

REGLAMENTO DEPORTIVO CAMPEONATOS DE ESPAÑA DE GT

2026

GT SPANISH CHAMPIONSHIP SPORTING REGULATIONS

INDICE	INDEX
ART.1: Organización	ART.1: Organisation
ART.2: Obligaciones y condiciones generales	ART.2: Obligations and general conditions
ART.3: Aspirantes y Licencias	ART.3: Licenses and eligible drivers
ART.4: Inscripciones	ART.4: Registrations
ART.5: Pruebas puntuables - Distancia a recorrer	ART.5: Scoring Meetings - Distance to be covered
ART.6: Anulación de una prueba	ART.6: Cancellation of a Meeting
ART.7: Números de carrera, nombre del piloto y publicidad obligatoria.	ART.7: Race numbers - driver's name and publicity
ART.8: Oficiales	ART.8: Officials
ART.9: Instrucciones y comunicación a los concursantes	ART.9: Instructions and communications
ART.10: Sanciones	ART.10: Penalties
ART.11: Entrenamientos privados – Test colectivos y previos	ART.11: Private, collective and previous test
ART.12: Condiciones generales de los vehículos	ART.12: General conditions of vehicles
ART.13: Disciplina general en paddock, boxes, Pit Lane y uso de las instalaciones	ART.13: General discipline in paddock, boxes and pit lane
ART.14: Disciplina general de seguridad	ART.14: General discipline of safety
ART.15: Pit Lane y asistencia en los boxes	ART.15: Pit Lane box service
ART.16: Verificaciones	ART.16: Sporting checks
ART.17: Verificaciones preliminares	ART.17: Previous checks
ART.18: Verificaciones técnicas	ART.18: Technical scrutineering
ART.19: Briefing	ART.19: Briefing
ART.20: Neumáticos	ART.20: Tires
ART.21: Peso	ART.21: Weight
ART.22: Entrenamientos oficiales. Normas generales	ART.22: Official practices. General rules
ART.23: Entrenamientos oficiales. Normas específicas y designación de piloto	ART.23: Qualifying. Specific rules and driver designation
ART.24: Interrupción de los entrenamientos	ART.24: Interruption of Qualifying
ART.25: Parrilla de salida lanzada	ART.25: Starting grid
ART.26: Procedimiento de salida	ART.26: Starting procedure
ART.27: Carrera	ART.27: Race
ART.28: Neutralización de la carrera mediante un SAFETY CAR	ART.28: Safety car procedures
ART.29: Suspensión de la carrera	ART.29: Suspending a race
ART.30: Reanudación de la carrera	ART.30: Restart the race
ART.31: Handicaps	ART.31: Handicaps
ART.32: Relevos	ART.32: Relays
ART.33: Llegada	ART.33: Finish
ART.34: Parque cerrado	ART.34: Parc Fermé
ART.35: Clasificación	ART.35: Race classification
ART.36: Ceremonia de pódium	ART.36: Podium ceremony
ART.37: Puntuación	ART.37: Scoring
ART.38: Clasificación final y resultados a retener	ART.38: Final classification and results to be retained
ART.39: Trofeos	ART.39: Awards
ART.40: Reclamaciones y apelaciones	ART.40: Protests and appeals
ART.41: Estabilidad e interpretación del Reglamento	ART.41: Stability and interpretation of the regulations

ARTÍCULO 1. ORGANIZACION

1.1 V-Line Organización, con la aprobación de la Real Federación Española de Automovilismo (RFEA) organiza para la temporada 2026 los Campeonatos de España de GT y GT4, el **Campeonato de España de GT**

1.2 De esta Campeonato se derivan:

Campeonato de España de GT

Campeonato de España de GT4

Copa de España GPX

Copa de España GT CUP

Copa de España GT4

Copa de España GPR

Trofeo Juan Fernández

1.3 El Comité Organizador del Campeonato de España de GT está formado por:

Presidente: Gabriel Alonso

Vocales : Guillem Pérez

María Lanzón

Todos los competidores estarán obligados a conocer este Reglamento, cuya copia les ha sido facilitada en el momento de la entrega de la solicitud de inscripción, debiendo respetar su contenido, y no pudiendo, por tanto, alegar ignorancia del mismo.

ARTICLE 1. ORGANISATION

1.1 V-Line Organisation, with the approval of the Royal Spanish Automobile Federation (RFEA) organises the Spanish GT Championship for the 2026 season.

1.2 The following are derived from this Championship:

Spanish GT Championship

Spanish GPX Cup

Spanish GT CUP Cup

Spanish GT4 Cup

Spanish GPR Cup

Juan Fernández Trophy

1.3 The Organising Committee of the Spanish GT Championship is made up of:

President: Guillem Pérez

Vocal: María Lanzón

All competitors are required to be familiar with these Regulations, a copy of which has been provided to them at the time of submitting the registration application, and must respect its content, and therefore cannot claim ignorance of it.

ARTÍCULO 2.- OBLIGACIONES Y CONDICIONES GENERALES

2.1. Todos los concursantes y pilotos participantes en los eventos citados en el Art. 1.2, se inscriben en nombre propio y, en su caso, en el de las personas que formen parte de sus equipos, debiendo observar —por orden de prelación— las siguientes disposiciones:

a) Prescripciones Comunes de Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España (PCCCTCE).

b) El Reglamento Deportivo y Técnico del Campeonato de España de GT

c) El Reglamento Deportivo de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España de Velocidad en Circuito (RDVC) (en lo que sea de aplicación).

d) El Reglamento Particular de la Prueba

2.2. El CDI será de aplicación —con carácter prioritario— en los aspectos generales de procedimiento, reclamación y apelación.

2.3. Los concursantes son responsables de que todas las personas afectadas por su inscripción respeten las normas aplicables.

2.4. Si un concursante no puede estar presente en un evento debe nombrar un representante por escrito. Cada piloto es responsable de su vehículo y, solidariamente con el concursante, de que todas las normas sean respetadas.

2.5. Los concursantes deben asegurar que sus vehículos cumplen las condiciones de conformidad y seguridad durante toda la duración de los entrenamientos y de la carrera.

2.6. Las sanciones por el incumplimiento de la normativa aplicable en el presente Reglamento vienen recogidas en el Anexo 1 del mismo.

