

índice		Summary
Organización. Comité Organizador	Art. 1	Organization. Organizing Committee
Condiciones generales	Art. 2	General conditions
Licencias	Art. 3	Licenses
Vehículos admitidos	Art. 4	Eligible cars
Inscripciones	Art. 5	Registration
Seguro	Art. 6	Insurance
Pruebas puntuables en la Serie	Art. 7	Eligible races in the Serie
Formato del evento. Duración de las carreras	Art. 8	Event program. Distance to cover
Clasificación. Puntuaciones	Art. 9	Classification. Scores
Clasificación final. Resultados a retener	Art. 10	Final classification. Results to retain
Ceremonia de pódium. Trofeos	Art. 11	Podium ceremony. Trophies
Números de competición. Publicidad	Art. 12	Competition numbers. Advertising
Oficiales	Art. 13	Officials
Instrucciones y comunicaciones a los concursantes	Art. 14	Instructions and communications to the entrants
Telemetría. Radios. Cronometraje. Camaras	Art. 15	Telemetry. Radios. Timing devices. Cameras
Incidentes y sanciones	Art. 16	Incidents and sanctions
Reclamaciones, Derecho de Apelación y Apelaciones	Art. 17	Protests, Right of Review and Appeals
Disciplina general de paddock, boxes, Pit Lane. Uso de instalaciones	Art. 18	General discipline in paddock, boxes, Pit Lane. Use of the facilities
Disciplina general de seguridad	Art. 19	General safety discipline

Entrenamientos: definiciones y restricciones	Art. 20	Practices: definitions and restrictions
Verificaciones administrativas. Verificaciones técnicas.	Art. 21	Administrative checks (signing on). Scrutineering.
Neumáticos	Art. 22	Tyres
Peso del vehículo. Procedimiento	Art. 23	Weight. Weighting procedure
Carburante. Reserva de combustible. Repostaje	Art. 24	Fuel. Fuel reserve. Refuelling
Briefing	Art. 25	Briefing
Pit Lane. Boxes	Art. 26	Pit Lane. Boxes
Entrenamientos cronometrados	Art. 27	Qualifying
Interrupción de los entrenamientos	Art. 28	Stopping the practices
Warm up	Art. 29	Warm up
Parrilla de salida	Art. 30	Starting grid
Parrilla de salida de la carrera 1	Art. 31	Starting grid Race 1
Parrilla de salida de la carrera 2 & 3	Art. 32	Starting grid Race 2 & Race 3
Procedimiento de salida. Falsa salida	Art. 33	Starting procedure. False start
Carrera	Art. 34	Race
Procedimiento de Full Course Yellow – FCY-	Art. 35	Full Course Yellow – FCY - procedure
Procedimientos de Safety Car	Art. 36	Safety Car procedures
Neutralización de carrera	Art. 37	Neutralising the race
Comienzo de la carrera tras Safety Car	Art. 38	Starting the race behind the Safety Car
Suspensión de la carrera	Art. 39	Suspending the race

Reanudación de una carrera suspendida. - General-	Art. 40	Resuming a suspended race. -General-
Reanudación de carrera. Procedimiento	Art. 41	Resuming the race. Procedure
Llegada	Art. 42	Finish
Parque cerrado	Art. 43	"Parc fermé"
Clasificación de la carrera	Art. 44	Race classification
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	Advertising
Motor. Centralita. Precintos, Aerodinámica	Art. 49	Engine. Electronic Control Units. 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 2025 EUROFORMULA OPEN, con visa RFEDA 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 Código Deportivo Internacional (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 RFEDA, serán las únicas entidades capacitadas para aprobar modificaciones al presente Reglamento a petición del Comité Organizador.

El Comité Organizador de la Euroformula Open estará formado por:

Presidente: D. Jesús Pareja Mayo
D. Jaime Pareja
Director de Prueba
Asesor técnico
D. José Miguel García Galán

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

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

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

Condiciones generales

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

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

Art. 1 Organization. Organizing Committee

1.1 GT Sport Organization, with the approval of the FIA and the RFEDA organizes the International Series under the denomination 2025 EUROFORMULA OPEN, with RFEDA visa and FIA visa

1.2 From this Series are awarded:

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

1.3 Will be applied in order of priority:

1. The International Sporting Code (ISC) and its appendices (in whatever it is of application)
2. The Euroformula Open Sporting and Technical Regulations.
3. The Supplementary regulations of each event.

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

1.5 The Organizing Committee for the Euroformula Open will be formed by:

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

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

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

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

Art. 2 General conditions

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

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

se considerará representante al piloto del vehículo inscrito.

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

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

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

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

Los equipos deberán dar copia de las imágenes de las filmaciones de sus cámaras a la Organización. Se establecerá un procedimiento ágil para la transferencia de imágenes al finalizar las sesiones de entrenamientos y carreras.

Los equipos deben autorizar la instalación de una cámara de filmación para las retransmisiones de las carreras a petición del Comité Organizador.

Licencias

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

Todos los pilotos deberán estar en posesión de la licencia – con validez para el año en curso - de piloto Internacional, mínimo grado ITC-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 (-PEA- FIA Code art. 3.9.4.a.) y certificado médico de aptitud (Appendix L Charge II art. 1.8); ya sean ambos incorporados en su licencia, o como documentos adjuntos. Asimismo, se recuerda para todos aquellos conductores menores de edad que deberán contar con la correspondientes autorizaciones -por escrito- de sus padres o tutores.

Para los pilotos con licencia grado "A", el Comité Organizador valorará su edad y palmarés para aceptarlos o no.

driver of the vehicle will be considered as representative.

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

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

2.5 The use of the images of the Series on behalf of any of the participants, teams, drivers etc., for commercial uses, social networks or other uses, must have the consent of the Organizing Committee, which owns them.

In any case, the use must be done in good manners. The Organizing Committee will never be responsible of the wrong use of the images made by entrants, drivers, teams, etc .

2.6 The teams must give a copy of the images of the footage of their cameras to the Organization. An agile procedure will be established for the transfer of images at the end of the practice and qualifying sessions and races

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

Art. 3 Licenses

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

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

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

3.3 For the drivers with grade "A" license, the Organizing Committee will assess their age and palmares to accept them or not.

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

Vehículos admitidos

Los vehículos admitidos en la Euroformula Open 2025 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 al evento

Generalidades.

Cada equipo (titular de la licencia de concursante) deberá realizar una inscripción por monoplaza. 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 razones técnicas (sustitución de motor o chasis, etc) o cambio de piloto previa solicitud por escrito al Comité Organizador.

Un mismo propietario no está autorizado a tener más de un equipo

El equipo deberá designar los circuitos de entrenamientos privados (ver art. 20).

Formulario de inscripción

Los boletines de inscripción deberán contener, como mínimo:

- Una declaración de que tanto el concursante como cualquier persona relacionada y afectada en la participación del Certamen correspondiente han leído comprendido y aceptado el Código Deportivo Internacional y sus Anexos, así como los Reglamentos aplicables (art. 1.3).
- Chasis y la marca del motor utilizado.

3.4 Everyone carrying out sporting tasks in the working areas or garages and Pit areas must be in possession of the current Assistance License or professional insurance, being a mandatory requirement to request the permanent passes or the passes for the event.

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

Art. 4 Eligible cars

4.1 Eligible cars for Euroformula Open 2025 are those defined in the Technical Regulations of the Series (art. 1).

4.2 In each event a driver must only use one car, not being authorised reserve vehicles. The Technical Delegate will identify the vehicles during the scrutineering to ensure compliance with this standard.

4.3 After an accident, if a single seater does not meet all the safety guarantees, the Competitor may request the change of the monocoque, with the supervision of the Technical Delegate and the authorization of the Panel of Stewards.

Art. 5 Registration to the event

5.1 Basic

A team (holder of the competitor's license) must only register an entry per single-seater. Each inscription will reflect the chassis number, the engine number and the driver. These three elements will be inseparable during the season, except change due to technical reasons (replacement of engine or chassis, etc.) or change of driver upon written request to the Organizing Committee.

One owner is not allowed to have more than one team.

The team must designate the private testing circuits (see art 20)

5.2 Entry Form

The Entry Form must contain at least:

- A statement that both the contestant and any person related to and affected in the participation of the corresponding Event have read and accepted the International Sporting Code and its Annexes, as well as the applicable Regulations (art. 1.3).
- Chassis and brand of engine to be used.

- c) El nombre del concursante y nº de licencia.
d) El nombre del piloto, sus nº de licencia 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 15 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 5.800 € (más IVA, si es aplicable), o un único pago de 40.800 € (más IVA si es aplicable) para todos los eventos.

Está prohibido el cambio de concursante después del cierre de las inscripciones (excepto casos excepcionales). Pasado este plazo de inscripción, el concursante podrá reemplazar el 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/Comité de organización en cada caso (CDI Art. 9.13). Al cierre de estas verificaciones se publicará la lista definitiva de inscritos de la prueba, que será aprobada por el Colegio de Comisarios Deportivos.

Un concursante debe designar un piloto por monoplace.

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

El Comité Organizador podrá rechazar una inscripción en conformidad al 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 RFEDA 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).

- c) The name of the Competitor and their license number.
d) The name of the driver, their license number, and contact information.

All participant teams in an event 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 deadline for the Entry Form is fixed in 15 days before the event takes place.

5.4 The entry fee rights are 5.800 € per event (plus VAT, if applicable), or an annual payment of 40.800 € (plus VAT, if applicable).

5.5 The change of competitor is prohibited after the closing of the inscriptions (except exceptional cases). After this registration period, the competitor may replace the driver until the end of the administrative checks (Friday), as well as the vehicle, being one of the same category. All these possible changes will have to have the consent of the Panel of Stewards/Organizing Committee in each case (ISC Art. 9.13). At the end of the administrative checks, the definitive list of participants of the event will be published, which will be approved by the Panel of Stewards.

5.6 A Entrant must designate one driver per single-seater

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

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

5.9 In accordance with the provisions of Art. 3.19 of the ISC, the same vehicle can not be registered in more than one competition in the same event, except express authorization of the RFE of A or the corresponding ASN.

5.10 The maximum number of cars authorized to take part in each event will be limited by the license of the circuit (FIA regulation /Appendix O of IS).

Los pilotos que se inscriban por primera vez en el último evento no puntuarán, ni bloqueará puntos.

5.11 Drivers who enter for first time at the last event of the season will neither score points, nor block the points for the event.

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 concursantes si así es solicitado.

Art. 6 Insurance

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

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

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

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

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

Pruebas puntuables en la Serie

La Euroformula Open 2025 se compondrá de VEINTICUATRO (24) carreras, que se desarrollarán en OCHO (8) eventos.

Art. 7 Eligible races in the Serie

7.1 Euroformula Open 2025 will include TWENTY-FOUR (24) races, to be held in EIGHT (8) events.

El calendario oficial de carreras para el Euroformula Open 2025 es el siguiente:

The official calendar for the Euroformula Open 2025 is the following:

Circuito	Fecha
Algarve (PT)	26-27 Abril
SPA (BE)	17-18 Mayo
Hockenheimring (DE)	07-08 Junio
Hungaroring (HU)	05-06 Julio
Paul Ricard (FR)	19-20 Julio
Red Bull Ring (AT)	06-07 Septiembre
Barcelona (ES)	20-21 Septiembre
Monza (IT)	18-19 Octubre

Race Track	Date
Algarve (PT)	26-27 April
SPA (BE)	17-18 May
Hockenheimring (DE)	07-08 June
Hungaroring (HU)	05-06 July
Paul Ricard (FR)	19-20 July
Red Bull Ring (AT)	06-07 September
Barcelona (ES)	20-21 September
Monza (IT)	18-19 October

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

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

Formato del evento. Duración de las carreras

Cada evento se compondrá de:

Un (1) entrenamiento cronometrado y tres (3) carreras

Las carreras no excederán de los 95 kms y tendrá una duración máxima de 30 min.

El Comité Organizador se reserva el derecho de modificar el número de carreras de un evento y/o de modificar la duración máxima de la/las carreras y/o su orden debido al programa del evento.

Art. 8 Event program. Distance to cover

8.1 Event will be composed by:

One (1) qualifying session and three (3) races

Each race will not exceed 95 kms in distance and a maximum time of 30 min.

8.2 The Organizing Committee reserves the right to modify the number of races of an event and/or modify the maximum duration of the race/s and/or modify the order due to the event program.

Estas modificaciones se comunicarán a los participantes lo antes posible en el Reglamento Particular del evento, en el programa del evento y/o en el briefing.

The changes will be notified to participants as soon as possible, through the Specific Regulation of the event, in the event programme and/or during the briefing.

Clasificación. Puntuaciones.

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

- Clasificación General Scratch para Pilotos de la Euroformula Open 2025
- Clasificación Euroformula Open 2025 para Equipos 2025.
- Clasificación del Trofeo Rookie 2025 del Euroformula Open

Asignación de puntos:

A) La siguiente escala de puntos será asignada para los pilotos en la **Euroformula Open 2025** en cada carrera:

Clasificación General Scratch

1ª y 2ª y 3ª 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

Adicionalmente se otorgarán los siguientes puntos:

- se adjudicará 1 punto suplementario para el piloto que realice la vuelta rápida en el entrenamiento cronometrado (ver art. 27).
- se adjudicará 1 punto suplementario para el piloto que realice la vuelta rápida en cada una de las carreras

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

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

C) Trofeo Rookie

Tendrán la consideración de pilotos Rookie:

a) Pilotos procedentes de la Fórmula 4 o cualquier otra fórmula de monoplazas de menor rendimiento que la Euroformula Open y que tengan una edad

Art. 9 Classification. Scores.

