

Indice

Organización. Comité Organizador
Condiciones generales
Licencias
Vehículos admitidos
Inscripciones
Seguro
Pruebas puntuables en la Serie
Formato del evento. Duración de las carreras
Clasificación. Puntuaciones
Clasificación final. Resultados a retener
Ceremonia de pódium. Trofeos
Números de competición. Publicidad

Oficiales
Instrucciones y comunicaciones a los competidores
Incidentes y sanciones
Reclamaciones y Apelaciones
Telemetría. Radios. Cronometraje
Disciplina general de paddock, boxes, pit lane. Uso de instalaciones
Disciplina general de seguridad
Entrenamientos: definiciones y restricciones
Verificaciones administrativas.
Verificaciones técnicas.
Neumáticos
Peso del vehículo. Procedimiento
Carburante. Reserva de combustible.
Repostaje
Briefing
Pit lane. Boxes
Entrenamientos cronometrados
Interrupción de los entrenamientos
Warm up
Parrilla de salida
Parrilla de salida de la carrera 1
Parrilla de salida de la carrera 2
Procedimiento de salida
Carrera
Falsa salida
Procedimientos de Safety Car
Neutralización de carrera
Comienzo de la carrera tras Safety Car
Suspensión de la carrera
Reanudación de una carrera suspendida. - General-
Reanudación de carrera. Procedimiento
Llegada
Parque cerrado

Summary

Art. 1 Organization. Organising Committee
Art. 2 General conditions
Art. 3 Licences
Art. 4 Eligible cars
Art. 5 Registration
Art. 6 Insurance
Art. 7 Eligible races in the Serie
Art. 8 Event program. Distance to cover
Art. 9 Classification. Points scoring
Art. 10 Final classification. Results to retain
Art. 11 Podium ceremony. Trophies
Art. 12 Competition numbers. Publicity/advertising
Art. 13 Officials
Art. 14 Instructions and communications to the competitors
Art. 15 Incidents and sanctions
Art. 16 Protest and Appeals
Art. 17 Telemetry. Radios. Timing devices
Art. 18 General discipline in paddock, boxes, pit lane. Use of the installations
Art. 19 General discipline of safety
Art. 20 Practices: definitions and restrictions
Art. 21 Administrative checking (signing on). Scrutineering.
Art. 22 Tyres
Art. 23 Weigh. Weighing procedure
Art. 24 Fuel. Fuel reserve. Refuelling
Art. 25 Briefing
Art. 26 Pit lane. Boxes
Art. 27 Qualifying
Art. 28 Stopping the practices
Art. 29 Warm up
Art. 30 Starting grip
Art. 31 Starting grip of first race
Art. 32 Starting grip of second race
Art. 33 Start procedure
Art. 34 Race
Art. 35 False start
Art. 36 Safety Car procedures
Art. 37 Neutralising the race
Art. 38 Starting the race behind the Safety Car
Art. 39 Suspending de race
Art. 40 Resuming a suspended race. -General-
Art. 41 Resuming the race. Procedure
Art. 42 Finish
Art. 43 "Parc ferme"

Clasificación de la carrera	Art. 44	Classification of the race
Rueda de prensa	Art. 45	Official press conference
Estabilidad del reglamento	Art. 46	Regulation 's stability
Interpretación del reglamento	Art. 47	Interpretation of the regulation
Publicidad	Art. 48	Publicity
Motor. Centralita. Precintos,	Art. 49	Engine. Electronic Control Units.
Aerodinámica		Seals. Aerodynamics
Horas de motor	Art. 50	Engine working hours

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 2017 EUROFORMULA OPEN, con visa RFE de A nº y con visa FIA nº

De esta Serie se derivan:

- Euroformula Open para PILOTOS.
- Euroformula Open - Copa para equipos
- Euroformula Open – Trofeo Rookie (art. 9.2 .C)

Será de aplicación por orden de prelación:

1. El CDI y sus Anexos (en lo que sea de aplicación).
 2. El Reglamento Deportivo y Técnico del Euroformula Open
 3. El Reglamento Particular de la prueba
- La FIA, conjuntamente con la RFE. de A., serán las únicas entidades capacitadas para aprobar modificaciones al presente Reglamento a petición del Comité Organizador

El Comité Organizador del International GT Open /Euroformula Open estará formado por:

Presidente: D. Jesús Pareja Mayo
Director de Competición
Asesor técnico
D. José Miguel G^a. 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.euroformula.net se considerará a todos los efectos de información como Tablón de Anuncios Oficial, donde los Competidores deben ver las modificaciones y/o actualizaciones y/o aclaraciones

Condiciones generales

Los competidores 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 competidor deberá designar un representante por escrito. En su defecto, se considerará representante al piloto del vehículo inscrito

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 competidor

Los competidores deben asegurar y se responsabilizan que sus vehículos cumplen con las condiciones de conformidad y seguridad, establecidas en los reglamentos

Art. 1 Organization. Organising Committee

1.1 GT Sport Organization, with the approval of the FIA and the RFEdeA. organises the International Series under the denomination 2017 EUROFORMULA OPEN, with RFE de A visa and FIA visa

1.2 Of this Series arise:

- Euroformula Open for Drivers
- Euroformula Open - Cup for Teams
- Euroformula Open – Rookie Trophie (art. 9.2.C)

1.3 It will be applied by order of priorities.

1. The ISC and its appendices (whatever the application may be)
2. The Sporting and Technical Regulations of the Euroformula Open

1.4 3. The Supplementary regulations of each race. The FIA together with RFE de A. will be the unique organisms, which may approve modifications to the present regulations, at the corresponding request of the Organising Committee.

1.5 The Organising Committee for the International GT Open/Euroformula Open will be formed by:

President: D. Jesús Pareja Mayo
Race Director
Senior technical advisor
D. Jose Miguel García Galán

1.6 All those situations, facts, etc not addressed in the present regulations will be resolved by the Panel of Stewards of the event.

1.7 For any discrepancy, which may arise between the English and the Spanish version, the Spanish version will be binding

1.8 The Series website www.euroformula.net will be considered, for information purposes, as the Official Notice Board, where the Competitors must see the amendments and/or updates, and/or clarifications.

Art. 2 General conditions

2.1 Competitors will be responsible to secure that all the persons belonging to their teams respect the applicable Regulations contained in the regulations of this International Series

2.2 The Competitor license holder must appoint in written one representative. Failing that, the driver of the car will be considered the Competitor representative

2.3 The responsibility of the driver or any other person of the team in charge of securing that all dispositions are respected during the race is at the same time individual and mutually binding with the competitor.

2.4 The competitors must make sure that their vehicles comply with technical and safety measures stated in the applicable regulations throughout the entire event (practices & races) and shall take full responsibility of it.

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.

Licencias

Todos los competidores deberán estar en posesión de la licencia de competidor 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 grade "C", en conformidad a lo dispuesto en el CDI (Anexo L, Capítulo 1, art. 2).

Se recuerda a todos los pilotos que deberán tener la correspondiente autorización de participación de su ADN (FIA Code art. 3.9.4.a.).

Todos los pilotos inscritos deberán tener 16 años cumplidos. En caso de cumplir los 16 años durante la temporada en curso, podrán inscribirse solamente a partir de la fecha en la que cumplan los 16 años de edad. Para los pilotos con licencia grado "A", el Comité Organizador valorará su edad y palmares para aceptarlos o no.

Todas las personas que realicen labores deportivas en los Parques de Trabajo o Zona de Boxes y Pit, deberán 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 competidores 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 la Euroformula Open 2017 son los definidos en el Reglamento Técnico de la Serie (art. 1)

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

Después de un accidente, si un monoplaza no cumple todas las garantías de seguridad, el concursante puede solicitar el cambio del monocoque, contando con la supervisión del delegado técnico y la autorización de los Comisarios Deportivos

Inscripciones

- 2.5 The use of any images of the Serie by any competitor, teams, drivers, etc for commercial purposes, social networks or any other purposes, must have the express consent of the Organising Committee, who owns the rights.
In any case, the use must be done in good manners. The Organising Committee will never be responsible of the wrong use of the images made by competitors, drivers, teams, etc

Art. 3 Licences

- 3.1 All Competitors must hold a competitor licence, complying FIA normative, valid for the current year.
- 3.2 All the drivers must hold the International Driver's Licence, valid for the current year, minimum grade "C", in conformity with the ISC. (Appendix L, Chapter 1, art. 2).
All drivers are reminded to get the corresponding authorization on behalf of their ASN (FIA Code art. 3.9.4.a.)
- 3.3 All entered drivers must be of over 16 years old. In case they will reach the 16-year threshold during the season in progress, they will be allowed to compete only after the date in which they will effectively be 16 years old.
- 3.4 The Organizing Committee will assess the age and driver's record of those drivers with license grade "A" in order to admit them or not.
- 3.5 Any person who carries out sporting tasks in the work Parcs or boxes and Pit areas, must compulsory be in possession of a valid Assistance Licence or a professional insurance, being a requirement to have the permanent passes or the passes for the event.
- 3.6 The entered Competitors undertake themselves and on behalf of their drivers to observe and respect the regulations of the Series

Art. 4 Eligibles cars

- 4.1 Eligible cars for Euroformula Open 2017 are those defined in the technical regulations of the Series (art. 1).
- 4.2 In each event a driver shall only use one car, not being authorised the reserve vehicles. The Technical Delegate will identify the vehicles during the scrutineering to guarantee the fulfilment of this rule.
- 4.3 If after an accident, a single seater car doesn't offer satisfactory guarantees, then the competitor is allowed to replace the monocoque with the OK of the Technical Delegate and permission of the Panel of Stewards

Art. 5 Registration

A) Inscripciones a la Serie
Cada equipo (titular de la licencia de competidor) deberá realizar una inscripción por monoplace a la Serie. En cada inscripción se reflejará el nº de chasis, el nº de motor y el piloto. Estos tres elementos serán inseparables durante la temporada, excepto cambio por problema técnico (sustitución de motor, chasis etc) o cambio de piloto previa solicitud por escrito al Comité Organizador. En esta inscripción el equipo deberá designar los circuitos de entrenamientos privados (art. 20)
Esta inscripción a la Serie se formalizará mediante el envío al Comité Organizador del correspondiente boletín de inscripción y el abono de 1.000 € / monoplace / temporada.

B) Inscripción a un evento

Los boletines de inscripción deberán contener, como mínimo:

- a) Una declaración de que tanto el competidor 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)
- b) La marca del vehículo utilizado
- c) El nombre del competidor y nº de licencia
- d) El nombre del piloto, 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@gtsport.es

El plazo de cierre de inscripciones a las pruebas queda fijado en 10 días antes de la celebración de la Prueba en el que desee participar

Los derechos de inscripción para cada una de las pruebas quedan establecidos en 3.200 € (más IVA, si es aplicable).

Está prohibido el cambio de competidor después del cierre de las inscripciones. Pasado este plazo de inscripción, el competidor podrá reemplazar al piloto hasta el momento de finalización de las verificaciones administrativas (viernes), así como el vehículo, siempre que sea por otro de la misma categoría. 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 competidor podrá designar un piloto por monoplace.

La no - asistencia a un Evento deberá ser justificada al Comité Organizador de la Serie. Si éstas no se

5.1 a)

A) Serie entry

Each teams (competitor's license owner) shall present an entry per car in the Series. This entry shall include the chassis/engine numbers and the driver. These three elements will be indivisible along the season, except for technical issues (substitution of engine, chassis, etc) or change of driver, prior application to the Organising Committee, by written.

Team shall designate the circuits for testing in this same entry form (art. 20)

Entry will be regularized by sending to the Organising Committee the entry form duly filled out and a fee of 1.000 € /single-seater/season.

5.1 b)

B) Registrations to the event

The Entry Form must contain, minimum the following:

- a) A statement that both the participant as any other person related and affected by the participation in the event has read, understood and accepted the International Sporting Code and their annexes as well as the applicable regulations (art. 1.3).
- b) The make of the vehicle to be used
- c) The name and licence of the competitor
- d) The name and licence of the driver, and contacts

5.2

All participant teams must send the official Entry Form to such a 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@gtsport.es

5.3

The admission time limit (deadline) for the Entry Form is fixed in 10 days before the event takes place

5.4

The entry fee rights are 3.200 € per event (plus VAT, if applicable).

5.5

It is not allowed the change of the competitor after the entry form admission period. Once this period has expired the competitor will be able to substitute the driver's until the end of the optional administrative checking (Friday) as well as the car providing that the new one belongs to the same class. The above - mentioned changes must be authorised by the Stewards. At the end of the optional administrative checking an official entry form list will be published under the approval of the Stewards College.

5.6

A competitor may designate one driver per single seater

5.7

The non - attendance to a event must be justified to the Organising Committee. Should the alleged causes not be

consideran suficientes, perderá el importe de la inscripción.

El Comité Organizador podrá rechazar una inscripción en conformidad a lo establecido en el art. 3.14 del CDI.

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 RFE de A. o del ADN correspondiente.

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)

Los pilotos que se inscriban por primera vez en cualquiera de las dos últimas pruebas no puntuarán, ni bloquearán puntos

Seguro

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 competidores si así es solicitado

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

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

Pruebas puntuables en la Serie

La Euroformula Open 2017 se compondrá de DIECISEIS (16) carreras, que se desarrollarán en OCHO (8) pruebas

El calendario oficial de carreras para el International GT Open/Euroformula Open 2017 es el siguiente:

Circuito	Fecha
Estoril	29-30 Abril
SPA	27-28 Mayo
Paul Ricard	10-11 Junio
Hungaroring	1-2 Julio
Silverstone	2-3 Septiembre
Monza	30 Sept.- 1 Oct.
JEREZ	7-8 Octubre
Barcelona-Catalunya	28-29 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 RFEdeA

Formato del evento. Duración de las carreras

Cada Evento estará compuesto por DOS (2) carreras
Cada una de las carreras tendrá una distancia máxima de 95 Kms., (salvo circunstancias excepcionales, ver art. 37.9), y una duración máxima de 35 minutos.

El Comité Organizador se reserva el derecho de modificar la duración máxima de la/las carreras.

Esta modificación se comunicará a los competidores en el Reglamento Particular de la prueba y/o en el briefing

Clasificación. Puntuaciones.

considered as reasonable, the entry fee will not be returned.

5.9 The Organising Committee may reject an entry form according to art. 3.14 of the ISC.

5.10 In conformity with Art. 3.19 of the ISC, one car will not be registered more than one time in each competition of the same event, except when expressly authorised by the RFE de A. or the ASN.

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

5.12 The drivers who register themselves for first time at any of the last two events will neither score points nor block the points for the event.

Art. 6 Insurance

6.1 The Organiser of each event shall contract an insurance policy of Civil Responsibilities, which match with the FIA normative as well as with the ISC dispositions where the races take place, valid for the current year. This policy will be at the competitor's disposal if required

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

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

Art. 7 Eligibles races in the Serie

7.1 Euroformula Open 2017 will consist of SIXTEEN (16) races which will be developed in EIGHT (8) events

7.2 The official calendar for the International GT Open/Euroformula Open 2017 is the following:

Race Track	Date
Estoril	April, 29-30
SPA	May, 27-28
Paul Ricard	June, 10-11
Hungaroring	July, 1-2
Silverstone	September, 2-3
Monza	Sept., 30-Oct.,1
JEREZ	October, 7-8
Barcelona-Catalunya	October, 28-29

7.3 The Organising Committee keeps the right to modify the date and place of one or several races of the calendar, with the prior permission of the FIA and the RFEdeA

Art. 8 Event program. Distance to cover

8.1 Each Event will be composed by TWO (2) races
Each race will not exceed 95 kms in distance, (save in exceptional circumstances, see art. 37.9) and maximum of 35 minutes in time.

8.2 The Organizing Committee keeps the right to modify the maximum duration of the race/s.

Should this modification be enforced it will be communicated to competitors in the supplementary regulations of the event and/or in the briefing

Art. 9 Classification. Points scoring.

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

- Clasificación General Scratch para Pilotos de la Euroformula Open 2017
- Clasificación Euroformula Open 2017 para Equipos 2017.
- Clasificación del Trofeo Rookie 2017 del Euroformula Open

Atribución de puntos:

- A)** En la Euroformula Open 2017 de pilotos se adjudicarán los siguientes puntos por carrera:

Clasificación General Scratch

1ª y 2ª carrera

1º.....	25 puntos
2º.....	18 puntos
3º.....	15 puntos
4º.....	12 puntos
5º.....	10 puntos
6º.....	8 puntos
7º.....	6 puntos
8º.....	4 puntos
9º.....	2 puntos
10º.....	1 punto

Además, se adjudicará 1 punto suplementario para el piloto que realice la vuelta rápida en cada uno de los entrenamientos cronometrados y en cada una de las carreras.