ARTICLE 2.- OBLIGATIONS AND GENERAL CONDITIONS

2.1. All competitors and drivers participating in the events mentioned in Art. 1.2, register in their own name and, where applicable, in the name of the persons who form part of their teams, and must observe —in order of priority— the following provisions:

a) Common Prescriptions of Championships, Cups, Trophies and Challenges of Spain (PCCCTCE).

b) The Sports and Technical Regulations of the Spanish GT Championship

c) The Sports Regulations of the Spanish Championships, Cups, Trophies and Challenges of Circuit Speed (RDVC) (as applicable).

d) The Particular Regulations of the Event

2.2. The CDI will be applied —as a priority— in the general aspects of procedure, claim and appeal.

2.3. The competitors are responsible for ensuring that all persons affected by their registration respect the applicable rules.

2.4. If a competitor is unable to attend an event, he must appoint a representative in writing. Each driver is responsible for his vehicle and, jointly with the competitor, for ensuring that all regulations are respected.

2.5. Competitors must ensure that their vehicles meet the conditions of compliance and safety throughout the duration of the training and the race.

2.6. The sanctions for failure to comply with the regulations applicable in these Regulations are set out in Annex 1 of the same.

ARTÍCULO 3. ASPIRANTES Y LICENCIAS

3.1. Los Ctos. De España de GT/GT4 son certámenes El Campeonato de España de GT es un certamen de carácter nacional y está reservado a pilotos de cualquier nacionalidad. Todos los pilotos deberán estar en posesión de las licencias o permisos correspondientes (ver PCCCTCE), indicadas a continuación y válidas para el año en curso.

TIPO DE LICENCIA/PERMISOS	DEFINICION
Internacional	ITA.ITB.ITC-C.ITD-C
Piloto GRADO A	PA (o similar 2026)
Piloto GRADO A - Circuitos	PA/C – PJR/C (o similar 2026)
Permiso de un solo evento Piloto	PPAP (o similar 2026)

APLICACIÓN-DURACION	OBSERVACIONES
TEMPORADA A NIVEL NACIONAL HASTA 31-12-2026	PUNTUA Y BLOQUEA
UN SOLO EVENTO A NIVEL NACIONAL	NO PUNTUA NI BLOQUEA

Los deportistas en posesión de licencias expedidas por otra ADN reconocida por la FIA podrán participar –puntuando y bloqueando – siempre que las mismas sean válidas en su país para la categoría y/o modalidad convocada y que cumplan los requisitos establecidos por la FIA y la RFEDA, incluyendo la preceptiva autorización de la ADN de origen.

En cualquier caso, deberán tener una edad mínima de dieciséis años cumplidos durante el año de la solicitud de la licencia. Excepcionalmente, se permitirá participar a pilotos que cumplan 15 años durante la temporada siempre y cuando, compitan en vehículos con una relación peso/potencia igual o superior a 3,4 kg/CV.

Para la evaluación de la relación peso/potencia se tomará en consideración el peso mínimo del vehículo, según el reglamento y/o ficha de homologación y la potencia motor declarada oficialmente.

Se permitirá participar a los pilotos con licencia PJR/C en Competiciones Oficiales de Velocidad en Circuito autorizadas por la RFEDA, siempre y cuando compitan con vehículos cuya relación peso potencia sea igual o superior a 5Kg/cv.

ARTICLE 3. LICENSES AND ELIGIBLE DRIVERS

3.1. The Spanish GT Championship is a national competition and are reserved for drivers of any nationality.

All drivers must be in possession of the corresponding licences or permits (see PCCCTCE), indicated below and valid for the current year.

TYPE OF LICENSE/PERMITS	DEFINITION
International	ITA.ITB.ITC-C.ITD-C
Driver GRADE A	PA (or similar 2026)
Driver GRADE A - Circuits	PA/C – PJR/C (or similar 2026)
Single Event Permit Driver	PPAP (or similar 2026)

APPLICATION-DURATION	OBSERVATIONS
NATIONAL SEASON UNTIL 31-12-2026	TAKE AND BLOCK POINTS
ONLY ONE NATIONAL EVENT	DOESN'T TAKE POINTS AND BLOCKS

The drivers in possession of licences issued by another ASN recognised by the FIA may participate – scoring and blocking – provided that they are valid in their country for the category and/or modality called for and that they meet the requirements established by the FIA and the RFEDA, including the mandatory authorisation from the ASN of origin.

In any case, they must be at least sixteen years old during the year of the licence application.

Exceptionally, drivers who turn 15 during the season will be allowed to participate provided that they compete in vehicles with a weight/power ratio equal to or greater than 3.4 kg/hp. For the evaluation of the weight/power ratio, the minimum weight of the vehicle will be taken into consideration, according to the regulations and/or homologation form and the officially declared engine power.

Drivers with a PJR/C license will be allowed to participate in Official Circuit Speed Competitions authorized by the RFEDA, as long as they compete with vehicles whose power-to-weight ratio is equal to or greater than 5 kg/hp.

ARTÍCULO 4. INSCRIPCIONES

4.1. Todos los equipos que deseen participar en una prueba deberán rellenar correctamente el formulario oficial de inscripción, disponible en la www.vlineorg.com. Para cualquier duda al respecto pueden enviar un e-mail a: montse@vlineorg.com

4.2. Un concursante podrá inscribir uno o dos o tres pilotos por vehículo: (siendo 3 pilotos exclusivamente en las pruebas de 2 horas más una vuelta de duración), aplicándose lo que dice el Art. 25.9 del presente Reglamento Deportivo.

4.2.1 Cada concursante tendrá que indicar los datos de su/s piloto/s en el formulario de inscripción de cada prueba, y este será el válido para todo el desarrollo de la misma. Posteriormente en las verificaciones, cada equipo designará al piloto que va a conducir en cada sesión de entrenamientos cronometrados, siendo identificados mediante pulseras inviolables y/o adhesivos de diferente color, en función de la sesión en que vayan a participar (Artículo 24.9).

ARTICLE 4. REGISTRATIONS

4.1. All teams wishing to participate in a race must correctly fill out the official registration form, available at www.vlineorg.com. For any questions regarding this matter, please send an email to: montse@vlineorg.com

4.2. A competitor may register one or two drivers per vehicle.

4.2.1 Each competitor must indicate the details of his/her driver(s) on the registration form for each race, and this will be valid for the entire development of the same. Later in the verifications, each team will designate the driver who will drive in each timed practice session, being identified by means of inviolable bracelets and/or stickers of different colors, depending on the session in which they are going to participate (Article 25.9).

4.2.2. Composition of the teams:

4.2.2.a. Teams made up of only one (1) or two (2) FIA Gold Drivers are excluded.

4.2.2. Composición de los equipos:

4.2.2.a. Se consideran equipo PRO-AM los formados por UN (1) piloto ELITE (Lista V-Line Org), Oro o Silver y otro Bronce de la FIA.