9.1

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

- Overall Classification (scratch) for all drivers of the Euroformula Open 2025.
- Classification for Teams of the Euroformula Open 2025
- Classification for Rookie drivers of the Euroformula Open 2025

9.2

Points awarded:

A). The following scale of points will be awarded for drivers in the **Euroformula Open 2025** in each race:

Overall Classification

1st & 2nd Race & 3rd 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

Additionally, the following points will be awarded:

- 1 additional point will be awarded to the driver who makes the fastest lap of the qualifying practice – (see art. 27).
- 1 additional point will be awarded to the drivers who makes the fastest laps in each of the races.

B). In the different Cups and / or Trophies, the distribution of points per race will be:

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

C). Rookie Trophy

A driver will be apt to opt to the rookie Trophy when:

a) Coming from either Formula 4 or any other single seater formula of lower performance than

máxima de 18 años durante toda la temporada 2025.

- b) Pilotos que habiendo competido en la Euroformula Open o en cualquier otro monoplace de mayor rendimiento tengan una edad máxima de 18 años durante toda la temporada 2025.

Esta posibilidad (b) deberá ser evaluada por el Comité Organizador quien tomará la decisión en base a las performances y palmares de los pilotos.

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

Se otorgará el título de mejor Rookie al piloto que haya conseguido el mayor número de puntos, teniendo en cuenta que se deberán descontar tres resultados (como en la Clasificación Final, ver art. 10.1).

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

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

Clasificación final. Resultados a retener

En la Clasificación General por puntos para Pilotos de la Euroformula Open se retendrán TODOS los resultados de las carreras celebradas menos Tres (se descontarán los puntos de la carrera y no los puntos suplementarios por vuelta rápida. 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.

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

Para la Copa de Equipos se retendrán todos los resultados.

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.

Euroformula Open and be of maximum 18 years of age during the whole 2025 season

- b) Having competed either in the Euroformula Open or any other single seater of higher performance and be of maximum 18 years of age during the whole 2025 season.

This possibility (b) will have to be evaluated by the Organizing Committee who will take the decision based on the driver performances and records.

The Organizing Committee reserves the right to accept the entries of the drivers who choose the Rookie Trophy according to their track record, etc.

The title of best Rookie will be awarded to the driver who has achieved the highest number of points, taking into account that three results must be deducted (as Final Classification, see art. 10.1).

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

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

Art. 10 Final Classification. Results to retain

10.1 All results except Three, among all races held, will be eligible for the Drivers' title of the Euroformula Open (race points are discounted but not the extra points awarded for the fastest lap). Zeros corresponding to Sporting Stewards decisions (disqualifications) or no participations due to sanctions, will NOT be discounted, these results will always be retained.

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

For the Team Cup all results will be retained.

The final classification by points of the Team Cup will be taken as reference for the allocation of the numbers of the cars for the following season.

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

- a) 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.
- b) Según la calidad de los puestos obtenidos por los pilotos en la clasificación de toda competición en la que hayan tomado parte
- c) En caso de nuevo empate, la RFEDA junto con el Comité Organizador designará el vencedor basándose en otras consideraciones que juzguen oportunas.

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

10.3

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

- a) According to the quality of the positions obtained by them (first positions, second places, etc.) in the classifications of the competitions that have been taken into account to obtain the total points retained.
- b) According to the quality of the places obtained by the drivers in the classification of all the competitions in which they took part.
- c) In case of a new tie, the RFE of A together with the Organizing Committee will designate the winner based on other considerations that they deem appropriate.

10.4

If two or more drivers set identical fastest lap time in the same qualifying session 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.

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

Se preverá un Parque Cerrado junto al pódium para los tres primeros clasificados de la prueba y los tres primeros del Trofeo Rookie, con acceso directo al Pódium.

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

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

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

Piloto ganador
Segundo clasificado
Tercer clasificado

Art. 11

Podium ceremony. Thophies

11.1

In each race an awards ceremony will be hold.

11.2

All the drivers who have won a Trophy must participate in the Awards Ceremony at the podium and respect all rules and instructions regarding the procedure thereof.

11.3

A "Parc Fermé" close to the podium will be provided for the first three classifieds of the race and the first three of the Rookie Trophy, with direct access to the Podium.

11.4

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

11.5

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

11.6

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

Winner Driver
Second classified
Third classified

Equipo vencedor (representante del equipo del piloto que vence en la carrera)

1er clasificador Trofeo Rookie
2do clasificado Trofeo Rookie (*)
3er clasificado Trofeo Rookie (*)

(*) 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 siete participantes

Gold Cup

Se entregará un trofeo por carrera al mejor piloto de Gold Cup.

Se considerará piloto "Gold Cup" aquel que tenga 35 años en la temporada.

La Gold Cup no otorgará puntos para ninguna clasificación de trofeo final de temporada.

Winner Team (Team's representative of the winner driver)

1st classified Rookie Trophy
2nd classified Rookie Trophy(*)
3rd classified Rookie Trophy (*)

(*) In order to award the trophies to 2nd and 3rd classified of the Rookie Trophy, it will be a necessary condition that at least seven entrants started the race.

Gold Cup

The best Gold Cup driver will be awarded a trophy at every race.

A driver will be considered as "Gold Cup" if he has reached 35 years of age during the current season.

The Gold Cup will not grant points towards any classification nor there will be any final trophy at the end of the season.

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:

- 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.
- Respeten los lugares previstos en el Reglamento para la publicidad obligatoria.

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

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

El Comité Organizador se reserva el derecho de decidir, si fuera necesario, y bajo solicitud razonada,

Art. 12 Competition numbers. Advertising

12.1

Throughout the season, each vehicle will carry the corresponding race number to the list published by the Organizing Committee. The numbers delivered by the Organizing Committee cannot be modified.

The name of the driver next to the flag of their nationality must appear in all the cars (in the place according to article 48).

Both, race numbers, as well as the name of the driver and mandatory advertising, must appear on the vehicle from the preliminary scrutineering and during the duration of the Event.

12.2

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

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

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

12.3

It remains under the exclusive responsibility of each Competitor the correct positioning of the compulsory advertising during the scrutineering and during the Event (according to art. 48 of the regulations).

12.4

The Organizing Committee reserves the right to decide, if necessary, and under reasonable request,

el lugar donde deba situarse el nombre del piloto (siempre y cuando no sea posible colocarlos en el lugar establecido en el anexo correspondiente), los números y la publicidad obligatoria.

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

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

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

La utilización publicitaria por parte del concursante o de cualquier otra persona, de los resultados, records, etc., obtenidos en la Serie en 2025, deberá respetar la publicidad obligatoria (tanto en el vehículo como en el mono).

Oficiales

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

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

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

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

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

the place where the name of the driver must be located, the number and the compulsory advertising must be placed (provided that it is not possible to place them in the place indicated in the corresponding appendix), the numbers and the mandatory advertising.

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

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

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

12.7 The advertising use on the part of the Competitor or any other person, of the results, records, etc., obtained in the Series in 2025, must respect the general image of both the fireproof overall or the vehicle, and must therefore show the mandatory advertising in the respective places.

Art. 13 Officials

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

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

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

13.2 The rest of the officials, according to the 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.

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

- a) Controlar el desarrollo de los entrenamientos y de la carrera, que se respeten los horarios y si lo juzgase necesario proponer a los Comisarios Deportivos la modificación de los horarios conforme al Código y al Reglamento Deportivo.
- b) Parar a cualquier concursante (en cumplimiento de la normativa del CDI y del Reglamento Deportivo).
- c) Parar el desarrollo de los entrenamientos o de la carrera si cree que puede ser peligrosa su continuación, de conformidad al Reglamento Deportivo, y asegurar que la nueva salida se efectúe conforme al procedimiento.
- d) El procedimiento de salida.
- e) Utilizar el vehículo de seguridad (Safety Car) o el procedimiento FCY, en entrenamientos (privados, libres, cronometrados) y en carreras.
- f) Suspensión y reanudación de Carrera

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

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

Instrucciones y comunicaciones a los concursantes

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

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

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

13.4

The Clerk of the Course shall work in permanent consultancy with the Race Director. The Race Director will have overriding authority in the subjects which are described below, from which the Clerk of the Course will order, providing that they 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 they 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 entrant (in compliance with the ISC and the Sporting Regulations)
- c) To stop the practices or race if they consider that it could result dangerous its continuation, in conformity with the Sporting Regulations, and to ensure that the new start. is carried out according to the usual proceeding.
- d) The starting procedure.
- e) Use the Safety Car or the FCY procedure, both in practice sessions (private, free, qualifying) and races.
- f) Suspending and resuming the race

13.5

The Race Director or Clerk of the Course must 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 be available at any time by the Race Director or the Clerk of the Course.

Art. 14

Instructions and communications to the Entrants

14.1

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

14.2

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

14.3

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

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

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

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

Telemetría. Radios. Cronometraje. Cámaras

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

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

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

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

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

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

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

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

The official instructions will be transmitted to the drivers by means of the flags and signals foreseen in the code. The Competitors are not allowed to use similar flags to the official ones.

Art. 15 Telemetry. Radios. Timing devices. Cameras

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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.

Art. 16 Incidents and Sanctions**16.1**

"Incident" is a fact or a series of events involving one or several drivers or any action of a driver that has been informed by the Clerk of the Course or the Race Director to the Stewards (or as a result of a conducted investigation conducted by the Clerk of the Course / Race Director on demand of the Stewards) that:

- 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 of the serie, ISC and their appendixes, etc.)
- c) Causes a false start of one or more vehicles.
- d) Causes a collision.
- e) Forces another driver off the track.
- f) Illegitimately obstruct or impede any correct overtaking manoeuvre of another driver.
- g) Illegitimately overtakes another driver.
- h) Disobey or ignore the indications, instructions or communications of the officials or Organizing staff of the event.
- i) In general, any conduct that by action or omission attempts against the good sporting order that should govern the sport of the automobile and its competitions.

16.2

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

16.3

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

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

16.4

The Stewards may inflict the penalties(s) written in this Regulation, as well as the ones - at their exclusive criteria - stipulated in the ISC (International Sporting Code) or other applicable regulation(s).

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

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

- a) Advertencia
- b) Amonestación.
- c) Multa
- d) Obligación de realizar algún trabajo de interés público/social
- e) Eliminación de la vuelta/s de entrenamientos cronometrados y libres de un piloto
- f) Pérdida de posición/es en la parrilla de salida
- g) Tomar obligatoriamente la salida desde el Pit Lane
- h) Penalización en tiempo:
 - h1) a añadir a su tiempo de entrenamientos o al invertido en carrera.
 - h2) 5 segundos de penalización a añadir a su tiempo invertido en carrera
 - h3) 10 segundos de penalización a añadir a su tiempo invertido en carrera
- i) Vuelta/s de penalización
- j) Pérdida de posición/es en la clasificación de la Competición
- k) Penalización de Drive Through
- l) Stop & Go o Stop & Go con tiempo de parada
- m) Descalificación

Las penalizaciones previstas en este artículo, casos a), b), e), f), g), h), i), j), k) and l) incluyendo las aplicadas durante los últimos 5 minutos (ó 3 vueltas) o al final de la carrera o entrenamientos no están sujetas a apelación (Art. 12.3.4 CDI)

Las Decisiones de los Comisarios Deportivos son inmediatamente vinculantes, sujeto a las disposiciones del artículo 12.3.3 del CDI.

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 comportamiento/conducta de conducción, recibirá, en el momento de la tercera amonestación, una penalización de pérdida de **DIEZ** posiciones en parrilla en la siguiente carrera en que tome parte.

16.5

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

- a) Warning
- b) Reprimand
- c) Fine
- d) Obligation to accomplish some work of public interest
- e) Deletion of a driver's qualifying and practice lap/s.
- f) Drop of grid position/s.
- g) Obligation for a driver to start Race from the Pit Lane
- h) Time penalty:
 - h1) Adding of time to time scored in practices or race.
 - h2) 5 seconds time penalty to be added to the elapsed race time of the driver concerned
 - h3) 10 seconds to be added to the elapsed race time of the driver concerned
- i) Penalty lap/s.
- j) Drop of place/s in the classification of the Competition
- k) Drive Through penalty
- l) Stop & Go or Stop & Go with a prescribed stop time
- m) Disqualification.

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

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

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

16.6

16.7

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

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

Las amonestaciones serán siempre propiedad del piloto

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

Como norma general, las infracciones cometidas en los entrenamientos cronometrados 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.

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.

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

The reprimands will always be the property of the driver.

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

16.8

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

The Stewards may defer from qualifying to the race, the following penalties in time:

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

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

16.9

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

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

16.10

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

- a) The Stewards will indicate to the Race Control to notify the penalised competitor by means of a black flag accompanied by a black board with the race number and the imposed penalty. At the same time and whenever possible, a written notification of the imposed penalty will be delivered to the Team Manager, and they will ensure, if possible, that this information is displayed on the timing monitors.

b) Desde el momento en que se ha señalizado 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. 16.10. aparados a) y/o b) podrá comportar la descalificación.

d) Definiciones:

d1) **Paso por Pit Lane (Drive Through):** acceder al Pit Lane, recorrerlo en su totalidad sin paradas y reincorporarse a pista.

d2) **Parada en el Pit Lane (Stop & Go):** acceder al Pit Lane para dirigirse a la zona de penalización, donde el piloto parará completamente su vehículo en el lugar donde le sea mostrado un panel circular rojo con la palabra "Stop" escrita en blanco.

