajo "Full Course Yellow". Se aplicará lo siguiente:

- El Director de Prueba publicará en el Monitor de cronometraje "FULL YELLOW".
- Todos los puestos de señalización agitarán banderas amarillas.
- La velocidad máxima durante el procedimiento de Full Yellow será de 80 km/h.
- Cualquier tiempo de vuelta registrado después de que se muestre la señal de "FULL YELLOW" no se tendrán en consideración (en qualifying).
- Las infracciones a este artículo podrán ser sancionadas por los Comisarios Deportivos
- El final del procedimiento y la vuelta a la normalidad se anunciará como sigue:
 - En la línea de información de los Monitores de Cronometraje
 - Todos los Puestos de señalización agitarán banderas verdes
 - Desde el momento en que se muestren las banderas verdes, al final de la neutralización bajo

ART. 34 RACE

34.1 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 and 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.

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

34.3 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.

34.4 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.

34.5 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. 35 FULL COURSE YELLOW – FCY- PROCEDURE

35.1 Following a serious incident that does not require the session (free practice or qualifying) or race to be stopped, when the Race Director deems necessary, they will declare the session or race under "Full Course Yellow". The following will be applied:

- The Race Director will post on the information line of the timing monitors "FULL YELLOW"
- All Flag Marshals along the circuit will waive the yellow flag.
- The maximum speed during the Full Course Yellow procedure will be 80 km/h.
- Any lap times registered after being given the "FULL YELLOW" sign will not be taken in consideration (in qualifying)
- Any infraction made referring to the FCY a sanction could be taken by the Stewards
- 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 will wave Green Flags.
 - From the moment when the green flags will be shown, at the end of the neutralization

"Full Yellow", los tiempos de vueltas cronometradas volverán a tenerse en cuenta.

under "Full Yellow", the lap times will be taken into account again.

En caso de utilizarse el procedimiento FCY durante la carrera, el relanzamiento será precedido de un procedimiento de SC.

35.2 In case of use of the FCY procedure during the race, the restart will be preceded by a SC procedure.

PROCEDIMIENTOS DE SAFETY CAR

ART. 36 SAFETY CAR PROCEDURE

El Safety Car se podrá desplegar para:

36.1 The Safety Car may be brought into operation to:

- Neutralizar una carrera si los pilotos u oficiales están en situación de peligro físico inmediato pero las circunstancias no son tales como para necesitar parar la carrera.
- Dar la salida de la carrera en condicionales excepcionales (por ejemplo: malas condiciones atmosféricas).
- Marcar el ritmo de una salida lanzada.
- Reanudar una carrera suspendida.

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

En todos los circuitos donde se utilice procedimiento de Safety Car se han de marcar con dos líneas continuas de 20 cm. de ancho, con pintura no deslizante, ("Líneas de Safety Car"), atravesando la pista y los carriles de entrada y salida del Pit Lane, de lado a lado, y perpendicular a la línea central de la pista, en los siguientes puntos:

36.2 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 centre line of the track, at the following places:

Línea 1 Safety Car – Es el punto en el que se considera razonable permitir a un vehículo que entra al Pit Lane adelante al Safety Car -u a otro vehículo- que permanezca en pista. Esta línea coincide también con el punto en el que los vehículos pueden adelantar al Safety Car, cuando éste entra en el Pit Lane al término de su intervención.

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.

Línea 2 Safety Car – Es el punto en el que los vehículos que salen del Pit Lane están supuestamente rodando a una velocidad similar a los vehículos participantes en la pista. Un vehículo en la pista puede, por tanto, adelantar a otro vehículo que salga del Pit Lane antes de alcanzar esta línea, pero no se permite adelantamiento alguno una vez cruzada dicha línea.

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.

En caso de haber más de un Safety Car, habrá una línea intermedia de Safety Car: será el punto en el que los vehículos participantes pueden pasar al Safety Car cuando éste vuelve a su posición intermedia al final de su intervención.

In case of more than one Safety Car, an intermediate Safety Car line: the point at which competing cars can pass a Safety Car as it returns to its intermediate position at the end of the intervention.

Habrà un solo Safety Car operando; excepto que el circuito tenga más de 7 kms de longitud, en cuyo caso la FIA puede autorizar otros Safety Cars que se posicionarán en puntos equidistantes a lo largo del circuito. En caso de que se autorizase más de un Safety Car se aplicarían los siguientes requerimientos:

36.3 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:

- La posición de entrada y retirada de cada Safety Car debe ser comunicada a todos los pilotos.
- Cuando se retiren, se mostrarán luces verdes en la línea y delante de la posición de retirada para informar a los pilotos del punto final de la neutralización de la carrera.

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

Como máximo 30 minutos antes del inicio de la carrera el Safety Car se colocará delante de la parrilla y permanecerá allí hasta el panel indicador de 5 minutos.

Cuando se dé la señal de 5 minutos (excepto en el cumplimiento del art. 38.1 el Safety Car ocupará su posición.

Si se utilizase más de un Safety Car, uno procederá como en el artículo 36; el/los otro/s ocupará/n la/s posición/s intermedia/s como máximo 15 minutos antes del comienzo de la carrera.

NEUTRALIZACION DE CARRERA

Cuando se dé la orden de utilizar el Safety Car, todos los puestos de control desplegarán banderas amarillas y carteles "SC" y se encenderán las luces naranjas de la Línea, mientras dure la intervención del Safety Car.

El Safety Car arrancará desde el Pit Lane con las luces naranjas encendidas y se incorporará al circuito independientemente de donde se encuentre el leader de la carrera.

Todos los vehículos participantes formarán en línea detrás del Safety Car a una distancia entre ellos inferior a 5 veces la longitud de un vehículo, el adelantamiento, excepto los supuestos indicados a continuación, está prohibido hasta que los vehículos pasen la Línea (o el siguiente punto final de neutralización) después de que el Safety Car haya regresado al Pit Lane.

El adelantamiento estará permitido en las siguientes circunstancias:

- Si a un vehículo se le indica desde el Safety Car.
- En cumplimiento del art. 37.5
- Cualquier vehículo que entra en el Pit Lane puede adelantar a otro vehículo o al Safety Car después de que haya cruzado la primera línea de Safety Car, tal y como se define en el art. 36.2.
- Cualquier vehículo que salga del Pit Lane puede ser adelantado por otro vehículo en la pista antes de cruzar la segunda línea de Safety Car, tal y como se define en el art. 36.2.
- Cuando el Safety Car vuelve al Pit Lane, o a su posición intermedia, puede ser adelantado por vehículos en la pista una vez que haya cruzado la línea de Safety Car.
- Cualquier vehículo parado en su box mientras el Safety Car está utilizando el Pit Lane (ver art. 37.7) puede ser adelantado.
- Si un vehículo se retrasase con un problema obvio.

36.4 No more than 30 minutes before the race start time, the Safety Car will take up position at the front of the grid and remain there until the five-minute signal is given.

36.5 When the five-minute signal is given (except under article 38.1 below) the Safety Car will take up its position.

36.6 If more than one Safety Car is used, one will proceed as in article 36; the other(s) will take up the intermediate position(s) no less than 15 minutes before the race start time.

ART. 37 NEUTRALIZING THE RACE

37.1 When the order is given to deploy the Safety Car, all marshall posts will display waved yellow flags and "SC" and the orange lights at the Line will be illuminated, during the intervention.

37.2 The Safety Car will start from the Pit Lane with its orange lights on and will join the track regardless of where the leader of the race is.

37.3 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 signalled to do so from the Safety Car
- Under article 37.5.
- Any car entering the Pits may pass another car or the Safety Car after it has crossed the first Safety Car line, as defined under article 36.2.
- Any car leaving the Pits may be overtaken by another car on the track before it crosses the second Safety Car line, as defined under article 36.2.
- When the Safety Car is returning to the Pits or its intermediate position, it may be overtaken by cars on the track once it has crossed the Safety Car line.
- Any car stopping in its designated garage area whilst the Safety Car is using the Pit Lane (see article 37.7) may be overtaken.
- If any car slows down with an obvious problem.

Los Comisarios Deportivos serán informados cuando un vehículo circule innecesariamente despacio, de forma impredecible o de manera que se juzgue potencialmente peligrosa para otros pilotos mientras el Safety Car se encuentre operando. Esto tendrá validez tanto si dicho vehículo está en la pista, como en el Pit Lane o en su entrada.

Cuando el Director de Carrera lo ordene, el observador ubicado en el Safety Car encenderá la luz verde para indicar a los vehículos que se encuentren entre él y el leader de la carrera que pueden pasar al Safety Car.

Estos vehículos pasaran de uno en uno al Safety Car y continuarán a velocidad reducida y sin adelantar hasta que alcancen la línea de coches que circulan detrás del Safety Car.

Es aconsejable que El Safety Car tenga un panel trasero controlado eléctricamente, que muestre el número del leader de la carrera. Una vez encendido, los vehículos adelantar al vehículo de seguridad, con la excepción del piloto -leader- cuyo número es mostrado.

Siempre que sea posible, el Safety Car se utilizará al menos hasta que el leader esté alineado detrás de él y todos los demás vehículos estén detrás del leader (o, cuando haya más de un Safety Car, todos los vehículos estén alineados dentro de ese sector de Safety Car).

Una vez detrás del Safety Car, el leader de la carrera (o leader de ese sector) deben guardar una distancia de cómo máximo la longitud de 5 vehículos (excepto art. 37.8) y todos los vehículos restantes deben guardar la formación lo más compacta que puedan.