4.2.2.b. Se consideran equipo AM los formados por UNO (1) o DOS (2) piloto/s Bronce de la FIA y no formen parte de la lista ELITE (V-Line Org).

4.2.2.a. Están excluidos los equipos formados por solo uno (1) o dos (2) pilotos Oro de la FIA

Aquellos equipos que quieran participar sin respetar lo que figura en este artículo, tendrán opción a pódium, pero ni puntuarán ni bloquearán puntos para el Campeonato.

4.3 Una vez finalizado el plazo de inscripción, cualquier equipo podrá cambiar el(los) piloto(s) o vehículo hasta el momento de finalización de las verificaciones. Todos estos posibles cambios, deberán contar con la autorización del Colegio de Comisarios Deportivos. Al cierre de las verificaciones, se publicará la lista definitiva de inscritos de la prueba, que será aprobada por el citado Colegio.

4.4. El plazo de cierre de inscripciones queda fijado a las **14:00 del viernes anterior a la celebración** de la prueba, en el que se desee participar.

4.5. Los derechos de inscripción por prueba quedan establecidos en **1.850 € + IVA** (si el equipo está formado por un (1) solo piloto), o **1.780 € + IVA** (si el equipo lo forman dos (2) pilotos).
Estos precios incluyen las sesiones de entrenamientos libres.

4.6. El Comité Organizador podrá rehusar una inscripción en conformidad a lo establecido en el Artículo 3.14 del Código Deportivo Internacional de la FIA.

4.7 La relación de pases personales entregados por equipo son los siguientes:

De carácter anual

- 1 pase por piloto
- 1 pase de Pit Lane para el manager del equipo
- 4 pases de Pit Lane para mecánicos
- 6 pases de Paddock

Por prueba y Pilotos inscrito

- 1 Parking Paddock
- 1 Parking por Piloto
- 3 Parking Invitados

4.8. Todos aquellos equipos que tengan un problema de cualquier índole y no puedan participar en ninguna sesión de entrenamientos cronometrados y carreras, se les devolverá el importe correspondiente al 50% de la inscripción.

Those teams that wish to participate without respecting what is stated in this article will have the option of a podium, but will not score points or block points for the Championship.

4.3 Once the registration period has ended, any team may change the driver(s) or vehicle until the end of the scrutineering. All such possible changes must be authorised by the Stewards. At the close of the scrutineering, the final list of entrants for the race will be published and approved by the aforementioned College.

4.4. The deadline for closing entries is set at 2:00 p.m. on the Friday prior to the race in which the team wishes to participate.

4.5. The registration fees per race are set at **€1.750** (if the team is made up of one (1) driver only), or **€1.850** (if the team is made up of two (2) drivers). (+vat).
These prices include free practice sessions.

4.6. The Organising Committee may refuse an entry in accordance with the provisions of Article 3.14 of the FIA International Sporting Code.

4.7 The list of personal passes delivered by team is as follows:

Annual

- 1 pass per driver
- 1 Pit Lane pass for the team manager
- 4 Pit Lane passes for mechanics
- 6 Paddock passes

Per event and for driver

- 1 Paddock Parking
- 1 Parking per Driver
- 3 Guest Parking

4.8. All teams that have a problem of any kind and cannot participate in any timed practice session and races will be refunded the amount corresponding to 50% of the registration fee.

ARTÍCULO 5. PRUEBAS PUNTUABLES – DISTANCIA A RECORRER

5.1. El Campeonato de España GT 2026 se desarrollará en CINCO (5) pruebas

5.2 El calendario es el siguiente:

Motorland: 13-15 Marzo
Valencia: 10-12 Abril
TBC
Nogaro: 4-6 Septiembre
Navarra: 9-11 Octubre

ARTICLE 5. SCORING MEETINGS - DISTANCE TO BE COVERED

5.1. The 2026 Spanish GT Championship will be held in FIVE (5) races

5.2 The calendar is as follows:

Motorland: March, 13-15
Valencia: April, 10-12
TBC
Nogaro: September, 4-6
Navarra: October 9-11

5.3. El Comité Organizador se reserva el derecho de modificar la fecha y lugar de una o varias pruebas del calendario.

5.4. Tipos de pruebas:

5.4.1- 2 carreras de 48' más una vuelta

5.4.2- Única carrera, siendo la duración de 2 horas más una vuelta.

Excepcionalmente el Director de Carrera podrá acortar la duración máxima por motivos de seguridad.

5.3. The Organizing Committee reserves the right to modify the date and place of one or more races on the calendar.

5.4. Types of races:

5.4.1 2 races of 48' plus one lap

5.4.2 Single race, with a duration of 2 hours plus one lap.

Exceptionally, the Clerk of Race may shorten the maximum duration for safety reasons.

ARTÍCULO 6. ANULACIÓN DE UNA PRUEBA

El Comité Organizador se reserva el derecho de anular una prueba si el número de inscritos es igual o menor a 15 vehículos.

ARTICLE 6. CANCELAN OF A MEETING

The Organizing Committee reserves the right to cancel a race if the number of registered vehicles is equal to or less than 15.

ARTÍCULO 7. NÚMEROS DE CARRERA, NOMBRE DEL PILOTO Y PUBLICIDAD OBLIGATORIA

7.1 Durante toda la temporada, cada vehículo llevará el número asignado por el Comité Organizador en la primera prueba que participe, en los lugares indicados en el Anexo. Dicho dorsal podrá ser modificado si el organizador así lo estima oportuno. El nombre del piloto (-s) deberá ir con letras blancas bien legibles, de una altura máxima de 10 cm, sobre el cristal de las ventanas laterales posteriores o, en su defecto, en los montantes.

7.2 Tanto los números de carrera como el/los nombre(s) del (de los) piloto(s) deberá(n) figurar sobre el vehículo desde las verificaciones técnicas preliminares y durante el transcurso de la prueba.

7.3 Publicidad obligatoria

La publicidad debe ir situada, en el vehículo y mono ignífugo, según se indica en el Anexo publicado a tal efecto. Es obligatorio llevar sobre el vehículo y el mono ignífugo, los adhesivos con los logos y los bordados de los patrocinadores exactamente en el lugar previsto y sin efectuar sobre ellos modificación alguna.

ES RESPONSABILIDAD DE CADA CONCURSANTE LA COLOCACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA PUBLICIDAD OBLIGATORIA EN SU LUGAR RESPECTIVO ANTES DE LAS VERIFICACIONES OFICIALES Y DEBERÁ PERMANECER EN SU SITIO DURANTE LOS ENTRENAMIENTOS OFICIALES Y CARRERA.