A partir del momento en que el vehículo esté parado, el oficial encargado comenzará la cuenta atrás de la penalización impuesta, al final de la cual autorizará al piloto del vehículo a reemprender la marcha mediante la sustitución del panel circular rojo por uno verde con la palabra "Go" escrita en blanco.

e) En cualquiera de los casos descritos (Drive Through o Stop & Go) el vehículo no podrá detenerse en su box para efectuar ningún trabajo, ni tampoco para recibir asistencia cuando este inmovilizado en la zona de penalización. No 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.

b) From the moment the decision is communicated through the timing screens or Race Direction signaling post, or from the moment the Team Manager receives the written form, the relevant driver may cover no more than three full laps before entering the Pit Lane.

c) Any breach of the provisions of art. 16.10. a) and / or b) may entail disqualification.

d) Definitions:

d1) **Drive Through:** enter the Pit Lane, drive its total length without stopping and rejoin the track.

d2) **Stop & Go:** enter the Pit Lane, drive to the penalty area, where the driver will completely stop the vehicle at the place where they will be shown a red circular panel with the word "Stop" written in white.

When the vehicle is stopped, the official in charge will begin the countdown of the imposed penalty, at the end of which they will authorize the driver to re-start by replacing the red circular panel with a green one with the word "Go" written in white.

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

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

g) If one of these penalties must be applied during the last 5 minutes (or 3 last laps) or at the end of the race, the corresponding seconds will be added to the race time of the driver involved:

g1) Drive Through: **20** seconds

g2) Stop & Go: **30** seconds will be taken as a base to which the seconds of the penalty will be added.

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

16.11

Should the Stewards decide to impose a time penalty during Qualifying or Race, this will be displayed on

que esto sea posible-, así como se incluirá en la clasificación final provisional.

Se entregará una notificación escrita al concursante si es posible.

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

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

the timing monitors – whenever this is possible-, as well as be included in the provisional classification.

Written notice will be delivered to the competitor if possible.

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

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

Reclamaciones, Derecho de Apelación y Apelaciones

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

Derecho de Revisión

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

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

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

Art. 17 Protests, Right of Review and Appeals

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

17.2 **Right of Review**
As established in the Art.14 of the ISC accompanied by the caution established by the parent ASN.

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

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

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

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

1 pase de piloto (Pit Lane wall)

1 pase de Pit Lane Wall para el manager del equipo

4 pases de Pit Lane para mecánicos (numerados)

4 pases de paddock (numerados)

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

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

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

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

1 Driver´s passe (Pit Lane wall)

1 Pit Lane Wall pass for the Team Manager

4 Pit Lane passes for mechanics (numbered)

4 paddock passes (numbered)

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

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

Los miembros del equipo que intervienen en la asistencia en el Pit Lane y boxes deberán ir uniformados -ver art. 19.21-.

Team members who assist the car in the Pit Lane and boxes must be uniformed -see art.19.21-.

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.

18.3

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

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

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

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

18.4

No personal cars are allowed in the paddock area.

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.

18.5

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

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.

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

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 concursante.

18.6

It is forbidden to paint, drill, disassemble or misuse the circuit facilities (Paddock, Pit, Pit Lane, signaling wall, etc.). The damage caused in the facilities, will be the responsibility of the competitor.

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.

18.7

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

Disciplina general de Seguridad

Art. 19 General Safety discipline

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.

19.1

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

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.

19.2

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

19.3

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

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

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

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

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

Any infraction of these rules during the practice sessions or any of the races will be penalized as it is written in the Appendix 1 of this Sporting Regulation.

19.4

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

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

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

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

La repetición de una conducta antideportiva puede entrañar la descalificación.

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

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

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

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

En particular está prohibido:

- 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.

El límite de velocidad de 60 km / h se aplicará en todo momento del evento en el Pit Lane. La circulación por el Pit Lane se realizará con las máximas precauciones de seguridad y nunca superando el límite de 60 km / h.

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

The repetition of an unsporting behavior may entail disqualification.

19.5

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

- The **white lines** defining the track edges are considered to be part of the track but the kerbs are not.
- A driver will be judged **to have left the track if no part of the car remains in contact** with the track.

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

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

19.6

It is forbidden, in particular, to carry out:

- a) To perform starting practices in the track during the entire official practices and race, except in the acceleration area between the Pit Exit lights and the racetrack.
- b) To make zigzag manoeuvres in order to warm up the tyres during the whole duration of the official practices and in the race according to art. 33.3

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

19.7

A speed limit of 60 kph during all times will be enforced in the Pit Lane. The circulation through the Pit Lane will be carried out with the maximum safety precautions and never exceeding the 60 kph limit.

19.8

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

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

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

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

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

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

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

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

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

El repostaje de combustible debe realizarse dentro del box antes de los entrenamientos privados, libres y cronometrados y/o carreras.

Durante toda la sesión de entrenamientos cronometrados y desde el comienzo del procedimiento de salida y hasta el levantamiento del parque cerrado está prohibido el repostaje de gasolina

Si durante estos periodos algún equipo necesitara por razones técnicas (reparación) adicionar aceite, líquido de frenos o refrigerante deberá comunicarlo a los comisarios técnicos que estén en el Pit Lane, quienes lo podrán autorizar (informando a los Comisarios Deportivos) y serán los encargados de supervisar la operación. Ningún tipo de reparación realizada por el equipo durante los entrenamientos y/o carrera-s podrá incumplir el reglamento técnico de la serie (ver art. 26.10)

19.9 The penalty inflicted on drivers who do not respect the blue flag will also be applied to the drivers that obstruct a part of the track and will be more severe in the case of systematic obstruction, being able in this case to be disqualified.

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

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

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

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

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

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

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

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

During the qualifying sessions, from the beginning until the end of the Parc Ferme, refuelling is forbidden.

If during these periods any team needs, for technical reasons (repair), to add oil, breaking or cooling liquids, it must communicate it to the technical marshals located in the pit-line, who will have to authorise the intervention (informing the Sporting Stewards) and supervise it. None of the repairs performed by the team during practice and/or race(s) can be in breach of the technical regulation of the series (see art. 26.10)

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

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

Está prohibido:

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

Un vehículo abandonado por su piloto se considerará retirado.

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

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

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

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

Los mecánicos durante el cumplimiento de sus tareas en el pit, tanto en entrenamientos y/o carreras, deberán ir provistos al menos de: casco, soto casco, gafas, mono ignífugo y guantes.

Entrenamientos: Definiciones. Restricciones

Test Colectivos / Entrenamientos privados oficiales

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.

19.15

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

19.16

If a car is stopped during the race, the engine must be restarted by its own means. The use of external means will only be allowed in the stands, on the starting grid.

19.17

It is forbidden:

- a) To push a car to cross the finish line.
- b) To push a car to start the engine in the track or in the Pit.

19.18

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

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

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

19.19

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

19.20

If, in the opinion of the Stewards, a driver deliberately stop on the track or impedes the normal circulation to another driver(s) they will be penalized in accordance with Appendix 1 of these Regulation.

19.21

All mechanics must wear at all times during the performance of their tasks at the Pit Lane, both in practices and races, at least: helmet, balaclava, glasses, fireproof overalls and gloves.

Art. 20

Practices: definitions and restrictions

20.1

Collective Tests/Official Private test

Private tests promoted by the Organizing Committee for entered Teams/Drivers, at any time of the season, in a circuit or not of those that make up the calendar of the Series.

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 computarán para las horas de motor.

Entrenamientos libres en los eventos

Serán los programados por el Comité Organizador coincidiendo con cada uno de los eventos del calendario. Se celebrarán por regla general los viernes del evento. Para poder participar en ellos los equipos/pilotos deberán estar inscritos en el evento.

En los entrenamientos libres será obligatorio el uso de los neumáticos (ver art. 22) y la gasolina oficial de la Serie.

Entrenamientos privados

Son aquellos entrenamientos promovidos por los propios equipos para sus pilotos a lo largo de la temporada, de acuerdo con el art. 20.2ª.

Los equipos podrán elegir un máximo de DOS circuitos para las pruebas privadas de la temporada (estos circuitos no formarán parte del calendario Euroformula Open 2025). Los circuitos elegidos deben ser comunicado, por escrito, al Comité Organizador de Euroformula antes del 1 de Marzo de 2025.

Entre el 1 de Marzo y el final de la temporada, los equipos podrán realizar pruebas privadas en los circuitos que tengan designados (no incluidos en el calendario 2025) y en las pruebas oficiales programado por el Comité Organizador.

Las pruebas privadas no están autorizadas del 1 de Enero al 28 de Febrero de 2025.

Excepcionalmente aquellos equipos que por razones de fuerza mayor no puedan entrenar puntualmente en alguno de sus circuitos designados, podrán solicitar al Comité Organizador autorización para sustituirlo por otro circuito de características similares y no estén en el calendario de la temporada.

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

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

In the collective tests / private test will be mandatory the use of tyres and the official fuel of the Series. The number of tyres will be free, although the amount could be limited prior communication. These tests will compute for engine hours.

Free Practices at events

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

In the free practices will be mandatory the use of tyres (see art. 22) and the official fuel of the Series.

Private Practices

Are those practices promoted by the teams themselves for their drivers throughout the season, in accordance to art. 20.2a.

20.2a

Teams may choose a maximum of TWO circuits for the season's private test (these circuits shall not be part of the Euroformula Open calendar 2025). The chosen circuits must be communicated, by written form, to the Euroformula Organizing Committee before 1 March 2025.

Between 1 March and the end of the season, teams may carry out private test sessions in the circuits they have designated (not included in the calendar 2025) and at the official tests programmed by the Organizing Committee.

Private tests are not authorized from 1 January to 28 February 2025.

Exceptionally, those teams that, due to force majeure reasons, cannot eventually carry out private practices in any of their designed circuits, can apply to the Organizing Committee to replace such circuit by a different circuit with similar characteristics and these circuits shall not be part of the Euroformula Open calendar 2025.

Los pilotos inscritos en la Euroformula Open no podrán realizar una vez comenzada la temporada ningún entrenamiento privado y/o competición con un monoplaza de características similares en ninguno de los circuitos del calendario 2025.

Cualquier piloto participante en la Serie que realice un entrenamiento y/o competición en alguno de los circuitos del mencionado calendario de 2025 con anterioridad a la celebración de la prueba de la Euroformula Open será penalizado con:

- Pérdida de tres (3) posiciones en la parrilla de la primera carrera del evento de Euroformula Open en la que participe.

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, podrá no aplicar la sanción anterior. El piloto que se encuentre en esta situación deberá comunicar esta particularidad en el momento de su inscripción a la Euroformula Open.

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.

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.

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

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

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

20.2b

Drivers entered in the Euroformula Open will not be able to carry out once the season began any private practice and/or race with a single-seater of similar performance in none of the circuits of the 2025 calendar.

Any driver participating in the Series who carries out a practice and/or race in any of the circuits of the aforementioned 2025 calendar prior to the Euroformula Open event will be penalized as follows:

- Loss of three (3) positions in the starting grid of the first race of the Euroformula event in which they participated.

If this participation to which the previous paragraph refers, is due to the fact that the driver is formally entered in another championship or series (that is to say, they combine the two championships) the Panel of Stewards, may not apply the previous sanction. The driver who is in this situation must communicate this particularity at the time of registration to the Euroformula Open Event.

20.2c

Private practices for new drivers:

In the event that a team needs to cover private tests for new drivers during the season, they must request the corresponding authorization from the Organizing Committee. In this request they must indicate: expected time, date, name of the new driver, chassis and engine to be used, etc.

The Organizing Committee reserves the right to authorize – in the terms it deems appropriate – or not such request.

In the case of authorization, these private practices must be done in the circuits designated by the team for private practices.

20.3

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

20.4

For the first event and any other that is deemed convenient, and at the discretion of the Organizing Committee and if circumstances permit, and exceptionally, a practice session may be authorized on Thursday prior to the event (collective test / private training).

20.5

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

20.6

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

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

20.7

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

Verificaciones administrativas.

Verificaciones técnicas.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 21

Administrative checking (signing on).

Scrutineering.

21.1

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

- a) Entrant's and Driver's licences
- b) ASN authorization (for entrant and/or driver) in accordance with art. 3.9.4. of International Sporting Code, if it is not printed on the licence
- c) Medical certification (Appendix L Charge II art. 1.8) if it is not printed on the licence
- d) Parental authorization (both parents) when the driver is under 18 years old

21.2

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

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

21.3

The administrative checking and scrutineering will be carried out in the schedules and places established in the Supplementary Regulations of each event.

21.4

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

21.5

The Entrants who have not carried out the checks will not be allowed to take part, neither the practices nor the race, unless authorized by the Stewards (see Appendix 1).

21.6

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

21.7

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

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

Los Comisarios Deportivos pueden:

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

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

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

Las verificaciones técnicas deberán realizarse en presencia del concursante del vehículo a verificar o de su representante. En el caso de ausencia del

21.8

The Stewards can:

- Order technical checks of a car or a participant; before, during and/or after the practices or race.
- Require the Competitor to dismantle the car during the scrutineering to ensure that the conditions of admission or compliance are fully respected.
- Ask a Competitor to provide the piece or part of the car they consider is necessary.
- Do not authorize any car to start for safety reasons.

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

21.9

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

21.10

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

21.11

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

21.12

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

21.13

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

The scrutineering must be carried out in the presence of the Competitor of the vehicle to be verified or of their representative. In the event of the absence of

concurante o su representante durante el acto de verificación debidamente anunciado, no podrá formularse protesta alguna referida al acto de verificación. Así mismo se podrá solicitar dos mecánicos, designados por el concursante o su representante, para las tareas de desmontaje si los Comisarios lo consideran oportuno.