- B)** En las **diferentes Copas y/o Trofeos** la atribución de puntos por carrera será:

1º	10 puntos
2º	8 puntos
3º	6 puntos
4º	4 puntos
5º	3 puntos

C) Trofeo Rookie

Podrá inscribirse en el Trofeo Rookie aquel piloto, que antes del primer evento de la Euroformula Open 2017 en que participe, haya competido en monoplazas con un nivel de prestaciones inferior al de un Fórmula 3 / Euroformula Open o aquel piloto que haya participado en no más de tres eventos de Fórmula 3 / Euroformula Open. Se otorgará el título de mejor Rookie al piloto que haya conseguido el mayor número de puntos, teniendo en cuenta que se deberán descontar dos resultados.

El Comité Organizador se reserva el derecho de aceptar las inscripciones de los pilotos que opten al Trofeo Rookie en función de su palmarés, trayectoria, etc.

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

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

- Overall Classification (scratch) for all drivers of the Euroformula Open 2017.
- Classification for Teams of the Euroformula Open 2017
- Classification for Rookie drivers of the Euroformula Open 2017

9.2 Scoring attribution

- A).** The following scale of points will be awarded in the Euroformula Open for drivers 2017:

Overall Classification

1st Race & 2nd Race

1º.....	25 points
2º.....	18 points
3º.....	15 points
4º.....	12 points
5º.....	10 points
6º.....	8 points
7º.....	6 points
8º.....	4 points
9º.....	2 points
10º.....	1 point

In addition, 1 supplementary point will be awarded to the driver who makes the fastest lap in the qualifying session and in each of the races.

- B).** Attribution of points per race for the **different Cups &/or Trophies** :

1º.....	10 points
2º.....	8 points
3º.....	6 points
4º.....	4 points
5º.....	3 points

C). Rookie Trophy

A driver may enter the Rookie Trophy if, prior to the first event of the Euroformula Open in which he takes part. in, has competed in single seater with a performance level lower than that of a Formula 3 / Euroformula Open or the driver who has taken part. in no more than 3 Formula 3 /Euroformula Open events.

The Euroformula Open best rookie driver title will be awarded to the driver who has scored the highest number of points, after discounting two results.

The Organizing Committee keeps the right to accept or not drivers who opt to the Rookie Trophy basing on their records, trajectory, etc.

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

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

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)

Clasificación final. Resultados a retener

- A) Si el número de carreras puntuables programadas y realizadas en el Certamen 2017 es igual o inferior a DIECISEIS (16), se deben descontar DOS resultados (puntos de la carrera, no el punto por vuelta rápida). En este caso, NO se podrán descontar los ceros correspondientes a decisiones de Comisarios Deportivos (desclasificaciones) o no participaciones por sanciones, es decir, estos resultados se retendrán siempre.
- B) Si el número de carreras puntuables programadas y realizadas en el Certamen 2017 es superior a DIECISEIS (16) se deben descontar TRES resultados (puntos de la carrera y no el punto por vuelta rápida). En este caso, NO se podrán descontar los ceros correspondientes a decisiones de Comisarios Deportivos (desclasificaciones) o no participaciones por sanciones, es decir, estos resultados se retendrán siempre

Art. 10 Final Classification. Result to retain

- 10.1 A) If the number of scheduled scoring and accomplished races is equal or inferior to SIXTEEN (16) TWO results (points of the race and not the fastest lap point awarded) must be discounted. In this case ZEROS (0) corresponding to Stewards decisions (disqualifications) or not participation due to sanctions, shall not be discounted, it means, these results will always be retained
- B) If the number of scheduled scoring and accomplished races is higher than SIXTEEN (16) THREE results (points of the race and not the fastest lap point awarded) must be discounted. In this case NO zeros corresponding to Stewards decisions (disqualifications) or no participations due to sanctions shall be discounted, these results will always be retained.

Para la Copa de Equipos se retendrán todos los resultados.

Para la Copa de Equipos se tomarán en consideración para la puntuación los dos mejores resultados en carrera del equipo

La Clasificación final por puntos de la Copa de Equipos se tomará como referencia para la adjudicación de los números de los monoplazas para la siguiente temporada. Si uno o más pilotos finalizaran la temporada con el mismo número de puntos en la clasificación final, se aplicará el artículo 24 de las Prescripciones Generales de Circuitos de la FIA; es decir, se aplicarán las siguientes reglas de desempate:

- 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 RFE de A junto con el Comité Organizador designará el vencedor basándose en otras consideraciones que juzgue oportunas

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

10.2 All results shall be retained in the Team's Cup
In the Euroformula Open Cup for Teams, the two best results for the team in the race will be taken into account for the scoring.
The points of the final classification of the Euroformula Open Cup for Teams will be taken as reference to allocate the single-seater car numbers for the next season.

10.3 If two or more drivers finish the season with the same number of points in the final classification, Art. 24 of the General Prescriptions on Circuit of FIA will apply; this means, the following tie-breaking rules will be applied:

- 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 value of the places obtained by the drivers in the classification of all the competition at which they have taken part.
- In case of a new dead-heat, the Spanish Federation together with the Organising Committee of the Serie will designate the winner basing on other considerations they deem opportune

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

Ceremonia de Podium. Trofeos

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

Los deportistas 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

Art. 11 Podium ceremony. Trophies

11.1 In each race an awards ceremony will be held

11.2 All the drivers who have won a Trophy must participate in the Podium Awards Ceremony and obey the rules and instructions concerning its proceeding

<p>Se preverá un Parque Cerrado junto al pódium para los tres primeros clasificados de la prueba y los tres primeros del Trofeo Rookie, con acceso directo al Pódium</p>	<p>11.3</p>	<p>A "Parc Fermé" close to the podium will be foreseen for the first three classified drivers in each race and the first three classified of Rookie Trophy, with direct access to the podium</p>
<p>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</p>	<p>11.4</p>	<p>The access of any person not involved in the podium ceremony is forbidden, including hostesses, familiars or other persons identified with commercial brands not related with the sponsorships of the Series</p>
<p>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.</p>	<p>11.5</p>	<p>The drivers must attend the podium ceremony wearing their overall, within the compulsory publicity and the cap provided by the tyres' supplier which will be delivered to them by the Organisation</p>
<p>Los trofeos a entregar en la ceremonia de Podium y por el orden que se cita, serán los siguientes:</p>	<p>11.6</p>	<p>The trophies to be presented in the Prize-giving ceremony will be the following:</p>
<p>Piloto ganador Segundo clasificado Tercer clasificado</p>		<p>Winner Driver Second classified Third classified</p>
<p>Equipo vencedor (representante del equipo del piloto que vence en la carrera)</p>		<p>Winner Team (Team's representative of the winner driver)</p>
<p>1er clasificador Trofeo Rookie 2do clasificado Trofeo Rookie (*) 3er clasificado Trofeo Rookie (*)</p>		<p>1st classified Rookie Trophy 2nd classified Rookie Trophy(*) 3rd classified Rookie Troph (*)</p>
<p>(*) Para que se entreguen los trofeos correspondientes a los 2º y 3º clasificado del Trofeo Rookie será condición necesaria que tomen la salida en carrera al menos seis participantes</p>		<p>(*) For trophies to 2nd and 3rd classified in Rookie Trophy to be awarded, it will be required that at least six competitors start the race</p>

Números de competición. Publicidad

Durante toda la temporada, 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 piloto junto a la bandera de su nacionalidad debe figurar en todos los monoplazas (en el emplazamiento según art. 48)

Tanto los números de carrera, como el nombre del piloto 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:

- a) Estén de acuerdo con lo establecido en las normas sobre publicidad de la F.I.A. y/o a la normativa de la ADN en la cual se realiza la prueba.
- b) 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 competidor la correcta colocación de toda la publicidad obligatoria en las verificaciones y durante el transcurso de la prueba (según art. 48 al presente Reglamento).

Art. 12 Competition numbers. Publicity / Advertising

12.1 Each car will carry, during all season, the race number assigned in the list issued by the Organising Committee. The race numbers allocated by the Organising Committee will not be modified in any way.

The name of the driver and his national flag must be placed in all the single-seaters. (location according to art. 48).

Both the race number, the name of the driver and compulsory publicity should be placed on the car from the previous scrutineering until the end of the event

12.2 The teams can show commercial publicity both on their dressing as well as on their vehicles, providing that:

- a) It complies with the normative established in the rules concerning publicity of the FIA and/or of the ASN where the race takes place.
- b) Respect the foreseen advertising places.

Any publicity contrary to that established or if this is positioned in different places to those stated in the Regulations must be expressly authorized by the Organizing Committee.

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

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

El Comité Organizador podrá dispensar, a su exclusivo criterio, al competidor 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 competidores 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 competidor o de cualquier otra persona, de los resultados, records, etc., obtenidos en la Serie en 2017, deberá respetar la imagen general o parcial del mono ignífugo o del vehículo, debiendo estar -por tanto- decorados con la publicidad obligatoria en los lugares respectivos

Oficiales

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

- Presidente del Colegio de Comisarios Deportivos.
- Director de Competición, que actuará como Starter de la Prueba
- Delegado Técnico

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 competidor (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 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)

12.4 The Organising Committee keeps the right to decide, if necessary, and under reasonable request, the place where the name of the driver, the number and the compulsory publicity must be placed (providing that they cannot be placed on the foreseen places stated on the corresponding appendix

12.5 The Competitors who have any incompatibility between their sponsoring publicity and the Series' compulsory one may ask for an exception to the Organising Committee.

The Organising Committee can exempt at their own judgement the competitor to place such incompatibility publicity, fixing in that case an increase on the rights of twice -as minimum- the entry fee of a competitor who does fit the compulsory publicity, and the lost of prizes and bonuses corresponding to this publicity.

12.6 The Competitors entered at any of the races of the Series authorise the Organising Committee to freely spread, without any limit of time and in the way they consider convenient, the obtained results as well as the cession to third parts of these rights

12.7 The use of publicity by the side of the competitor or any other person about the result, records, etc. scored during Series 2017, must respect the general or partial image of the fireproof overall or the car - thus decorated with the compulsory publicity in the appointed places

Art. 13 Officials

13.1 Organizing Committee at least will nominated:

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

13.2 The rest of officials, according to the normative 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 licence number and their specific tasks in the Supplementary regulations of each race or in a bulletin.

13.4 The Clerk of the Course will constantly work in connection 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 he has the express approval of the Race Director:

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

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 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.

La violación del Código Deportivo Internacional FIA y/o el presente reglamento deportivo en lo que se refiere al procedimiento de salida podrá conllevar hasta la descalificación de la carrera del coche y piloto en cuestión

Instrucciones y comunicaciones a los competidores

Los Comisarios Deportivos pueden, a título excepcional dar instrucciones a los Competidores por medio de complementos especiales de acuerdo con el Código Deportivo Internacional. Estas instrucciones deberán ser distribuidas a todos los competidores 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 y Técnicos o del Director de Carrera, que afecte a un competidor concreto le será además comunicado por escrito al mismo

Asimismo 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 competidores 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 competidores 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

f) Suspending and resuming the race

13.5 The Race Director or Clerk of the Course must keep themselves 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 line

13.6 The Stewards and the rest of the officials must keep localized at any moment by the Clerk of the Course

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

A breach of the provisions of the FIA International Sporting Code or these Sporting Regulations, relating the starting procedure, may result up to the disqualification of the car and driver concerned from the race

Art. 14 Instructions and communications to the Competitors

14.1 The Stewards may at exceptional cases give instructions to the Competitors by means of Bulletins in accordance with the International Sporting Code. These instructions must be distributed to all the Competitors and published, at 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 or the Clerk of the Course which affects to a particular participant, will be immediately communicated in writing to him.

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

14.4 The Competitors or their representatives should be found 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 participants are not allowed to use flags similar to the official ones.

Any signal given to the drivers by means of flags and signals of the Code and Appendixes must be immediately obeyed.

The deployment of one or several yellow flags at the marshal posts means that there is a hazard beside or on the track. The drivers must, reduce the speed and be prepared to change direction or even to stop. Under these circumstances, overtaking or improving times remains strictly forbidden

When a **red flag** is deployed, all drivers shall substantial and immediately reduce their speed and lead to the Pit

velocidad y volver al Pit Lane, (o prueba la línea roja durante la carrera), preparados para detenerse si fuera necesario, estando prohibidos los adelantamientos.

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

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 competidor si es posible

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:

- a) Haya supuesto la interrupción de los entrenamientos (libres u oficiales) o la suspensión de una carrera.
- b) Constituya una violación de la Normativa aplicable (Reglamento/s, CDI, etc.)
- c) Haya efectuado una falsa salida o haya provocado la de uno o más vehículos.
- d) Provoque una colisión.
- e) Haya forzado a otro piloto a salir de la pista.
- f) Entorpezca o impida ilegítimamente cualquier maniobra lícita de adelantamiento de otro deportista.
- 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 Competición, 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

Lane (or to the red line during the race), and be prepared to stop if it was necessary. Overtaking is forbidden.

On the other side, any driver called into the Pit Lane by means of a **black flag** must attend and perform this command before the driver has completed three passes by the Pit Entry after the flag has been presented.

Any infringement of these rules, either during the official free practice, or qualifying sessions or the races will be penalised according to the provisions of Appendix 1 to these Sporting Regulations

14.6

Should the Stewards decide to impose a time penalty during Qualifying or Race, this will be displayed on the time screens –if it is possible–, and it will be included in the provisional classification. Also, If it is possible, a written notification should be given to the competitor

Art. 15 Incidents and Sanctions

15.1

“**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:

- a) Necessitates the stopping of a practice (free or qualifying) session or the suspension of a race.
- b) Constitutes a breach of the applicable normative (regulation/s, ISC, etc.)
- c) Causes a false start. of one or more vehicles.
- d) Causes a collision.
- e) Forces another driver off the race.
- f) Illegitimately prevents a legitimate overtaking manoeuvre by a driver.
- g) Illegitimately overtakes another driver.
- h) Disobey or ignore the indications, instructions or communications of the officials or organising staff of the event.
- i) In general, any behaviour that, by action or omission, hinders the sporty spirit that has to prevail in motor racing and any competition

15.2

It shall be at the discretion of the Stewards to decide, upon a report or a request by the Race Director, if a driver or drivers involved in an Incident shall be penalized.

15.3

If an incident is under investigation by the Stewards, a message informing all teams which driver or drivers are involved will be displayed on the timing monitors (if the facilities on the circuit so permit).)

If a driver is involved in a collision or “Incident” and he has already been informed about such circumstance before 60 minutes after the race finish by the Stewards,

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 Competición cuando se disponga específicamente en el presente Reglamento Deportivo, podrán infligir a cualquier piloto implicado en un "Incidente", una de las siguientes sanciones:

- a) Amonestación.
- b) Multa en metálico.
- c) Penalización en tiempo:
 - c1) de paso por Pit Lane (Drive Through).
 - c2) de parada en el Pit Lane (Stop & Go).
 - c3) a añadir a su tiempo de entrenamientos o al invertido en carrera.
 - c4) 5 segundos de penalización a añadir a su tiempo invertido en carrera
 - c5) 10 segundos de penalización a añadir a su tiempo invertido en carrera
 - c6) anulación de tiempo(s) de entrenamientos.
 - c7) obligar a un piloto a salir a la carrera desde el pit lane
 - c8) Pérdida de posiciones en una clasificación
- d) Pérdida de posiciones en parrilla de salida.
- e) Penalización en vueltas
- f) Descalificación

Las penalizaciones de Amonestación y Penalización en tiempo (casos c1, c2, c3, c4, c5, c6, c7 y c8) incluyendo las aplicadas durante los 5 minutos (ó 3 vueltas) o al final de la carrera o entrenamientos y la pérdida de posiciones en parrilla de salida, no podrán ser objeto de apelación (ver art. 16.3)

Asimismo, los Comisarios Deportivos podrán trasladar un expediente disciplinario de un licenciado implicado en un "Incidente" a su ADN de referencia/de procedencia.

Todo piloto que haya recibido 3 amonestaciones durante la temporada, de las cuales al menos 2 hayan sido impuestas por infracciones de la 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

La misma regla será de nuevo aplicada para las próximas 3 amonestaciones que pueda recibir y así sucesivamente

Las amonestaciones serán siempre propiedad del piloto

Cuando sea físicamente imposible aplicar la penalización de pérdida de 10 posiciones en parrilla, cualquier otra

he must not leave the track without express authorisation of the aforementioned officials.

- 15.4 The Stewards may inflict the penalties(s) foreseen in the present regulations, as well as the ones - at their exclusive criteria - regulated in the ISC (International Sporting Code) or other applicable regulation(s).