La falta de una o varias de las publicidades obligatorias llevará consigo la no participación o descalificación de la prueba.

La publicidad es libre en los espacios no ocupados por los patrocinadores, quedando prohibida la presencia o mención de cualquier otra marca que sea competencia de los Patrocinadores Oficiales de los Cto de España de GT

Todos los vehículos deberán llevar una placa de V-LINE ORG y GT, que a tal efecto les será entregado, en el salpicadero del coche, colocado de manera visible para la cámara on-board.

ARTICLE 7. RACE NUMBERS - DRIVER 'S NAME AND PUBLICITY

7.1 Throughout the season, each vehicle will bear the number assigned by the Organising Committee in the first race in which it participates in the places indicated in the Annex. This number may be modified if the organiser deems it appropriate. The name of the driver(s) must appear in clearly legible white letters, with a maximum height of 10 cm, on the glass of the rear side windows or, failing that, on the pillars.

7.2 Both the race numbers and the name(s) of the driver(s) must appear on the vehicle from the preliminary technical checks and during the course of the race.

7.3 Mandatory advertising

Advertising must be placed on the vehicle and fireproof suit as indicated in the Annex published for this purpose. It is mandatory to carry the stickers with the logos and embroidery of the sponsors on the vehicle and fireproof suit exactly in the intended place and without making any modifications to them.

IT'S THE RESPONSIBILITY OF EACH COMPETITOR TO PLACE AND MAINTAIN THE MANDATORY ADVERTISING IN ITS RESPECTIVE PLACE BEFORE THE OFFICIAL VERIFICATIONS AND IT MUST REMAIN IN ITS PLACE DURING THE OFFICIAL TRAINING AND RACE.

The lack of one or more of the mandatory advertisements will lead to non-participation or disqualification from the race.

Advertising is free in the spaces not occupied by the sponsors, the presence or mention of any other brand that is the responsibility of the Official Sponsors of the Spanish GT Championship being prohibited.

All vehicles must carry a V-LINE ORG and GT license plate, which will be provided for this purpose, on the dashboard of the car, placed in a visible place for the on-board camera.

ARTÍCULO 8.- OFICIALES

V-Line Org nombrará los siguientes oficiales y sus nombres serán comunicados a la RFEDA para su aprobación, si procede:

- Presidente del colegio de Comisarios Deportivos.
- Director de Prueba, que actuará como starter de la Prueba.
- Delegado Técnico.

ARTICLE 8.- OFFICIALS

V-Line Org will appoint the following officials and their names will be communicated to the RFEDA for approval, if applicable:

- President of the Stewards.
- Clerk of Race, who will act as the Race starter.
- Technical Delegate.

**ARTÍCULO 9. INSTRUCCIONES Y
COMUNICACIONES A LOS CONCURSANTES**

Es obligatorio para todos los vehículos participantes tener instalado y en funcionamiento el **Display ChronoLive de Dirección de Carrera**, siguiendo las indicaciones del fabricante.

El Display se podrá utilizar desde Dirección de Carrera para comunicar decisiones a los participantes, y para mostrar cualquier tipo de bandera.

La información recibida por los equipos a través del Display, será prioritaria. Toda la información de los Display será válida para cualquier decisión que puedan tomar los Comisarios Deportivos, durante y posterior a la carrera.

En caso de mala instalación o mal funcionamiento del Display, la responsabilidad será del equipo participante, pudiendo ser sancionado según el Anexo 1.

Contacto display ChronoLive: daniel@tisystems.pt

**ARTICLE 9. INSTRUCTIONS AND
COMMUNICATIONS**

It's mandatory for all participating vehicles to have the **Race Direction ChronoLive Display** installed and in operation, following the manufacturer's instructions.

The Display can be used by Race Direction to communicate decisions to the participants, and to display any type of flag.

The information received by the teams through the Display will be a priority. All information from the Display will be valid for any decision that the Stewards may take, during and after the race.

In the event of incorrect installation or malfunction of the Display, the participating team will be responsible, and may be sanctioned according to Annex 1.

Contact display ChronoLive: daniel@tisystems.pt

ARTÍCULO 10. SANCIONES

10.1. 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 a petición del Director de Carrera

10.2. “Incidente” significa un hecho o una serie de hechos que implique a uno o varios pilotos, o toda acción de un piloto que los Comisarios Deportivos entiendan que:

- Haya supuesto la interrupción de los entrenamientos (libres u oficiales) o de la carrera, en aplicación de la reglamentación aplicable.
- Constituya una violación de la normativa aplicable (Reglamento(s), CDI, etc.).
- Haya efectuado una falsa salida o haya provocado la de uno o más vehículos.
- Provoque una colisión evitable.
- Haya forzado a dejar la pista a otro piloto.
- Entorpezca o impida ilegítimamente cualquier maniobra lícita de adelantamiento de otro deportista.
- Adelante ilegítimamente a otro piloto.
- Desobedezca o haga caso omiso a las indicaciones, instrucciones o comunicaciones de los oficiales o del personal de organización de la prueba.
- En general, cualquier conducta que por acción u omisión atente contra el buen orden deportivo que debe presidir en el deporte del automóvil y sus competiciones.

10.3. Corresponderá a los Comisarios Deportivos determinar si se ha producido un “Incidente”, así como qué piloto(s) está(n) implicado(s) y si debe(n) ser sancionado(s).

10.4. Si los Comisarios Deportivos investigan un “Incidente”, deben informar al equipo o equipos que esté(n) implicado(s), mediante un mensaje publicado en los monitores de cronometraje (siempre que las instalaciones del circuito 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 TREINTA (30) minutos desde la finalización de la carrera, no deberá abandonar el circuito sin el acuerdo previo de los citados oficiales.

10.5. Los Comisarios Deportivos podrán infligir a cualquier piloto implicado en un “Incidente”, las penalizaciones establecidas en el Anexo a tal efecto.

10.6. Asimismo, los Comisarios Deportivos podrán dar traslado al Tribunal Nacional de Apelación y Disciplina (TNAD) de la RFEDA, de cualquier información referente a la posible

ARTICLE 10. PENALTIES

10.1. The Stewards may impose the sanction(s) provided for in these Regulations, as well as any other sanction(s) that they may impose, at their sole discretion, in application of the CDI or other applicable regulation(s).