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

Los Comisarios Deportivos publicarán los resultados de cada vehículo verificado y los pondrán a disposición de los otros concursantes. Estos resultados no comprenderán cifras particulares, salvo en lo concerniente al análisis del carburante o cuando un vehículo no se ajuste al Reglamento Técnico.

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

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

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

En este caso, el concursante acepta expresamente que la eventual descalificación de la clasificación de la sesión de entrenamientos o de la primera carrera conlleva también la descalificación de la segunda y tercera carrera, excepto que la(s) pieza(s) motivo de la descalificación haya(n) sido cambiada(s) después de la sesión de entrenamientos o primera 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.

the competitor or their representative during the act of verification duly announced, no protest may be made regarding the act of verification. Likewise, it will be possible to request two mechanics, designated by the competitor or their representative, for the dismantling tasks if the scrutineers consider it appropriate.

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

21.15 The Stewards will publish the results of each verified car and make them available to the other competitors. These results will not include particular figures, except those concerning the fuel, or when the car does not comply with the technical regulations.

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

21.17 The competitors accept that for the ex officio verifications no economic compensation is recognized, even in the case of being favorable.

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

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

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

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

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 16. Excepcionalmente en la primera prueba el número máximo de neumáticos a utilizar será de 20.

Esta misma consideración (autorización de 20 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. Esto se comunicará 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
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 Técnicos tomarán las medidas necesarias para asegurar la eficacia y la regularidad de las operaciones de marcado y control de los neumáticos.

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

Art. 22

22.1

Tyres

The make and type of tyres to be used in each event will be those designed by the Euroformula Open Organizing Committee

22.2

The maximum number of dry tyres to be used in the Friday -free practices-, qualifying practices and races will be of 16. Exceptionally, the tyres to be used in the first event of the season could be a maximum of 20.

This same consideration (authorization of 20 tyres) will have the first entry of a driver/chassis/team, if this occurs after the celebration of the first event of the season.

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

22.3

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

22.4

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

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

22.5

It will be mandatory to mark the wet weather tyres
The maximum number of wet weather tyres that each team can mark per event is 12.

It is compulsory to use marked wet weather tyres in qualifying and races. In private and free practice the use of wet weather tyres is free.

22.6

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

22.7

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

22.8

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

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

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

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

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

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

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

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 incumplimiento de este punto será sancionado por los Comisarios Deportivos.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Likewise, it is totally forbidden to heat the tyres by any other procedure. Not complying with this rule will be penalized by the Stewards.

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 cerrado 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 monoplaça 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/concursante-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.

22.14 Tyres "Parc fermé". Regulations

The tyres, once marked by the scrutineers, shall be immediately in "Parc fermé" situation. During this period tyres will be subjected to the tyres "Parc fermé" timetable stated for the event. The tyres placed at this "Parc fermé" 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 fermé".

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

The tyres may be removed from the "Parc fermé" 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 fermé" will be carried out within a maximum period of 15 minutes after the opening of the cars "Parc Fermé" after practices and races. Disassembly of the tyres at the "Parc fermé" situation, to take them to the tyres "Parc fermé" will not be considered as a punishable operation (if in compliance of the "Parc fermé" timetable this was necessary), if carried out after the qualifying session.

Once the team removes the tyres from the tyres "Parc fermé" in order to use them in a practice or race, these should be assembled in the single-seater or placed in the team's garage, and perfectly visible from the Pit Lane. Any irregularity to this rule will be judged by the Panel of Stewards.

Failing to comply with the timetable established for the delivery or collection of the tyres will be penalized by the Panel of Stewards. Those tyres that are not deposited in the tyre "Parc fermé" after the practices or races, will lose their validity for the event.

22.15 There could be a wet-weather tyres "Parc fermé", according to same regulations of the dry-weather tyres "Parc fermé".

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

In this case, the requesting team must deliver the Team to which the tyres have been required, as many new tyres they later have marked on the event.

La solicitud se realizará por escrito, y se entregará a los Comisarios Técnicos; quienes la tramitarán a los Comisarios Deportivos, que podrán autorizar la solicitud. Los Comisarios Técnicos serán los encargados de remarcar los neumáticos a cada coche tras el cambio. Esta posibilidad no estará autorizada entre inscripciones de un mismo concursante.

The request will be made in writing and delivered to the Scrutineers; those who process it to the Stewards, who may authorize the request. The Scrutineers will be in charge of marking the tyres to each car after the change. This possibility will not be authorized between inscriptions of the same Competitor.

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. 275 del Anexo J: peso del vehículo, con el piloto y su equipamiento completo, en todo momento de la prueba.

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.

El peso mínimo establecido en el Reglamento Técnico será considerado en todo momento como valor mínimo absoluto de verificación.

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 peso del vehículo podrá ser controlado en cualquier momento de la prueba, en las siguientes condiciones:

Art. 23

23.1

Weight. Weighting Procedure

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

23.2

It is understood as minimum cars weigh the one stated in Art. 275. Appendix J: weight of the car with the driver, wearing their complete racing apparel, at all times during the event.

23.3

The official scale will be the GT Sport's one (or failing this, the one designed by the Organizing Committee) and this will be the unique whose measurements will be considered valid, and they cannot be appealed.

23.4

The minimum weight established in the Technical Regulations will be considered at any time as the absolute minimum value for verification.

23.5

Weighting 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 they will be weighed in their first participation.

The weight of car can be controlled during any moment of the event under the following conditions:

- A la entrada del Pit Lane, el organizador proveerá una superficie horizontal, de al menos 6m x 3m, que será la utilizada para el procedimiento de pesaje.
- Para aquellos coches seleccionados para pesar, el Delegado Técnico de EUROFORMULA informará al piloto que su coche ha sido seleccionado para ello.
- Una vez informado convenientemente de que su coche ha sido seleccionado para pesar, el piloto se dirigirá directamente al área de pesado, y parará su motor.
- El coche se pesará, y el resultado se transmitirá al piloto y/o concursante.
- Si el coche no pudiera alcanzar la zona de pesaje por sus medios, los comisarios tomarán control del mismo y organizarán su traslado al área de pesaje.
- Ningún piloto puede abandonar el área de pesaje sin el consentimiento del Delegado Técnico de la EUROFORMULA.
- Si un coche se detiene en algún punto del circuito, y el piloto abandona el mismo, a su vuelta a la zona de boxes debe acudir inmediatamente al área de pesaje.
- En caso de que un piloto desee abandonar el área de pesaje antes de que su coche haya sido pesado, puede solicitar al Delegado Técnico que le pese, con el objeto de sumar su peso al del coche. El Delegado Técnico informará entonces al piloto de su peso y, una vez éste abandone el parque cerrado, estará aceptando implícitamente este dato como cierto.

Cualquier coche que, tras su procedimiento de pesaje, pese menos de lo establecido en el Reglamento Técnico, podrá ser descalificado, salvo en el caso que la deficiencia en peso resulte de una pérdida accidental de algún componente del vehículo.

Ninguna sustancia, líquida, gaseosa o de ninguna otra naturaleza puede ser añadida, colocada o retirada de un vehículo después de que haya sido seleccionado para el procedimiento de pesaje, hasta que haya finalizado el parque cerrado, y el proceso de verificación técnica del vehículo finalice (excepto si así se requiere por parte de un Comisario técnico en el ejercicio de sus funciones).

Únicamente los oficiales y comisarios técnicos, o quien ellos autoricen, pueden estar en el área de pesaje. Ninguna intervención de ningún tipo está autorizada, salvo indicación expresa de los oficiales.

23.6

- At the pit entrance the organiser will provide a flat horizontal surface measuring 6m x 3m, this area will be used for the weighing procedure.
- Cars will be selected to undergo the weighing procedure. The EUROFORMULA technical delegate will inform the driver that their car has been selected for weighting.
- Having been signalled that their car has been selected for weighting, the driver will proceed directly to the weighing area and stop their engine.
- The car will then be weighted and the result given to the driver and / or competitor.
- If the car is unable to reach the weighing area under its own power it will be placed under the exclusive control of the marshals who will take the car to be weighted.
- A car or driver may not leave the weighing area without the consent of the EUROFORMULA technical delegate.
- If a car stops on the circuit and the driver leaves the car, they must go to the weighing area immediately on their return to the pits in order for their weight to be established.
- If a driver wishes to leave their car before it is weighted they must ask the technical delegate to weigh him in order that this weight may be added to that of the car. The technical delegate will then tell the driver their weight and, once the driver leaves parc fermé, this will be deemed implicit acceptance of the figure.

23.7

The relevant car may be disqualified should it's weight be less than that specified in the Technical Regulations when weighed, except in the case that the deficiency in weight results from the accidental loss of a component of the car.

No solid, liquid, gas or other substance or matter of whatsoever nature may be added to, placed on, or removed from a car after it has been selected for weighing, until the parc fermé has been opened, and the scrutineering process of the car has finished (Except if required by a scrutineer when acting in their official capacity).

Only scrutineers, officials or those authorized by them, may enter the weighing area. No intervention of any kind is allowed there unless authorized by such officials

Cámaras de filmación:

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

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.

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 una cámara de filmación en los vehículos participantes.

El Comité Organizador, con el objeto de asegurar el buen funcionamiento del campeonato, se reserva el derecho de montar en cualquier vehículo inscrito, el equipamiento adicional que estime oportuno. A título enunciativo y no limitativo, dicho material puede consistir en una cámara de filmación, un sistema de adquisición de datos, sistemas de cronometraje, etc.

Cualquier equipamiento (cámaras de filmación, etc.) que el Comité Organizador decida instalar en el vehículo, estará incluido en el peso mínimo del vehículo y, por tanto, NO se retirará del mismo durante el proceso de control de peso mínimo.

Carburante. Reserva de combustible. Repostaje

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

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

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

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

23.8

Filming Cameras:

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

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

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

The Organizing Committee reserves the right to fit a filming camera in the Entrant's vehicles.

23.9

To guarantee the championship performance, the Organizing Committee Keep the right to fit, at any entered car, any equipment they consider opportune as it could be a filming camera, acquisition data system or a time keeping device system, etc., among others and not limited to these.

Any equipment (camaras, etc.) the Organizing Committee may decide to fit, will be included in the minimum weigh of the car and, therefore, WILL NOT be removed from the car during the weighing process.

Art. 24

Fuel. Fuel Reserve. Refuelling

24.1

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

24.2

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

24.3

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

24.4

The supplied fuel will be duly identified to enable that all checks 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.

Procedimiento de análisis:

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

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

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

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

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

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

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, 2 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.

Se penalizará si la cantidad de combustible es menor de 2 litros.

24.5**Analysis procedure:**

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

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

24.6

The laboratory, recognized by the RFEDA (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.

24.7

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

24.8

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

24.9

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

24.10

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

24.11

Any car must have a reserve of, at least, 2 liters of fuel in its fuel system when entering the "Parc fermé" 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.

Having less than 2 liters will be penalised

Repostajes

Los repostajes únicamente se podrán realizar dentro del box del equipo (antes del comienzo de entrenamientos y/o carreras).

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

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

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 Prueba será el responsable de llevarlo a cabo.

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

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

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

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".

24.12 Refuelling

Refuelling is only allowed inside the garage allocated to each team (before the start of practices, qualifying and / or race).

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

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

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 to add or remove 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 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 attendance sheet.

The Stewards will summon the competitor and/or driver who has not signed the attendance sheet to provide the briefing details. In this case the competitor will be penalized.

25.4 Before the briefing starts, each driver and 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".

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 no podrán incorporarse a la vía rápida hasta que el semáforo de Pit Lane se encienda en color verde. En carreras solo se aplicará durante el procedimiento de salida.

Una vez en la vía rápida del Pit Lane no podrán ni pararse, ni apagar su motor, ni obstaculizar la salida del Pit Lane a otros participantes ni vehículos de Race Control y emergencias.

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

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

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

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

Durante los entrenamientos 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.

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".

26.3 It is forbidden to cross the white lines that delimit both the deceleration lane at the entrance to the Pit Lane, and the acceleration lane at the exit of the Pit Lane, when entering or leaving the Pit Lane respectively.

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

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

26.5 Any vehicle that is in the "Fast Lane" at any time, must be with the driver on board and with the engine on, even if it is being pushed.

26.6 Vehicles will not be allowed in the Fast Lane until the light of the Pit Exit is Green. In Races, this procedure only will apply to the starting procedure.

Once in the fast lane, vehicles must not stop, neither switch off the engine, nor obstruct the Pit Lane Exit, to any other vehicle including the Race Control and emergency cars.

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

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

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

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

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

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

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

Está prohibido abastecer de aceite, líquido de frenos o refrigerante durante entrenamientos y carreras.

Excepcionalmente si este abastecimiento fuera imprescindible para una reparación podrá ser autorizado; en cuyo caso debe ser solicitado a los comisarios técnicos que estén en el Pit Lane quienes lo podrán autorizar (informando a los Comisarios Deportivos) y serán los encargados de supervisar la operación. Ningún tipo de reparación realizada por el equipo durante los entrenamientos y/o carrera/-s podrá incumplir el reglamento técnico de la serie.

Todos los orificios de relleno deben ser de tal forma que los Comisarios Técnicos puedan sellarlos.

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

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

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

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

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

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

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

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

26.9 During the qualifying practice and race(-s) the cars are not allowed to get into their garage, even if they have finished their participation, until they come back from the "Parc Fermé", except the exceptions stated in art. 43.7

26.10 It is forbidden to supply oil, breaking or cooling liquids during the qualifying sessions and races-

Exceptionally, only if the supply of oil is essential to repair the car and it has been only if has been priorly requested to the technical marshals located in the pit-line, who will have to authorise (informing the Sporting Stewards) the intervention and supervise it. None of the repairs performed by the team during practice and/or race(s) can be in breach of the technical regulation of the series

All the filling holes must be of such a form that the Scrutineers can seal them.