Mientras el Safety Car esté operando en pista, los vehículos participantes pueden entrar en el Pit Lane, pero solamente pueden reincorporarse a la pista cuando la luz verde del semáforo del final de boxes está encendida. Estará encendida (verde) en todo momento excepto cuando el Safety Car y la línea de vehículos tras él estén al pasar o estén pasando por la salida del Pit Lane. Un vehículo que se incorpore a la pista deberá proceder a una velocidad apropiada hasta que alcance el final de la línea de vehículos situados detrás del Safety Car.

Bajo ciertas circunstancias el Director de Prueba/Director de Carrera, puede pedir al Safety Car que utilice el Pit Lane y siempre que sus rotativos naranjas permanezcan encendidos todos los vehículos deben seguirle, dentro del Pit Lane, sin adelantar. Cualquier coche que entre en el Pit Lane bajo estas circunstancias puede parar en su área designada de Pit.

Cuando el Director de Prueba/Carrera decida que es seguro retirar el SAFETY CAR (fin de la neutralización), éste apagará sus luces destellantes. Esta será la señal para los equipos y pilotos de que entrará en el Pit Lane al final de esa vuelta. Siempre que sea posible se mostrará el mensaje en los monitores de cronometraje "SAFETY CAR IN THIS LAP".

37.4 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.

37.5 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 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.

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

Once behind the Safety Car, the race leader (or leader of that sector) must keep within 5 car lengths of it (except as under article 37.8) and all remaining cars must keep the formation as tight as possible.

37.7 While the Safety Car is in operation, competing cars may enter the Pit Lane, but may only rejoin the track when the green light at the end of the Pit Lane is on. It will be on (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.

37.8 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.

En ese momento el primer vehículo de la fila tras el Safety Car marcará el ritmo, y si lo juzga necesario podrá separarse del citado Safety Car más de cinco veces de la longitud de un vehículo.

Al objeto de evitar accidentes, antes que el Safety Car retorne al Pit Lane y desde el momento en que se apaguen las luces destellantes, los pilotos deberán llevar un ritmo uniforme y constante que no suponga realizar aceleraciones, frenazos o cambios de dirección de manera brusca e imprevista, ni maniobras que puedan suponer peligro para el resto de los pilotos o impidan la reanudación de la salida.

Cuando el Safety Car se aproxime a la entrada del Pit Lane se retirarán los carteles de SC y, excepto cuando sea la última vuelta de la carrera, cuando el líder se acerque a la Línea (línea de cronometraje) se retirarán las banderas amarillas y se mostrará una bandera verde agitada en la Línea (línea de cronometraje).

El adelantamiento permanece estrictamente prohibido hasta que crucen la línea de cronometraje.

Cada vuelta completada con Safety Car será computada para la carrera.

Si el Safety Car está todavía en pista al comienzo de la última vuelta o durante la última vuelta, entrará en el Pit Lane al final de la vuelta y los coches tomarán la bandera a cuadros por el procedimiento habitual sin adelantamiento.

SALIDA DE LA CARRERA TRAS SAFETY CAR

En circunstancias excepcionales, se puede dar la salida de la carrera detrás del Safety Car. En este caso en cualquier momento antes de la señal de 1 minuto, sus luces naranjas (rotativos) se encenderán. Esta es la señal para que los pilotos sepan que la carrera dará comienzo detrás del Safety Car. Cuando el semáforo verde se encienda el Safety Car abandonará la parrilla con todos los vehículos en línea detrás de él, a no más de 5 vehículos de separación entre uno y otro.

No habrá vuelta de formación y la carrera comenzará cuando el semáforo verde se ilumine.

El adelantamiento en la primera vuelta está permitido si un vehículo se retrasa al abandonar su posición en la parrilla y los vehículos de detrás se ven obligados a pasarle para evitar un retraso innecesario respecto de la formación. En este caso, los pilotos únicamente pueden adelantar para restablecer el orden original de la parrilla de salida.

Cualquier piloto que no sea capaz de restablecer el orden original de la parrilla de salida antes de que alcance la Línea SC 1, deberá entrar en Pit Lane y reincorporarse a la carrera cuando todos los vehículos hayan pasado por delante del final de Pit Lane.

Cuando el último coche de la formación (línea) tras el Safety Car pase por el final del Pit Lane, el semáforo del Pit Lane se pondrá verde. Cualquier coche que se encuentre en el Pit Lane podrá incorporarse y unirse a la formación (línea) de vehículos tras el Safety Car.

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.

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

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

ART. 38 STARTING THE RACE BEHIND THE SAFETY CAR

38.1 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 he 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.

Cualquier piloto que se retrase al abandonar la parrilla no adelantará a ningún otro vehículo en movimiento, si este –el primero– estaba parado cuando el resto de los vehículos hubiera cruzado la línea de cronometraje, y deberá proseguir al final de la formación (línea) de vehículos tras el Safety Car. Si hay más de un piloto afectado por esta situación deben formar al final de la formación en el orden en que hayan abandonado la parrilla.

Se penalizará a cualquier piloto que en opinión de los Comisarios Deportivos adelante a otro piloto innecesariamente durante la primera vuelta, excepto casos de fuerza mayor.

Si la vuelta de formación se inicia detrás del Safety Car por fuerte lluvia (ver Art. 38.1) o la carrera se reanuda de acuerdo con el Art. 40 y 41 después de una interrupción por causas climatológicas, el uso de neumáticos de mojado es obligatorio hasta que el Safety Car retorne al Pit Lane.

Una penalización será impuesta a cualquier piloto que no use neumáticos de mojado mientras el Safety Car este en la pista por ese motivo.

Podrá utilizarse como vehículo oficial el Safety Car para realizar la salida lanzada de conformidad con el art. 8.3 del Código. En este caso se cumplirá lo establecido en el reglamento particular vigente para la salida hasta que el mismo vuelva a retomar su función de Safety Car después de la salida.

SUSPENSIÓN DE LA CARRERA

Si fuera necesario suspender la carrera porque el circuito se encuentra bloqueado por un accidente, o porque las condiciones meteorológicas u otras circunstancias hicieran peligrosa su continuación, el Director de Prueba/Carrera ordenará mostrar banderas rojas en todos los Puestos de Control, y se encenderán las luces naranjas intermitentes en la Línea.

Cuando se de esta señal, el adelantamiento queda prohibido, la salida del Pit Lane estará cerrada y todos los vehículos procederán despacio hasta el Pit Lane. El primer vehículo en llegar al Pit Lane se dirigirá directamente a la salida de Pit Lane y se detendrá en la línea (línea del semáforo de salida de Pit Lane) permaneciendo en la vía rápida y el resto de los vehículos se alinearán detrás de él.

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

En cualquier caso, el orden será establecido en el último punto de cronometraje en el que fuera posible determinar la posición de todos los vehículos, a los que se les permitirá reanudar la carrera.

El Safety Car se colocará al frente de los vehículos que se encuentran tras la línea de bandera roja.

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.

38.2 If the formation lap is started behind the safety car because of heavy rain (see Art. 38.1) or the race resumes in accordance with Art. 40 & 41 after a weather-related interruption, the use of wet tires is mandatory until the Safety Car returns to the Pit Lane.

A penalty will be imposed on any driver who does not use wet weather tyres whilst the safety car is on the track at such times.

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

ART. 39 SUSPENDING THE RACE

39.1 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 to be shown at all marshal posts and the abort lights will be on at the Line.

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

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

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

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

Mientras la carrera se encuentra suspendida:

- No se parará la carrera ni el sistema de cronometraje.
- El tiempo remanente restante se parará, en base al artículo relativo a la distancia de la carrera.
- Se podrá trabajar en los coches una vez que estos se encuentren parados tras la línea de bandera roja al final del Pit Lane, pero en ningún caso estos trabajos impedirán la reanudación de la carrera.
- El repostaje o la retirada de combustible está prohibido.
- Sólo se permitirá la presencia de miembros de los equipos, oficiales y personal de televisión acreditado en la vía rápida del Pit Lane.

A menos que lo indiquen los Oficiales, los vehículos no pueden ser movidos por la vía rápida, mientras la carrera esté suspendida. Se impondrá una penalización de acuerdo con las disposiciones del Apéndice 1 a cualquier vehículo que se mueva del Fast Lane a cualquier otra parte del Pit Lane.

En todo momento, los pilotos deben seguir las indicaciones de los Oficiales.

REANUDACION DE UNA CARRERA SUSPENDIDA (ver reanudación de carrera Art. 41) – **Generalidades**

El Safety Car se colocará al frente de los vehículos que se encuentran tras la línea de bandera roja al final del Pit Lane.

Las condiciones para la reanudación de la carrera serán las estipuladas en las prescripciones generales de la FIA o el reglamento particular de la Serie o evento, respetando los siguientes puntos:

- Los comisarios colocarán los vehículos en el orden indicado por la Dirección de Carrera.
- Si el líder de carrera no se encuentra al frente de esta formación, todos los vehículos entre él y la línea de bandera roja -línea del final de Pit Lane- se les ordenará completar una vuelta y ponerse al final de la formación antes de reanudar la carrera. Cualquier vehículo que estuviera en la entrada del Pit Lane o en el Pit Lane cuando se suspendió la carrera saldrá antes que los demás.
- Los vehículos comprendidos entre la línea de bandera roja y el leader de la carrera se les indicará que completen una vuelta adicional, sin adelantarse, y se unan a la línea de vehículos (formación) detrás del Safety Car.
- El tiempo de reanudación será tan corto como sea posible. Se avisará de la reanudación con una antelación mínima de diez minutos.
- Se mostrarán las señalizaciones a intervalos adecuados antes de la reanudación, acompañadas de señales sonoras (art. 41.3).