- 15.5 In the same way, they will be able to act, in this sense, upon request of the Clerk of the Course or Race Director. The Stewards, or the Race Director when specifically provided by these Sporting Regulations, may inflict to any driver involved in an incident, one of the following sanctions:

- a) Reprimand / Blame
- b) Cash fine
- c) Time penalty:
 - c1) Drive Through.
 - c2) Stop & Go.
 - c3) Adding of time to time scored in practices or race.
 - c4) 5 seconds time penalty. Five seconds will be added to the elapsed race time of the driver concerned
 - c5) 10 seconds time penalty. Ten seconds will be added to the elapsed race time of the driver concerned
 - c6) Cancellation of practice time(s)
 - c7) Compulsory race start from pit lane
 - c8) Lost of positions on the clasification
- d) Lost of positions on the starting grid.
- e) Lap penalties
- f) Disqualification.

The penalties of Reprimand and Time Penalty (cases c1, c2, c3, c4, c5, c6, c7 & c8) including the cases were these are imposed in the last 5 minutes (or 3 laps) or at the end of the races o qualifying and lost of positions on the starting grid, cannot be appealed (see art. 16.3)

- 15.6 Moreover, the Stewards may transfer to the National Court of Appeal and Discipline of the competing ASN any information regarding the possible implication of any competitor or driver in an "incident"

- 15.7 Any driver who has received 3 reprimands of which at least 2 were imposed for a driving infringement will, on receiving the 3rd reprimand, be given a **10-place** grid penalty for the next race in which he takes part.

Same rule will then apply for the next 3 reprimands he may receive, and so on until the end of the season.

Reprimands are always an attribute of the driver

When a ten-place grid penalty physically cannot be applied, any other penalty may be decided at the Stewards' discretion

penalización podrá ser aplicada a criterio de los Comisarios Deportivos

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.

No obstante lo anterior, los Comisarios Deportivos podrán diferir de los entrenamientos a la carrera, las siguientes penalizaciones en tiempo:

- 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)

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 bandera negra, acompañada de un cartel de fondo negro, en el que se muestre el número de dorsal y la penalización a cumplir. Paralelamente y siempre que sea posible, se entregará una notificación escrita de la penalización en tiempo impuesta, a un responsable del equipo, y se asegurarán, si es posible, que esta información sea mostrada en los monitores de cronometraje
- b) Desde el momento en que se ha señalado en el puesto de Dirección de Carrera, o que la información se haya mostrado en los monitores de cronometraje, o que el equipo haya acusado recepción de la notificación escrita, el piloto no deberá cubrir más de tres vueltas completas antes de entrar en el Pit Lane
- c) Cualquier incumplimiento a lo dispuesto en el art. 15.10. 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

15.8

As a normal rule, the infractions made during the official practices will carry on the invalidation of as many times as considered opportune or the lost of positions at the starting grid, even reaching the disqualification on those suppositions involving severe seriousness, according to the Stewards opinion.

Nevertheless, the Stewards may transfer the following penalties from the practices to the race:

- Time penalty to be added to the total race time.
- Drive Through
- Stop & Go.

These last two sanctions must be set up indicating the moment of their application (as a normal rule it will be done within the first 3 laps of the race)

15.9

During the race, the incidents susceptible of being sanctioned with a penalty may be initially resolved, as a normal rule, with a Drive Through or, failing that, if the Stewards consider it insufficient, with a Stop & Go penalty of as many seconds as considered opportune even reaching the disqualification on those assumptions which gravity require it.

On the other hand, on those incidents under special circumstances, the application of the corresponding sanction may be transferred to the next race of the same event (if more than one race is held) or transfer it to further races to be hold in the following event(s).

15.10

If the Stewards decide to enforce an immediate time penalty (Drive Through or Stop & Go) the proceeding will be as follows:

- a) The Stewards will ask the Race Control to notify the penalised competitor by means of a black flag together with a black board with the competitor number and the type of imposed penalty. Besides that and as long as it will be possible a written notification of the penalty time imposed will be delivered to the team involved and will ensure themselves, providing it is possible, that this information is showed on the timing monitors.
- b) From the moment the decision is communicated through the timing screens or Race Direction signalling post or from the moment the responsible person in the team receives the written form the time the Stewards' decision is notified, the relevant driver may cover no more than three complete laps before entering the Pit Lane and.
- c) Non - complying with art. 15.10. parts a) and/or b) may lead to the disqualification.
- d) Definitions:
 - d1) **Drive Through:** enter the Pit Lane, drive its total length without stopping and reincorporate to the race - track.
 - d2) **Stop & Go:** enter the Pit Lane, drive to the penalty area where the driver will completely stop his

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 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) paso por Pit Lane (Drive Through): **20** segundos.

g2) parada en Pit Lane (Stop&Go): se tomará como base **30** segundos a los que se añadirán los segundos de la penalización.

Ninguna decisión tomada o sanción impuesta reducirá el efecto de los arts. 12.9, 12.10, 12.11 y 12.12 del Código Deportivo Internacional (CDI)

Reclamaciones 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

Conforme a lo establecido en el art. 15 del CDI, todo competidor tiene el derecho de apelar las decisiones de los Comisarios Deportivos de una prueba en la forma y plazos establecidos en el citado Capítulo, acompañada de la caución establecida por la ADN.

Las siguientes sanciones no podrán ser objeto de apelación (art. 12.2.4 del CDI):

- a) Sanciones de "Drive Through", incluidas las que se imponen durante las 5 últimas vueltas o aplicado después de la carrera
- b) las sanciones que implican la cancelación de tiempos de vueltas de calificación siendo aplicadas por los Comisarios o por el Director de Carrera durante / o al final de la sesión de entrenamientos clasificatorios según lo dispuesto en el Reglamento Deportivo
- c) Las sanciones que impliquen posiciones en la parrilla de salida
- d) penalizaciones en tiempo añadido al tiempo de carrera

Telemetría. Radios. Cronometraje

Está prohibida la instalación y/o utilización de sistemas de telemetría o cualquier otra base informática que

car at the place showed on a red signboard with the word "Stop" in white.

From the moment the car is stopped the official in charge will start the penalty countdown, at the end of which the driver will be authorised to restart the car by the substitution of the red signboard by a green signboard with the word "Go" in white.

- e) In any of the above cases (Drive Through or Stop & Go) the car will not be allowed to stop in its box to carry out any operation nor receive assistance when it is stopped in the penalty area. However, in the case that the engine got halted and the driver would not be able to start. it again, it is authorised the use of an external device.
- f) In any case, except if the car is already at the Pit Lane entrance to carry out the corresponding penalty, the penalty cannot be carried out from the moment the Safety Car comes into the track or the red flag is deployed for suspending the race. All laps carried out after the Safety Car will not be taken into account for the 3 laps calculation.
- g) If one of these penalties is to be complied with 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: the addition of **30** seconds plus the penalty imposed.

15.11 Any decision taken or imposed sanction will not reduce the effects of arts. 12.9, 12.10, 12.11 and 12.12 of the International Sporting Code (ISC)

Art. 16 Protests and Appeals

16.1 Any protest must be formulated according to Art. 13 of ISC and must be accompanied by a caution designed by the corresponding ASN.

16.2 According to art. 15 of the ISC any participant has the right to appeal the Stewards decisions of a race in the form and periods appointed in such a Chapter, always accompanied by a caution designed by the corresponding ASN

16.3 Appeals may not be made against decisions concerning the following penalties (Art. 12.2.4 of the ISC):

- a) "Drive Through" penalties including those imposed during the last 5 laps or applied after the race
- b) Penalties implying the cancellation of a number of qualifying laps being applied by the Stewards or the Race Director during/or at the end of a qualifying session according to the Sporting Regulations provisions
- c) Penalties implying a drop of positions at the starting grip
- d) Time penalties added to the whole race time

Art. 17 Telemetry. Radios. Timing devices

17.1 It is forbidden the fitting and/or use of any telemetry system or any other computerized system which allows

permita la transmisión de datos desde un vehículo en movimiento a la zona de Pits y viceversa, durante todo el desarrollo de los entrenamientos oficiales y la carrera, 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 suelo, nunca en la parte superior del 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", 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 competidor.

Disciplina general de Paddock, Boxes, Pit Lane. Uso de instalaciones

Relación de pases personales entregados por el Organizador por equipo y prueba:

- 1 pase de piloto (según inscripción)
- 1 pase de Pit Lane para el manager del equipo
- 3 pases de Pit Lane para mecánicos
- 2 identificaciones de muro
- 4 pases de paddock

Toda persona relacionada de algún modo con cualquier competidor 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)

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 competidor.

the transmission of data from a vehicle in motion to the Pits area or vice versa, during all the official practices and race, except those fitted by the Officials of the race in order to control the development of it.

Automatic timekeeping of no official times is allowed. If for their operation the teams need to fit any measurement element - with a feeding source - in the Pit Wall, this last (the feeding source) should be placed on the floor and never at the top of the wall and with a minimum distance of 5 m. From the official timekeeping systems

17.2 It is allowed the used of an acquisition data system providing that the car is stopped and that the data flow goes from the vehicle to the computer and not on the opposite way

17.3 It is allowed the intercommunication inside the vehicle in movement between the driver and his team by means of radio systems, which exclusive function is the transmission of human voice

17.4 It will be compulsory the automatic time keeping by the "transponder" system and all the Competitors must own a transponder; On the opposite they must go to the time keeping service to install the support and the transmitter.

The preservation of the official timekeeping devices fitted in the car is the competitor's responsibility

Art. 18 General discipline in Paddock, Boxes, Pit Lane. Use of the instalations.

18.1 List of personal passes delivered by the Organisation to the team members each race:

- 1 Driver's Pass (according to the entry)
- 1 Pit Lane/Wall pass for the Team Manager
- 3 Pit Lane pass for mechanics
- 2 Pit Lane/Wall passes for mechanics
- 4 paddock passes

18.2 Any person related in any way to any officially entered competitor staying in the paddock area, boxes, or inside the Pit Lane, must always wear the accreditation card visible at any time

It is forbidden the permanence of non - accredited persons inside the boxes during the practices and races.

Team members who assist the car in the Pit Lane and boxes must be duly uniformed (overall, gloves...etc.)

18.3 During the practices or races only two team members of each team shall access the Pit Wall during the celebration of the race involved and they shall be duly identified. In any case, they must be located at all moments in the inner part. of the wall; the only authorized gestures are the ones to show the signaling boards to drivers.

The situation of the team members and the repairs shall only be carried out in the appointed area of the Pit Lane.

<p>Sé prohíbe la estancia de vehículos particulares en la zona de Paddock</p> <p>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.</p> <p>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</p> <p>Está prohibido pintar, perforar, desmontar o realizar un mal uso de las instalaciones del circuito (Paddock, Boxes, Pit Lane, muro de señalización, etc.). Los desperfectos ocasionados en las instalaciones, serán responsabilidad del competidor</p> <p>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</p> <p>Disciplina general de Seguridad</p> <p>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</p> <p>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.</p> <p>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)</p> <p>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 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.</p> <p>Sin embargo, la realización de maniobras susceptibles de molestar a otros pilotos, tales como toques, empujones o golpes por parte de competidor que adelanta, o 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</p> <p>Los Pilotos deben usar la pista en todo momento. Para evitar cualquier duda:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Las Líneas blancas que definen los bordes de pista se consideran parte de la pista, pero no los pianos. • Se considera que un piloto ha abandonado la pista si ninguna parte de su coche permanece en contacto con la pista. 	<p>18.4</p> <p>18.5</p> <p>18.6</p> <p>18.7</p> <p>Art. 19</p> <p>19.1</p> <p>19.2</p> <p>19.3</p> <p>19.4</p>	<p>No personal cars are allowed inside the paddock area</p> <p>It is forbidden to fit inside of the boxes any element or device - as for example refrigerators, stoves, air heaters, etc. which may be considered by the Organisation as susceptible to cause any danger. Any infraction to this rule can be penalized by the Organizing Committee</p> <p>The fitting at the back of the boxes of any kind of structure (tents, awnings, chairs, sun umbrellas, etc.) must be authorised by the Organising Committee</p> <p>It is forbidden to paint, make holes, dismount or perform any damage to the track installations (paddock, boxes, Pit Lane, Pit Wall, etc.). Any damage performed in the installations will be the participant's responsibility</p> <p>It is, in the same way, the participant's responsibility to remove from the tracks the used tyres and fuel drums once the race is over.</p> <p>General discipline of Safety</p> <p>Any breach of the regulations of the Series, during the practices or race, related to the general discipline of safety, will be penalised by the Stewards.</p> <p>It is forbidden for the drivers to drive the cars in the opposite direction of the race, under penalty of disqualification. A car will only be pushed in the opposite direction to move it away from a dangerous position, and always under the orders of the Marshals. The driver must never push his own car, except if he receives direct indication of the Marshals</p> <p>During the practice sessions and races the drivers will only use the track and they must obey, at all times, the "Circuits Driving Code" issued by the FIA as part. of the ISC (chapter IV – Appendix L).</p> <p>Curves, as well as the approach and exit zones thereof, may be negotiated by the drivers in any way they wish, within the limits of the track. Overtaking, according to the circumstances, may be done either on the right or on the left.</p> <p>However, any maneuver prone to disturb other drivers such as touches, shoves or knocks carried out by any driver who is overtaking, or more than one unexpected change of direction carried out by the driver being overtaken, will be strictly forbidden and will entail penalties the foreseen either in the present regulations or in the Appendix 1, depending on the importance and reiteration of the breach. The reiteration of an unsporting behavior could involve the disqualification</p> <p>Drivers must use the track at all times. For the avoidance of any doubt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • The white lines defining the track edges are considered to be part. of the track but the kerbs are not and • A driver will be judged to have left the track if no part. of the car remains in contact with the track.
--	---	---

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**

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

- a) Realizar ensayos de salida en la pista durante toda la duración de los entrenamientos y carrera, excepto en la zona de aceleración comprendida entre el semáforo de final de Pit Lane y la pista.
- b) Efectuar maniobras de zig - zag 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

La circulación por el Pit Lane, tanto durante los entrenamientos, Warm - up, procedimiento de salida y carrera se efectuará con las máximas precauciones de seguridad y a una velocidad que no supere los 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

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 competidores.

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 ayudarle. 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

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**.

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.

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

- a) To perform starting practices in the track during the entire official practices and race, except in the acceleration area between the semaphore at the end of the Pit Lane and the racetrack.
- b) To make zigzag maneuvers in order to heat the tyres during the whole duration of the official practices and in the race according to art. 33.3

Sanctions for the non - compliance of this article are foreseen in Appendix 1 of this regulations and it could even reach the disqualification of the race if they cause imminent danger for other Competitors no matter it is the 1st or the 2nd time it occurs.

19.6 A speed limit of 60 kph during practice, the warm - up, the starting procedure and the race will be enforced in the Pit

19.7 Maneuver of obstruction made by one or several drivers who have common interest or not are forbidden. It is not permitted that several cars road constantly together, or adopt a fun formation in such a way that another car could not overtake them. In this case the blue flag will be shown to them

19.8 The penalty inflicted for ignoring the blue flag will also be applied to the drivers who obstruct part. of the track and shall be more severe in the case of systematic obstruction, thus ranging up to the disqualification from the race. .

19.9 The track will only be used by the drivers authorised to take part. in the involved session taking place at that moment

19.10 The driver of any car who leaving the track shall signal this intention in good time and is responsible for ensuring that the maneuver is carried out safely and as near as possible to the point of exit

19.11 If a car stops during 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 unable to drive the car from a dangerous position, during qualifying and race, it shall be the duty of the marshals to assist him. The driver shall leave the car in neutral and with the steering wheel in place

He may also be moved with help other than that of the marshals (i.e. any equipment, e.g. tractor, etc.) and rejoin the qualifying or race.