26.11 Any other equipment related to repairs, change of tyres, etc., will not be present on Pit Lane the working are until the car is stopped in front of its box.

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

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

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

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

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

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

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

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 el/los entrenamientos/s cronometrado/-s todos los concursantes y pilotos admitidos al evento.

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

Todas las vueltas efectuadas durante los entrenamientos/-s oficial/-es cronometrado/-s serán cronometradas para determinar la posición de los pilotos a la salida (ver arts. 31).

La sesión de entrenamientos cronometrados tendrá una duración mínima de 15 minutos.

En los eventos se programará una única sesión de entrenamientos cronometrados (ver art. 31).

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 fuerza mayor. Estos, sin embargo, no podrán ser admitidos más que con las siguientes condiciones:

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

Durante los entrenamientos, un semáforo rojo / verde estará colocado a la salida del Pit Lane. Los vehículos solo podrán salir del Pit Lane cuando el semáforo verde este encendido. Además, se mantendrá encendido un semáforo azul intermitente (o un oficial con bandera azul), situado junto al semáforo rojo/verde, será colocado en la zona de acceso a la pista con la finalidad de prevenir a los pilotos que salen del Pit Lane si otros vehículos se aproximan por la pista.

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

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

Art. 27**27.1****Qualifying**

Save where these Sporting Regulations require otherwise, Pit Lane and track discipline and safety measures will be the same for all practice sessions, and for the races.

27.2

The qualifying session/-s will be open to all Competitors and drivers admitted to the event.

27.3

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

27.4

All laps carried out during the official practice/-s will be timed to determine the position of the drivers at the start (see arts. 31).

27.6

Qualifying session will last no less than 15 minutes.

In the events a single qualifying session will be scheduled (Q) -see art. 31-.

27.7

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

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

27.8

During the practices a red/green light will be placed at the Pit line exit. Vehicles will only be able to leave Pit Lane when the green light is switched on. In addition, a flashing blue light (or an official with a blue flag), placed near to the red/green light will be placed on the access to the track to prevent the drivers leaving the Pit Lane of other vehicles which may be approaching on the track.

27.9

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

27.10

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

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

Interrupción de los entrenamientos

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

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

El Director de Prueba o de Carrera podrá interrumpir los entrenamientos 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.

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

En el caso de que una o varias sesiones de entrenamientos 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 regresarán lentamente a Pit Lane y estacionarse frente a su box asignado. Está prohibido adelantar. Se permite a los vehículos estar en la vía rápida del Pit Lane.

Todos los participantes deben tener en cuenta que:

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

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

27.11

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

Art. 28

Stopping the practices

28.1

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

28.2

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

28.3

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

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

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

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

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

All participants should keep in mind that:

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

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

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 calificativos antes de la carrera(s).

Para el Warm Up únicamente se podrán utilizar neumáticos marcados.

Parrilla de salida. General

La parrilla de salida se determinará de acuerdo con el orden de las mejores vueltas cronometradas hechas por los pilotos durante la/-s sesión/-es de clasificación (ver art 31).

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

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

La parrilla será escalonada 1x1.

La salida será parada.

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

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 sesión de entrenamientos cronometrados oficiales (Q) y se publicará 60 minutos antes de la salida.

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

28.4

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

Art. 29

29.1

Warm up

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

29.2

Only marked tyres can be used for the Warm Up.

Art. 30

30.1

Starting Grid. Basic

The starting grid will be drawn up according to the order of the best lap time scored by the drivers during the qualifying session/-s (see art 31).

If 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 reason is, must inform the Clerk of the Course/Race Director before the publication of the Starting Grid.

30.3

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

30.4

The grid will be staggered 1x1.

30.5

Start Procedure: Standing Start

30.6

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

Art. 31

31.1

Starting grid Race 1

The starting grid of the first race will be draw up according to the times scored during the session of qualifying session (Q). The grid will be posted 60 minutes before the starting of the race.

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

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.

31.2

If the number of cars taking part in the first official practice session exceeds the admitted cars to be allowed to the start, the vehicles which are not included on the starting grid will be considered as reserve drivers.

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

Parrilla de salida de la carrera 2 y carrera 3**Parrilla de salida de la Carrera 2**

La parrilla de salida de la segunda carrera se establecerá sobre la base de los resultados de la Carrera 1, invirtiendo las seis (6) primeras posiciones (el número de posiciones invertidas podrá modificarse dependiendo del número de inscritos).

Si por razones de fuerza mayor no se pudiera realizar la carrera 1 (R1). La formación de la parrilla de la segunda carrera (Race 2) se realizará con mejor tiempo realizado por el coche durante el Qualifying (Q).

Parrilla de salida de la Carrera 3

La parrilla de la tercera carrera se establecerá con los resultados del entrenamiento cronometrado (Q) invirtiendo los seis primeros clasificados (el número de posiciones invertidas podrá modificarse dependiendo del número de inscritos).

Si por razones de fuerza mayor, no se pudiera realizar el entrenamiento cronometrado (Q). La formación de la parrilla de la tercera carrera (RACE 3) se realizará con el mejor tiempo obtenido por el coche en los entrenamientos libres (clasificación combinada Free practice 1 + Free practice 2) invirtiendo las seis primeras posiciones (el número de posiciones invertidas podrá modificarse dependiendo del número de inscritos).

Art. 32**Starting grid Race 2 & Race 3****32.1****Starting grid Race 2**

The starting grid of the second race will be drawn up according to the results to the results of Race 1, with de six (6) first positions inverted (the number of reversed positions may be modified depending on the number of entries).

If, by force majeure reasons, the race 1 (R1) is not carried out, the starting grid of the second race (R2) will be made with the best time of the car in the Qualifying (Q).

32.2**Starting grid Race 3**

The starting grid of the third race will be based on the qualifying results (Q), reversing the order of the 6 first classified (the number of reversed positions may be modified depending on the number of entries).

If, by force majeure reasons, the Qualifying (Q) is not carried out, the starting grid of the third race (RACE 3) will be made with the best time obtained by the car in the free practices (Free practice 1 + Free Practice 2 combined classification) with de six (6) first positions inverted (the number of reversed positions may be modified depending on the number of entries).

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) 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.

Art. 33 Starting procedure

33.1 The approach of the start of the formation lap 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 below b).

b) Lights Procedure

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

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.

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 o se colocará en su lugar previsto para la salida.
- b) **10 minutos** antes de la hora de la bandera verde, 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 Prueba/Director de Carrera informará a los participantes mediante un cartel con la inscripción de "WET". Si no se muestra ningún panel, la carrera será declarada automáticamente sobre pista seca.

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

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

- d) **5 minutos** antes de la bandera verde, se encenderá la luz roja del semáforo de salida del Pit Lane, acompañada de una señal sonora, prohibiendo el acceso a la pista de los vehículos que aún no lo hayan hecho.
- d.1) Cualquier vehículo que se encuentre aún en los Boxes podrá tomar la salida de la carrera desde el Pit Lane, pero hasta después del paso del resto de vehículos por delante de la salida de los Boxes en la primera vuelta de la carrera cuando la salida del Pit Lane sea inmediatamente después de la línea de salida.

33.2The start procedure will be as follows:

- a) Before the opening of the Pit Lane for the start of the race, the safety/leading car will be placed at the front of the grid and it will be there until the 5 minutes signal with the revolving lights switched off. At that moment the Safety Car (if it is not being used for safety reasons) will complete a whole lap and will return to the Pit Lane, or its designated point for the start.
- b) **10 minutes** before the green flag, the green light at the Pit Exit will be switched on (during 5 min.) in order to let the access into the track to carry out AN UNIQUE reconnaissance lap. At the end of these, the cars will stop at the starting grid following the starting grid order and with the engines switched off.
- c) In the event that before the Pit Lane had been opened for the reconnaissance lap it there would have been a change in weather conditions between the practices and the race, the Race Director/Clerk of the Course will inform the Competitors by means of a board with the inscription "WET". If no board is shown the race will be automatically declared dry.

In this circumstance, the Pit Lane opening period will last 10 minutes. One or more reconnaissance laps may be authorized. These laps through Pit Lane will be run at a moderate speed and it is mandatory to use the Pit Lane between lap and lap and not to cross the grid in any case. Any driver, who by driving through the Pit Lane, drives on a dangerous way or at an excessive speed (higher than 60Km/h) will be penalized.

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

- d) **5 minutes** before the green flag, the red light at the Pit Exit will be switched on accompanied by an audible warning signal, prohibiting access to the track of vehicles that have not yet done so.
- d.1) Any car that has not been incorporated to the starting grid and those who must start the race from the Pit Lane, will not be allowed to join the race until the whole field has passed the Pit exit on its first racing lap, when the Pit Lane exit is placed immediately after the starting line.

d.2) 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.

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.

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 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':
 - a. finaliza el plazo para realizar cualquier operación de ayuda mecánica exterior en los vehículos de parrilla.
 - b. Los vehículos tendrán las cuatro ruedas en contacto con el suelo.
 - c. los motores serán puestos en marcha con los pilotos al volante, se autoriza conectar una batería de apoyo en los monoplazas.
 - d. 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.

33.3

The approach of the start will be announced by the presentation of boards (or the successive turning off of the 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 signaled by lights is used, the first pair of red lights will be switched off).
- b) **THREE MINUTES board** (if a starting procedure signaled by lights is used, the second pair of red lights will be switched off):
 - Closing of the starting grid access.
 - All people except the marshals, drivers, Team members and the TV Cameras, will leave in this moment the grid.
 - The eventual time for change of tyres finishes. Any car which does not have all its wheels fitted at the three-minute signal must start the race from the back of the grid or the Pit Lane, if it is possible; should it not be the case, it will be penalized by the Panel of Stewards.
- c) **ONE MINUTE board** (if a starting procedure signaled by lights is used, the third pair of red lights will be switched off): At the moment the 1' minute board is showed:
 - a. Time to carry out any mechanical operation on the grid is finished.
 - b. Cars must have their tyres on the ground.
 - c. Engines will be started with the driver on board, connecting a back battery is authorized in single-seater cars.
 - d. Team personnel must abandon the grid before the FIFTEEN SECONDS board is shown. (if a starting procedure signaled 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, they must raise their arms and, from the moment the rest of the vehicles abandon the grid; their team may try to solve the problem. In this case Marshals will place themselves close to the car (or cars) showing yellow flags to advise the rest of vehicles coming from behind.

Inicio de la vuelta de formación

- a) 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).
- b) 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.
- c) 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.
- d) 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 adelantarle sin retrasar indebidamente al 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

Starting of formation lap

- a) From the moment the green flag is shown (if a starting procedure signaled by lights is used, the fifth and last pair of red lights will be switched off and 5 green lights will be switched on), the vehicles should start the formation lap keeping the starting grid order and following the driver in "Pole Position" (or the driver in second position if the pole position had problems).
- b) Any driver who is not able to start their car must raise their arms. 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.
- c) If, despite this help, 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 will be able to work on the vehicle again.
- d) During the formation lap, the overtaking is forbidden unless 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.
- e) 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 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 meter in front of pole position.
- f) Any driver who, for any reason, wasn't able to recuperate their starting grid position during the formation lap before the pole position occupy their 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.

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 Director de Carrera en el Briefing.
- Abandonar la formación para entrar en boxes sin haber tomado salida, salvo para solventar incidencias mecánicas o accidentes o cambiar ruedas.

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.

- g) If this car is not motionless when the red lights are turned on, it must (in the circuits where it is possible) drive 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 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 manoeuvres to warm up the tyres from the point in the track indicated by the Race Director and /or Clerk of the Course in the briefing.
- Abandon the formation to enter the boxes while the start. has not been given except to solve mechanical incidents or accidents or change tyres.

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.

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 de fila o el del vehículo, se mantendrá de pie al lado de cada línea de la parrilla. Cuando el vehículo de su línea esté inmovilizado, el Oficial de Parrilla dejará de mostrar su panel indicador.

Cuando todos los vehículos estén parados y ningún panel indicador sea mostrado, el Estárter 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.

Si se utiliza el procedimiento de luces para la salida, cuando todos los vehículos estén parados y ningún panel indicador sea mostrado, el Estárter iniciará el encendido de la señal de 5" (CINCO SEGUNDOS). Cada segundo se encenderá una luz roja. Una vez encendidas las cinco luces rojas, en cualquier momento comprendido entre un mínimo de 4" (CUATRO SEGUNDOS) y un máximo de 7" (SIETE SEGUNDOS) desde la aparición de las cinco luces rojas, la salida de carrera será dada apagándose todas las luces rojas al mismo tiempo.

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.

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 row number or the car number on it will stand on each row of the grid. When the car on their row is motionless, the Grid Marshal will stop showing the board.

When all the cars are motionless, and all the row boards are down, the Starter will show a board with the figure 5" (5 SECONDS); elapsed this time the red starting light will be switched on. At any time 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.

If the lights procedure is used, when all the cars are motionless, the Starter will start the 5 seconds signal. Each second will switch on one red light. When the 5 lights are switched on, at any time 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 all the red lights at the same time.

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.

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 levantando sus brazos, 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, se encenderán las luces naranjas intermitentes de abortar de salida y se mostrará en el panel de vuelta de formación adicional. 8 segundos después se encenderán las luces verdes del semáforo (o bandera verde desde el starter), y los vehículos que puedan hacerlo. El Oficial de Parrillas agitará la bandera amarilla para señalar el vehículo/s que provocaron abortar la salida.

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.