39.4
Whilst the race is suspended:

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

39.5

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, the drivers must follow the instructions of the Officials.

Art. 40
RESUMING THE SUSPENDED RACE (see resuming the race -Art. 41-) - **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 Prescriptions or the specific regulations of 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.
- Any car between the red flag line and the leader will be waved off to complete a further lap, without overtaking, and join the line of cars behind the Safety Car.
- the delay will be kept as short as possible.
- The resumption will be notified at least ten minutes in advance.
- signals will be shown at appropriate intervals before the resumption, accompanied by audible warnings (art.41.3).

La carrera se reanudará detrás del Safety Car en conformidad con el procedimiento y condiciones del art. 38.

Se aplicarán todos los artículos concernientes a neutralización de la carrera (art. 37).

REANUDACIÓN DE CARRERA. PROCEDIMIENTO

Tan pronto como se conozca la hora de la reanudación, los equipos serán informados por medio de los monitores de cronometraje o, en caso de imposibilidad, por cualquier otro medio de comunicación. En todos los casos se comunicará como mínimo con siete (7) minutos de antelación.

Se mostrarán señales de 5 minutos, 3 minutos, 1 minuto y 15 segundos acompañados de la correspondiente señal sonora.

Cuando se muestre el **panel de 3 minutos** todos los vehículos deberán tener todas las ruedas debidamente montadas. Después de esta señal las ruedas solamente podrán ser sustituidas fuera de la vía rápida del Pit Lane. Cualquier vehículo que no tenga las ruedas montadas cuando se muestre el panel de tres minutos deberá comenzar la carrera desde el final de la parrilla o desde el Pit Lane.

En estos casos, un oficial con una bandera amarilla impedirá que el vehículo (o vehículos) abandonen el Pit Lane hasta que todos los que estén autorizados a hacerlo hayan cruzado la línea roja.

En cualquier momento después de la señal de 3 minutos todos los vehículos que se encontrasen entre el líder y la línea de bandera roja serán autorizados a salir para completar una vuelta y, sin adelantamientos entre ellos, unirse a la fila de vehículos tras el Safety Car.

Cuando se dé la **señal de 1 minuto**, los motores deberán encenderse y todos los miembros de los equipos se retirarán de la línea rápida del Pit antes de la señal de 15 segundos, llevándose todo el material de trabajo con ellos.

Si algún piloto necesita asistencia después de la señal de 15 segundos, se lo indicará a los oficiales abriendo la puerta del coche o levantando el brazo, y cuando el resto de los vehículos hayan abandonado el Pit Lane, los oficiales estarán autorizados a empujar a ese vehículo hacia la vía lenta del Pit Lane. En este caso, oficiales con banderas amarillas se colocarán al lado de cualquier vehículo/s afectados para prevenir al resto de los pilotos que se encuentren detrás de ellos.

La carrera se reanudará tras el Safety Car cuando se enciendan las luces verdes del semáforo de salida.

Cuando se enciendan las luces verdes del semáforo de salida, el Safety Car abandonará la parrilla y todos los vehículos lo seguirán en el orden en el que estaban parados en la línea roja y con una separación entre sí, no superior a 5 vehículos.

Durante esta vuelta los adelantamientos están permitidos solamente si un vehículo se retrasa cuando abandona su posición tras la línea roja y los vehículos

The race will be resumed behind the Safety Car according to the procedure and conditions of article 38.

All the articles concerning the neutralization of the race will apply (art. 37).

RESUMING THE RACE. PROCEDURE

41.1 As soon as a resumption time is known, teams will be informed via the timing monitors or by any other information way if the monitors were not available. In all cases, at least seven (7) minutes' warning will be given.

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

41.3 When the **3 minutes signal** is shown, all cars must have their wheels fitted. After this signal, wheels may only be removed out 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.

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.

41.4 At some point after the 3 minutes signal, any car between the red flag line and the leader will be waved off to complete a further lap, without overtaking, and will join the line of cars behind the Safety Car.

41.5 When the **1-minute signal** is shown, engines should be started, and all team members must leave the fast line 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 able to do so 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.

41.6 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.

41.7 Overtaking during this lap is permitted only if a car is delayed when leaving the red flag line and cars

detrás de él no pueden evitar adelantarlo para no retrasar el resto de la parrilla.

En este caso, los pilotos sólo pueden adelantar para restablecer el orden antes de la suspensión de carrera.

Cualquier piloto que se retrase abandonando la línea de bandera roja no podrá adelantar a otro en movimiento si él estaba parado después de que el resto de los vehículos haya cruzado la línea roja, y deberá formar al final de la línea de vehículos que están circulando tras el Safety Car.

(Un vehículo retardado al abandonar su posición en el fast lane puede adelantar para recuperar su posición de salida original antes de cruzar la primera línea de Safety Car en la vuelta en que el Safety Car vuelve al Pit Lane. Si no lo consiguiese solo podrá reanudar su carrera entrando en el Pit Lane y uniéndose cuando todo el grupo haya pasado el final del Pit Lane después de reanudar la carrera).

Si más de un piloto se ve afectado por estas circunstancias formarán al final de la línea en el orden en que abandonaron la parrilla.

Se impondrá una penalización a cualquier piloto que, en opinión de los Comisarios Deportivos, adelante innecesariamente a otro vehículo durante la primera vuelta.

Durante esta vuelta tras el Safety Car será de aplicación toda la normativa del art. 40 del presente Reglamento.

El Safety Car entrará en el Pit Lane después de una vuelta a menos que los vehículos de competición no se encuentren alineados detrás de él, o haya ocurrido cualquier otro incidente que necesite de otra intervención.

Cuando, por causas de fuerza mayor, no sea posible la reanudación de la carrera de acuerdo con el procedimiento descrito en el art. 41, los Comisarios Deportivos darán por finalizada la carrera si el líder ha superado el 75% de la duración prevista, estableciéndose la clasificación conforme a cuando el vehículo en cabeza haya sobrepasado la línea por penúltima vez, antes de que la carrera haya sido interrumpida. En caso de que el líder no haya superado el 75% de la duración prevista de la carrera, los Comisarios Deportivos podrán determinar que la carrera se celebre en dos partes.

En el caso que la carrera se celebre en dos partes, la primera parte de la carrera se considerará terminada al final de la vuelta anterior a la que se haya mostrado la bandera roja, estableciéndose la clasificación de la primera parte y el orden de salida de la segunda parte.

No serán admitidos a la salida de la segunda parte vehículos retirados en la primera parte o que no hayan sido capaces de retornar a la línea de bandera roja o al Pit Lane por sus propios medios.

Los Comisarios Deportivos establecerán el nuevo horario, el procedimiento de salida, las condiciones de duración de la segunda parte y el régimen en que quedarán los vehículos entre ambas partes de carrera.

behind cannot avoid passing it without unduly delaying the remainder of the grid.

In this case, drivers may only overtake to re-establish the order before the race was suspended.

41.8 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.

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

41.10 During this lap behind the Safety Car, all the regulations art. 40 will apply.

41.11 The Safety Car will enter the Pits after one lap unless not all cars are yet in a line behind the Safety Car or a further incident occurs necessitating another intervention.

41.12 If, due to cause of force majeure, it would not be possible to resume the race as establish in art. 41, 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 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 take 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.

41.13 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.

La segunda parte de la carrera se podrá programar como reanudación de la primera parte o en otro momento de la prueba, aspectos que se comunicarán por parte de la Dirección de Carrera lo antes posible.

La clasificación final será la suma de las dos partes de la carrera.

LLEGADA

La señal de final de carrera se dará en la línea de llegada en el momento en que el primer vehículo cruce la línea de llegada después de haberse cumplido el tiempo o distancia establecido para la carrera, conforme al art. 8.1.

Si la señal de fin de carrera es dada -a un participante que no es el primer clasificado-, por cualquier razón antes del tiempo o distancia establecida, se considerará que la carrera ha finalizado cuando el vehículo de cabeza ha pasado la línea por última vez antes de que la señal haya sido dada.

Si la señal de fin de carrera por cualquier razón es retrasada, la carrera se considerará finalizada cuando estaba previsto.

Después de haber recibido la señal de fin de carrera, todos los vehículos continuarán para dar una vuelta de desaceleración; durante la realización de la misma se evitarán reducciones bruscas de velocidad, así como cambios imprevistos de dirección, debiendo mantener en todo momento, las mismas pautas de conducta observadas durante la carrera. Finalizada ésta, todos los vehículos se dirigirán inmediata y directamente al Parque Cerrado.

PARQUE CERRADO

Inmediatamente después de finalizar los entrenamientos oficiales cronometrados y la carrera(s), todos los vehículos irán al Parque Cerrado.

El inicio de cada situación de Parque Cerrado al final de los entrenamientos y/o carrera, se producirá en el momento en que se muestre por primera vez la bandera a cuadros. En ese momento cualquier vehículo que se encuentre en Pit Lane efectuando alguna reparación u otra operación cesará de realizarla, poniéndose a disposición de los oficiales para conducir su vehículo a Parque Cerrado.