They may also act at the request of the Clerk of the Race

10.2. “Incident” means an event or series of events involving one or more drivers, or any action by a driver that the Stewards consider to have:

- Caused the interruption of practice (free or official) or the race, in application of the applicable regulations.
- Constituted a violation of the applicable regulations (Regulation(s), CDI, etc.).
- Caused a false start or caused one or more vehicles to do so.
- Caused an avoidable collision.
- Forced another driver to leave the track.
- Illegally hindered or prevented any lawful overtaking manoeuvre by another athlete.
- Illegally overtook another driver.
- Disobeyed or ignored the indications, instructions or communications of the officials or the organisation staff of the race.
- In general, any conduct that, by action or omission, undermines the good sporting order that must prevail in motor sport and its competitions.

10.3. It's the responsibility of the Stewards to determine whether an “Incident” has occurred, as well as which driver(s) are involved and whether they should be penalized.

10.4. If the Stewards investigate an “Incident”, they must inform the team(s) involved, by means of a message posted on the timing monitors (provided that the circuit facilities allow this).

If a driver is involved in a collision or an “Incident” and has been informed by the Stewards of this circumstance before THIRTY (30) minutes have elapsed since the end of the race, he must not leave the circuit without the prior agreement of the aforementioned officials.

10.5. The Stewards may inflict on any driver involved in an “Incident” the penalties established in the Annex for this purpose.

10.6. Likewise, the Sports Commissioners may forward to the National Court of Appeal and Disciplinary Affairs (TNAD) of the RFEDA any information regarding the possible involvement of a licensed member in an “Incident”.

10.7. The TNAD may sanction any licensed member involved in

implicación de un licenciado en un "Incidente".

10.7. El TNAD, podrá sancionar a cualquier licenciado implicado en un "Incidente", de acuerdo con el Reglamento de Régimen Disciplinario de la RFEDA y disposiciones concordantes.

10.8. Como norma general, las infracciones cometidas en los entrenamientos oficiales llevarán consigo la anulación de cuantos tiempos se consideren oportunos o la pérdida de posiciones en la parrilla de salida, pudiendo llegar a la descalificación en aquellos supuestos de singular gravedad, a juicio de los Comisarios Deportivos.

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

- a) a sumar al tiempo total invertido en carrera.
- b) de paso por Pit Lane (Drive Through).
- c) 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 TRES (3) primeras vueltas de la carrera).

Asimismo, deberá tenerse en cuenta lo establecido en el artículo 19 de las PCCCTCE.

10.9. 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, o en su defecto, si los Comisarios Deportivos 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(s) siguiente(s) prueba(s).

10.10. Penalizaciones en tiempo.

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 la Dirección de Carrera que se señalice mediante bandera negra, acompañada de un cartel de fondo negro, en el que se muestre el número de dorsal y la penalización a cumplir. Paralelamente y siempre que sea posible, se entregará una notificación escrita de la

penalización en tiempo impuesta, a un responsable del equipo, y se asegurarán, si es posible, que esta información sea mostrada en los monitores de cronometraje.

- b) Desde el momento en que se ha señalado en el puesto de Dirección de Carrera, o que la información se haya mostrado en los monitores de cronometraje, o que el equipo haya acusado recepción de la notificación escrita, el piloto no deberá cubrir más de dos vueltas completas antes de entrar en el Pit Lane.

c) Definiciones:

- c.1.) Paso por Pit Lane (Drive Through): acceder al Pit Lane, recorrerlo en su totalidad sin paradas y reincorporaciones a pista.
- c.2.) 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.

an "Incident", in accordance with the Disciplinary Regime Regulations of the RFEDA and concordant provisions.

10.8. As a general rule, infringements committed during official practice will result in the cancellation of any times considered appropriate or the loss of positions on the starting grid, and may even lead to disqualification in cases of particular gravity, at the discretion of the Stewards.

However, the Stewards may defer the following time penalties from practice to the race:

- a) to be added to the total time spent in the race.
- b) passing through the Pit Lane (Drive Through).
- c) stopping in the Pit Lane (Stop & Go).

These last two sanctions must be established indicating the time of their application (as a normal rule, in the first THREE (3) laps of the race).

Likewise, the provisions of article 19 of the PCCCTCE must be taken into account.

10.9. In races, incidents that may be penalised may be initially resolved, as a general rule, with a penalty of passing through the Pit Lane, or failing that, if the Stewards consider it insufficient, by a pit stop (Stop & Go) of as many seconds as they consider appropriate, which may ultimately be raised to disqualification in cases where the severity so requires.

On the other hand, in those incidents where the circumstances so advise, the application of the corresponding penalty may be deferred to the following race of the same event (in the event of more than one being held), or transferred to races to be held in the following event(s).

10.10. Time penalties.

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

- a) The Stewards will instruct Clerk of race to signal this by means of a black flag, accompanied by a sign with a black background, showing the race number and the penalty to be served. At the same time and whenever possible, written notification of the imposed time penalty will be given to a team official and they will ensure, if possible, that this information is displayed on the timing monitors.

- b) From the moment the signal has been signalled at the Race Direction post, or the information has been displayed on the timing monitors, or the team has acknowledged receipt of the written notification, the driver must not cover more than two full laps before entering the Pit Lane.

c) Definitions:

- c.1.) Pit Lane (Drive Through): access the Pit Lane, drive through it in its entirety without stops and re-entering the track.
- c.2.) Stop in the Pit Lane (Stop & Go): access the Pit Lane to go to the penalty area, where the driver will completely stop his vehicle at the place where he is shown a red circular panel with the word "STOP" written in white.

From the moment the vehicle is stopped, the official in charge will begin the countdown of the penalty imposed, at the end of which he will authorize the driver of the vehicle to resume driving by replacing the red circular panel with a green one with the word "GO" written in white.

Stop & Go periods will be at least TEN SECONDS, and, if they are commuted in time, they will be for TWENTY-FIVE SECONDS, plus the TEN SECONDS MENTIONED, increasing in multiples of FIVE seconds.

- d) At any time during the cases described (Drive Through or Stops & Go) the vehicle may not stop in its pit box to carry out any work, nor to receive assistance when it is immobilized in the penalty zone. However, in the event that the engine stops and the driver is unable to restart it, the use of an external means to restart it is authorized.

- e) In any case, except if the vehicle is already at the entrance to

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.

Los Stop & Go, serán como mínimo, de DIEZ SEGUNDOS, y, si se conmutan en tiempo, serán por VEINTICINCO SEGUNDOS, más los DIEZ CITADOS, aumentándose en múltiplos de CINCO segundos.

d) En cualquier momento de los casos descritos (Drive Through o Stops & 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.

e) 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 vehículo de seguridad. Una vez se retire el vehículo de seguridad la sanción deberá cumplirse en el siguiente paso por la entrada del Pit-Lane.

f) Si una de estas penalizaciones debe ser aplicada en el transcurso de las TRES (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:

f.1.) Paso por Pit Lane (Drive Through): 25 segundos.

f.2.) Parada en Pit Lane (Stop & Go): se tomará como base 35 segundos (25 más 10), a los que se podrán añadir los segundos que se estimen oportunos, aumentando en múltiplos de CINCO (5) segundos.

g) Las penalizaciones de tiempo aplicadas después de una carrera que sean más largas que el tiempo de una vuelta, se pueden convertir en una penalización de eliminar una cantidad de vueltas completas (penalización de vuelta), según lo determinen los Comisarios Deportivos, más el tiempo restante aplicado como penalización de tiempo.