Cada vez que se deba realizar una vuelta de formación adicional, la distancia de la carrera será reducida en una vuelta.

33.7

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

If a driver has a problem which may be a danger for the start, they must quickly indicate it by raising their arms, and the corresponding grid Marshal, will wave their 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 abort orange flashing lights will be turned on and the board of Extra Additional Formation Lap will be shown. After 8 seconds the green lights at the starter will be turned on (or a green flag at the starter) and the cars will complete a new formation lap. The Grid Marshal will wave a yellow flag to signal the car/s who caused the abort of the start.

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 on the grid will be empty.

Once in the Pit Lane the Team Members of the car in question can try to solve the problem, and if they get it they can start the race 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 an Extra Formation Lap is necessary, the race distance will be reduced in one lap

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 encenderán las luces naranjas para abortar 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.

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 del Director de Prueba, 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 repostaje 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.

33.8

If a problem arises when the vehicles return to the grid after the Formation Lap and the Race Director / Clerk of the Course decides that the Start is delayed, and all the vehicles on the grid must stop their engines, the following procedures will be applied:

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

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

The car or cars causing the delay of the start will start from the last place of the grid or from the Pit Lane at the discretion of the Race Director, providing that the car is/are able to.

To ensure compliance with this rule, an Official with a yellow flag will be placed cautiously in front of the vehicle in question to prevent it from moving before everyone else has taken the start of the new Formation Lap. At this time the vehicle can start, taking into account the procedures of article 33.5 and following, and its place of grill will be vacant.

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 where it is necessary to apply the art. 33.8, the race will count for the Championship despite the number of times this procedure has been repeated, and the fact that the distance of the race has been reduced. The maximum race time will start counting from the start of the first procedure.

33.10

No refueling will be authorized if more than one start procedure is necessary, applying 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 it towards the Pit Lane by the shortest route where the mechanics may try to start it.

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

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 y/o falsa podrá comportar hasta la descalificación a criterio de los Comisarios Deportivos.

33.12 In exceptional circumstances a race may be started behind the Safety Car. The procedure to be applied will be that of Art. 37: Race Neutralization. All the signaling posts will show waved yellow flags and **SC** boards.

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

33.14 Those entrants who have carried out false starts will be penalized.

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

33.15 Any infraction, whether against the provisions, the Code or the Sporting Regulations, regarding the Start procedure y/or false start may lead to disqualification at the discretion of the Stewards.

Carrera

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

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

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

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 transcurso 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 (y en los monitores de cronometraje cuando sea posible). A partir de entonces los pilotos podrán utilizar neumáticos de mojado.

Art. 34 Race

34.1 During the race, drivers will leave the Pit Lane under their own responsibility. However, a blue flashing light will be turned on at the exit of the Pit Lane and a marshal with a blue flag will be at the access of the track to warn all cars leaving Pit Lane from those who are coming on track and from possible overtaking.

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

34.3 Should the Clerk of the Course/Race Director have declared the race wet, a board "WET RACE" will be displayed at the exit of the Pit Lane, and also visible from track during 5 laps.

34.4 A race that has been declared wet will not be interrupted in case of rain even if the track has dried, the vehicles have dry tyres again, and then it rains again.

34.5 A race that has not been declared wet before the start will not be interrupted if during the race, it starts raining and the Clerk of the Course or Race Director declare it wet by showing the board "WET RACE" at the starting line (and timing monitors when possible). From that moment the drivers may use wet tyres.

Procedimientos de Full Course Yellow – FCY –

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

Se aplicará lo siguiente:

- a) El Director de Prueba publicará en el Monitor de cronometraje "FULL YELLOW"
- b) Todos los puestos de señalización agitarán banderas amarillas
- c) La velocidad máxima durante el procedimiento de Full Yellow será de 80 km/h.
- d) Cualquier tiempo de vuelta registrado después de que se muestre la señal de "FULL YELLOW" no se tendrán en consideración (in qualifying).
- e) Si un piloto se prueba que no ha reducido la velocidad suficientemente en este procedimiento, será sancionado por los Comisarios Deportivos
- f) El final del procedimiento y la vuelta a la normalidad se anunciará como sigue:
 - En la línea de información de los Monitores de Cronometraje
 - Todos los Puestos de señalización agitarán banderas verdes
 - Desde el momento en que se muestren las banderas verdes, al final de la neutralización bajo "Full Yellow", los tiempos de vueltas cronometradas volverán a tenerse en cuenta

En caso de utilizarse el procedimiento FCY durante la carrera, el relanzamiento será precedido de un procedimiento de SC.

Procedimientos de Safety Car

El Safety Car se podrá desplegar 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 condiciones excepcionales (por ejemplo: malas condiciones atmosféricas)
- Marcar el ritmo de una salida lanzada
- Reanudar una carrera suspendida

Art. 35 Full Course Yellow -FCY- procedure

35.1

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

The following will be applied:

- a) The Race Director will post on the information line of the timing monitors "FULL YELLOW"
- b) All Flag Marshals along the circuit will waive the yellow flag.
- c) The maximum speed during the Full Course Yellow procedure will be 80 km/h
- d) Any lap times registered after being given the "FULL YELLOW" sign will not be taken in consideration (in qualifying)
- e) If a driver is proved not to have slow down enough under this procedure, a sanction will be taken by the Stewards.
- f) The end of the procedure and the return to normal will be announced as follows:

- On the information line of the timing monitors
- All Flag Marshals will wave Green Flags.
- From the moment when the green flags will be shown, at the end of the neutralization under "Full Yellow", the lap times will be taken into account again

35.2

In case of use of the FCY procedure during the race, the restart will be preceded by a SC procedure.

Art. 36 Safety Car procedure

36.1

The Safety Car may be brought into operation to:

- Neutralise a race if competitors or officials are in immediate physical danger but the circumstances are not such as to stop the race
- Start a race in exceptional conditions (e.g. bad weather)
- Pace a rolling start.
- Resume a suspended race

En todos los circuitos donde se utilice procedimiento de Safety Car se han de marcar con dos líneas continuas de 20 cm. de ancho, con pintura no deslizante, ("Líneas de Safety Car"), atravesando la pista y los carriles de entrada y salida del Pit Lane, de lado a lado, y perpendicular a la línea central de la pista, en los siguientes puntos:

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.

Habrà un solo Safety Car operando; excepto que el circuito tenga más de 7 kms. de longitud, en cuyo caso la FIA puede autorizar otros Safety Cars que se posicionarán en puntos equidistantes a lo largo del circuito. En caso de que se autorizase más de un Safety Car se aplicarían los siguientes requerimientos:

- 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.

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.

36.2

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

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

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

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

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

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 signaled 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.

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.

NEUTRALIZACION DE CARRERA

Cuando se dé la orden de utilizar el Safety Car, todos los puestos de control desplegarán banderas amarillas y carteles "SC" y se encenderán las luces naranjas de la Línea, mientras dure la intervención del Safety Car.

El Safety Car arrancará desde el Pit Lane con las luces naranjas encendidas y se incorporará al circuito independientemente de donde se encuentre el leader de la carrera.

Todos los vehículos participantes formarán en línea detrás del Safety Car a una distancia entre ellos inferior a 5 veces la longitud de un vehículo, el adelantamiento, excepto los supuestos indicados a continuación, está prohibido hasta que los vehículos pasen la Línea (o el siguiente punto final de neutralización) después de que el Safety Car haya regresado al Pit Lane.

El adelantamiento estará permitido en las siguientes circunstancias:

- Si a un vehículo se le indica desde el Safety Car.
- En cumplimiento del art. 37.5
- Cualquier vehículo que entra en el Pit Lane puede adelantar a otro vehículo o al Safety Car después de que haya cruzado la primera línea de Safety Car, tal y como se define en el art. 36.2.
- Cualquier vehículo que salga del Pit Lane puede ser adelantado por otro vehículo en la pista antes de cruzar la segunda línea de Safety Car, tal y como se define en el art. 36.2.
- Cuando el Safety Car vuelve al Pit Lane, o a su posición intermedia, puede ser adelantado por vehículos en la pista una vez que haya cruzado la línea de Safety Car.
- Cualquier vehículo parado en su box mientras el Safety Car está utilizando el Pit Lane (ver art. 37.7) puede ser adelantado.
- Si un vehículo se retrasase con un problema obvio.

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.

Art. 37

37.1

NEUTRALISING THE RACE

When the order is given to deploy the Safety Car, all marshall 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 on and will join the track regardless of where the leader of the race is.

37.3

All the competing cars must line up 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 down 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 the vehicle is being driven on the track, the Pit entry or the Pit Lane.

Cuando el Director de Carrera lo ordene, el observador ubicado en el Safety Car encenderá la luz verde para indicar a los vehículos que se encuentren entre él y el leader de la carrera que pueden pasar al Safety Car.

Estos vehículos pasaran de uno en uno al Safety Car y continuarán a velocidad reducida y sin adelantar hasta que alcancen la línea de coches que circulan detrás del Safety Car.

Es aconsejable que El Safety Car tenga un panel trasero controlado eléctricamente, que muestre el número del leader de la carrera. Una vez encendido, los vehículos adelantar al vehículo de seguridad, con la excepción del piloto -leader- cuyo número es mostrado.

Siempre que sea posible, el Safety Car se utilizará al menos hasta que el leader esté alineado detrás de él y todos los demás vehículos estén detrás del leader (o, cuando haya más de un Safety Car, todos los vehículos estén alineados dentro de ese sector de Safety Car).

Una vez detrás del Safety Car, el leader de la carrera (o leader de ese sector) deben guardar una distancia de cómo máximo la longitud de 5 vehículos (excepto art. 37.8) y todos los vehículos restantes deben guardar la formación lo más compacta que puedan.

Mientras el Safety Car esté operando en pista, los vehículos participantes pueden entrar en el Pit Lane, pero solamente pueden reincorporarse a la pista cuando la luz verde del semáforo del final de boxes está encendida. Estará encendida (verde) en todo momento excepto cuando el Safety Car y la línea de vehículos tras él estén al pasar o estén pasando por la salida del Pit Lane. Un vehículo que se incorpore a la pista deberá proceder a una velocidad apropiada hasta que alcance el final de la línea de vehículos situados detrás del Safety Car.

Bajo ciertas circunstancias el Director de Prueba/Director de Carrera, puede pedir al Safety Car que utilice el Pit Lane y siempre que sus rotativos naranjas permanezcan encendidos todos los vehículos deben seguirle, dentro del Pit Lane, sin adelantar. Cualquier coche que entre en el Pit Lane bajo estas circunstancias puede parar en su área designada de Pit.

37.5

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

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

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

37.6

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

Once behind the Safety Car, the race leader (or leader of that sector) must keep within 5 car lengths of it (except as under article 37.8) and all remaining cars must keep the formation as tight as possible.

37.7

While the Safety Car is in operation, competing cars may enter the Pit Lane, but may only rejoin the track when the green light at the end of the Pit Lane is on. It will be on (green) at all times except when the Safety Car and the line of cars following it are about to pass or are passing the Pit exit. A car rejoining the track must proceed at an appropriate speed until it reaches the end of the line of cars behind the Safety Car.

Under certain circumstances, the Race Director/Clerk of the Course may ask the Safety Car to use the Pit Lane. In this case, and provided its orange lights remain illuminated, all cars must follow it into the Pit Lane without overtaking. Any car entering the Pit Lane under these circumstances may stop at its designated garage area

Cuando el Director de Prueba/Carrera decida que es seguro retirar el SAFETY CAR (fin de la neutralización), éste apagará sus luces destellantes. Esta será la señal para los equipos y pilotos de que entrará en el Pit Lane al final de esa vuelta. Siempre que sea posible se mostrará el mensaje en los monitores de cronometraje "SAFETY CAR IN THIS LAP".

En ese momento el primer vehículo de la fila tras el Safety Car marcará el ritmo, y si lo juzga necesario podrá separarse del citado Safety Car más de cinco veces de la longitud de un vehículo.

Al objeto de evitar accidentes, antes que el Safety Car retorne al Pit Lane y desde el momento en que se apaguen las luces destellantes, los pilotos deberán llevar un ritmo uniforme y constante que no suponga realizar aceleraciones, frenazos o cambios de dirección de manera brusca e imprevista, ni maniobras que puedan suponer peligro para el resto de pilotos o impidan la reanudación de la salida.

Cuando el Safety Car se aproxime a la entrada del Pit Lane se retirarán los carteles de SC y, excepto cuando sea la última vuelta de la carrera, cuando el líder se acerque a la Línea (línea de cronometraje) se retirarán las banderas amarillas y se mostrará una bandera verde agitada en la Línea (línea de cronometraje).

El adelantamiento permanece estrictamente prohibido hasta que crucen la línea de cronometraje.

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 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.

37.8

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

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

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

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

Overtaking remains strictly forbidden until the vehicles cross the timing line.

37.8

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

Art. 38

STARTING THE RACE BEHIND THE SAFETY CAR

38.1

In exceptional circumstances, the race may be started behind the Safety Car. In this case, at any time before the one-minute signal, its orange lights will be turned on. This is the signal to the drivers that the race will be started behind the Safety Car. When the green lights are illuminated, the Safety Car will leave the grid with all cars following 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.

Cualquier piloto que no sea capaz de reestablecer 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.

Si la vuelta de formación se inicia detrás del Safety Car por fuerte lluvia (ver Art. 38.1) o la carrera se reanuda de acuerdo con el Art. 40 y 41. El uso de neumáticos de mojado es obligatorio hasta que el Safety Car retorne al Pit Lane.

Una penalización será impuesta a cualquier piloto que no use neumáticos de mojado mientras el Safety Car este en la pista por ese motivo.