If any such assistance results in the engine starting and the driver rejoining the track, the penalties foreseen in Appendix 1, will be applied

19.12 Except in the Paddock Area, in the stands or in the starting grid, any repair, which must be done in the car, should be made by the driver alone by means of the tools

<p>piloto y las herramientas transportadas a bordo de su vehículo, tanto en entrenamiento como en carrera</p> <p>Durante toda la sesión de entrenamientos oficiales y desde el comienzo del procedimiento de salida hasta el levantamiento del Parque Cerrado ninguna materia 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</p> <p>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</p> <p>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, Pit Lane y en la parrilla de salida</p> <p>Está prohibido</p> <p>a) Empujar un vehículo para cruzar la línea de llegada. b) Empujar un vehículo para arrancarlo en la pista o en el Pit</p> <p>Todo vehículo abandonado por su conductor sobre el circuito, salvo para intentar las reparaciones con los medios de abordo será considerado como retirado, cualquiera que sea la causa o duración de este abandono. Un vehículo abandonado temporalmente por su piloto durante la suspensión de la carrera no se considerará abandonado</p> <p>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</p> <p>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.</p>	<p>19.13</p> <p>19.14</p> <p>19.15</p> <p>19.16</p> <p>19.17</p> <p>19.18</p> <p>19.19</p>	<p>and spare parts carried on board both in practices and or races</p> <p>During all the duration of the official practice and since the moment of the beginning of the starting procedure until the opening of the "Parc Fermé", no solid material, liquid, gaseous or of any nature, will be placed or removed from the vehicle -All filling holes must be of such a way to let the Technical Stewards to be able to seal them.</p> <p>During the start. and until the end of the practice/s or race/s and until all the affected vehicles have arrived the "Parc Fermé", by their own or other means already specified in this regulations, nobody is authorised to stay on the track except the Track marshals in the execution of their tasks, the driver while he is driving under the instructions of the officials or the mechanics according to the present regulations.</p> <p>If a car is stopped during the race, the engine must be switched on again with the assistance of the engine start.er. The use of external batteries will only be allowed in the garages, Pit Lane and on the starting grid.</p> <p>It is forbidden:</p> <p>a) To push a car to cross the finishing line. b) To push a car to start- the engine it in the racetrack or in the Pits</p> <p>Any vehicle abandoned by his driver on the track, except to try to carry out the repairs with the means on board will be considered as withdrawn, no matter the cause is or the time the car is abandoned.</p> <p>A car left temporarily by its driver whilst a race is suspended will not be considered abandoned</p> <p>It is compulsory that all the drivers who take part. on either practices or races, during all the season, always dress the complete safety equipment (fireproof dress, helmet, HANS, etc.) complying with the Chapter III - Appendix L of the ISC.</p> <p>If, in opinion of the Stewards, a driver deliberately stop on the track or impede the normal circulation to other driver(s) he will be penalised according to Appendix 1 of these Regulations.</p>
---	--	--

Entrenamientos : Definiciones. 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.

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. Estos test computaran para las horas de motor.

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.

Art. 20
20.1

Practices: definitions and restrictions
Collective Tests/Private test

Private tests promoted by the Organising Committee for entered Teams/Drivers, any time during the course of the season, at any circuit whether included in the calendar or not.

The Organising Committee keeps the right to invite drivers not entered in the Series to these tests.

The collective tests/private tests will usually take place on the Thursdays previous to the race week-end.

The use on these tests of the official tires / fuel will be compulsory. The number of tires is free unless they are limited by a previous notification.

The collective tests/private tests will compute for the engine hours computation.

Free Practices

The ones programmed by the Organizing Committee, coinciding with the Series Calendar Events. As a general rule the free practices will be held on the Fridays of the

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, en confidencia al art. 20.2a

Los entrenamientos privados desde el 1 de enero al 10 de febrero de 2017 no están autorizados

Cada equipo deberá elegir **DOS** circuitos de entrenamientos privados, no pudiendo ser circuitos dentro del calendario de 2017. La fecha límite para la designación de ellos será el 17 de febrero 2017.

Los circuitos elegidos serán los únicos donde el equipo podrá realizar las pruebas privadas, a partir de su designación. En el resto de los circuitos -sean o no de la Serie- no se podrán realizar ningún tipo de entrenamiento privado y/o competición durante la temporada

El Comité Organizador podrá autorizar por escrito excepciones, atendiendo a razones de fuerza mayor o de interés deportivo. Estas peticiones de excepción deberán ser solicitadas por escrito al Comité Organizador

Los pilotos inscritos en la Euroformula Open no podrán realizar una vez comenzada la temporada ningún entrenamiento privado y/o competición con un monopla de características similares en ninguno de los circuitos del calendario 2017

Cualquier piloto participante en la Serie que realice un entrenamiento y/o competición en alguno de los circuitos del mencionado calendario de 2017 con anterioridad a la celebración de la prueba de la Euroformula Open será penalizado con:

- Tres (3) posiciones -de retraso- respecto de su clasificación en la parrilla de la primera carrera del evento de la Euroformula Open motivo de la sanción.

Si esta participación a la cual se refiere el párrafo anterior, se debe a que el piloto está inscrito formalmente en otro campeonato o serie (es decir, compagina los dos campeonatos) el Colegio de Comisarios Deportivos, con el asesoramiento del Comité Organizador de la Euroformula, podrá no aplicar la sanción anterior. El piloto que se encuentre en esta situación deberá comunicar esta particularidad en el momento de la inscripción a la Euroformula art. 5.1 A)

Entrenamientos privados para nuevos pilotos

En el supuesto de que algún equipo necesitara realizar entrenamientos privados para nuevos pilotos durante la temporada, deberán solicitar la correspondiente autorización al Comité Organizador. En esta solicitud deberán indicar: tiempo previsto, fecha, nombre del nuevo piloto, chasis y motor a utilizar, etc.

El Comité Organizador se reserva la potestad de autorizar -en los términos que juzgue oportuno- o no dicha solicitud.

En el caso de autorización, estos entrenamientos deberán realizarse en los circuitos designados por el equipo como circuitos para entrenamientos privados.

race week-end. In order to take part., drivers must be entered in the event. The number of tires is limited. Official fuel is compulsory.

Private Practices

Those practices promoted by the teams for their drivers along the season, in accordance with art. 20.2a

20.2a From January 1st to February 10th, private practices are not authorized

Every team shall choose a maximum of **TWO** circuits for private tests. Deadline for this designation: February 17th, 2017. These circuits will not belong to the 2017 calendar.

Those designated circuits will be the only places where the team shall carry out the private practices. No private practice and/or competition shall be carried out in the rest of the circuits regardless whether they belong to the Series calendar or not, along the season.

The Organizing Committee may authorize by written exceptions, attending to force majeure causes or shall there be an exceptional sporting interest. These exceptions shall be requested by written to the Organizing Committee

20.2b Drivers entered in the Euroformula Open shall not carry out any private test and/or race, once the season has started, in a single-seater with similar performance level to a Euroformula Open car in any of the circuits included in the 2017 calendar.

Any drivers of the Serie who carries out a practice and/or race in any of the circuits of the mentioned 2017 calendar prior to a race of Euroformula Open, will be penalized as follows:

- Loss of three (3) positions in the starting grid of the first race of the event at which the sanction is applied

If the above mentioned participation is due to the driver is formally entered in another championship or Series (that means the driver combine the 2 championships) the panel of Stewards with the agreement of the Organizing Committee of the Series, may not apply the corresponding sanction. Any driver in this situation shall communicate this particularity when regularizing the Euroformula Open Entry Form. (art. 5.1.A)

20.2c Private practices new drivers

An authorization to the Organizing Committee shall be conducted in such cases a team would need to carry out any private practice for new drivers. Such authorization request shall include the foreseen duration of the tests, date, driver name, chassis /engine numbers to be used. The Organizing Committee keeps the right to authorize – in the terms they deem appropriate – or not the solicitude.

In the case of authorization, these private practice shall be always carried out in the circuits previously designated by the teams for private practices

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	20.3	It is strictly forbidden to carry out any type of free practice in the track where the event is being held during the week of its celebration, except the Friday (and/or Thursday) free practices of event.
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)	20.4	For the first event and any other if so judged and according to the Organisers criteria, if the circumstances allow it and exceptionally, it may be authorised a practice on the previous Thursday to the event (collective test/private test).
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	20.5	Save where these Sporting Regulations require otherwise, Pit Lane and track discipline and drivers and cars safety measures will be the same for all practices sessions
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	20.6	Time due to interruptions to clear a car from the track or due to any other safety reason will not be regained.
El uso de los neumáticos y de la gasolina oficial de la Serie es obligatorio	20.7	The use of official tires and fuel of the Series is compulsory.

Verificaciones administrativas. Verificaciones técnicas.

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

- a) Licencias de concursante y piloto
- b) Autorización de la ADN en conformidad con el art. 3.9.4. del CDI, si no está impreso en la licencia

El Director de Carrera y/o de Prueba podrá requerir de los Comisarios Deportivos la solicitud de someter a un examen médico a cualquier piloto durante el transcurso de la prueba.

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

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

Los competidores 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

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 competidor 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 competidor; antes, durante y/o después de los entrenamientos y de la carrera.
- Exigir que un vehículo sea desmontado por el competidor durante las verificaciones técnicas para asegurarse de que están completamente respetadas las condiciones de admisión o de conformidad.
- Solicitar a un competidor que proporcione la pieza que ellos puedan creer necesaria.

Art. 21 Administrative checking (signing on). Scrutineering.

21.1 During preliminary administrative checks all competitors must have must have available all necessary licenses and documents

- a) Competitor´s and Driver´s licences
- b) ASN authorisation in accordance with art. 3.9.4. of International Sporting Code, if not printed on the licence

21.2 The Clerk of the Course or Race Director may require the Stewards the application of a medical examination to any driver during the celebration of the event

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

21.4 To attend the scrutineering out of the foreseen timetable will be penalised

21.5 The Competitors who have not carried out the scrutineering will not be allowed to start., either the practices or the race, except authorisation on the Stewards side (see Appendix 1)

21.6 The preliminary scrutineering will be used to check the adequacy or not for the registration into the different classes.

21.7 The preliminary scrutineering will be carried out in each Competitor´s box being a requirement to do them that the race number and the driver´s name are already fitted in their place in the car.

The competitor and/or his representative must be present at the box during the process of scrutineering and they should be at the disposal of the Stewards during the whole time established for them

21.8 The Stewards can:

- Order technical checks of a car or a participant; before, during and/or after the practices or race.
- Demand the competitor to dismount the car during the scrutineering to check whether it complies with the admission conditions or not.
- Request the competitor to present the part. of the car they consider necessary.
- Not authorise any car to start. due to safety reasons.

- No autorizar la salida a cualquier vehículo por razones de seguridad

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.

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 competidores.

Las verificaciones técnicas deberán realizarse en presencia del competidor del vehículo a verificar o de su representante. En el caso de ausencia del competidor 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 competidor 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 competidor o su representante, quienes recibirán una copia del acta de precintaje con una descripción de las marcas. En el caso de ausencia del competidor 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 de los otros competidores. Estos resultados no comprenderán cifras particulares, salvo en lo concerniente al análisis del carburante o cuando un vehículo no se ajuste al Reglamento Técnico

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

21.9 Any car that, after the scrutineering, has been dismantled or modified in such a way its safety level could be affected, or questioned its conformity, or if it has been involved in an accident with similar consequences, must be presented to the Technical Delegate for its verification, remaining at their disposal to indicate the Stewards or Clerk of the Course the conformity or of the car. In this last case (not conformity due to technical or safety reason) they will either go to their box or to the "Parc Fermé", according to specified proceeding

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

21.11 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 consider necessary. The Stewards may at any moment increase the number of vehicles to be verified on his own criteria

21.12 Immediately after the end of practices and each race all classified cars must make their way directly from the track, under their own power, to the "Parc Fermé".

21.13 The scrutineering will be carried out by the officials designed to such an effect, being them responsible for all the operations which may be done in the "Parc Fermé", and the only authorised to give instructions to the Competitors

The scrutineering at the end of the races and practices shall be carried out in the presence of the competitor or his representative. In the case of absence of the competitor or his representative during the act of verification, if it has been duly notified, it will not be possible to present any protest referred to such act of verification. Furthermore the Competitor will design two mechanics to carry out the works of dismantling, if the Scrutineers consider it convenient.

21.14 The Scrutineers (on behalf of the Stewards) may retain one or more parts of a car in order to check them. These parts will be duly marked in the presence of the competitor or his representative, who will receive the sealing deed/document together with a description of the makes. In the case of absence of the competitor or representative during the act (duly notified) of verification of a retained part., it will not be allowed to present any claim referred to the origin of the retained parts.

21.15 The Stewards will publish the results of each verified car and they will be at the disposal of the rest of the Competitors. These results will not include particular figures, except those concerning the fuel, or when the car does not adjust to the technical regulations

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

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

Si un competidor 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 –si ha lugar - el sujeto de la verificación misma, reenviando la inspección material al término de la segunda sesión de entrenamientos o de la segunda carrera.

En este caso, el competidor 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

Neumáticos

Los neumáticos a utilizar en cada prueba serán de la marca y tipo designados por el Comité Organizador del Euroformula Open

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 piloto/chasis/equipo, 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 del evento con el correspondiente anexo

Únicamente para los entrenamientos de viernes y con independencia de los neumáticos de la prueba (descritos en el párrafo 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 privados/test privados de los equipos, por lo que los neumáticos no estarán regulados en cantidad, excepto en la marca y calidad (ver art. 22.1)

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

Sera obligatorio marcar los neumáticos de lluvia

21.16 All the vehicles can be controlled during the qualifying practices in relation to their weights.

21.17 The Competitors accept that for the technical compulsory scrutineering will not be recognised any economical compensation, even in the case that the results are favourable

21.18 Should a competitor be object of a protest or proposed for an ex - officio scrutineering at the end of the 1st session of practices or 1st race, and there is not possibility of performing the scrutineering at that moment, the object of the scrutineering will be sealed, and the part. will be controlled at the end of the 2nd session of practices or 2nd race.

In this case the competitor 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 case in which this must be notified to the Stewards before proceeding with the change.

21.19 All the ballasts must be declared at the act of checking and sealed by the Scrutineers. It will not be taken into account any ballast not declared in the weight proceedings carried out during the event

21.20 The phonometric control for the checking of the noise limit fulfilment can be carried out under the Scrutineers control at any moment during the race

Art. 22 Tyres

22.1 The make and type of tyres to be used in each event will be those designed by the Euroformula Open Organising 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.

The first entry of a driver/chassis/team, if done after the first event, will have this consideration (16 tyres allowed)

The Organizing Committee keeps the right to authorize the marking of an extra set of tyres due to special characteristics of some of the circuits. This fact will be communicated prior to the event in question with the corresponding appendix

22.3 Uniquely for Friday practices and independently of the tyres of the event (above described) any tyres previously marked in any previous event can be used. It will not be necessary to mark again these tyres already marked, provided that they keep legible the marks made during a previous event.

22.4 Thursday's practices (if programmed) will be considered as test collective/private test, therefore the number of tyres will not be regulated except for the brand and quality (see art. 22.1).

The Organising Committee may establish the maximum number of authorized tyres to be used

22.5 Wet tyres shall be compulsory marked

El número máximo de neumáticos de lluvia que cada equipo podrá marcar por prueba es de 12

Es obligatorio utilizar neumáticos de lluvia marcados en entrenamientos cronometrados y carreras. En los entrenamientos privados y libres el uso de neumáticos de lluvia 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 Tecnicos 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 competidores 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

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 (debiendo de estar marcados para la prueba)

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.

Para ello 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 uso y/o la mera presencia de calentadores de neumáticos durante toda la duración de la Prueba está prohibido

Así mismo está totalmente prohibido calentar los neumáticos por cualquier otro procedimiento. El

The maximum number of wet tyres to be marked in the event shall be 12

During official practices and races, marked wet tyres shall be compulsory used. During private and free practices these of wet tires is free

22.6 Tyres will be marked by the Scrutineers, uniquely the tires identified by the provider will be marked; who will supervise the compliance of this rule. Breach on this normative will be penalised

22.7 The Organiser and the Scrutineers will take the necessary steps to ensure the efficiency and regularity of the marking operations and tyres controls.

22.8 The place and hour for marking tyres will be established in the Supplementary Regulations of each event

22.9 Any modification or treatment, as the striped of tyres or the application of solvents, both in the slicks or wet tyres are strictly forbidden

22.10 Tyres already marked for a event shall not be changed for the same event, except in case of manufacturing failure according to the supplier and if it has been authorised by the Stewards. Only in this case will be no sanction for marking the tyres out of the foreseen timetable

22.11 It corresponds 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 Competitors as soon as possible. (see arts. 34.3/34.4/34.5)

However, this decision does not affect the entire event, reason why the limitation of tyres for the rest of the race is maintained if conditions of wet track are not decreed again.

The use of wet tyres during dry weather is forbidden either in practices or race.

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 (these tyres must be marked for the event)

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 authorised tyres.

Any vehicle requested to undergo this control in qualifying session must stop before exiting the Pit Lane and will only rejoin the track until it is authorised to do so by the Marshals

A similar random tyre check can be performed in the pit in case a team has changed the tyres during the qualifying session

Any detected misbehaviour will be reported to the Panel of Stewards

22.13 The use or mere presence of tyres heating devices is forbidden during the entire event.

Moreover it is totally forbidden to heat the tyres by any other procedure. Not to comply with this rule will be penalised by the Stewards

incumplimiento de este punto será sancionado por los Comisarios Deportivos

Parque de neumáticos. Normativa

Los neumáticos una vez sean entregados por el suministrador o marcados por los comisarios en el lugar establecido para ello, estarán en régimen de parque cerrado; y sujeto al horario de parque cerrado de neumáticos establecido para la prueba. Los neumáticos depositados en el Parque deberán presentarse sin calentadores, ni fundas. Los neumáticos marcados de otras pruebas y que se pueden utilizar los viernes en las sesiones de entrenamientos libres no serán considerados para el parque de neumáticos.