El reglamento del Parque Cerrado se aplicará a toda la zona comprendida entre la línea de Llegada y la entrada del Parque Cerrado.

Sólo los oficiales y personas autorizadas encargados de los controles pueden permanecer en el interior de este Parque Cerrado. Los coches podrán ser levantados mediante los "Air Jacks" cuando el Parque Cerrado tenga lugar en el Box. Ninguna intervención de la clase que sea puede ser efectuada sin la autorización de los oficiales.

Tras la finalización del primer y segundo entrenamiento cronometrado todos los vehículos se dirigirán a su box -o carpa - dentro del cual permanecerán en régimen de Parque Cerrado hasta la orden de apertura de mismo, que se efectuara 30

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. 42 FINISH

42.1 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, in accordance with art. 8.1.

42.2 Should for any reason the end-of-race signal be given to any participant other than the first before the scheduled time has elapsed or number of laps (or the prescribed time has been completed), the race will be deemed to have finished when the leading car last crossed the Line before the signal was given.

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

42.4 After receiving the end-of-race signal, all the cars will continue to cover a decelerating lap during which drastic speed reductions or unpredictable changes of direction must be avoided. Drivers' behaviour must be, at all times, the same observed during the race. Once this lap is finished all cars must directly proceed directly to the "Parc Fermé".

ART. 43 "PARC FERMÉ"

43.1 Immediately after the end of the official practices and race(s), all cars will go to the "Parc Fermé".

43.2 The beginning of the "Parc Fermé" situation at the end of the practice and/or race will start when the chequered flag is deployed 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".

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

43.4 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.

43.5 After the conclusion of the first and second qualifying sessions all vehicles will directly go to their garage - or awning - where they will be in "Parc Fermé" situation until the opening order that will be given 30 minutes after the publication of the Provisional

minutos después de la hora de publicación de la clasificación oficial provisional, publicada por la Dirección de Carrera, salvo requerimiento especial de los Comisarios Deportivos. El interior del box –o carpa – deberá ser visible, durante este tiempo.

Tras la finalización de la primera y segunda carrera el régimen de parque cerrado se cumplirá en el lugar habilitado por el organizador para el mismo o en el box. Esto será explicado en el Briefing.

Esta normativa se podrá modificar puntualmente por razones de funcionamiento de la prueba, notificándose a los concursantes el cambio en el briefing de pilotos de la prueba.

Aquellos participantes que no hayan realizado el entrenamiento cronometrado o no estén clasificados en carrera no se encontraran en régimen de parque cerrado.

Si después de la celebración de la primera o segunda manga de entrenamientos oficiales cronometrados algún concursante necesitara levantar la situación de Parque Cerrado para reparar su vehículo, deberá solicitarlo por escrito al Colegio de Comisarios Deportivos, quien deberá autorizarlo, perdiendo en este caso la clasificación que hubiera obtenido, y saliendo en último lugar de la parrilla de Salida correspondiente.

En caso de incurrir más de un vehículo en esta circunstancia, su orden al final de la parrilla de salida respetará el orden de clasificación de la sesión de entrenamientos cronometrados oficiales.

Si después de la celebración de la 1ª carrera algún concursante clasificado en la misma necesitara levantar la situación de parque cerrado para poder reparar su vehículo, deberá solicitarlo por escrito al Colegio de Comisarios Deportivos quienes deberán autorizarlo, pudiendo perder en este caso la clasificación en la primera carrera (a criterio del Colegio Comisarios Deportivos).

Excepciones a la situación de parque cerrado

Si durante la celebración de la primera o segunda sesión de entrenamientos cronometrados, algún participante tuviera necesidad de realizar cualquier tipo de reparación, antes del inicio del tiempo de parque cerrado (art. 43.4), se autoriza realizar las mismas dentro del box, en vez de realizarlo en el Pit Lane. En ambos momentos, una vez que comience el tiempo de parque cerrado deberá dejar de realizar cualquier operación de reparación, excepto los casos previstos en el reglamento deportivo (art. 43.5 y siguientes).

Desde el inicio de cada situación de Parque Cerrado y hasta su finalización, cada concursante deberá tener, como mínimo, un mecánico preparado junto al acceso al Parque Cerrado, por si es necesaria su intervención y para facilitar todas las operaciones que se realicen en el mismo.

CLASIFICACIÓN DE LA CARRERA

El vehículo clasificado primero será el que haya cubierto la mayor distancia en el tiempo previsto.

Classification, issued by the Race Direction, except for special request on the Stewards. The inside of the garage –or awning – must be visible from the outside, during this time.

After the first and second race, the "Parc Fermé" situation will be complied with in the place established by the Organizer or in the garages. This will be explained in the Briefing.

The present regulation may be punctually modified due to operative reasons. Should this situation arise, participants will be informed in the drivers briefing.

Those entrants who have not carried out the qualifying or have not been classified in the race will not have to comply with the "Parc Fermé" conditions.

43.6 If after the celebration of the first or second qualifying session any participant would need to break the "Parc Fermé" situation 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 starting grid of the second race will obey the classification order in official practice session.

43.7 If after the 1st race, a classified entrant would need to break the "Parc Fermé" situation between the first and second race to repair their car, they must request in writing the authorization of the Stewards, losing in this case the classification of the first race (at the discretion of the Stewards of the Event).

43.8 Exceptions to the "Parc Fermé" situation

If during the celebration of the first and second 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 (art. 43.5 and following).

43.9 From the beginning of the "Parc Fermé" conditions until the end of it, each participant must have, at least, one mechanic ready to operate, in the access of the "Parc Fermé", for if it were necessary their intervention in case of necessity and to ease all the operations to be carried out inside the Parc Fermé.

ART. 44 RACE CLASSIFICATION

44.1 The car placed first will be the one having covered the greatest distance in the scheduled time. All cars

Todos los vehículos serán clasificados teniendo en cuenta el número de vueltas completas que hayan realizado y, para aquellos que hayan totalizado igual número de vueltas, se tendrá en cuenta el orden de llegada a la Línea de Llegada.

Quedarán clasificados todos los vehículos que hayan recorrido al menos el 75% del número de vueltas realizado por el vencedor (redondeando a la unidad superior) aunque no hayan traspasado la Línea de Llegada después de haberlo hecho el vencedor de la prueba en su última vuelta y, en consecuencia, no les haya sido mostrada la señal de fin de carrera (bandera a cuadros).

Además, y en todos los casos, ningún piloto podrá hacer más del 60 % del tiempo total de carrera, excepto cuando se inscriba un único piloto. Este porcentaje no será de aplicación si durante el periodo (ventana) de cambio de piloto y cumplimiento de hándicaps interviene el Safety Car en pista, haya una suspensión de carrera, o cuando se amplíe la "ventana" por razones de seguridad.

La clasificación oficial provisional firmada por el Director de Carrera/Director de Prueba será publicada después de la carrera, será la única clasificación válida bajo reserva de las modificaciones que pudieran introducirse en virtud del Código o Reglamento Deportivo.

Los Comisarios Deportivos deberán publicar una CLASIFICACIÓN PROVISIONAL REVISADA o "AMENDED", publicada después de la CLASIFICACIÓN PROVISIONAL del Director de Carrera/Director de Prueba y que incluya las sanciones que se hubiesen impuesto hasta ese momento (y que servirá para elaborar la Parrilla de Salida) a la espera de poder elevar a definitiva dicha clasificación.

Transcurrido el período de presentación de reclamaciones (30 minutos) sin haberse presentado ninguna o inmediatamente después de resueltas las reclamaciones presentadas sin que ningún concursante haya presentado intención de Apelación, la clasificación pasará a ser definitiva, será firmada por los Comisarios Deportivos y se procederá a la apertura del Parque Cerrado.

Si por el contrario, transcurrido ese tiempo de 30 minutos, no pudiera firmarse la clasificación Oficial, los Comisarios Deportivos emitirán una decisión que recoja, respecto a los vehículos que pudieran ser afectados, los motivos por los cuales está pendiente la precitada clasificación definitiva. Para el resto de los participantes se considerarán definitivos los elementos que han servido para establecer la clasificación.

En caso de haberse presentado una intención de Apelación, o de estar pendiente del resultado de un análisis antidoping, gasolina, etc., la parte de la clasificación afectada mantendrá su carácter provisional hasta la resolución definitiva. En este caso los Comisarios Deportivos firmarán la Clasificación Oficial, haciendo mención en la misma de que parte está afectada y cuál es el motivo de la provisionalidad.

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.

44.2 All the vehicles that have covered at least the 75% of the number of laps complete by the winner will be classified, (rounded up) even if they have not crossed the finishing line after the winner of the race has done it in their last lap and because of it the end race signal has not been showed to them (the chequered flag).

In addition, in all cases, no driver is allowed to drive more than 60% of the total race time, except in cases of one-driver teams. This percentage will not be applied if during the period (window) of change of driver and handicap compliance the Safety Car is on the track, when there is a race suspension, or when the window lap is extended due to safety reasons.

44.3 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.

44.4 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. This list will be used to work out the starting grid -if applicable- while the definitive classification is ready

44.5 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.

44.6 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.

RUEDA DE PRENSA OFICIAL

La Organización de la Serie podrá convocar una Rueda de Prensa después de cada una de las carreras, que se celebrará inmediatamente después de finalizar la ceremonia de Pódium. Si ésta se convocará, en su momento oportuno se publicará una nota en el Tablón Oficial de Anuncios.