Podrá utilizarse como vehículo oficial el Safety Car para realizar la salida lanzada de conformidad con el art. 8.3 del Código. En este caso se cumplirá lo establecido en el reglamento particular vigente para la salida hasta que el mismo vuelva a retomar su función de Safety Car después de la salida.

Suspensión de la carrera

Si fuera necesario suspender la carrera porque el circuito se encuentra bloqueado por un accidente, o porque las condiciones meteorológicas u otras circunstancias hicieran peligrosa su continuación, el Director de Prueba/Carrera ordenará mostrar banderas rojas en todos los Puestos de Control, y se encenderán las luces naranjas intermitentes en la Línea.

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

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

Any driver who is delayed leaving the grid may not overtake another moving car if they 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 case of force majeure.

38.2

If the formation lap is started behind the safety car because of heavy rain (see Art. 38.1) or the race resumes in accordance with Art. 40 & 41. The use of wet weather tyres until the safety car returns to the pits is compulsory.

A penalty will be imposed on any driver who does not use wet weather tyres whilst the safety car is on the track at such times.

38.3

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

Art. 39

39.1

Suspending the race

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

Cuando se de esta señal, el adelantamiento queda prohibido, la salida del Pit Lane estará cerrada y todos los vehículos procederán despacio hasta el Pit Lane. El primer vehículo en llegar al Pit Lane se dirigirá directamente a la salida de Pit Lane y se detendrá en la línea (línea del semáforo de salida de Pit Lane) permaneciendo en la vía rápida y el resto de los vehículos se alinearán detrás de él.

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

En cualquier caso, el orden será establecido en el último punto de cronometraje en el que fuera posible determinar la posición de todos los vehículos, a los que se les permitirá reanudar la carrera.

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

Mientras la carrera se encuentra suspendida:

- No se parará la carrera ni el sistema de cronometraje.
- El tiempo remanente restante se parará, en base al artículo relativo a la distancia de la carrera.
- Se podrá trabajar en los coches una vez que estos se encuentren parados tras la línea de bandera roja al final del Pit Lane, pero en ningún caso estos trabajos impedirán la reanudación de la carrera.
- El repostaje o la retirada de combustible está prohibido.
- Solo se permitirá la presencia de miembros de los equipos, oficiales y personal de televisión acreditado en la vía rápida del Pit Lane.

A menos que lo indiquen los Oficiales, los vehículos no pueden ser movidos por la vía rápida, mientras la carrera esté suspendida. Se impondrá una penalización de acuerdo con las disposiciones del Apéndice 1 a cualquier vehículo que se mueva del Fast Lane a cualquier otra parte del Pit Lane.

En todo momento, los pilotos deben seguir las indicaciones de los Oficiales.

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

El Safety Car se colocará al frente de los vehículos que se encuentran tras la línea de bandera roja al final del Pit Lane.

Las condiciones para la reanudación de la carrera serán las estipuladas en las prescripciones generales

39.2

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

Vehicles that can not return to the Pit Lane as a result of the obstruction of the track will be recovered when the track is clear and will be organized in the order they occupied before the race was suspended.

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

39.3

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

39.4

Whilst the race is suspended:

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

39.5

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

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

Art. 40

RESUMING THE SUSPENDED RACE (see resuming the race -Art. 41-) - General

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

The conditions for resuming the race will be those stipulated in the FIA General Prescriptions or the

de la FIA o el reglamento particular de la Serie o evento, respetando los siguientes puntos:

- Los comisarios colocarán los vehículos en el orden indicado por la Dirección de Carrera.
- Si el líder de carrera no se encuentra al frente de esta formación, todos los vehículos entre él y la línea de bandera roja -línea del final de Pit Lane- se les ordenará completar una vuelta y ponerse al final de la formación antes de reanudar la carrera. Cualquier vehículo que estuviera en la entrada del Pit Lane o en el Pit Lane cuando se suspendió la carrera saldrá antes que los demás.
- Los vehículos comprendidos entre la línea de bandera roja y el leader de la carrera se les indicará que completen una vuelta adicional, sin adelantarse, y se unan a la línea de vehículos (formación) detrás del Safety Car.
- El tiempo de reanudación será tan corto como sea posible
- Se avisará de la reanudación con una antelación mínima de diez minutos
- Se mostrarán las señalizaciones a intervalos adecuados antes de la reanudación, acompañadas de señales sonoras (art. 41.3)

La carrera se reanudará detrás del Safety Car en conformidad con el procedimiento y condiciones del art. 38.

Se aplicarán todos los artículos concernientes a neutralización de la carrera (art. 37).

Reanudación de carrera - Procedimiento

Tan pronto como se conozca la hora de la reanudación, los equipos serán informados por medio de los monitores de cronometraje o, en caso de imposibilidad, por cualquier otro medio de comunicación. En todos los casos se comunicará como mínimo con siete (7) minutos de antelación.

Se mostrarán señales de 5 minutos, 3 minutos, 1 minuto y 15 segundos acompañados de la correspondiente señal sonora.

specific regulations of the Series or event, respecting the following points

- Marshals will arrange the cars in the order indicated by Race Control
- If the leader of the race is not in front of the formation, all the cars between the race leader and the red flag -line at the end of the Pit Lane- will be ordered to complete the lap and place themselves at the end of the formation, before restarting the race. Any car placed at the Pit Lane entrance or in the Pit Lane, at the time the race was stopped, will start before the rest.
- any car between the red flag line and the leader will be waved off to complete a further lap, without overtaking, and join the line of cars behind the Safety Car
- The delay will be kept as short as possible.
- The resumption will be notified at least ten minutes in advance.
- Signals will be shown at appropriate intervals before the resumption, accompanied by audible warnings (art. 41.3).

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

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

Art. 41

41.1

Resuming the race - Procedure

As soon as the resumption time is known, teams will be informed via the timing monitors or by any other information way if the monitors were not available. In all cases, at least seven (7) minutes warning will be given.

41.2

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

Cuando se muestre el **panel de 3 minutos** todos los vehículos deberán tener todas las ruedas debidamente montadas. Después de esta señal las ruedas solamente podrán ser sustituidas fuera de la vía rápida del Pit Lane. Cualquier vehículo que no tenga las ruedas montadas cuando se muestre el panel de tres minutos deberá comenzar la carrera desde el final de la parrilla o desde el Pit Lane.

En estos casos, un oficial con una bandera amarilla impedirá que el vehículo (o vehículos) abandonen el Pit Lane hasta que todos los que estén autorizados a hacerlo hayan cruzado la línea roja.

En cualquier momento después de la señal de 3 minutos todos los vehículos que se encontrasen entre el líder y la línea de bandera roja serán autorizados a salir para completar una vuelta y, sin adelantamientos entre ellos, unirse a la fila de vehículos tras el Safety Car.

Cuando se dé la **señal de 1 minuto**, los motores deberán encenderse y todos los miembros de los equipos se retirarán de la línea rápida del pit antes de la señal de 15 segundos, llevándose todo el material de trabajo con ellos.

Si algún piloto necesita asistencia después de la señal de 15 segundos, se lo indicará a los oficiales levantando el brazo, y cuando el resto de vehículos hayan abandonado el Pit Lane los oficiales estarán autorizados a empujar a ese vehículo hacia la vía lenta del Pit Lane. En este caso, oficiales con banderas amarillas se colocarán al lado de cualquier vehículo/s afectados para prevenir al resto de los pilotos que se encuentren detrás de ellos.

La carrera se reanudará tras el Safety Car cuando se enciendan las luces verdes del semáforo de salida.

Cuando se enciendan las luces verdes del semáforo de salida, el Safety Car abandonará la parrilla y todos los vehículos lo seguirán en el orden en el que estaban parados en la línea roja y con una separación entre sí, no superior a 5 vehículos.

Durante esta vuelta los adelantamientos están permitidos solamente si un vehículo se retrasa cuando abandona su posición tras la línea roja y los vehículos detrás de él no pueden evitar adelantarlo para no retrasar el resto de la parrilla.

En este caso, los pilotos sólo pueden adelantar para restablecer el orden antes de la suspensión de carrera.

Cualquier piloto que se retrase abandonando la línea de bandera roja no podrá adelantar a otro en movimiento si él estaba parado después de que el resto de los vehículos haya cruzado la línea roja, y deberá formar al final de la línea de vehículos que están circulando tras el Safety Car.

(Un vehículo retardado al abandonar su posición en el fast lane puede adelantar para recuperar su posición

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

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

41.4 At some point after the 3-minute signal, any car between the red flag line and the leader will be waved off to complete a further lap, without overtaking, and will join the line of cars behind the Safety Car.

41.5 When the **1minute signal** is shown, engines should be started, and all team members must leave the fast line before the 15 seconds signal, taking all the equipment with them.

If any driver needs assistance after the 15 - second signal, they must indicate this to the marshals by raising their arms, 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 working lane of the Pit Lane. In this case, marshals with yellow flags will stand beside any car (or cars) concerned to warn drivers behind.

41.6 The race will be resumed behind the Safety Car when the green starting lights are illuminated.

When the green lights of the start turn on, the Safety Car will leave the grid with all cars will follow it in the order in which they stopped behind the red flag line and with a separation between them, no more than 5 car lengths.

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

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

41.8 Any driver who is delayed leaving the red flag line may not overtake another moving car if they were stationary after the remainder of the cars had crossed the red flag Line, and must form up at the back of the line of cars behind the Safety Car.

(Any driver who is delayed when leaving his position in the fast lane may overtake to re-establish his

de salida original antes de cruzar la primera línea de Safety Car en la vuelta en que el Safety Car vuelve al Pit Lane. Si no lo consiguiese solo podrá reanudar su carrera entrando en el Pit Lane y uniéndose cuando todo el grupo haya pasado el final del Pit Lane después de reanudar la carrera).

Si más de un piloto se ve afectado por estas circunstancias formarán al final de la línea en el orden en que abandonaron la parrilla.

Se impondrá una penalización a cualquier piloto que, en opinión de los Comisarios Deportivos, adelante innecesariamente a otro vehículo durante la primera vuelta.

Durante esta vuelta tras el Safety Car será de aplicación toda la normativa del art. 40 del presente Reglamento.

El Safety Car entrará en el Pit Lane después de una vuelta a menos que los vehículos de competición no se encuentren alineados detrás de él, o haya ocurrido cualquier otro incidente que necesite de otra intervención.

Cuando, por causas de fuerza mayor, no sea posible la reanudación de la carrera de acuerdo con el procedimiento descrito en el art. 41, los Comisarios Deportivos darán por finalizada la carrera si el líder ha superado el 75% de la duración prevista, estableciéndose la clasificación conforme a cuando el vehículo en cabeza haya sobrepasado la línea por penúltima vez, antes de que la carrera haya sido interrumpida. En caso de que el líder no haya superado el 75% de la duración prevista de la carrera, los Comisarios Deportivos podrán determinar que la carrera se celebre en dos partes.

En el caso que la carrera se celebre en dos partes, la primera parte de la carrera se considerará terminada al final de la vuelta anterior a la que se haya mostrado la bandera roja, estableciéndose la clasificación de la primera parte y el orden de salida de la segunda parte.

No serán admitidos a la salida de la segunda parte vehículos retirados en la primera parte o que no hayan sido capaces de retornar a la línea de bandera roja o al Pit Lane por sus propios medios.

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

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.

original starting position provided he does so before he crosses the first safety car line on the lap the safety car returns to the pits. Should he fail to do so he must re-enter the Pit Lane and may only re-join the race once the whole field has passed the end of the Pit Lane after the race has been resumed).

If more than one driver is affected, they must form up at the back of the field in the order in which they left the grid.

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

During this lap behind the Safety Car, all the regulations of art. 40 will apply.

The Safety Car will enter the Pits after one lap unless not all cars are yet in a line behind the Safety Car or a further incident occurs necessitating another intervention.

If, due to cause of force majeure, it would not be possible to resume the race as establish in art. 41, the Panel of Stewards will consider the race finished providing the race leader has covered the 75% of the foreseen race; the classification of such race will be established according to the race order when the first vehicle has passed the line for penultimate time before the race has been interrupted. When the race leader has not covered the 75% of the race, the Stewards may determine that the race take place split in 2 parts.

In the case that the celebration of the race takes place in two parts, the first part of the race will be considered finished the lap previous to the red flag, setting up the classification of the first part and the order of the second part of the race.

Cars formally retired during the first part, and those that could not reach the red flag line or the Pit Lane by their own means, will not be admitted to the start of the second part of the race.

The Stewards will establish the new timetable, the start proceeding, the duration of the second part of the race and the state in which the cars will be between the 2 parts of the race.

The second part of the race may be scheduled as a resumption of the first part or at another time of the event, aspects that will be communicated by the Race Direction as soon as possible.

The final classification will be the sum of these 2 parts.

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 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 y personas autorizadas 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, salvo la instalación de sopladores / ventiladores en los pontones laterales, siempre que su único propósito sea disminuir / controlar la temperatura de los componentes relacionados (línea de escape, sistema de refrigeración, etc.).

Art. 42 Finish

42.1 The end-of-race signal will be given on the finish line at the moment when the first vehicle crosses the finish line after the time or distance established for the race has been completed, in accordance with art. 8.1

42.2 Should for any reason the end-of-race signal be given to any participant other than the first before the scheduled time has elapsed or number of laps, the race will be deemed to have finished when the leading car last crossed the Line before the signal was given.

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

42.4 After receiving the end-of-race signal, all the cars will continue to cover a decelerating lap during which drastic speed reductions or unpredictable changes of direction must be avoided. Drivers behaviour must be, at all times, the same observed during the race. Once this lap is finished all cars must proceed directly to the "Parc Fermé".