10.11. Ninguna decisión tomada o sanción impuesta reducirá el efecto de los artículos 12.11 o 12.12 del Código Deportivo Internacional de la FIA.

10.12. Todos los pilotos sancionados en dos ocasiones por conducta antideportiva tendrán una sanción adicional correspondiente a la pérdida de diez posiciones en la parrilla de salida, que se hará efectiva en la siguiente carrera que participe.

the Pit Lane to carry out the penalty, it may not be carried out once the safety vehicle has left the track. Once the safety vehicle has left, the penalty must be served in the next pass through the entrance to the Pit-Lane.

f) If one of these penalties must be applied during the last THREE (3) laps or at the end of the race, the seconds indicated will be added to the time spent in the race by the affected driver:

f.1.) Passage through the Pit Lane (Drive Through): 25 seconds.

f.2.) Pit Lane Stop (Stop & Go): 35 seconds (25 plus 10) will be taken as a base, to which the seconds deemed appropriate may be added, increasing in multiples of FIVE (5) seconds.

g) Time penalties applied after a race which are longer than the time of a lap may be converted to a penalty of deleting a number of whole laps (Lap Penalty), as determined by the Stewards, plus the remaining time applied as a Time Penalty.

10.11. No decision taken or penalty imposed shall reduce the effect of Articles 12.11 or 12.12 of the FIA International Sporting Code.

10.12. All drivers penalised twice for unsportsmanlike conduct shall be subject to an additional penalty corresponding to the loss of ten positions on the starting grid, which shall take effect at the next race in which they participate.

ARTÍCULO 11. ENTRENAMIENTOS PRIVADOS TEST COLECTIVOS Y PREVIOS

Los entrenamientos privados vienen definidos en el Complemento 1 del Anexo "H" y son realizados sobre la base de un contrato entre el Circuito y el que alquila la pista.

11.1. Está prohibido efectuar entrenamientos privados o cualquier tipo de prueba en el circuito en el que se vaya a celebrar una carrera (a excepción de la celebración de una prueba de cualquier otro certamen), en los días anteriores a los de la celebración de la prueba deportiva. Estos días son lunes, martes, miércoles, jueves y viernes de la misma semana (este último en función si el Organizador de la prueba lo habilita como jornada de test colectivos y de pago).

11.2. Los entrenamientos privados del viernes anterior a una prueba o sábado por la mañana –que son realizados sobre la base de un contrato entre el circuito y el que alquila la pista, forman parte deportiva de la prueba.

ARTICLE 11. PRIVATE, COLLECTIVE AND PREVIOUS TEST

Private test sessions are defined in Supplement 1 of Annex "H" and are carried out on the basis of a contract between the Circuit and the person renting the track.

11.1. It is prohibited to carry out private test sessions or any type of test on the circuit where a race is to be held (with the exception of the holding of a meeting of any other competition) in the days prior to the holding of the sporting event. These days are Monday, Tuesday, Wednesday, Thursday and Friday of the same week (the latter depending on whether the Organiser of the event enables it as a day for collective and paid tests).

11.2. Private test sessions on the Friday before a race or on Saturday morning –which are carried out on the basis of a contract between the circuit and the person renting the track– are part of the sporting event.

11.3. El Promotor incluirá en el Calendario Oficial del Campeonato los Tests Oficiales Colectivos y/o Test Privados previos (TBA)

11.3. The Promoter will include the Collective and Preliminary Official Tests / or Private Test in the Official Championship Calendar (TBA)

ARTÍCULO 12. CONDICIONES GENERALES DE LOS VEHÍCULOS

12.1. 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 Pit y viceversa, durante todo el desarrollo del entrenamiento oficial y las carreras, excepto los instalados por los comisarios y cronometradores de la prueba, con el objetivo de controlar el desarrollo de la misma.

Están permitidas las tomas de tiempos no oficiales automáticas. Si por el funcionamiento de estas los equipos necesitaran instalar algún elemento de medida –con fuente de alimentación- al muro de señalización (muro Pit-Lane), esta última (fuente de alimentación) deberá situarse en el suelo, nunca en la parte superior del muro.

12.2. Está permitida la utilización de un sistema de adquisición de datos al vehículo y que este sea desde el vehículo (parado) al ordenador y no en sentido contrario.

12.3. 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, con la exclusiva función de transmisión de voz humana.

12.4. Es responsabilidad del concursante, la adquisición e instalación de un transponder en el vehículo, para poder superar las verificaciones técnicas previas. Su instalación se registrará según lo establecido en el Anexo 3 del RDVC.

12.5. El mantenimiento, anclaje y uso de los aparatos de cronometraje es responsabilidad del concursante. El mal funcionamiento comportará, en el caso de entrenamientos, una parada obligatoria a los boxes, para su sustitución o reparación.

ARTICLE 12. GENERAL CONDITIONS OF THE VEHICLES

12.1. 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 Pit area and vice versa is prohibited throughout the development of official training and races, except for those installed by the race stewards and timekeepers for the purpose of controlling the development of the race.

Automatic non-official time recording is permitted. If due to the operation of these the teams need to install a measuring element - with a power supply - on the signaling wall (Pit-Lane wall), the latter (power supply) must be placed on the ground, never on the top of the wall.

12.2. The use of a data acquisition system on the vehicle is permitted and must be from the vehicle (stationary) to the computer and not in the opposite direction.

12.3. Intercommunication is permitted between the driver, inside his moving vehicle, and the members of his team, using radio systems, with the exclusive function of transmitting human voice.

12.4. It's the responsibility of the competitor to acquire and install a transponder in the vehicle, in order to pass the prior technical checks. Its installation will be governed by the provisions of Annex 3 of the RDVC.

12.5. The maintenance, anchoring and use of the timing devices is the responsibility of the competitor. In the case of training, malfunctions will entail a mandatory stop at the pits for replacement or repair.

ARTÍCULO 13. DISCIPLINA GENERAL EN Paddock, BOXES, PIT LANE y USO DE LAS INSTALACIONES

13.1. Si un equipo desea instalar cualquier tipo de estructura (carpas, avances, motor home, vehículos, etc.)

detrás de los boxes, deberá indicarlo al Comité Organizador quien será el único que podrá autorizarle a montarlo.