Los pilotos convocados están obligados a asistir, excepto razones de fuerza mayor aceptadas por el Comité Organizador.

ESTABILIDAD DEL REGLAMENTO

El presente Reglamento no será básicamente modificado y únicamente el Comité Organizador, con la aprobación de la FIA y de la RFEDA, establecerá las normas correctoras que estime convenientes.

Dichas rectificaciones serán comunicadas a los concursantes debidamente inscritos a la Serie, estableciéndose en la comunicación la fecha de aplicación de las modificaciones.

INTERPRETACIÓN DEL REGLAMENTO

Cualquier aclaración al presente Reglamento deberá ser solicitada al Comité Organizador de la Serie, a quien compete resolver las dudas planteadas.

La versión en castellano prevalece respecto de las versiones traducidas en caso de duda o contradicción.

PUBLICIDAD

Situación de la publicidad obligatoria

Queda bajo la exclusiva responsabilidad de cada concursante la correcta colocación de toda la publicidad obligatoria en las verificaciones y durante el transcurso de la prueba.



ART. 45 OFFICIAL PRESS CONFERENCE

45.1

The Organizing Committee may organize an Official Press Conference, after each races, will be held immediately after the podium ceremony. Anyway, if the press conference would be held, a notice on the Official Notice Board will be issued.

The convened drivers shall attend the Press Conference, except on those cases of force majeure acknowledged by the Organizing Committee.

ART. 46 REGULATION STABILITY

46.1

The present Regulations will not be basically modified and only the Organizing Committee, with the agreement of the FIA and the RFEDA will approve corrected rules when they estimate it convenient.

46.2

Such amendments will be communicated to the registered participants, stating in this communication the date they come into force.

ART. 47 INTERPRETATION OF THE REGULATION

Any clarification of these regulations must be requested to the Organizing Committee, to whom it concerns to solve the arisen doubts.

For any discrepancy, which may arise between the English and the Spanish version, the Spanish version will be binding.

ART. 48 ADVERTISING

48.1 Compulsory advertising positioning

It remains under the exclusive responsibility of each entrant the correct positioning of the compulsory advertising during the scrutineering and during the race.

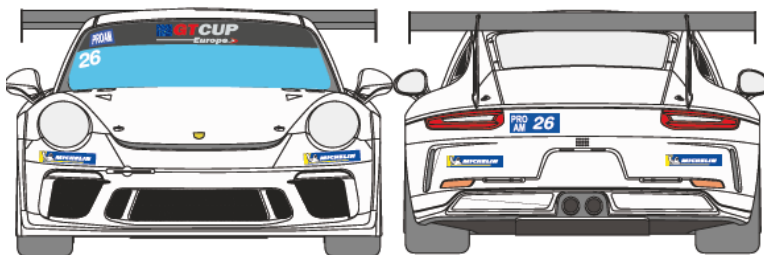
48.2



Publicidad Michelin

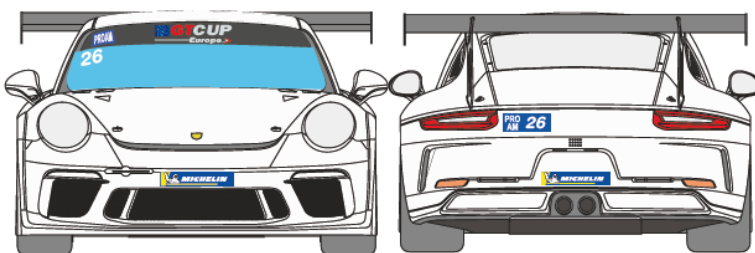
48.3

Michelin advertising



Option 1

4 X Michelin 35 cm
2 x Michelin Sprinter 20 cm
Logos shall be positioned
in front and rear
3/4 view close to
the wheels on a vertical
part of the bodywork.



Option 2

2 X Michelin 50 cm
2 x Michelin Sprinter 20 cm
The 4 Michelin Logos may
be replaced by 2 Michelin
x 50 cm logo at the front
and rear of the car providing
the area is big enough.

Both option 1 and option 2:



Publicidad mono



1 X Overall Badge - 123 mm x 71 mm



2 x Michelin Sprinter 115 mm x 60 mm
on both sleeves

48.4

Race suit Badges

RACE SUIT



PARADA EN PIT. CAMBIO DE PILOTO

En los eventos será obligatorio en cada carrera efectuar una parada en el Pit (vía interior) para cumplir el tiempo correspondiente al hándicap -según lo definido en el artículo 50- y cambio de piloto en los equipos de 2 conductores.

El cumplimiento del tiempo del Hándicap (obligatorio + por piloto - si se aplicaran - + por resultados) deberá hacerse bien a la altura del box o zona de Pit asignada a cada equipo.

ART. 49 PIT STOP. CHANGE OF DRIVER.

49.1

In events it will be compulsory, in each race, to carry out a stop in the pit (inner lane) to comply with the handicap corresponding time -according to art.50 - and change of driver in 2 driver teams.

The handicap compliance (compulsory + drivers handicap - if applicable - + victory handicap) will be carried out either in front of the box or assigned area of the pit for each team.

Para el control de los tiempos de parada podrán nombrarse cronometradores al efecto y podrá haber hojas de control de firma que dará fe del cambio de pilotos.

Esta parada para el cumplimiento de los handicaps y realizar el cambio de piloto se realizará en el tiempo que al efecto indique el Director de Prueba y/o Carrera en el Briefing de cada Prueba. Este periodo se indicará con un cartel con la inscripción **"CHANGE ON"** mostrado en el puesto de dirección de carrera y en las pantallas de cronometraje, y tomando como referencia el tiempo de carrera.

Al finalizar la ventana de cambio, se retirará el cartel de **"CHANGE ON"** y se mostrará en los monitores el mensaje **"END CHANGE ON"**.

Por razones de fuerza mayor, la "ventana de cambio de piloto" puede ser modificada por el Director de Carrera, de acuerdo con los Comisarios Deportivos; tanto en su momento de su apertura o finalización, como en su duración -inicio/finalización-, en el cual caso, se dará comunicación adecuada de los cambios a los concursantes.

La parada obligatoria para el cumplimiento de handicap y cambio de piloto -si procede- y operaciones permitidas deberá realizarse en el Pit Lane (vía interior), a la altura del box asignado.

Durante esta parada las operaciones permitidas -y sus limitaciones- serán las siguientes:

Normas generales:

1.- Antes del comienzo de cualquiera de las operaciones descritas a continuación, se deberá apagar el motor.

2.- Para todas las operaciones autorizadas, el número máximo de personas que pueden intervenir será de DOS (2) debidamente identificadas y equipadas (casco, soto casco, gafas, mono ignífugo y guantes).

3.- Los equipos podrán tener una persona equipada (team manager), que no será considerada para el número máximo de personas autorizadas que intervienen; y cuya única labor será la de dar indicaciones al coche para parar a la altura del box asignado y darle salida una vez concluidas todas las operaciones. En el caso de no tener esta persona, esta labor podrá ser realizada por una de las personas autorizadas e identificadas.

4.- Todas aquellas personas autorizadas que intervengan en el pit stop (incluido el piloto entrante en el coche, y con la excepción del "lollipop man" que podrá posicionarse frente al coche) no podrán sobrepasar la línea interior del carril de trabajo del pit lane hasta que el vehículo este totalmente detenido.

To time and control the stop, timekeepers may be named. In this case it will exist a signing control form to verify the change of the driver.

This stop to comply with the handicaps and change of driver will be made in the time ~~and laps~~ indicated by Race Director /the Clerk of the Course in the briefing of each event. This period will be indicated by showing a board with the inscription **"CHANGE ON"** at the Race Direction Signalling Post and on the Timing monitors and taking the racing time as the reference.

At the end of the window, the board **"CHANGE ON"** will be withdrawn and the message **"END CHANGE ON"** will be deployed on the timing monitors.

If necessary, and due to force majeure, the "driver change window" may be modified by the Race Director in agreement with the Stewards, both in terms of time of start and end and of duration, in which case appropriate communication will be given to competitors.

49.2 The mandatory Pit Stop for the handicap compliance and change of driver-whether it proceeds-and operations shall be carried out in the inner lane of the Pit Lane, before the assigned box.

49.3 During the Pit Stop, the following operations are permitted-with no limitations:

General Rules:

1.- Before starting any of the operations described below, engine must be switched off

2.- For all permitted operations, the maximum number of mechanics/persons to operate shall be DOS (2) who will be duly identified and equipped (helmet, balaclava, glasses, fire-proof overall and gloves)

3.- Teams may have an additional equipped person (Team Manager), who will not be considered for the reckoning of maximum number of permitted operators; the exclusive task of this person will be to stop the car before the assigned box and let it go once the operations have concluded. Should the Team Manager not be available, this task may be done by one of the persons authorized and duly identified.

4.- All authorized persons involved in the pit stop (including the driver entering the car, with the exception of the "lollipop man" who may position himself in front of the car), are not allowed to cross the inner line of the Pit Lane working lane until the car has come to a complete stop.

Operaciones autorizadas

- **Cambio de piloto:** la persona que ayuda al cambio de piloto, además del piloto saliente, deberá de ser una de las personas identificadas con brazalete
- Ajuste de presiones.
- Limpieza de cristales y aberturas de refrigeración.
- Se autorizan pequeñas operaciones mecánicas como medida de seguridad (sujetar para-golpe descolgado, etc.).
- Se autoriza el cambio de un neumático pinchado (únicamente uno), debiéndose informar a los comisarios técnicos que estén en el Pit Lane.