Art. 43 "Parc Fermé"

43.1 Immediately after the end of the qualifying session 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/or race will start when the checkered flag is deployed first time. At that time any vehicle staying in the Pit Lane carrying out any repair or any other operations will immediately stop doing that, remaining at the disposal of the officials in order to drive the vehicle to the "Parc Fermé"

43.3 The "Parc Fermé" regulations will be enforced to the whole area between the finishing line up to the entrance to the "Parc Fermé".

43.4 Only the officials and authorized persons in charge of the control will stay inside the "Parc Fermé". No intervention of any kind can be carried out without authorisation of the officials, except the installation of air blowers at the sidepods, provided that the only purpose is to decrease / control the temperature of all the related components (exhaust line, cooling systems, etc.).

Tras la finalización del 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 de los Comisarios Deportivos. El interior del box –o carpa – deberá ser visible, durante este tiempo.

Tras la finalización de la primera, segunda y tercera 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 concursantes el cambio en el briefing de pilotos de la prueba.

Aquellos participantes que no hayan realizado el entrenamiento cronometrado o no estén clasificados en carrera no se encontraran en régimen de parque cerrado.

Si después de la celebración de la manga de entrenamientos cronometrados algún concursante necesitara levantar la situación de Parque Cerrado para reparar su vehículo, deberá solicitarlo por escrito al Colegio de Comisarios Deportivos, quien deberá autorizarlo, perdiendo en este caso la clasificación que hubiera obtenido, y saliendo en último lugar de la parrilla de Salida correspondiente.

En caso de incurrir más de un vehículo en esta circunstancia, su orden al final de la parrilla de salida respetará el orden de clasificación de la sesión de entrenamientos cronometrados oficiales.

Si después de la celebración de la 1ª o 2ª carrera o entre la 2ª y 3ª carrera algún concursante clasificado en la misma necesitara levantar la situación de parque cerrado para poder reparar su vehículo, deberá solicitarlo por escrito al Colegio de Comisarios Deportivos quienes deberán autorizarlo, pudiendo perder en este caso la clasificación en la primera o segunda carrera (a criterio del CCDD.).

Excepciones a la situación de parque cerrado

Si durante la celebración de la 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).

43.5

After the conclusion of the qualifying sessions all vehicles will directly go to their garage –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 inside of the garage –or awning – must be visible from the outside, during this time.

After the first, second and third race the “Parc Fermé” situation will be complied with in the place established by the Organizer.

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

Those entrants who haven’t carried out the qualifying or have not been classified in the race will not have to comply with the parc fermé conditions.

43.6

If after the celebration of the qualifying session any participant would need to break the “Parc Fermé” situation to repair the car, they must request it, in writing from the Stewards who must authorize it, losing in this way the obtained classification and starting from the last place on the corresponding grid.

In case that more than one vehicle would be in this situation, the order at the end of starting grid of the second race will obey the classification order in official practice session.

43.7

If after the 1st or 2nd race, a classified entrant would need to break the “Parc Fermé” situation between the first and second or between 2nd and 3rd race to repair their car, they must request in writing the authorization of the Stewards, losing in this case the classification of the first or second race (at the discretion of the Stewards).

43.8

Exceptions to the “Parc Fermé” situation

If during the celebration of the 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).

Desde el inicio de cada situación de Parque Cerrado y hasta su finalización, cada concursante deberá tener, como mínimo, un mecánico preparado junto al acceso al Parque Cerrado, por si es necesaria su intervención y para facilitar todas las operaciones que se realicen en el mismo.

Clasificación de la carrera

El vehículo clasificado primero será el que haya cubierto la 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 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 Prueba será publicada después de la carrera, será la única clasificación válida bajo reserva de las modificaciones que pudieran introducirse en virtud del Código o Reglamento Deportivo.

Los Comisarios Deportivos deberán publicar una CLASIFICACIÓN PROVISIONAL REVISADA o "AMENDED", publicada después de la CLASIFICACIÓN PROVISIONAL del Director de Carrera/Director de Prueba y que incluya las sanciones que se hubiesen impuesto hasta ese momento (y que servirá para elaborar la Parrilla de Salida) a la espera de poder elevar a definitiva dicha clasificación.

Transcurrido el período de presentación de reclamaciones (30 minutos) sin haberse presentado ninguna o inmediatamente después de resueltas las reclamaciones presentadas sin que ningún concursante haya presentado intención de Apelación, la clasificación pasará a ser definitiva, será firmada por los Comisarios Deportivos y se procederá a la apertura del Parque Cerrado.

Si por el contrario, transcurrido ese tiempo de 30 minutos, no pudiera firmarse la clasificación Oficial, los Comisarios Deportivos emitirán una decisión que recoja, respecto a los vehículos que pudieran ser afectados, los motivos por los cuales está pendiente la precitada clasificación definitiva. Para el resto de los participantes se considerarán definitivos los elementos que han servido para establecer la clasificación.

43.9

From the beginning of the "Parc Fermé" conditions until the end of it, each participant must have, at least, one mechanic ready to operate, in the access of the "Parc Fermé", for if it were necessary their intervention in case of any help for the operations to be carried out inside the Parc fermé.

Art. 44

Race Classification

44.1

The car placed first will be the one having covered the 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 race and thus the end of race signal has not been showed to them. (the checkered 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 an "AMENDED"-PROVISIONAL CLASSIFICATION, published after the PROVISIONAL CLASSIFICATION issued by the Clerk of the Course/Race Director and this should include the penalties inflicted up to that moment. This list will be used to work out the starting grid -if applicable- while the definitive classification is ready.

44.5

Once the period of presentation of protests has elapsed (30 minutes) without having submitted any or immediately after resolved the protests presented without any contestant having presented an intention of Appeal, the classification will become definitive, will be signed by the Stewards of the Meeting and will proceed to the opening of the Parc Fermé.

If, on the other hand, after that 30-minute time period, the official classification can not be signed, the Stewards will issue a decision that, regarding the vehicles that could be affected, will reflect the reasons for which the aforementioned definitive classification is pending. For the rest of the participants the elements that have served to establish the classification will be considered definitive.

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.

44.6

If an intention of Appeal has been presented, or if the result of an anti-doping test, gasoline, etc. is pending, the part of the affected classification will maintain its provisional character until the definitive resolution. In this case, the Stewards will sign the Official Classification, mentioning in it which part is affected and what is the reason for the provisionality.

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.

Art. 45

Official press conference

45.1

The Organizing 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.

Los pilotos convocados están obligados a asistir, excepto razones de fuerza mayor aceptadas por el Comité Organizador.

45.2

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

Estabilidad del reglamento

El presente Reglamento no será básicamente modificado y únicamente el Comité Organizador, con la aprobación de la FIA y de la RFEDA, establecerá las normas correctoras que estime convenientes.

Art. 46

Regulation's stability

46.1

The present Regulations will not be basically modified and only the Organizing Committee, with the agreement of the FIA and the RFEDA will approve corrected rules when they estimate it convenient.

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

46.2

Such amendments will be communicated to the registered participants, stating in this communication the date they come into force.

Interpretación del Reglamento

Cualquier aclaración al presente Reglamento deberá ser solicitada al Comité Organizador de la Serie, a quien compete resolver las dudas planteadas.

Art. 47

Interpretation of the regulation

Any clarification to this Regulation must be requested to the Organizing Committee of the Series, which is responsible for resolving the doubts raised.

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

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

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

Advertising

48.1

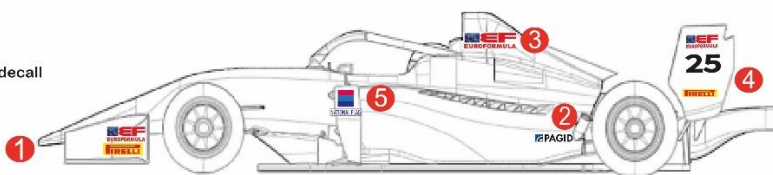
Compulsory Publicity ubication

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

48.2

LATERAL VIEW (LEFT HAND SIDE)

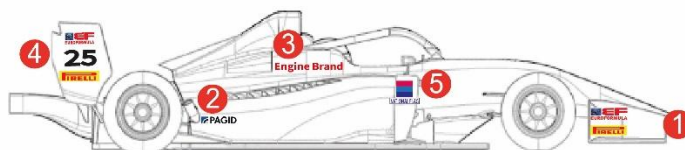
1. Front Wing End Plate (Logo Euroformula) + Pirelli decal
2. Pagid
3. Logo Euroformula (airbox)
4. Race Number
5. Driver's Flag and Name



48.3

LATERAL VIEW (RIGHT HAND SIDE)

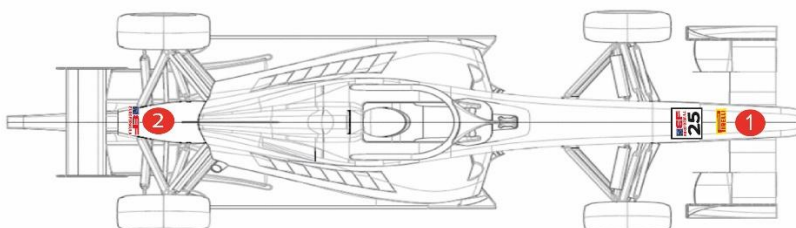
1. Front Wing End Plate (Logo Euroformula) + Pirelli decal
2. Pagid
3. Engine Brand
4. Race Number
5. Driver's Flag and Name



48.4

AERIAL VIEW

1. Base Number - 25 x 20 cms + Pirelli decal
2. Euroformula logo 33 x 15



48.5



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 a criterio de los Comisarios Deportivos.

Sustitución de motor

Todo participante en la Serie podrá efectuar únicamente una revisión de motor a lo largo de la temporada, según los procedimientos establecidos por el suministrador del motor. Esta revisión se realizará siempre sobre el motor con el que se haya comenzado la temporada y, salvo rotura catastrófica y/u otra causa de fuerza mayor, no se autorizará la sustitución completa del motor.

En todo caso, la sustitución completa de motor, o cualquiera otra circunstancia que pueda surgir en relación con el mantenimiento, o reparación del motor, deberá contar con la autorización previa del Delegado Técnico de la Serie, que contará en todo momento con el asesoramiento del motorista.

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

Sorteo / Sustitución de Centralitas

Con el objeto de garantizar la necesaria igualdad entre todos los participantes, el Comité Organizador podrá solicitar a los Comisarios Deportivos la realización de un sorteo de centralitas entre los participantes, y/o decidir qué participantes deberán sustituir sus centralitas por otras unidades de similares características suministradas por GT Sport.

En cualquiera de los casos anteriores, el procedimiento establecido se dará a conocer con suficiente antelación para no comprometer el normal desarrollo de las actividades de los equipos.

Precintos de centralitas y motor

Todos los motores 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 concursante, conllevará una sanción a criterio de los Comisarios Deportivos.

Aerodinámica

Las características constructivas de los elementos aerodinámicos de la carrocería y chasis del monoplaza están descritas en el Reglamento Técnico de la Serie y en los Manuales de Usuario correspondiente (chasis F320 con sus actualizaciones y evoluciones autorizadas).

Art. 49

49.1

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 at the discretion of the Stewards.

49.2

Substitution of engine

Each entrant of the Series could perform just one engine rebuilt during the season, always following the engine supplier procedures. This rebuilt must be performed over the engine with which the vehicle has started the season and, unless catastrophic failure and/or another "force majeure" cause, the substitution of the complete engine will not be authorized.

In any case, the substitution of the complete engine, or whatever other circumstance that could eventually arise related to engine entertainment or repair will have to be previously authorized by the Technical Delegate of the Series, that will always consider the engine builder advise.

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

49.3

Drawing / Substitution of Electronic Control Units

In order to assure the correct balance among all the participants, the Organizing Committee could ask the Stewards to do a ECU drawing, and/or to decide which participants must change their units for others of similar characteristics, supplied by GT Sport.

In any of the above mentioned cases, the procedure to be followed will be communicated with enough time, not to compromise the normal activities and operations of the teams.

49.4

Engine and electronic control units sealing.

Engines will be sealed.

The lack or manipulation of any sealing, except prior authorisation, punctually required in writing to the Organizing Committee, which correct maintenance corresponds to the entrant, will lead to a penalty at the discretion of the Stewards.

49.5

Aerodynamics

The constructive characteristics 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 F320 with its authorised up-dating and evolutions).

Horas de funcionamiento de motor

Para todos los test privados y / o colectivos, aparte de las distintas sesiones de los 8 eventos de la temporada (incluidas las sesiones libres organizadas por GT Sport de algunos de los jueves de las pruebas) el tiempo máximo autorizado de funcionamiento de motor para cada vehículo será de 14 horas.

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 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 monoplaza, por lo que sí en un momento determinado de la Serie un piloto cambia de equipo o monoplaza o apareciera 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 (está 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 RFEDA (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 Técnicos y el personal técnico del motorista el control del número de horas de funcionamiento, quienes comunicarán al Comité Organizador y al Colegio de Comisarios Deportivos cualquier anomalía al respecto.

Art. 50 Engine working hours

50.1

For all the private tests, and / or collective ones, apart from the runs of the 8 events of the season (included those free sessions organized by GT Sport in some of the Thursdays of the season events) the maximum allowed running time of the engine for each car will be 14 hours.

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.

These working hours are independent from the driver registered with the vehicle. This means that if during the season a driver changes their team or their 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 Organizing 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 Organizing 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 Organizing Committee, who will, at the same time, inform the RFEDA (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 Organizing Committee and the Panel of Stewards about any anomaly.