13.2. Los menores de 16 años, aunque vayan acreditados, no pueden acceder a Pit Lane y pista. Si a pesar de esta prohibición, algún menor de 16 años estuviera presente en ellos, quedará bajo la responsabilidad de cada equipo.

13.3. Durante los entrenamientos y las carreras solamente podrán acceder al muro del Pit Lane tres componentes de cada uno de los equipos participantes en la prueba (debidamente acreditados) que se esté desarrollando en ese momento. La situación de los demás miembros del equipo y las reparaciones a los vehículos sólo podrán ser realizadas en la "Vía Lenta" del Pit Lane asignada a cada concursante.

13.4. 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. Así como los animales en zonas prohibidas serán

ARTICLE 13. GENERAL DISCIPLINE IN Paddock, BOXES AND PIT LANE

13.1. If a team wishes to install any type of structure (tents, awnings, motor homes, vehicles, etc.) behind the

pits, they must inform the Organising Committee, who will be the only one who can authorise them to do so.

13.2. Minors under 16 years of age, even if they are accredited, cannot access the Pit Lane and track. If, despite this prohibition, any minors under 16 years of age are present, this will be the responsibility of each team.

13.3. During test and the races, only three members of each of the teams participating in the race (duly accredited) that is taking place at that time may access the Pit Lane wall. The location of the other team members and repairs to the vehicles may only be carried out in the "Slow Lane" of the Pit Lane assigned to each competitor.

13.4. It's prohibited to paint, drill, dismantle or misuse the circuit facilities (Paddock, Boxes, Pit Lane, signage wall, etc.). Any damage caused to the facilities will be the responsibility of the competitor. Animals in prohibited areas will be the responsibility of the competitor and may result in a penalty for the team.

responsabilidad del concursante pudiendo acarrear una sanción para el equipo.

13.5. Es responsabilidad de los equipos retirar de las instalaciones de los circuitos, los neumáticos usados una vez finalizada la prueba.

13.6. Los vehículos deberán permanecer en la vía lenta del Pit Lane hasta que la luz verde del semáforo de salida del Pit Lane se encienda, sólo en ese momento se autoriza a los vehículos dirigirse a la salida del Pit Lane a través de la vía rápida.

13.5. It's the responsibility of the teams to remove used tires from the circuit facilities once the race has finished.

13.6. Vehicles must remain in the slow lane of the Pit Lane until the green light of the Pit Lane exit traffic light turns on. Only at that moment are vehicles authorized to proceed to the Pit Lane exit via the fast lane.

ARTÍCULO 14. DISCIPLINA GENERAL DE SEGURIDAD

14.1. El uso de un medio de arranque externo al vehículo sólo estará autorizado en el Paddock, Boxes, vía interior y en la parrilla de salida.

14.2. Durante la celebración de las carreras y entrenamientos cronometrados estará autorizado cambiar o reparar cualquier pieza del vehículo siempre y cuando sea a consecuencia de una avería y se haga en el Pit Lane (Vía lenta) frente al box (en caso de haberlo) o la zona asignada. No se permite ningún tipo de reparación dentro del Box.

Durante la sesión de entrenamientos cronometrados NO está permitido, añadir o quitar ningún líquido.

Durante la carrera SI está permitido, siempre y cuando se siga el mismo procedimiento descrito en los Artículos 32.12 y 32.14.2.

14.3. Desde el inicio y hasta la finalización del (de los) entrenamiento(s), warm up, o carrera(s) y hasta que todos los vehículos hayan llegado al Parque Cerrado, por sus propios medios o por otro de los modos especificados en este Reglamento, nadie está autorizado a permanecer en la pista excepto los comisarios 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.

14.4. La circulación por el Pit Lane, tanto durante los entrenamientos, warm-up, procedimiento de salida, y carrera, se efectuará con las máximas precauciones y a una velocidad inferior a 60 km/h.

14.5. Tanto a la entrada como a la salida del Pit Lane, existe una línea blanca continua pintada en la pista, con intención de separar a los vehículos que circulan normalmente por ella, de los que acceden o abandonan el Pit Lane. Los vehículos que accedan o abandonen el mismo, no podrán traspasarla salvo causas de fuerza mayor, así aceptado por los Comisarios Deportivos de la prueba.

14.6. El piloto de cualquier vehículo que tenga la intención de abandonar la pista, o de acceder a la vía interior, o de volver a su box o a la zona de paddock deberá avisar previamente de su intención, y a él le incumbe vigilar que esta maniobra no represente peligro.

14.7. En particular está prohibido:

- Efectuar maniobras de zigzag para calentamiento de neumáticos, en entrenamientos y en la totalidad de los mismos y en carrera.
- Conducir sus vehículos en sentido contrario a la de la carrera, excepto que sea para retirar su vehículo de una posición peligrosa.

ARTICLE 14. GENERAL DISCIPLINE OF SAFETY

14.1. The use of a starting device outside the vehicle is only permitted in the Paddock, Boxes, internal track and on the starting grid.

14.2. During the races and qualifying sessions, it's permitted to change or repair any part of the vehicle as long as it is due to a breakdown and is done in the Pit Lane (slow lane) in front of the box (if there is one) or the assigned area. No type of repair is permitted inside the Box.

During the timed practice session, adding or removing any liquid is NOT permitted.

During the race, it IS permitted, as long as the same procedure described in Articles 32.12 and 32.14.2 is followed.

14.3. From the start and until the end of practice(s), warm-up, or race(s) and until all vehicles have reached the Parc Fermé, by their own means or by any other means specified in these Regulations, no one is authorized to remain on the track except the stewards in the execution of their mission, the driver when driving or under the instructions of the track stewards, and the mechanics, in accordance with the provisions of these Regulations.

14.4. Circulation through the Pit Lane, both during practice, warm-up, start procedure, and race, must be carried out with the utmost caution and at a speed of less than 60 km/h.

14.5. At both the entrance and exit of the Pit Lane, there is a continuous white line painted on the track, intended to separate the vehicles that normally circulate on it from those entering or leaving the Pit Lane. Vehicles entering or leaving it may not cross it except in cases of force majeure, as accepted by the Race Stewards of the event.

14.6. The driver of any vehicle intending to leave the track, or to access the inner road, or to return to his box or the paddock area must give advance notice of his intention, and it is his responsibility to ensure that this manoeuvre does not represent a danger.