Operaciones no permitidas

- Repostaje
- Cambio de neumáticos (ver art. 51 – excepción –)

Además, se tendrá en cuenta que:

Cualquier equipo/elemento relativo a reparaciones, cambio de neumáticos, etc., no podrán situarse en el área de trabajo del Pit Lane hasta que el vehículo se encuentre parado a la altura del box para realizar el cambio de piloto y operaciones autorizadas (aun teniendo en cuenta lo anterior, si se permite con anterioridad poner los neumáticos, herramientas, etc. fuera del box, pero en ningún caso estos podrán sobrepasar la línea interior del carril de trabajo del Pit Lane -ver foto-). Aplicable en art. 51. Tras las operaciones autorizadas se deben retirar del pit las herramientas, etc., lo antes posible.

En el pit está prohibido empujar un vehículo para ponerlo en marcha. Se autoriza, en caso de necesidad, por un miembro del equipo, arrancar el vehículo con una batería externa.

Si un vehículo no pudiera ponerse en marcha se situará, con la mayor celeridad posible, en un lugar seguro para evitar molestias a los demás participantes.

Permitted Operations

- **Change of driver:** the person assisting the change of driver, apart from the outgoing driver, must be one of the persons identified with a band-arm
- Compression adjustment
- Washing up windscreen and cooling openings.
- Small mechanic operations for safety reasons (i.e. fix a fallen bumper, etc) are authorized.
- The change of a punctured tyre (and only of the punctured tyre) is allowed, the technical stewards who are in the Pit Lane must be informed.

Not permitted Operations

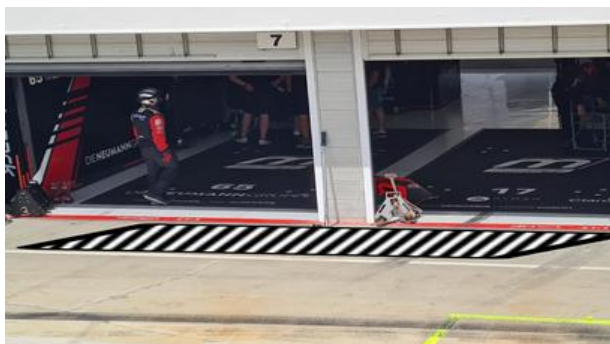
- Refuelling
- Change of tyres (see art. 51 – exception-)

Besides, the following must be taken into account:

Any equipment related to repairs, change of tires, etc., should not be placed in the Pit Lane working area until the car is stopped in front of its box to change the driver and carry out the rest of authorized pit stop operations (bearing this in mind, it is permitted to place the equipment related to repairs out of the box but these elements shall never exceed the inner line of the Pit Lane working area -see photo-). Applicable in art.51. After authorized operations, tools, etc. must be removed from the pit as soon as possible.

To push a vehicle in the Pit in order to start it is forbidden. It is authorized, in case of necessity, to start the car with an external battery triggered by a member of the team.

Should a car be unable to set off, it will be situated, as quickest as possible in a safer place to avoid troubling the rest of participants.



El incumplimiento de esta normativa (art. 49.3) será penalizada por el Colegio de Comisarios Deportivos.

Queda prohibido cruzar desde el muro a los boxes y viceversa durante el periodo de handicaps, excepto para los miembros del equipo debidamente

49.4 Not to observe this rule (art. 49.3) will be penalized by the Panel of Stewards.

49.5 It is forbidden to cross the Pit Lane from the wall to the boxes or vice versa during the handicaps period, except for those teams' members duly accredited for

acreditados para estar en el muro (dos brazaletes o identificación por equipo).

No está permitido realizar la parada para el cumplimiento de hándicap y cambio de piloto mientras la carrera esté neutralizada mediante Safety Car o se hayan mostrado las banderas rojas para la suspensión de carrera. La prohibición comenzará cuando se muestre el correspondiente mensaje en las pantallas de cronometraje, o, en su defecto, las banderas y/o los carteles en los puestos de control.

Esta prohibición finalizará cuando el SC haya apagado los rotativos destellantes y se hayan retirado las banderas, las pancartas y el propio Safety Car.

Si durante "la ventana de cambio" el Director de Carrera neutralizara la carrera mediante el procedimiento de FCY, se podrá seguir realizando las paradas en el pit para el cumplimiento de hándicaps y cambio de piloto por parte de aquellos equipos que no lo hayan realizado hasta entonces. La implementación del "periodo de FCY" se mantendrá durante el resto de del tiempo de "la ventana de cambio", o hasta que todos los equipos hayan realizado el cumplimiento de hándicap y cambio de piloto. El relanzamiento de carrera después del FCY se hará con un procedimiento de SC como habitualmente (art. 35).

Si un participante entra en el Pit Lane durante un periodo de SC o bandera roja, ésta no contará como su parada obligatoria (para el cumplimiento de hándicap y cambio de piloto), lo que será indicado por el Director de Carrera/Director de prueba al concursante afectado con el fin de que éste realice la parada para cumplir la totalidad del tiempo de hándicap asignado en el momento permitido.

En el caso que el concursante no realice la parada para el cumplimiento de la totalidad del tiempo de hándicap asignado en el momento permitido, el Director de Carrera o de Competición informará del presunto incumplimiento del reglamento a los Comisarios Deportivos.

Si durante la "ventana" de cambio de piloto y cumplimiento de hándicap interviene el Safety Car o se suspende la carrera, será criterio del Director de Carrera ampliar dicha ventana - habiéndose o no cubierto la totalidad de la ventana durante su intervención -. Esta ampliación será de 5 o de 10 minutos en función del número de inscritos o de las circunstancias de la prueba. La ampliación se comunicará por medio de los monitores de cronometraje, o en su defecto, por un panel indicativo en la línea de cronometraje.

HÁNDICAPS

El Comité Organizador podrá utilizar un sistema de hándicaps, para conseguir la mayor rotación en los resultados de las carreras, tal y como se define en el presente artículo.

Se denomina hándicap al tiempo total de permanencia en el Pit Lane -dentro de la zona controlada-, para cumplir con el tiempo total resultante de la suma de

the permanence in the Pit Wall (Two arm - bands or accreditations per team).

49.6

It is not allowed to stop in the pits to serve the handicap and carry out the driver change while the race is neutralized through Safety Car or suspended by the display of red flags. This prohibition starts from the moment the relevant message is shown on the screens or when the relevant flags and boards are exposed.

This prohibition will end when the Safety Car will put off its rotating flashing lights, the yellow flags and boards will be withdrawn and the safety car itself will leave the track.

If during the "Change on" window the Race Director neutralizes the race through the FCY procedure, it will be possible to perform the pit stop to serve the handicap and change driver for those teams not having done so up to the moment of the start of the FCY period. The "FCY period" implementation will last during the remaining time of "the windows" or until all teams have performed the stop for serving the handicap and changing driver. The restart of the race after the FCY period will be carried out according to the usual SC procedure (art. 35).

If a participant enters the Pit Lane during the intervention of the Safety Car or the suspension of the race, this will not count as the compulsory stop, which will be indicated by the Race Director/Clerk of the Course to the competitor in order to make the stop to serve the whole allocated handicap time when it will be allowed to do.

In the case the competitor does not perform the stop to serve the whole allocated handicap time during the allowed period, the Race Director / Clerk of the Course will inform the Stewards about the regulation breach.

49.7

If during the "window" for the change of driver and handicap compliance the safety car is acting or the race is suspended, it will be decision of the Clerk of the Course to extend this window, - regardless the "window" change period is finish or not during its intervention -. This extension will last 5 minutes or 10 minutes depending on the number of entries or of the race circumstances. This extension will be communicated through the timing screens or, failing that, by means of a display board

ART. 50 HANDICAPS

50.1

The Organizing Committee may use a handicaps system to get more rotation in the races results, as defined in the present article.

Handicap is the total time of permanence of a car into the Pit Lane -inside the controlled area - to comply with the total time which results from the sum of the

hándicaps descritos en los apartados 2, 3 y 4 de este artículo, y realizar en este tiempo el cambio de piloto.

El Hándicap de cada vehículo se compondrá de un tiempo de parada y de un tiempo en movimiento, dentro de la zona controlada del Pit. La cifra correspondiente a la suma de estos tiempos (parada y movimiento) será publicada por el Comité Organizador en cada carrera.

Dos líneas o marcas -conos -, una al principio y otra al final de la zona identificarán la zona controlada del Pit. Se instalarán elementos de medición para el control del tiempo de hándicap.

Procedimiento de Parada y Locomoción

El vehículo se detendrá en el Pit Lane, en la zona interior, a la altura del box asignado para cumplir con el hándicap estipulado.

Los tiempos de parada adicional correspondiente a la suma / resta de los hándicaps por palmares de piloto (apartado 3 - *si se aplicara* -) y por resultados (apartado 4) se cumplirán en su totalidad en el Pit Lane a la altura del box asignado a cada equipo al finalizar el tiempo de hándicap obligatorio.

El tiempo de locomoción será el utilizado para recorrer el Pit Lane entre la entrada del Pit hasta el box asignado, más la distancia desde el box asignado hasta la salida del Pit y la realización de las operaciones necesarias, a una velocidad máxima de 60 km/h.

Está prohibido pararse junto a la línea que identifica el fin de la zona de control (final de Pit Lane) para cumplir el tiempo total de hándicap, así como recorrer el Pit Lane a una velocidad lenta, que perjudique a otros participantes.