Cada equipo deberá designar una persona que será la encargada presentar los neumáticos del equipo al marcaje de neumáticos y será la única autorizada a efectuar todas las operaciones de entrega y recogida de neumáticos del parque durante la prueba

Los neumáticos podrán ser retirados del Parque 15 minutos antes del comienzo de la (-s) sesión (-es) de entrenamientos cronometrado (-s) o de la hora de apertura del Pit Lane de cada una de las carreras.

La devolución de los neumáticos al Parque se realizará en un plazo máximo de 15 minutos después de la apertura del parque cerrado de vehículo después de los entrenamientos y las carreras. No se considera una operación sancionable el desmontaje de los neumáticos para llevarlos al Parque de neumáticos (si conforme al horario de parque cerrado de neumáticos esta operación fuera necesaria) en el tiempo de parque cerrado después de los entrenamientos cronometrados.

Una vez que el equipo retire los neumáticos del parque de neumáticos para un entrenamiento o carrera, estos deberán estar bien montados en el monoplaza o a la vista en el box del equipo y perfectamente visibles desde el Pit Lane. Cualquier irregularidad a esta norma será juzgada por el Colegio de Comisarios Deportivos.

No respetar los horarios establecidos para la entrega o recogida de los neumáticos será sancionado por el Colegio de Comisarios Deportivos de la prueba. Aquellos neumáticos que no sean depositados en el Parque después de los entrenamientos o carreras perderán su validez para la prueba

Podrá haber un parque cerrado de neumáticos de lluvia, conforme a la misma normativa del parque de neumáticos de seco

Un equipo (piloto/chasis/competidor-team) podrá solicitar los neumáticos (slick y/o wet) de cualquier otro equipo participante en la prueba

En este caso, el equipo solicitante deberá entregar al equipo al cual se le han requerido los neumáticos, tantos neumáticos nuevos como este último tenga marcados en la prueba

La solicitud se realizará por escrito, y se entregara a los Comisarios Técnicos; quienes la tramitaran a los Comisarios Deportivos, que podrán autorizaran la solicitud. Los Comisarios Técnicos serán los encargados

22.14

Tyres "Parc Ferme". Regulations

The tyres, once marked by the scrutineers, shall be immediately in "Parc Ferme" situation. During this period tyres will be subjected to the tyres "Parc Ferme" timetable stated for the event. The tyres placed at this "Parc Ferme" shall not be presented with tyre heaters or covers. Tyres already marked from previous events, which can be used on Fridays free practices, shall not be considered for the tyres "Parc Ferme".

Each team shall appoint a person who will be in charge of marking each team's tyres and he will be the only authorized person to carry out all operations of delivery and taking away of tyres from the park during the whole event.

The tyres shall be picked up from the "Parc Ferme" 15 minutes before the official practice/s session/s or 15 minutes before the Pit Lane opening time in the races.

The return of the tyres to the tyres "Parc Ferme" shall be done in a maximum time period of 15 minutes after the opening of the cars park ferme after practices and races. The disassembly of tyres at the "Parc Ferme" situation to carry them to the tyres "Parc Ferme" will not be considered as a punishable operation (if in compliance of the "Parc Ferme" timetable this be necessary), if carried out after the official practices.

Once the team takes away the tyres from the tyres "Parc Ferme" in order to use them in a practice or race, these shall be assembled in the single-seater or placed in the team's box, in full view from the Pit Lane. Any irregularity to this norm will be discerned by the Panel of Stewards.

Failing to comply the foreseen timetables for delivery and taking away of tyres will be penalized by the Panel of Stewards. Those tyres which, after the practices or races, are not deposited in the tyres "Parc Ferme" will be considered as not valid for the event

22.15

There could be a wet-weather tyres "Parc Ferme" with same regulations as the dry-weather tyres "Parc Ferme"

22.16

A team (driver/chassis/team-competitor) may apply for the tyres (slick and/or wet) of other participant teams in the event.

In this case, the petitioner shall hand over the demanded team as much new tires as the demanded team had marked for the event

The request shall be done in writing, and handed over to the scrutineers, to process the request through the Panel of Stewards, who will authorize the request. The Scrutineers shall be in charge of marking the tyres of each

de remarcar los neumáticos a cada coche tras el cambio. Esta posibilidad no estará autorizada entre inscripciones de un mismo competidor.

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 lava parabrisas 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 del 0.2 % (= 1.5 kgs.) sobre el peso mínimo definido en el Reglamento Técnico. No obstante, se recomienda a los competidores que ajusten el peso de sus vehículos con los depósitos de combustibles vacíos

Procedimiento de pesaje:

Todos los pilotos inscritos en el certamen serán 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 competidor 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 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.

car after the change. This possibility shall not be authorized between entries of the same team.

Art. 23 Weigh. Weighing Procedure

23.1 The minimum weigh, 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 weigh the one stated in Art. 254. Appendix J (car weigh 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 Organising Committee) and this will be the unique whose measurements will be considered valid, and they cannot be appealed.

23.4 A weight tolerance of 0.2 % (= 1.5 kgs.) over the minimum weight defined in the Technical Regulations is permitted. Nevertheless, the competitors are recommended to adjust the weight of the car with the fuel tanks empty

23.5 **Weighing procedure**

All the drivers registered in the event will be weighed in the first event of the session, dressed with the complete overall. If a driver registered himself during the season he will be weighed in his first participation.

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

23.6 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 more direct 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 competitor shall be penalised, except that the weight deficiency is due to an accidental loss of a component of the car due to force majeure reasons.
- No vehicle could abandon the weighting area without the express consent of the officials, who will do their best to ease and shorten the above - mentioned proceedings as much as possible.

- 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 competidor 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 competidor 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

El Comité Organizador del Open se reserva el derecho de instalar cámara de filmación en los vehículos participantes.

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

- 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 his own means, it will be kept under the exclusive care of the Marshals, who as soon as possible will carry the car to the weighing - 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 route, by their own means (in case of necessity only the Marshals may help) to the "Parc Fermé" where the car will be weighed with the engine switched off and without the driver or his 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 weighed has finished.
- If the weight would be less of that specified on the Technical Regulations, the competitor will automatically be disqualified from the race, except in the case that the deficiency in such weighing 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 his 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 weighed in a proper way

23.8

Filming Cameras

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

The Scrutineers and the Technical Delegate will check that the fitting comply with all safety guarantees and it adjust to the allowed fitting. On the contrary the competitor 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.

The Organising Committee reserves the right to fit a filming camera in the Competitor's vehicles.

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.

<p>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 (or bidón) una muestra de carburante cuando llegue a cada circuito, para realizar el análisis comparativo. <u>Procedimiento de análisis</u></p> <p>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 competidor afectado y la tercera quedará en poder de la RFE de A. (o ADN) para un posible contra - análisis</p> <p>El laboratorio, reconocido por la RFE de A. (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 RFE de A. (o ADN) comunicará los resultados oficialmente a todas las partes Si el resultado sobrepasa la tolerancia de la Norma ASTM D3244, se comunicará al competidor 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 RFE de A. (o ADN). En caso de desacuerdo entre los análisis y si los resultados sobrepasan las tolerancias definidas para dos análisis, la RFE de A. (o ADN) enviará la tercera muestra a un laboratorio reconocido a su elección El cálculo final se efectuará teniendo en cuenta todos los resultados, y la decisión final será comunicada a todas las partes Todo vehículo deberá disponer en su sistema de combustible de al menos, 4 litros de carburante a su entrada en el Parque Cerrado a la finalización de los entrenamientos o de las carreras. Se entiende por sistema de combustible los siguientes elementos: depósito de combustible, bombas de trasvase y de presión, canalizaciones, cableado y rampas de inyección. La toma de muestras de gasolina deberá hacerse antes que cualquier verificación que requiera arrancar el motor del vehículo</p> <p>Se penalizará si la cantidad de combustible es menor de 4 litros <u>Repostajes</u> Los repostajes únicamente se podrá realizar dentro del box del equipo. Cada equipo / competidor debe asegurarse de que un miembro del equipo con un extintor operativo (con una</p>	<p>24.2</p> <p>24.3</p> <p>24.4</p> <p>24.5</p> <p>24.6</p> <p>24.7</p> <p>24.8</p> <p>24.9</p> <p>24.10</p> <p>24.11</p> <p>24.12</p>	<p>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.</p> <p>The use of a fuel different of the official (even being in accordance with the FIA-specifications: Annexe 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.</p> <p>The supplied fuel will be duly identified to enable that all cheeking 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.</p> <p><u>Analysis procedure</u></p> <p>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 competitor and the third will be kept by the RFE de A. or ASN for further contra - analysis</p> <p>The laboratory, recognized by the RFE de A. (or ASN) and the Organizing Committee, that receives the sample is authorised to break the seals only if the details concerning it (the sealing) are described on the official report.</p> <p>If the result of the analysis is correct, the RFE de A. or ASN will officially inform to all parts involved</p> <p>If the result exceeds the tolerance of the ASTM D3244 standard, it will be reported to the affected competitor who, in case of disagreement, should send his sample, within a time period of three days, to a laboratory of his election recognized by the RFE de A. or ASN.</p> <p>In case of disagreement between the analysis and if the results exceed the tolerances defined in both cases, the RFE de A. (or ASN) will send the third sample to another recognized laboratory of their election</p> <p>The final calculation will be carried out taking into account all the results, and the final decision will be notified to all parts involved</p> <p>Any car must have a reserve of, at least, 4 liters of fuel in its fuel system when entering the "Parc Ferme" at the end of the practices or races. The following components are included in the fuel system: fuel tank, pouring holes and pressure pumps, fittings and piping, wiring system and rocker arm assembly. The sample-taking must be done prior to any check requiring the engine to be started</p> <p>To have less than 4 liters will be penalised</p> <p><u>Refuelling</u> Refuelling is only allowed inside the garage/box allocated to each team Each team/competitor must make sure that a team member with an operational extinguisher (5 kg of</p>
---	--	--

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

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

Está prohibido repostar o retirar combustible del vehículo durante la carrera

Briefing

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

El Director de Carrera y/o el Director de Prueba serán los responsables de llevarlo a cabo

Todos los competidores (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 competidor y/o piloto que no haya firmado la hoja de presencia para proporcionarle los detalles del Briefing. En este caso, el competidor será sancionado

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

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

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 implicará 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 que se coloquen en la vía rápida del Pit antes de que el semáforo de Pit Lane pase a verde y se inicie la sesión de entrenamientos y/o carrera no podrán apagar su motor; no obstaculizar en su totalidad la salida del Pit (dejando el espacio suficiente para poder salir del pit en caso de emergencia)

minimm capacity) is around the car during the whole of refueling process.

It is forbidden adding or removing fuel from a car during a qualifying session

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

It is forbidden adding or removing fuel from a car during the race

Art. 25 Briefing

25.1 A Briefing for drivers and competitors will be held in each event

25.2 The briefing will be carried out by the Clerk of the Course or Race Director

25.3 All Competitors (or their representatives) and the drivers of the admitted vehicles must be present during the whole briefing and they must sign the "presence form".

The Stewards will summon the competitor and/or driver who has not signed the "presence form" to inform about the briefing details. In this case the competitor will be penalised

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

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

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 the "Pit entry"

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

26.3 Crossing the white lines which delimits areas such, the decelerating area at the Pit Lane access and the accelerating area at the Pit Lane Exit, is forbidden when going into/ out respectively.

Crossing any of these lines would imply a sanction, except in case of force majeure, fact which will be deemed by the Stewards.

26.4 Pit Lane shall be divided into two lanes. The lane closest to the Pit wall is designated the "fast lane", and the lane closest to the garages is designated the "working lane/inner lane" and is the only area where any work may be carried out on a car.

26.5 All vehicles, which stand in the "Fast Lane" at any moment, must be found with the driver on board and with the engine started, even if it is being pushed.

26.6 The cars placed in the fast lane of the Pit before the starting light turns green to start the practice session and/or race shall not switch off the engine; they shan't obstruct the exit of the Pit Lane, (leaving enough space in order to go out the Pit Lane in case of emergency).

En ningún momento un vehículo podrá ir por el Pit Lane marcha atrás por sus propios medios (siempre debe ser empujado).	26.7	At no time may a car be reversed in the Pit Lane under its own power
Durante los entrenamientos oficiales cronometrados y carreras, los vehículos podrán recibir asistencia en el interior de su box hasta el momento en que salgan por primera vez del mismo.	26.8	During the qualifying practice or the races the vehicles may receive assistance inside their boxes only until the moment they leave them for first time. From that moment, all repair operations and service maintenances carried out in the vehicles must be done in the "working lane/Inner Lane".
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".	26.9	During the qualifying practice the cars are not allowed to get into their box, even if they have finished their participation, until they come back from the "Parc Fermé", except the exceptions stated in art. 43.7
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.	26.10	It is forbidden to supply oil during the qualifying sessions and races. All the filling holes must be of such a form that the Scrutineers can seal them
Está prohibido abastecer de aceite durante entrenamientos y carreras, Todos los orificios de relleno deben ser de tal forma que los Comisarios Técnicos puedan sellarlos	26.11	Any other equipment related to repairs, change of tires, etc., will not be present on Pit Lane the working area up to the previous lap to carry out the Pit stop
Cualquier otro equipo/elemento relativo a reparaciones, cambio de neumáticos, etc., no podrán estar presente en el área de trabajo del Pit Lane hasta la vuelta anterior a llevar a cabo la parada en boxes	26.12	The situation of the team members and the vehicle repairs will only be carried out in the Pit Lane area in front of each competitor assigned box -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.
La situación de los miembros del equipo y las reparaciones a los vehículos sólo podrán ser realizadas en la zona 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	26.13	All the teams participating in the qualifying practice or the race must keep the garage door open during all the duration of these practices or race. The interior of the box must be visible, during this time, from the Pit Lane area
Todos los boxes de equipos participantes en las sesiones de entrenamientos oficiales cronometrados o las carreras deberán mantener abierta la puerta 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.	26.14	The Competitors cannot paint any line or mark on the Pit Lane area
Los competidores no podrán pintar líneas o marcas en ninguna zona del Pit Lane	26.15	People under 16 years of age and animals are not allowed in the Pit area.
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

Podrán realizar los entrenamientos cronometrados todos los competidores 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

Los entrenamientos cronometrados oficiales se disputarán en dos sesiones (Q1 y Q2)

Se podrá programar una "Super pole". En este caso, se dará a conocer con la suficiente anterioridad el sistema y su reglamentación

Cada sesión de entrenamientos cronometrados tendrá una duración mínima de 20 minutos

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

Art. 27 Qualifying

- | | |
|------|---|
| 27.1 | Save where these Sporting Regulations require otherwise, Pit Lane and track discipline and safety measures will be the same for all practices sessions, as for the races |
| 27.2 | The qualifying session will be open to all competitors and drivers admitted at the event |
| 27.3 | No driver will be allowed to start. the race without having taken part. in the official practice sessions and he must have done a qualifying time, except in the cases contemplated in these regulations |
| 27.4 | All laps carried out during the official practices will be timed to determine de position of the drivers at the start. |
| 27.5 | The qualifying will be made up of two sessions. (Q1 & Q2)

A "Super pole" may be programmed. In this case, it would be announced well in advance together with its regulations. |
| 27.6 | Each qualifying session will last no less than 20 minutes |
| 27.7 | The Stewards may accept at the start., providing that the number of vehicles do not exceed the maximum number established for such a race, vehicles and drivers who have not made a qualifying time due to force majeure. |

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 y/o carrera 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 competidor durante las sesiones de entrenamientos, será penalizada por los Comisarios Deportivos a su exclusivo criterio

Interrupción de los entrenamientos

La decisión de parar los entrenamientos puede ser tomada únicamente por el Director de Carrera (o en su ausencia, por su adjunto) bajo la autoridad del Director de Prueba

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 podrá interrumpir los entrenamientos oficiales cronometrados tantas veces y por tanto tiempo como él crea necesario, 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.

Solo en los casos de entrenamientos libres u oficiales no cronometrados, se podrá renunciar a prolongar dicho periodo después de una interrupción de este tipo.

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 los boxes, estando prohibido adelantar. Todos los participantes deben tener en cuenta que:

- Vehículos de carrera o de intervención podrán encontrarse en la pista

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.

27.8 During the practices a red/green light will be placed at the Pit exit. Cars placed in the fast line of Pit before the starting light turn green 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, an intermittent 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 with the intention to prevent the drivers leaving the Pit Lane of other vehicles which may be approaching on the racetrack.

27.9 To carry out zigzag maneuvers to warm the tyres during the practices is forbidden.

27.10 Any infraction made by a driver or competitor during the practice sessions will be penalised by the Stewards according to their own criteria

Art. 28 Stopping the practices

28.1 The decision of interrupting the race may only be taken by the Clerk of the Course (or his assistance if the Clerk of the Course is absent) under the authority of the Race Director

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. Simultaneously, red flags will be shown at all the marshal's 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 he thinks necessary to clear the track or to allow the recovery of a car.

Whenever it is possible the practice period will be prolonged in order to comply with the minimum time foreseen for the practices.

In the case of free practice only, the Race Director or the Clerk of the Course may decline to prolong the practice period after an interruption of this kind.

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

When the interruption signal has been given all the cars will immediately reduce their speed and will slowly return to the boxes not being allowed the overtaking. All Competitors must be aware of:

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

- 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 clasificativos 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

Cualquier competidor cuyo vehículo no pueda tomar la salida por la razón que sea, debe informar al Director de Carrera 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 escalonada 1x1.

La salida será parada

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 y se publicará 60 minutos antes de la salida.

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

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 primera sesión de entrenamientos cronometrados oficiales y se publicará 60 minutos antes de la salida.

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.

- The weather conditions may have transformed the track into dangerous

The abandoned vehicles on the track will be recuperated and transported to the paddock where they will be returned to the teams.

28.4 In an incident in which the Clerk of the Course or the Race Director or his assistants does not consider necessary to stop the practice, they may declare a neutralised session and enforce a "neutralised session (full yellow)".

Art. 29 Warm up

- 29.1 A free practice session may be programmed before the race (-s)
- 29.2 In the warm - up only tyres already marked

Art. 30 Starting Grid

- 30.1 The starting grid will be determined according to the order of the best timed laps scored by the drivers during the qualifying sessions.
Should two or more drivers have set identical fastest lap times, priority will be given to the one who set it first
- 30.2 The driver whose vehicle cannot start., whatever the cause, must inform the Clerk of the Course 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 be in a staggered 1x1
- 30.5 Start Procedure: Standing

Art. 31 Starting grid of first race

- 31.1 The starting grid of the first race will be established according to the times scored during the 1st session of official practice. The grid will be posted 60 minutes before the starting of the race.
- 31.2 If the number of cars taking part. in the first official practice session exceeds the admitted cars to be allowed to start., the vehicles which are not included on the starting grid will be considered as reserve drivers
- If one or more vehicles withdraw, the grid will be close up accordingly, and the reserve vehicles will be admitted to start. at the last places of the grid

Art. 32 Starting grid of second race

- 32.1 The starting grid of the second race will be established according to the times scored during the 2nd session of official practice. The grid will be posted 60 minutes before the starting of the race
- 32.2 If the number of cars taking part in the second official practice session exceeds the admitted cars to be allowed to 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

Procedimiento de salida

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

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).

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. Estas señales tienen los siguientes significados:

- 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

El procedimiento de salida será el siguiente

- a) 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
- b) **15 minutos** antes de la hora de la salida de la carrera, en el semáforo de la salida del Pit Lane se encenderá la luz verde (durante 5 min.) 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

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

Art. 33 Start procedure

33.1

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

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 bellow b).

b) Lights Procedure

The approach of the start. will be announced by means of the following use 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. These signals will have the following meaning:

- 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

33.2

The start. proceeding will be as follows:

- a) Before the opening of the Pit Lane for the start. 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.
- b) **15 minutes** before the start of the race, 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 end of these, the cars will stop at the starting grid following the starting grid order and with the engines switched off.
- c) In case that before the opening of the Pit -Lane for the reconnaissance lap it has been a change on the weather conditions as compared to the practice, the Clerk of the Course will inform the Competitors by

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) **10 minutos** antes de la hora de salida, 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:

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

showing a board with the word "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 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 passing through the Pit Lane, drives on a dangerous way or at an excessive speed (higher than 60Km/hour) will be penalised.

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

- d) **10 minutes** before the starting time, the red light at the Pit Exit will be switched on accompanied by an audible warning, not allowing the vehicles, which have not done so, to access the track.

d.1) Any car that have not been incorporated to the starting grid and those who must start. of 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 la, 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 proximity of the start. will be announced by displaying 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) **FIVE MINUTES board** (if a starting procedure signalled by lights is used, the first pair of red lights will be switched off.
- 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

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':

- finaliza el plazo para realizar cualquier operación de ayuda mecánica exterior en los vehículos de parrilla,
- los motores serán puestos en marcha con los pilotos al volante, se autoriza conectar una batería de apoyo en los monoplazas
- 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

En caso de que un piloto necesitara ayuda tras la señal de 15", deberá 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

- 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 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 -.
- Cualquier piloto que no pueda poner en marcha el motor deberá levantar el brazo Después de la salida de los demás vehículos, para la vuelta de formación, los mecánicos y los oficiales estarán autorizados a empujar el vehículo sobre la pista para poner en marcha el motor, bajo el control de los Comisarios. El piloto podrá, en este momento, realizar su vuelta de formación pero le está prohibido adelantar a otro vehículo en movimiento
- Si, a pesar de esta ayuda, el vehículo no puede tomar la salida de la vuelta de formación, será empujado hasta la zona de Pit Lane por el camino más corto, y los mecánicos podrán trabajar de nuevo en el vehículo.
- Durante la vuelta de formación, los adelantamientos no están autorizados, salvo si algún vehículo se ha retrasado al abandonar la parrilla y los vehículos que le siguen no pueden evitar adelantarlo sin retrasar indebidamente al

grid or the Pit Lane, if it is possible; should it not be the case, it will be penalised 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:

- Time to carry out any exterior mechanical operation at the grid is finished.
- Engines shall be started with the driver on board, connecting a back battery is authorized in single seater cars
- Team personnel must abandon the grid before the FIFTEEN SECONDS board is showed. (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.

In case a driver would need help after the 15 seconds board, he must raise his arm and, from the moment the rest of the vehicles abandon the grid; his 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

- From the moment 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 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.
- Any driver who is not able to start. his car must raise his arm. As soon as the remainder of cars have left the grid, the mechanics and the officials will be authorized to push the car along the track to start. the engine under the Marshals supervision. The driver will be able, at this moment, to carry out the formation lap but it is forbidden for him to overtake other cars in motion
- If, despite the assistance, the car is not able to carry out the formation lap, it will be pushed up to the Pit Lane area by the shortest route and the mechanics may work on it.
- During the formation lap, the overtaking is forbidden unless if a car is delayed and the rest of cars following it can't avoid to overtake it without delaying the rest of the field. In this case, the drivers can only overtake to re-establish the initial grid order
- A delayed driver who, when leaving the grid has remained stopped after the remainder cars have crossed the line will not overtake any other car

resto de pilotos. En este caso, los pilotos no pueden adelantar más que para restablecer el orden de salida inicial

- e) Un piloto retrasado que al abandonar la parrilla haya quedado inmóvil después que el resto de vehículos hayan sobrepasado la Línea, no podrá adelantar a ningún vehículo en movimiento y deberá tomar la salida de la carrera desde detrás de la parrilla. 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.
- f) Cualquier piloto que, por cualquier motivo, no pueda recuperar su posición de salida durante la vuelta de formación antes de que el Pole Position ocupe su posición en la parrilla de salida, deberá tomar la salida de la carrera detrás de la última línea de la parrilla, a la distancia prevista indicada por un panel indicador, y estar completamente inmóvil cuando el semáforo rojo se encienda
- g) Si este vehículo no está inmóvil cuando el semáforo rojo se enciende, debe (en los circuitos donde esto sea posible) volver a Pit Lane a velocidad reducida, pudiendo, entonces, tomar la salida desde allí.

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 la línea de Safety Car 1
- 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 Prueba en el Briefing.
- Abandonar la formación para entrar en boxes sin haber tomado salida, salvo para solventar incidencias mecánicas o accidentes.

Salida

La señal de salida será dada mediante el semáforo de salida (rojo / apagado) operado por el Director de Carrera o por el Director de Prueba

Cuando los vehículos regresen a la parrilla de salida al final de la vuelta de formación, se pararán en su posición respectiva de parrilla manteniendo su motor en marcha. Un Comisario, llevando un panel sobre el cual figure el número del vehículo, se mantendrá de pie al lado de cada

in motion and will start. the race from the end of the grid. In the case of several drivers affected, these will place themselves at the end of the grid in the order they have started 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 placed one metre in front of pole position.

- f) Any driver who, for any reason, wasn't able to recuperate his starting grid position during the formation lap before the pole position occupy his position on the starting grid, will start. the race from the last row of the grid, at the foreseen distance indicated by a board and it must be motionless when the red lights at the starting lights turn on
- g) If this car is not motionless when the red lights are turned on, it must (in the circuits where it is possible) lead to the Pit Lane at a great slow speed, starting the race from the Pit Lane

During this lap it is forbidden:

- Carry out practice start.
The top limit where it is permitted to carry out tyres heating maneuvering and to retrieve positions in the formation lap –should the driver has been delayed at the start.– will be the Safety Car line 1
- To leave more than 5 car lengths from the precedent car.
- Overtaking, except if the precedent car is manifestly slower than the rest of the formation.
- Carry out any zigzag maneuvers to warm up the tyres from the point in the track indicated by the Race Director and /or Clerk of the Course in the briefing.
- Abandon the formation to enter the boxes while the start. has not been given except to solve mechanical incidents or accidents.

33.4

Start.

The starting signal will be given by the starting lights (red switched off) operated by The Clerk of the Course or the Race Director

33.5

When all cars come back to the grid they will stop at their position with their engines on. A Grid Marshall carrying a board with the number of the car on it will stand on each row of the grid. When the car on his row is motionless, he will stop showing the board.

línea de la parrilla. Cuando el vehículo de su línea esté inmovilizado, dejará de mostrar su panel indicador.

Cuando todos los vehículos sean inmovilizados y ningún panel indicador sea mostrado, el estarter mostrará en alto un panel con la inscripción 5" (CINCO SEGUNDOS), y transcurrido este tiempo, encenderá el semáforo rojo. En cualquier momento comprendido entre un mínimo de 4" (CUATRO SEGUNDOS) y un máximo de 7" (SIETE SEGUNDOS) desde la aparición del semáforo rojo, la salida de carrera será dada apagándose el semáforo rojo. 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 ésta esté ubicada después de la línea de salida

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

Si surge un problema cuando los vehículos vuelven a la parrilla después de la vuelta de formación serán aplicados los siguientes procedimientos:

Si un vehículo tiene un problema que puede hacer peligrar la salida, su piloto debe indicarlo rápidamente, y el Comisario de Parrilla correspondiente, deberá agitar su bandera amarilla.

Si el Director de Prueba/Director de Carrera, a la vista de lo anterior, decide que la salida debe ser retrasada, pero no es preciso que los demás vehículos paren sus motores por aquel motivo, mostrará bandera roja y un panel indicativo de "Vuelta de Formación Adicional", ocho segundos después agitará la Bandera verde, y los vehículos que puedan hacerlo completarán una nueva vuelta de formación, estando señalizado con banderas amarillas agitadas el vehículo o vehículos causantes del problema.

Si el procedimiento utilizado es el de luces, en lugar de la bandera roja se encenderán las luces naranjas intermitentes de aborto de salida y se mostrará en el panel de vuelta de formación adicional. 8 segundos después se encenderán las luces verdes del semáforo, y los vehículos que puedan hacerlo, completarán una nueva vuelta de formación, estando señalizado con banderas amarillas agitadas al vehículo o vehículos causantes del problema.

Cuando todos los vehículos hayan salido para iniciar una nueva vuelta de formación, el vehículo o vehículos que no hayan podido salir a ella, serán llevados por los Comisarios de Parrilla al Pit Lane, y su lugar en la Parrilla quedará vacante.

El equipo de dicho vehículo puede en Pit Lane rectificar el problema, y si lo consiguen, el vehículo podrá tomar la salida desde el Pit Lane.

Si son varios los vehículos que hayan tenido que ser extraídos de parrilla por aquella causa, el orden de su Salida desde el Pit Lane será determinado por el orden en que lleguen al final del mismo, tras solucionar sus problemas.

When all the cars are motionless, the start.er will show a board with the figure 5" (5 SECONDS); elapsed this time the red starting light will be switched on. At any moment between a minimum of 4" (4 SECONDS) and a maximum of 7" (7 SECONDS) from the appearance of the red light, the start. of the race will be given by switching off the red lights.

33.6 The cars which have not reached the grid by themselves and those which must start from the Pit Lane will not join to the race until the whole field has passed the exit of the Pit Lane in the first lap of the race, when this exit is placed after the line of the start.

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

33.7 Should a problem arise when the cars return to the grid after the formation lap the following procedure will be followed:

If a driver has a problem which may be a danger for the start., he must quickly indicate it and the corresponding grid Marshals, who will wave his yellow flag.

If The Race Director/Clerk of the Course decides to delay the start., but there is no need for the rest of the field to switch off their engines, the red flag will be waved together with a board "Extra Additional Formation Lap"; eight seconds later the green flag will be shown and the cars will complete a new formation lap, car/s causer of the problem being signalized with yellow flags.

If the lights procedure is used, instead of the red flag, the flashing start. abort orange lights will be turned on and the board of Extra Additional Formation Lap will be shown. After 8 seconds the green lights at the start. will be turned on and the cars will complete a new formation lap, car/s causer of the problem being signalized with yellow flags.

When all the cars have left to start. the new formation lap, the car or cars which weren't able to start. will be driven by the Marshals to the Pit Lane and their place at the grid will be left empty.

Once in the Pit Lane the team of the car in question can try to solve the problem, and if they get it they can start. from the Pit Lane.

If several cars are in this situation, the start. order from the Pit Lane will be determined by the order they arrived at the end of it after solving their respective problems.

Each time this occurs the distance of the race will be reduced in one lap

Cada vez que lo anterior ocurra la distancia de la carrera será reducida en una vuelta.

No obstante lo anterior, si surge un problema cuando los vehículos vuelven a la parrilla después de la vuelta de formación y el Director de Prueba/Director de Carrera decide que la Salida sea retrasada, y todos los vehículos que hay en ella paren sus motores, se seguirán los siguientes procedimientos:

a) Si la luz roja no ha sido aún encendida, se mostrará una bandera roja y se exhibirá un panel con la identificación de SALIDA RETARDADA o START. DELAYED.

b) Si la luz roja ha sido ya encendida, el Director de Prueba/Director de Carrera mostrará una bandera roja, dejando luz roja encendida y se sacará un panel con la indicación de SALIDA RETARDADA / START. DELAYED.

Si el procedimiento utilizado es el de luces, en lugar de la bandera roja se encenderán las luces naranjas intermitentes de aborto de salida y se mostrará el panel de SALIDA RETARDADA o START. DELAYED.

En ambos casos, a) y b), los vehículos pararán sus motores y el procedimiento de salida comenzará en la pancarta de 5' (CINCO MINUTOS), y la distancia de la carrera será reducida en 1 vuelta.

El vehículo o vehículos causantes del retraso de la salida solamente podrán tomar la salida detrás del último de la parrilla -o en su caso desde el Pit Lane a criterio de dirección de carrera-, bajo reserva de que su vehículo pueda hacerlo.

Para asegurar el cumplimiento de esta regla, un Oficial con una bandera amarilla se situará prudentemente delante del vehículo en cuestión para evitar que se mueva antes de que todos los demás hayan tomado la salida de la nueva vuelta de formación. En este momento el vehículo puede arrancar, teniendo en cuenta los procedimientos del artículo 33.5 y siguientes, y su lugar de parrilla quedará vacante.

Si varios pilotos se encuentran en esta situación, su nueva posición al final de la parrilla respetará el orden de su posición relativa en la parrilla anterior

En el caso en que sea necesario aplicar el art. 33.8, la prueba contará para el Certamen a pesar del número de veces que este procedimiento se haya repetido, y del hecho que la distancia de la carrera haya sido reducida. El tiempo máximo de carrera comenzará a contar desde el inicio del primer procedimiento

Ningún avituallamiento será autorizado si más de un procedimiento de partida se muestra necesario aplicando el art. 33.8 y 33.9

Si, después de la salida de la carrera, un vehículo permanece inmóvil en la parrilla de salida los comisarios de pista deben empujarlo inmediatamente a lo largo de la pista para poner en marcha su motor. Si después de varias tentativas, el vehículo no se pone en marcha, los comisarios de pista lo empujarán hasta Pit Lane por el acceso más práctico, donde sus mecánicos podrán probar de ponerlo en marcha

En circunstancias excepcionales una carrera podrá ser iniciada tras Safety Car. El procedimiento a aplicar será el del artículo 37: Neutralización de la carrera. Todos los puestos de señalización mostrarán banderas amarillas agitadas y carteles **SC**.

33.8 Nevertheless, should a problem arise when the cars return to the grid at the end of the formation lap and The Race Director/Clerk of the Course decides that the start. should be delayed and the engines must be switched off the following procedure shall be followed:

a) If the red light has not been yet turned on, abort light or a red flag and a board with the indication START DELAYED will be shown.

b) If the red light has already been turned on, The Race Director/Clerk of the Course will show a red flag leaving a red light and the abort lights switched on and a board with the indication START DELAYED will be shown.

If the lights procedure is followed, instead of a red flag, the flashing start. abort orange lights will be switched on and the board START DELAYED will be shown.