El Comité Organizador confeccionará la lista de hándicaps -totales- de cada equipo, que será publicada por Dirección de Carrera antes de cada una de las carreras.

Hándicap obligatorio

Todos los equipos tendrán que cumplir un tiempo de permanencia en el Pit Lane. Este tiempo se calculará en función de la longitud del Pit Lane y de la situación de los aparatos de medida en la zona controlada. Se dará a conocer este tiempo en el **Tabla resumen de hándicaps**, que se entregará antes de cada carrera.

Este tiempo se usará para realizar las operaciones permitidas descritas en el artículo 49.3 y para recorrer el Pit Lane a 60 Km/h. A este tiempo se le sumará el resto de los hándicaps.

Hándicap de piloto(s)

El Comité Organizador podrá aplicar un hándicap de piloto o por combinación de pilotos. Este hándicap se considerará fijo, no dependiente de los resultados, y debe cumplirse en cada carrera.

Cuando un piloto participe solo, el Comité Organizador, con la aprobación del Colegio de

handicaps described in 2, 3 and 4 of this article, and to carry out the change of driver.

The handicap of each vehicle will be made up by a stop time and a motion time, inside the controlled Pit Lane area. The figure corresponding to the sum of these times (stop & motion) will be issued by the Organizing Committee each race.

Two lines or marks - cones - will identify the controlled area, one at the start of the area and one at the end of it. Measurement devices will be fitted to control the total handicap time.

Stopping & Motion Procedures

The car will be stopped to comply with the stipulated time in the Pit Lane, in front of the assigned box, at the denominated inner lane.

The time of the additional stop corresponding to the sum/subtraction of the driver's profile handicap (part 3 - if applicable) and victory handicap (part 4) must be complied with in the Pit Lane, just following the compulsory stop.

The motion time is the time used to cover the distance between the Pit Lane Entrance up to the assigned box plus the time used to cover the distance from the assigned box to the Pit Lane Exit and to carry out the necessary operations. Both distances will be covered at a maximum speed of 60 km/h.

It is forbidden to stop next to the line that identifies the end of the control area (Pit Lane end) to comply with the total handicap time, as well as cover the Pit Lane at a low speed that may affect other drivers.

The Organizing Committee will prepare the list of total handicaps for each team, which will be published by Race Control before each of the races.

50.2 Compulsory handicap

All cars shall comply a permanence time in the Pit Lane. This time will be calculated based on the following two parameters: Pit Lane length and situation of measure devices in the controlled area. The time to comply will be notified in the **"List of Handicaps Chart"** which will be distributed before each race.

This time will be used to carry out the permitted operations stated in art. 49.3 and to travel along the Pit Lane at 60 Km/h. The rest of handicap will be added to this time.

50.3 Driver (s)'s handicap

The Organizing Committee may apply a handicap for a driver, or combination of drivers. This handicap will be considered as a fixed handicap, non-related to the result handicaps, must be met in each race.

In case of one single driver, the Organizing Committee, with the approval of the Pannel of Stewards, a driver handicap may be applied. This

Comisarios Deportivos, podrá aplicar un hándicap de piloto. Este hándicap se considerará fijo, no dependiente de los resultados. Este hándicap podrá ser: 0, 5, 10 o 20 segundos en función de la experiencia, el palmarés, sus prestaciones y su edad.

En ambos casos, se publicarán en la *Tabla resumen de hándicaps* en cada carrera

Hándicap por resultados (por clases)

Se establecen los siguientes hándicaps por resultados:

Para GT Cup Europe Silver:

Se establecen los siguientes hándicaps por resultados en carrera atendiendo a la posición del equipo Silver en la clasificación general de la carrera.

Los siguientes hándicaps por resultados serán aplicados:

- 1º clasificado general ... 10 segundos
- 2º clasificado general ... 5 segundos
- 3º clasificado general ... 0 segundos

El máximo acumulado será de 20 segundos

Los hándicaps se reducirán cuando la posición del equipo Silver en la clasificación general sea inferior a un tercer puesto (es decir 4º, 5º o siguientes).

Para GT Cup Europe PROAM:

Se establecen los siguientes hándicaps por resultados en carrera, en función de la posición en la clasificación PROAM:

- 10 segundos para el primer clasificado
- 5 segundos para el segundo clasificado
- 0 segundos para el tercero clasificado,

hasta un máximo acumulado de 20 segundos.

Para GT Cup Europe AM:

Se establecen los siguientes hándicaps por resultados en carrera, en función de la posición en la clasificación AM:

- 10 segundos para el primer clasificado,
- 5 segundos para el segundo clasificado
- 0 segundos para el tercero clasificado,

hasta un máximo acumulado de 20 segundos

Estos hándicaps por resultados adjudicados por cada carrera, se harán efectivos en la carrera siguiente o a partir del momento en que vuelva a participar el piloto, siendo siempre acumulativos.

Los hándicaps definidos en el Art. 50.4 disminuirán:

50.4

Results handicap (per classes)

The following result-based handicap will be established:

For the GT Cup Europe Silver:

In the Silver class the handicaps will be given in function of the position of the Silver pair in the overall result of the race.

The following result handicaps will be applied:

- 1st classified overall ... 10 sec.
- 2nd classified overall ... 5 sec.
- 3rd classified overall ... 0 sec.

The maximum cumulated handicap is 20 seconds.

Handicaps will be dropped when the position of the Silver pair in the race overall result will be lower than 3rd (i.e. 4th, 5th or below).

For the GT Cup Europe PROAM:

The following race result handicaps are established, based on the position in the PROAM classification:

- 10 seconds for 1st classified
- 5 seconds for the 2nd classified
- 0 seconds for the 3rd classified,

up to a cumulated maximum of 20 seconds.

For the GT Cup Europe AM:

The following race result handicaps are established, based on the position in the AM classification:

- 10 seconds for 1st classified,
- 5 seconds for the 2nd classified
- 0 seconds for the 3rd classified,

up to a cumulated maximum of 20 seconds

These victory handicaps will be applied awarded in each race, taking effect the next race or at the moment the driver participates again, and these handicaps are always accumulative.

50.5

The handicaps defined in the Art. 50.4 will diminish:

- a) para la clase Silver: Los hándicaps se reducirán cuando la posición del equipo Silver en la clasificación general sea inferior a un tercer puesto (es decir, 4º, 5º o siguientes)
- b) por resultados sucesivos, inferiores a un 3º puesto (es decir, 4º puesto, 5º puesto o siguientes) para GT Cup Europe PROAM y GT Cup Europe AM.
- c) comenzando a restar (diminución de hándicap) desde el mayor valor parcial que se tenga.

Cuando un equipo este en el máximo de hándicap (es decir, 20 seg.), en caso de disminuciones se harán de este máximo, y no de su hándicap real acumulado. Las exclusiones deportivas no harán disminuir los hándicaps por resultados.

Hándicap de primera participación/carrera

Cuando una pareja de pilotos participe por primera vez después de la celebración del primer evento de la Serie, el Comité Organizador le podrá adjudicar un hándicap adicional de PRIMERA PARTICIPACION/carrera.

Este hándicap adicional de primera participación se eliminará una vez sea cumplido en la primera carrera en la que participe (los hándicaps por resultados que pudiera obtener en esta primera participación son independientes de este hándicap adicional de primera participación).

El hándicap es siempre propiedad del piloto, si bien, se debe tener en cuenta que:

- Si el cambio del equipo/vehículo es dentro de la misma categoría/clase se respetarán los hándicaps.
- Si el cambio del equipo/vehículo es a uno de categoría/clase superior no se arrastrará el hándicap.
- Si el cambio de piloto conlleva un cambio de clase, el Comité Organizador tendrá en cuenta la categorización de los pilotos para arrastrar o no los hándicaps.
- Si hay un cambio de piloto en un equipo y ambos tienen hándicaps se tomará en consideración el mayor de ellos.
- Si en un equipo habitual se cambia uno de los pilotos por otro nuevo, se estudiará el status (si es igual o superior al primitivo) y palmarés del nuevo piloto, pudiendo aplicar el Comité Organizador un hándicap, que se considerará como un hándicap por primera participación (es decir, se cumplirá únicamente en la primera carrera en la que participe el nuevo piloto).
- Si un equipo no puede tomar parte en las dos carreras o en una de las carreras de un evento por razones técnicas / o de accidente, se deberá tener en cuenta lo siguiente para los hándicaps por resultados:

- a) for Silver class: Handicaps will be dropped when the position of the Silver team in the race overall result will be lower than 3rd (i.e. 4th, 5th or below).
- b) with subsequent results lower than a third place (that is 4th, 5th or lower) in GT Cup Europe PROAM y GT Cup Europe AM.
- c) starting to drop the higher handicap in the team's count.

When a team has the maximum of handicap (it means, 20 seg.), when decreasing it, this will be done with respect to the maximum, and not with respect to the real handicap accumulated. The exclusions will not reduce the victory handicap's.

50.6 Handicap for first participation/race

When a pair of drivers takes part to an event after the first round of the Series, the Organizing Committee may apply an additional handicap for FIRST PARTICIPATION/race.

This handicap will be dropped once served in the first race in which the car takes part (the result handicaps that the car may earn in this first participation are independent from this additional handicap for first participation).