In both cases, a) and b), cars will stop their engines and the start. procedure will start. with the board 5' (5 MINUTES) and the race distance will be reduced in 1 lap.

The car or cars causer of the delay of the start. will start. from the last place of the grid -or from the Pit Lane at the discretion of the Clerk of the Course- providing their car is/are able to. To ensure the compliance of this rule, an official with a yellow flag will cautiously place himself in front of the car in question to prevent he moves before the rest of cars have started the new formation lap. In this moment the car can start., taking into account the procedures on art. 33.5 and following, and his place on the grid will remain empty.

If several cars are in this situation, their new position at the end of the grid will observe their relative order on the previous grid.

33.9 In the case it is necessary to apply the art. 33.8, the race will count for the Championship in spite of the number of times the procedure has been repeated and the fact that the distance of the race has been reduced. The maximum time of the race will start. from the beginning of the first procedure

33.10 No supplying will be authorised if more than one start. procedure is necessary complying with art. 33.8 and 33.9

33.11 If, after the start. of the race, a car remains motionless on the grid, the Marshals must immediately push it along the track to start. the engine. If the engine does not start., the Marshals will push them towards the Pit Lane by the shortest route where the mechanics may try to start. it.

33.12 At exceptional circumstances a race may be started behind the Safety Car. The procedure is stated in Art. 37: Race Neutralization. All the signaling posts will show waved yellow flags and **SC** boards

<p>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 las disposiciones, el Código o el Reglamento Deportivo, relativa al procedimiento de salida podrá comportar hasta la descalificación</p>	<p>33.13</p> <p>33.14</p> <p>33.15</p>	<p>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</p> <p>Those competitors who have carried out false starts will be penalized As many judges of fast as considered necessary may be nominated to control the false starts</p> <p>Any infraction made against the dispositions, code or sporting regulations referring to the start proceeding could reach up to the disqualification of the race.</p>
--	--	---

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

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

Falsa salida

Podrán nombrarse tantos jueces como sea necesario para constatar las salidas anticipadas
 Todo participante que haya realizado una falsa salida será penalizado a criterio del Colegio de Comisarios Deportivos pero ~~será llamado al Pit Lane por medio de una bandera negra para ser sancionado con una sanción de paso por Pit Lane (drive through), salvo que los Comisarios Deportivos estimen oportuna la aplicación de otra sanción.~~

Procedimientos de Safety Car

El Safety Car, bajo las órdenes del Director de Carrera, actuará para:

- 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

Art. 34 Race

<p>34.1</p> <p>34.2</p> <p>34.3</p> <p>34.4</p> <p>34.5</p>	<p>During the race, drivers leaving 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</p> <p>Exit of Pit Lane with red light on will be penalized</p> <p>Should the Clerk of the Course/Race Director have declared the race wet, an indicator board "WET RACE" will be displayed at the exit of the Pit Lane at the sight of the drivers on the racetrack during the first 5 laps.</p> <p>Once a race has been declared wet it will not be interrupted in case of rain although the racetrack gets dry, the vehicles fit again slicks and subsequently it rains again</p> <p>A race which has not been declared wet before the start. will not be interrupted if during the course of it, it starts raining and the Clerk of the Course or Race Director declare it wet by showing the board "WET RACE" at the starting line. From that moment the drivers may use wet tyres</p>
---	---

Art. 35 False start.

<p>35.1</p> <p>35.2</p>	<p>As many judges as necessary may be appointed to verify the anticipated starts.</p> <p>Any participant who has carried out a false start will be penalized at the discretion of the Stewards will be called to the Pit Lane by means of a black flag to be sanctioned with a drive through, except if the Stewards consider the application of any other sanction</p>
-------------------------	--

Art. 36 Safety Car procedures

<p>36.1</p>	<p>The Safety Car, under the decision of the Race Director/Clerk of the Course, may be brought into operation to:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Neutralise a race if competitors 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. poor 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:

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.

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.

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.

Habrá 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:

- 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

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. Si la reglamentación del campeonato o del evento autoriza una sesión de entrenamientos libres de 15 minutos el Safety Car se colocará en su posición delante de la parrilla tan pronto como la sesión de entrenamientos de 15 minutos haya finalizado

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

36.2 At circuits where Safety Car procedures are to be used, two continuous, 20 cm wide "Safety Car Lines" should be marked with non-skid paint, crossing the track and the Pit entry and Pit exit from side to side, at right angles to the track centreline, at the following places:

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

Safety Car Line 2: at the point at which cars leaving the Pits are likely to be travelling at a similar speed to competing cars on the track. A car on the track may therefore overtake another leaving the Pits before reaching this line but no overtaking may take place after it.

In case of more than one Safety Car, an intermediate Safety Car line:

the point at which competing cars can pass a Safety Car as it returns to its intermediate position at the end of the intervention.

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 authorised by the FIA. If more than one Safety Car is authorised, the following requirements will apply:

- 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 neutralisation end point to be defined and signalled to the drivers.

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. If the appropriate Championship or event regulations authorise a free practice session of 15 minutes, the Safety Car will take up its position at the front of the grid as soon as the 15-minute practice session has finished

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 NEUTRALISING THE RACE

37.1 When the order is given to deploy the Safety Car, all observers' posts will display waved yellow flags and "SC" boards 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 illuminated and will join the track regardless of where the race leader is.

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

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 de la parte posterior 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

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)

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 neutralisation end point) after the Safety Car has returned to the Pits.

Overtaking will be permitted under the following circumstances:

- if a car is signaled to do so from the Safety Car;
- 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 with an obvious problem.

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 any such car is being driven on the track, the Pit entry or the Pit Lane.

37.5 When ordered to do so by the Clerk of the Course, the observer in the Safety Car will use a green light to signal to any cars between it and the race leader that they should pass. 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 a rear panel electrically controlled which will show the race leader's number. When it is illuminated cars will pass up to but excluding the race leader whose number is displayed

37.6 The Safety Car shall be used at least until the car in the lead 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).

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/Director de Carrera ordene al Safety Car retirarse, este apagará las luces naranjas, esta será la señal para indicar que al final de esa vuelta entrará en el Pit Lane. En este momento, el primer vehículo de la línea detrás del Safety Car marcará el ritmo y si es necesario dejará más de 5 longitudes de vehículos tras él.

Para evitar posibles accidentes antes de que el Safety Car vuelva al Pit, desde el punto en el que las luces se apagan, los pilotos deben conducirse a un ritmo que no implique aceleraciones impredecibles, frenadas o cualquier otra maniobra que pueda causar peligro a otros pilotos o impedir el reinicio de la carrera.

A medida que el Safety Car se aproxima a la entrada del Pit Lane las banderas amarillas y pancartas SC en los puestos de control se retirarán y serán reemplazados por banderas verdes agitadas y con la luz verde en la Línea y en los puntos finales intermedios. Todo ello será desplegado hasta que el último vehículo cruce la Línea.

En caso de haber más de un Safety Car su retirada será de forma sincronizada.

El adelantamiento permanecerá estrictamente prohibido entre los vehículos participantes hasta que estos pasen por la línea de cronometraje

Sin embargo, las dos primeras vueltas cubiertas detrás del coche de seguridad no contará para la distancia de carrera y el tiempo de la carrera máxima no podrá ser modificado

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

COMIENZO 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

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 calls in the Safety Car, its orange lights will be extinguished; this will be the signal that it will be entering the Pit Lane at the end of that lap. At this point, the first car in line behind the Safety Car may dictate the pace and, if necessary, fall more than 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 extinguished, drivers must proceed at a pace which involves no erratic acceleration, braking, or any other manoeuvre which is likely to endanger other drivers or impede the re start.

As the Safety Car is approaching the Pit entry, the yellow flags and SC boards at the observers' posts will be withdrawn and replaced by waved green flags with green lights at the Line and at the Intermediate race neutralisation end point(s). These will be displayed until the last car crosses the Line.

In the case of more than one Safety Car, their withdrawal must be precisely synchronized

Overtaking remains strictly forbidden until the vehicles cross the timing line

37.9 However, the first two laps covered behind the Safety Car will not count for the race distance and the maximum race time will not be modified

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

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 re-establecer 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.

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.

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 rojas 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 la línea de bandera roja donde se pararán en formación escalonada. Si el líder de carrera no se encuentra al frente de esta formación, todos los vehículos entre él y la línea de bandera roja se les ordenará completar una vuelta y ponerse al final de la formación antes de reanudar la carrera.

started behind the Safety Car. When the green lights are illuminated, the Safety Car will leave the grid with all cars following line up 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 reaches the first SC Line, must enter the Pit Lane and may only join (or rejoin) the race once the whole field has passed the end of the Pit Lane.

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

Any driver who is delayed leaving the grid may not overtake another moving car if he was 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 cases of force majeure.

38.2 A Safety Car may be used as the official car for a rolling start. in conformity with article 8.3 of the Code: in this case the Supplementary Regulations governing the start. will apply to it until it resumes its Safety Car function after the start has been given.

Art. 39 Suspending a 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 to be shown at the Line

39.2 When the signal is given overtaking is forbidden, the Pit exit will be closed and all cars must proceed slowly to the red flag line where they must stop in staggered formation. If the leading car on the track is not at the front of the line, any cars between it and the red flag line will be waved off to complete another lap before the race is resumed.

If any cars are unable to return to the grid as a result of the track being blocked, they will be brought back when

Si algunos vehículos no pudieran volver a la parrilla porque la pista está bloqueada, serán conducidos a la misma cuando la pista esté limpia y serán colocados en el orden que ocupaban antes de que la carrera fuese suspendida. El orden de estos vehículos será tomado en el último punto de cronometraje en el que fuera posible establecer la posición de dichos vehículos. Estos vehículos estarán autorizados a reanudar la carrera

El Safety Car se colocará al frente de la línea de vehículos que se encuentran tras la línea de bandera roja

Mientras la carrera se encuentra suspendida:

- No se parará la carrera ni el sistema de cronometraje.
- El tiempo remanente restante se parará
- Se podrá trabajar en los coches una vez que estos se encuentren parados tras la línea de bandera roja o hayan entrado al Pit Lane, pero en ningún caso estos trabajos impedirán la reanudación de la carrera.
- El repostaje o la retirada de combustible está prohibido.
- Solo se permitirá la presencia en la parrilla de oficiales y miembros de los equipos.

Los vehículos pueden entrar en el Pit Lane cuando se suspenda la carrera, pero se impondrá una penalización a todo vehículo que entre en el Pit Lane o cuyo vehículo sea empujado desde la parrilla al Pit Lane después que la carrera haya sido suspendida.

Cualquier vehículo que estuviera en la entrada del Pit Lane o en el Pit Lane cuando se suspendió la carrera no incurrirá en una penalización

Todos los vehículos que se encuentren en el Pit Lane serán autorizados a salir del Pit Lane una vez que la carrera se haya reanudado, pero aquellos vehículos que se encontraran en la entrada del Pit Lane o en el Pit Lane cuando se suspendió la carrera saldrán antes que los demás.

Aparte de lo anterior, cualquier vehículo que intente reanudar la carrera desde el Pit Lane podrá hacerlo en el orden en que llegaron al mismo por sus propios medios, a menos que otro vehículo fuera indebidamente retrasado

REANUDACION DE UNA CARRERA SUSPENDIDA (ver reanudación de carrera Art. 41) - **Generalidades**

El Safety Car se colocará al frente de la línea de coches (formación) detrás de la línea de bandera roja.

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
- 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.

the track is cleared and will be arranged in the order they occupied before the race was suspended. The order of these cars will be taken at the last timekeeping point at which it was possible to determine the position of those cars. Any such cars will then be permitted to resume the race

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

39.4 Whilst the race is suspended:

- Neither the race nor the timekeeping system will stop.
- The time remaining countdown will be stopped.
- Cars may be worked on once they have stopped behind the red flag line or entered the Pits but any such work must not impede the resumption of the race.
- The refuelling or withdrawal of fuel is prohibited.
- Only team members and officials will be permitted on the grid.

39.5 Cars may not enter the Pit Lane when the race is suspended. A penalty will be imposed to any car entering the Pits or being pushed from the grid to the Pits after the race is suspended.

Any car which was in the Pit entry or Pit Lane when the race was suspended will not incur in a penalty

39.6 All cars in the Pit Lane will be permitted to leave the Pits once the race has been resumed, but any which were in the Pit entry or Pit Lane when the race was suspended will be released before any others.

Subject to the above, any car intending to resume the race from the Pit exit may do so in the order they got there under their own power, unless another car was unduly delayed

Art. 40 RESUMING A SUSPENDED RACE (see resuming the race -Art. 41-) - **General**

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

The conditions for resuming the race will be as stipulated in the FIA General Prescriptions or the specific regulations of the Series or event, but the following should apply:

- marshals will arrange the cars in the order indicated by race control;
- any cars 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
- at least ten minutes' warning will be given of the resumption time;

- El tiempo de reanudación será tan corto como sea posible
- Al menos se dará un aviso de diez minutos previo a la reanudación
- Se mostrarán las señalizaciones a intervalos adecuados antes de la reanudación, acompañadas de señales sonoras (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 10 minutos de antelación

El Safety Car entrará en la Pit Lane tras una vuelta, excepto que todos los vehículos no estuviesen en formación (en línea) detrás del Safety Car o que dirección de carrera no crea oportuno reanudar la carrera

Se mostrarán señales de 10 minutos, 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 en el 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 la parrilla 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 deberían encenderse y todos los miembros de los equipos se retirarán de la parrilla 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 vehículos hayan abandonado la parrilla, los oficiales estarán autorizados a empujar a ese vehículo hacia el 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.

- signals will be shown at appropriate intervals before the resumption, accompanied by audible warnings (art. 41.3)

The race will be resumed behind the Safety Car according to the procedure and conditions of article 38.

All the articles concerning the neutralisation of the race will apply (art. 37)

Art. 41 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 ten (10) minutes' warning will be given

41.2 The Safety Car will enter the Pits after one lap unless all cars are not yet in a line behind the Safety Car or race control considers that it is not safe to resume the race

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

41.4 When the **3 minute signal** is shown, all cars must have their wheels fitted. After this signal, wheels may only be removed in the Pit Lane. Any car which does not have all its wheels fully fitted at the three - minute signal must start the race from the back of the grid or from the Pit Lane.

Under these circumstances, a marshal holding a yellow flag will prevent the car (or cars) from leaving the grid until all cars able to do so have crossed the red flag line.

41.5 At some point after the 3 minute signal, any cars 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

41.6 When the **1 minute signal** is shown, engines should be started, and all team personnel must leave the grid by the time the 15 seconds signal is given, taking all equipment with them.

If any driver needs assistance after the 15 - second signal, he must indicate this to the marshals by opening the car's door or he must raise his arm, and when the remainder of the cars able to do so have left the grid, marshals will be instructed to push the car into the Pit Lane. In this case, marshals with yellow flags will stand beside any car (or cars) concerned to warn drivers behind

41.7 The race will be resumed behind the Safety Car when the green starting lights are illuminated. When the green lights are illuminated, the Safety Car will leave the grid with all cars following, in the order in which

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

Inmediatamente después de que el último vehículo tras el Safety Car haya pasado a la altura de la salida del Pit Lane, las luces de Salida de Pit Lane pasarán a verde permitiendo que los coches que estuviesen en el Pit Lane se incorporen a pista y se añadan a la fila tras el Safety Car

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, haya aún personal de los equipos sin abandonar completamente la zona de parrilla o haya ocurrido cualquier otro incidente que necesite de otra intervención

Durante esta vuelta los adelantamientos están permitidos solamente si un vehículo se retrasa cuando abandona su posición tras la línea roja y los vehículos 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 vehículos haya cruzado la línea roja, y deberá formar al final de la línea de vehículos que están circulando tras el Safety Car.

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

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 de acuerdo al orden de la carrera al final de la vuelta anterior a la que se haya mostrado la bandera roja. En caso 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

they stopped behind the red flag line, no more than 5 car lengths apart

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

The Safety Car will enter the Pits after one lap unless all cars are not yet in a line behind the Safety Car and team personnel are still clearing the grid or a further incident occurs necessitating another intervention

41.9 Overtaking during this lap is permitted only if a car is delayed when leaving the red flag line and cars behind cannot avoid passing it without unduly delaying the remainder of the grid.

In this case, drivers may only overtake to re - establish the order before the race was suspended

41.10 Any driver who is delayed leaving the red flag line may not overtake another moving car if he was 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.

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

41.11 A penalty will be imposed on any driver who, in the opinion of the Stewards, unnecessarily overtook another car during the first lap

41.12 During this lap behind the Safety Car, art. 40 of the present Regulations will apply.

41.13 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 on the lap just previous to the red flag. 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

41.14 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 at the start. of the second part. of the race.

Los Comisarios Deportivos establecerán el nuevo horario, el procedimiento de salida, las condiciones de duración de la segunda parte y el régimen en que quedaran los vehículos entre ambas partes de carrera.