50.7 The handicap is always an attribute of the driver; however, the following must be taken into account:

- If the change of the team/car is within the same category/class, the handicaps will be maintained.
- If the change of the team/car is to one of a higher category/class, the driver will not upgrade the handicap.
- Whenever the change implies a class change, the Organizing Committee will take into consideration the drivers' status to decide whether the handicap is carried over or not.
- If there is a driver change in one team and both drivers have handicaps the higher one will be taken into account.
- If in a usual pair, one of the drivers is replaced, the status (whenever equal or higher than the original driver's) and palmares of the new driver will be reviewed. The Organizing Committee will have the possibility to apply a handicap, as a handicap for first participation. (i.e., it will be served only in the first race that the new driver will contest).
- If a team cannot take part in both races or one of the races of an event for technical / accident reasons, the following must be taken into account regarding results handicaps:

- A) los hándicaps por resultados disminuirán en una única reducción si el equipo únicamente realiza un único entrenamiento cronometrado (Q1) en el evento -y no realiza Q2, ni ninguna de las carreras (R1 & R2)-.
- B) los hándicaps por resultados disminuirán en una única reducción si el equipo realiza el entrenamiento cronometrado de alguna de las carreras (Q1 o Q2) y no realiza su correspondiente carrera (R1 o R2).

En ambos casos, el equipo deberá solicitarlo al Colegio de Comisarios Deportivos esta reducción, y el Delegado Técnico deberá reportar un informe al Colegio en el cual se especifique que la no participación del equipo se debe a causa de un problema técnico.

La adjudicación y disminución de hándicaps por resultados se hará de acuerdo con la clasificación oficial de la carrera. En caso de no haberse establecido una clasificación oficial final, se adjudicarán conforme a la clasificación provisional, incluyendo en ella todas aquellas decisiones del Colegio de Comisarios Deportivos que sean firmes y que afecten a la misma, en el momento de la publicación de los hándicaps.

Caso especial: Cuando un piloto habitual vuelva a inscribirse en su equipo, después de una (o más) no - participación (- es), por causa que se considere excepcional por parte del Comité Organizador, NO le será de aplicación art 50.6-7.

Es decir, cuando un piloto vuelva a inscribirse -dentro de su equipo habitual - después de una o más ausencias (no - inscripción en uno o más pruebas) no conservará los hándicaps por resultados que tuviera como resultado de su última participación, siempre y cuando su compañero y vehículo hayan cumplido ya los hándicaps por resultados de su participación conjunta anterior.

Sanciones

Se sancionará permanecer menos tiempo del que corresponda en cada caso en la zona del Pit controlada, así como las faltas en la conducta para recorrerlo (Anexo 1).

NORMATIVA PARA EL CAMBIO DE NEUMÁTICOS EN CARRERA DE 50 MIN. - EXCEPCIÓN

Se autorizará el cambio de neumáticos -siendo estos conformes al Reglamento Deportivo Art. 22-, si una vez comenzada la carrera el Director de Prueba/Director de Carrera decide cambiar la declaración de la misma por cambio de las condiciones meteorológicas (pista seca a mojada).

Cuando se produzca esta situación, el Director de Prueba/Director de Carrera autorizará el cambio de neumáticos, y será comunicado a los Equipos por medio de los monitores de tiempos, siempre que sea posible. El mensaje será **"TYRES CHANGE ALLOWED"**.

La parada para el cambio de neumáticos -autorizada previamente por el Director de Carrera- se podrá hacer durante el periodo de la ventana de cambio ("Change on"), pero no podrá coincidir con la parada de cambio de piloto, es decir, deberá ser una parada

- A) handicaps by results will decrease by one single reduction if the team only performs a single timed practice (Q1) in the event - and does not perform Q2, or any of the races (R1 & R2).

- B) the handicaps by results will decrease by one single reduction if the team carries out the timed training for any of the races (Q1 or Q2) and does not carry out its corresponding race (R1 or R2).

In both cases, the team must request this reduction from the Panel of Stewards, and the Technical Delegate must provide a report to the Panel specifying that the team's non-participation is due to a technical problem.

50.8

The allocation or diminution of result handicaps will be made according to the final classification of the race. In case this final classification has not been established, the handicaps will be allocated according to the provisional classification including all decisions of the Panel of stewards that are final by the time of publishing the handicaps list.

50.9

Special case: When a habitual driver registers again into a team after one or more no participations due to exceptional causes so considered by the Organizing Committee, art. 50.6-7 of present regulations will not be applied.

It means that, when a driver registers again - into their usual team - after one or more absences (not to register oneself in one or more events) they will not have to keep the victory handicaps they own because their last participation, providing that their mate and car have complied with the victory handicaps of their combined previous participation.

50.10

Sanctions

To be less time than due in each case in the controlled area of the pit will be penalized, as well as the behaviour faults when driving through it (Appendix 1).

ART. 51

CHANGE OF TYRES REGULATIONS IN THE 50 MIN RACE - EXCEPTION

The change of tyres (provided those tyres comply with Art 22 of the Sporting Regulation) will be authorized in the case that once the race has started, the Race Director decides to change the status of the race given a change of weather conditions (from dry to wet track).

Whenever this situation occurs, the Race director will authorize the change of tyres and communicate the decision to the Teams via the times monitors, when this is possible. The message will read: **"TYRES CHANGE ALLOWED"**.

The tyre change stop—previously authorized by the Race Director— is allowed to be executed during the "Change On" window, but cannot coincide with the driver change stop, therefore it must be a separate stop from the one for the mandatory driver change and handicap serving.

independiente a la obligatoria para el cambio de piloto y cumplimiento de hándicap.

El tiempo mínimo de para el cambio de neumáticos, cuando lo autorice el Director de prueba (Art. 51), será de **20"** para todos los Eventos al que se le sumara el tiempo de atravesar el Pit Lane a 60 km/h. Comunicándose el tiempo total en el briefing de cada evento.

En caso de pinchazo de un neumático, No se aplicará un tiempo mínimo adicional

Si con posterioridad, la pista se secase, y cuando los equipos consideren que la pista es segura para cambiar los neumáticos de lluvia por neumáticos de seco, podrán realizarlo y será de aplicación -en este caso también- el tiempo mínimo de permanencia en el Pit Lane establecido para el cambio de neumáticos.

Durante la parada para el cambio de neumáticos, cuando lo autorice el Director de prueba (Art. 51), no estará permitido el cumplimiento del Hándicap (Art. 50) o realizar el cambio de piloto (Art. 49). Estas operaciones deben realizarlas en otra parada; en este caso el Director de prueba podrá extender en caso de necesidad la "ventana de cumplimiento de hándicap y cambio de piloto" en +5 minutos o + 10 minutos.

Se deberá tener en cuenta en esta operación lo siguiente:

- Número máximo de mecánicos autorizados: 2
- Se autoriza un máximo de dos (2) pistolas neumáticas o eléctricas a batería para el montaje y desmontaje de las ruedas, una para cada lado del vehículo o una para cada eje del vehículo.

En caso de utilizar pistolas eléctricas a batería, éstas tendrán que estar previamente aprobadas por los Comisarios Técnicos y, como mínimo, cumplir lo siguiente:

-Batería incorporada en la propia pistola.

-Suficiente capacidad de generación de par como para apretar correctamente las monotueras de las ruedas.

-Conformidad CE de acuerdo con, como mínimo, las directivas europeas 2011/65/UE (RoHS) y 2014/30/UE.

-Motores eléctricos sin escobillas.

- Máximo número de pistolas neumáticas permitidas: 2
- Los mecánicos deberán ir uniformados (art. 49.3).
- Se deberá realizar la operación en la vía interior del Pit Lane.
- Se autorizan en esta parada realizar pequeñas actuaciones mecánicas como limpiar cristales, limpiar radiadores...

El incumplimiento de esta normativa será penalizado por los CCDD a su criterio.

The minimum time for the change of tyres, when authorized by the Race Director (Art. 51), is **20"** for all the Events plus the time necessary to drive through the Pit Lane at 60 kph. Total time will be informed at the briefing of each event

In case of tyre puncture, NO additional minimum time will be applied

If later on, the track dries again and whenever the Teams deem that the track is safe again to perform a tyres change from wet to slicks, they will be allowed to do so, and again the minimum time of stay in the Pit Lane established for tyres change will apply.

During the stop for changing tyres, when authorized by the Race Director (Art 51), will not be allowed to serve the Handicap (Art.50) or make the driver change (Art. 49). These operations must be done in another stop, and the "window" could be extended by the Race Director +5 minutes or + 10 minutes

During that intervention, the following points will have to be abided by:

- Maximum number of authorized mechanics: 2.
- A maximum of two (2) pneumatic or battery -powered electric wheel- guns for wheels' assembly and disassembly are permitted, one for each side of the car or one for each axle of the car.

If electric -powered wheel- guns are used, these will have to be previously approved by the Scrutineers and, at least, should comply with the following characteristics:

-Battery has to be integrated into the gun.

-The torque capacity must be enough to properly tighten the mono-nut wheel fixations.

-CE conformity and homologation under, as a minimum, the European directives 2011/65/UE (RoHS) and 2014/30/UE.

-Brushless electric motors

- Maximum number of authorized pneumatic wheel guns: 2
- Mechanics should wear uniforms (art. 49.3).
- The tyres change will have to be performed in the inner lane of the Pit Lane
- During this stop it will be possible to do other small interventions such as cleaning windscreens or radiators...

A violation of the above rules will be sanctioned by the Panel of Stewards at their discretion.