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.

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 halves of the race.

The second part of the race may be programmed as a resumption of the first part of the race or be programmed on a different moment, facts that will be communicated by the race direction as soon as possible.

The final classification will be the sum of these 2 parts

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 serán conducidos 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 encargados de los controles pueden permanecer en el interior de este Parque Cerrado. 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 minutos después de la hora de publicación de la clasificación oficial provisional, publicada por la Dirección de Carrera, salvo requerimiento especial

Art. 42 Finish

42.1 The end-of-race signal will be given at the Line to the leader at the end of the lap in which the prescribed time has elapsed, according to 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 o 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 moment, 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 official practices and race(s), all cars will be driven to the "Parc Fermé".

43.2 The beginning of the "Parc Fermé" situation at the end of the practice and race will start. in the moment the chequered flag is deployed first time. At that moment any vehicle staying in the Pit -Lane carrying out any repair or any other operations will immediately stop doing them, 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 in charge of the control will stay inside the "Parc Fermé". 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 shall directly go to their box -or awning - where they will be in "Parc Fermé" situation until the opening order which will be given 30 minutes after the publication of the Provisional Classification, issued by the Race Direction, except for special request on the Stewards. The interior of the box -or awning - must be visible from the outside, during this time

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

Esta normativa se podrá modificar puntualmente por razones de funcionamiento de la prueba, notificándose a los competidores 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 competidor 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 competidor 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 CCDD.)

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. 43.1), se autoriza realizar las mismas dentro del box, en vez de realizarlo en el Pit Lane. En ambos casos, 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 competidor 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 distancia prevista en el tiempo más corto

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

After the first and second race the “Parc Fermé” situation will be complied with in the place qualified by the Organiser

The present normative may be punctually modified due to operative reasons. Should this situation arise, participants will be informed in the drivers briefing.

Those competitors who haven't carried out the qualifying or have not been classified in the race will not have to comply with the parc ferme 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, he must require it, in writing from the Stewards who must authorise 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 competitor would need to break the “Parc Fermé” situation between the first and second race to repair his car, he must request in writing the authorisation of the Stewards, being able to lose 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, at the moment 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 his intervention in case of any help for the operations to be carried out inside the Parc Ferme

Art. 44 Classification of the race

44.1 The car placed first will be the one having covered the scheduled distance in the shortest time.

All cars will be classified taking into account the number of complete laps they have covered and for those which have completed the same number of laps, the order in which they crossed the Line.

44.2 Cars having covered at least the 75% of the number of laps carried out by the winner will be classified, (rounded down to the nearest whole number of laps) even if they have not crossed the finishing line after the winner of the

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).

La clasificación oficial provisional firmada por el Director de Carrera/Director de Competición 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 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 competidor 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

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 RFE de A., establecerá las normas correctoras que estime convenientes.

Dichas rectificaciones serán comunicadas a los competidores debidamente inscritos a la Serie, estableciéndose en la comunicación la fecha de aplicación de las modificaciones.

Interpretación del Reglamento

race and thus the end of race signal has not been showed to them. (the chequered flag).

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 a REVISED -or "AMENDED"- PROVISIONAL CLASSIFICATION, published after the PROVISIONAL CLASSIFICATION issued by the Clerk of the Course, 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 for protest (30 minutes) has elapsed, without lodging any protest or, if immediately after having solved the protest lodged, there is no intention to lodge an appeal, the classification will become Final. The Stewards will then sign it and it will open the "Parc - Fermé".

If, on the contrary, elapsed the 30 minutes time, it could not be possible to sign the official classification, the Stewards will take a decision establishing the reasons and affected vehicles by which the classification is still pending. For the rest of the cars the elements that were used to establish the classification will be considered final.

44.6 In case that an intention of Appeal has been lodged or if it is pending on an anti - doping analysis, fuel analysis, etc., the classification will remain provisional until the solution of it. In this case the Stewards will sign the Official Classification, stating in it that is still pending and the reasons why it is provisional

Art. 45 Official press conference

45.1 The Organising Committee may organise a Official Press Conference, after each races, will be held immediately after the podium ceremony. Anyway if the press event would be held, a notice on the Official Notice Board will be issued

45.2 The convened drivers shall attend the Press Conference, except on those cases of force majeure acknowledged by the Organising Committee.

Art. 46 Regulation 's stability

46.1 The present Regulations will not be basically modified and only the Organising Committee, with the agreement of the FIA and the RFE de A. 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

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

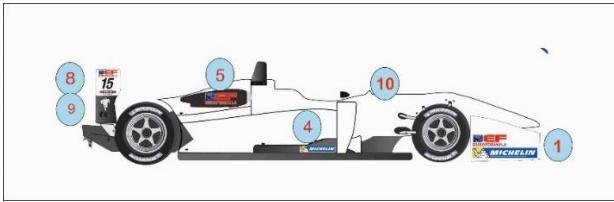
Any clarification of these regulations must be requested to the Organising Committee, to whom it concerns to solve the arisen doubts.

For any discrepancy, which may arise between the English and the Spanish version, the Spanish version will be binding.

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. 48

48.1

Publicity

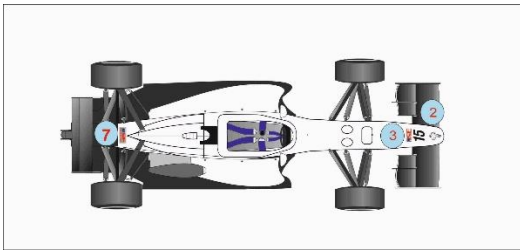
Compulsory Publicity ubication

It remains under the exclusive responsibility of each competitor the correct positioning of the compulsory publicity during the scrutineering and during the race.

48.2

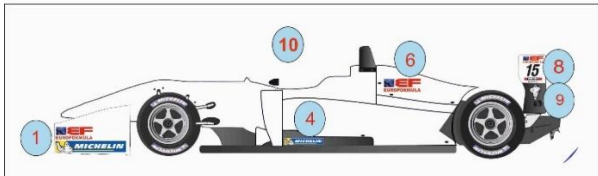
- 1 / 2 x Front wind end plates
- 4 / 2 x Michelin 50 cms. below the rear mirror in a rearward direction
- 5 / 1 x Euroformula logo, 33 x 11.5 cms. in airbox
- 10 / 2 x Driver´s flag + driver´s name

48.3



- 2 / 1 x Bibendum 15 cms., nose box
- 3 / 1 x Number base + Euroformula of 25 x 30 cms. nose box
- 7 / 1 x Euroformula logo, 33 x 15 cms., rear

48.4



- 6 / 1 x Euroformula logo, 33 x 11.5 cms. engine cover
- 8 / 2 x Competitor number + publicity 23 x 27 cms., rear end plate
- 9 / 2 x Bibendum 15 cms. rear end plate
- 10 / 2 x Driver´s flag + driver´s name

**EUROFORMULA OPEN
RACESUIT BADGES**

48.5



All stickers and race suit badges to be provided by GT Sport

Motor. Centralitas. Precintos. Aerodinámica

Motor

Las características básicas del motor de la Euroformula Open están definidas en el art. 5 del Reglamento Técnico de la Serie. Cualquier modificación contrastada de los elementos descritos en el art. 5 conllevará sanciones

Sustitución de motor. Motor comodín

Todo participante en la Serie tiene una única opción de sustitución de motor y una revisión (de bloque y culata o únicamente de culata) por temporada. Esta sustitución conllevará la revisión del motor primitivo, que será a su cargo. Esta opción se denomina, en adelante, "motor comodín". Cuando un participante utilice esta opción perderá su motor comodín, ya que recibirá otro motor. Otras situaciones serán estudiadas por el Comité Organizador y por el Colegio de Comisarios Deportivos

Además, se entenderá utilizada la opción de motor comodín cuando:

A) Después de cada carrera cualquier participante clasificado en la misma podrá solicitar por escrito y de una manera privada al Comité Organizador cualquier motor de los que están montados en cualquier otro monoplaza. Esta solicitud no podrá ser realizada entre monoplazas del mismo equipo o del mismo competidor. El Comité Organizador tendrá que autorizar cada solicitud. Este cambio, una vez lo autorice el Comité Organizador, se llevará a cabo una vez finalice la prueba. El Comité Organizador mantendrá la máxima discreción en estas operaciones de solicitud, autorizaciones y cambio de motor. El participante al cual se le haya solicitado su motor -que no podrá negarse a esta operación- deberá entregar el mismo al Comité Organizador, al final de la prueba, y recibirá por parte de la Organización un motor cero kilómetros, y no perderá en esta operación su motor comodín.

Serán por cuenta del participante que pide el motor de otro los gastos inherentes a la revisión de su motor primitivo y los gastos del cambio - montajes y

Art. 49

49.1

49.2

Engine. Electronic Control Units. Seals. Aerodynamics Engine.

The basic characteristics of the engine of the Euroformula Open are defined in art. 5 of the Technical Regulations of the Series. Any modification carried out in the elements described in art. 5 will carry penalties

Substitution of engine. Joker engine.

Each competitor of the Series has a unique option to replace the engine and a check (block and cylinder head or only cylinder head) per season. The replacement of the engine will entail the revision of the primitive one, the costs involved will be in charge of the competitor. This option will be known from now on "Joker Engine" operation. To carry out this option will lead to the lost of the joker engine option, since another engine has been received.

Other situations will be considered by the Organising Committee and the Stewards

In addition, it will be understood that the Joker Engine option has been used, when:

A) After each of the races any classified competitor will be able to require in writing, in a private way, to the Organising Committee any engine of those fitted in any car of the rest of the competitors This requirement shall not be made between the cars of the same team or competitor. Each requirement will be authorised by the Organising Committee. The change of the engine will be carried out, once authorised, at the end of the event. The Organising Committee shall keep the maximum discretion on these requirements, authorisations and change of engines. The competitor to whom the engine has been required-who shall not refuse to carry out this operation-will deliver the engine to the Organising Committee at the end of the event moment at which he will receive a new engine with 0 kms. not losing this last in this operation his joker engine option.

desmontajes- de los dos motores, además de perder en esta operación su "motor comodín".

B) Los sobre-regímenes de motor constatados por la Organización serán comunicados formalmente al competidor en cuestión, y según los casos podrán conllevar la necesidad de una revisión de motor.

El Comité Organizador será competente para juzgar cualquier otro caso no descrito en este apartado

Sorteo de Centralitas

Se podrá realizar un sorteo de centralitas, según el siguiente procedimiento:
Después del entrenamiento/-s cronometrado/-s y/o la carrera/ 's se sortearán las centralitas de forma aleatoria -y tras la descarga de los datos particulares de adquisición- entre todos los participantes en la Serie-

El Comité Organizador se reserva el derecho de solicitar a los Comisarios Deportivos sortear otras centralitas Los participantes que por sorteo reciban estas centralitas deberán dar al Comité Organizador las centralitas que tenían en uso hasta el momento. Los participantes recibirán respectivamente las centralitas de los participantes que por sorteo reciban las suyas. Si una vez realizado el sorteo y montadas las centralitas en los monoplazas se constatará mal funcionamiento, golpe o deterioro manifiesto de las mismas, se procederá a la revisión-reparación de éstas y el coste generado por esta operación será a cargo del competidor del que procedía la centralita antes del sorteo

Precintos de centralitas y motor

Todos los motores y centralitas estarán precintados.

La falta o manipulación de cualquier precinto, excepto autorización expresa - solicitada puntualmente por escrito al Comité Organizador-, cuyo correcto mantenimiento corresponde en todo momento al competidor, conllevará una sanción

Aerodinámica

Todas las cotas y dimensiones de los elementos aerodinámicos de la carrocería y chasis del monoplaza - según modelo de chasis- están descritos en el Reglamento Técnico de la Serie y en los Manuales de Usuario correspondiente (chasis F312 con sus actualizaciones y evoluciones autorizadas).

Horas de funcionamiento de motor

El número de horas de funcionamiento del motor para entrenamientos privados durante la temporada 2017 está limitado. El Comité Organizador, a través del software de la ECU, controlará el número máximo de horas de funcionamiento de los motores para test colectivos, entrenamientos libres y privados, siendo éste de **14 horas** anuales - reservándose el Comité Organizador su modificación en función de parámetros deportivos o del chasis utilizado-

Se entiende por tiempo de funcionamiento el número de horas que el motor se encuentra funcionando a un régimen superior a las 3000 r.p.m. Para este número de horas no se tendrán en cuenta los tiempos de

The inherent costs of revision of the primitive engine and the costs of fitting-mounting and dismounting- of the engines will be in charge of the competitor who requires the change, who will also lose the right of his "joker engine".

B) Over engine speeds stated by the Organisation will be duly communicated to the competitor in question and it will entail, depending on the cases, the need to carry out the engine check.

The Organising Committee will be competent enough to judge any case not described in this section.

Drawing of Electronic Control Units.

A ECU-draw may be done according to the following proceeding:

After each qualifying and/or race- a random draw, among all the participants, will be carried out-once the team's data is downloaded.

The Organising Committee keeps the right to require the Stewards the drawing of other electronic control units. The competitors receiving the drawn electronic control units shall give the Organising Committee the electronic control unit fitted at that moment in their car. The participants shall receive respectively the control units that have been adjudicated on the drawing. Once made the drawing and fitted the control unit in the car a malfunctioning, wear or knock would be detected a revision/repair will be carried out and the costs generated by this operations will be paid by the competitor from which the control unit came from before the drawing.

49.3

49.4

Engine and electronic control units sealing.

Engines and electronic control units will be sealed.

The lack or manipulation of any sealing, except prior authorisation, punctually required by written to the Organising Committee, which correct maintenance corresponds to the competitor, will lead to a penalty

49.5

Aerodynamics

Levels and dimensions of the aerodynamic elements of body and chassis of the single-seater are described both in the Euroformula Open technical regulations as in the User's Manual (of F312 with its authorised up-dating and evolutions).

Art. 50

50.1

Engine working hours

The 2017 engine working hours for private practice will be limited. The Organising Committee will control, by means of the ECU software, the maximum number of engine working hours for collectives test, free and private practices, being these limited to **14 hours per year**; the Organising Committee keeps the right to modify the engine working hours basing on sporting parameters or on the used chassis.

It is understood by working hours the time the engine is working at an engine speed higher than 3000 r.p.m. Hours made during free practices on Thursdays and Fridays of the events will not be taken into account.

entrenamientos de jueves y viernes correspondientes a cada prueba.

Este número de horas de funcionamiento de motor son independientes del piloto que se inscriba y participe con el monoplace, por lo que si en un momento determinado de la Serie un piloto cambia de equipo o monoplace o aparece un nuevo piloto, estos tendrán el número de horas que le resten al conjunto chasis-motor en el cual se inscriban en ese momento, por tanto no tendrá un cómputo de horas nuevo.

El Comité Organizador de la Serie podrá aumentar en la parte proporcional este número de horas, si se programara una prueba más en la presente temporada o por cualquiera otra razón que juzgase razonable.

Las horas correspondientes a entrenamientos privados durante toda la pretemporada no están limitadas, hasta la fecha de inicio de la presente temporada (esta fecha se comunicará en anexo).

Tendrán esta misma consideración aquellos momentos y/o periodos juzgados como excepcionales por el Comité Organizador, siempre que estas se realicen por pilotos no inscritos hasta la fecha en la Serie y se realicen en circuito donde no se vuelva a correr en la temporada en curso. Estos entrenamientos deberán ser comunicados previamente a su celebración por escrito al Comité Organizador, quien dará conocimiento de los mismos a la RFE de A (o ADN), a los efectos oportunos. En caso contrario, estas horas de motor serán imputadas conforme a lo establecido en el apartado 1 de este artículo. Será responsabilidad del Delegado Técnico y personal técnico del motorista el control del número de horas de funcionamiento, el cual comunicará al Comité Organizador y al Colegio de Comisarios Deportivos cualquier anomalía al respecto.

These working hours are independent from the driver registered with the single-seater. This means that if during the season a driver changes his team or his single-seater or a new driver appears, they will have the number of hours remaining in the chassis-engine group with which they are entered at that moment, not existing any new hours calculation.

The Organising Committee of the Series keeps the right to proportionally increase the number of engine working hours if an additional event would be programmed or any other reason.

50.2 Private practice hours made during pre-season are not limited until the date the season starts (this date will be communicated in an appendix).

The same consideration will have those times or periods deemed as exceptional by the Organising Committee, providing that they are carried out by drivers not entered up to such date in the Championship and, additionally, they are carried out in circuits where races are not being held the rest of such season. These private practices must be previously communicated by written form to the Organising Committee, who will, at the same time, inform the RFE de A (or ASN) If there is no written communication, these engine hours will be attributed according to part 1 of this article.

50.3 The control of the engine working hours will be responsibility of the Technical Delegate and the technical staff of the engine manufacturer who will inform to the Organising Committee and the Panel of Stewards about any anomaly.