14.7. In particular, the following are prohibited:

- Performing zigzag manoeuvres to warm up tyres, in practice and in practice as a whole and in the race.
- Driving his vehicles in the opposite direction to that of the race, except to remove his vehicle from a dangerous position.

14.8. A vehicle on the track may use the full width of the track. However, if it is overtaken by another vehicle that is about to overtake it, the driver must allow the faster driver to overtake him at the first possible opportunity.

If the driver of the overtaken vehicle appears to be failing to use his rear-view mirrors properly, the marshals will wave blue flags

14.8. Un vehículo que se encuentre en la pista puede utilizar todo el ancho de la misma. Sin embargo, en el momento que éste sea alcanzado por otro vehículo que esté a punto de doblarle, el piloto debe permitir al piloto más rápido adelantarlo en la primera oportunidad posible.

Si el piloto del vehículo alcanzado pareciera no utilizar debidamente los retrovisores, los señalizadores agitarán banderas azules para prevenir a este piloto, que otro vehículo más rápido intenta adelantarlo.

Todo piloto que parezca ignorar las banderas azules podrá ser penalizado por los Comisarios Deportivos de la prueba.

14.9. Los pilotos deben utilizar la pista en todo momento. Para disipar cualquier duda:

Las líneas blancas que definen los bordes de la pista se consideran que forman parte de ella, pero no los bordillos y/o pianos.

Se considerará que un piloto ha salido de la pista si ninguna parte de su vehículo permanece en contacto con ella. (Artículo 2.d Capítulo 4 Anexo L del CDI FIA).

Si un vehículo se sale de la pista por una razón cualquiera, y sin perjuicio del artículo 16.11 citado a continuación, el piloto puede reincorporarse a la misma. Sin embargo, solo puede incorporarse a pista cuando sea seguro y sin obtener ventaja alguna.

El adelantamiento, teniendo en cuenta las posibilidades del momento, puede efectuarse por la derecha o por la izquierda.

14.10. Sin embargo, las maniobras susceptibles de molestar a otros pilotos, tales como cambiar varias veces de dirección para defender una posición, golpear a otro vehículo o arrastrarlo deliberadamente más allá del borde de la pista o proceder a cualquier otro cambio anormal de dirección, están estrictamente prohibidas.

Todo piloto que presuntamente cometa alguna de las infracciones antes mencionadas será reportado a los Comisarios Deportivos de la prueba.

14.11. La realización de alguna de las maniobras descritas en los artículos 14.6, 14.7, 14.8, 14.9 y 14.10 anteriores o de cualquier otra de carácter antideportivo (por ej. una colisión evitable), la repetición o la evidencia de falta de dominio o control del vehículo, podrá ser penalizada de acuerdo con lo establecido en el Anexo 1 de este Reglamento.

14.12. Si un vehículo se para fuera del Pit Lane, deberá ser sacado lo más rápidamente posible con el fin de que su presencia no suponga un peligro o no obstaculice a otros pilotos:

Si el piloto es incapaz de retirar su vehículo el/ los comisario(s) de pista deberán prestarle asistencia. Si, por esta asistencia, el piloto se reincorpora a los entrenamientos o a la carrera, debe hacerlo de la manera más segura y siguiendo las indicaciones de los Oficiales de Pista.

Si ha recibido asistencia mecánica externa (grúa, plataforma, vehículo de rescate, tractor o similar) utilizado por los oficiales de pista para recuperar el vehículo y por ello ha reanudado la marcha, se aplicarán las penalizaciones establecidas en el Anexo 1 de este Reglamento.

14.12.1. Durante los entrenamientos cronometrados, si un coche es recuperado mediante medios mecánicos, podrá reincorporarse a pista, pero ya no podrá mejorar sus tiempos.

14.12.2. Durante la carrera, si un coche es recuperado mediante medios mecánicos, podrá reincorporarse a la misma,

to warn this driver that a faster vehicle is attempting to overtake him.

Any driver who appears to ignore the blue flags may be penalised by the Stewards of the race.

14.9. Drivers must use the track at all times. To avoid any doubt: The white lines defining the edges of the track are considered to be part of it, but not the kerbs and/or curbs.

A driver is deemed to have left the track if no part of his vehicle remains in contact with it. (Article 2.d Chapter 4 Annex L of the FIA CDI).

If a vehicle leaves the track for any reason, and without prejudice to Article 16.11 cited below, the driver may re-enter the track. However, he may only re-enter the track when it is safe to do so and without gaining any advantage. Overtaking, taking into account the possibilities at the moment, can be done on the right or the left.

14.10. However, manoeuvres likely to cause annoyance to other drivers, such as changing direction several times to defend a position, hitting another vehicle or deliberately dragging it over the edge of the track or making any other abnormal change of direction, are strictly prohibited. Any driver suspected of committing any of the above-mentioned infringements will be reported to the Stewards of the race.

14.11. Performing any of the manoeuvres described in Articles 14.6, 14.7, 14.8, 14.9 and 14.10 above or any other unsportsmanlike action (e.g. an avoidable collision), repetition or evidence of a lack of mastery or control of the vehicle may be penalised in accordance

with the provisions of Annex 1 of these Regulations.

14.12. If a vehicle stops outside the Pit Lane, it must be removed as quickly as possible so that its presence does not pose a danger or hinder other drivers.

If the driver is unable to remove his vehicle, the track marshal(s) must provide assistance. If, as a result of this assistance, the driver is able to return to practice or the race, he must do so in the safest manner and following the instructions of the Track Officials. If the car has received external mechanical assistance (crane, platform, rescue vehicle, tractor or similar) used by the track officials to recover the vehicle and has therefore resumed racing, the penalties established in Annex 1 of these Regulations will be applied.

14.12.1. During qualifying, if a car is recovered by mechanical means, it may return to the track, but it may not improve its times.

14.12.2. During the race, if a car is recovered by mechanical means, it may return to the track, provided that HALF of the race time has not elapsed.

Once half of the race time has elapsed, it must go to the Parc Fermé.

14.13. Any vehicle abandoned by its driver on the circuit, except to attempt the repairs provided for in these Regulations with on-board means, will be considered as retired, whatever the cause or duration of this abandonment. No driver has the right to refuse to have his vehicle pushed or towed by mechanical means off the track, and such driver must do everything possible to facilitate the manoeuvre and obey the instructions of the track marshals.

A driver who abandons his vehicle must leave it in neutral with the steering wheel in place.

14.14. Yellow flags.

siempre que no se haya cumplido LA MITAD del tiempo de carrera.

Una vez superada dicha mitad de la carrera deberá dirigirse al Parque Cerrado.

14.13. Todo vehículo abandonado por su piloto sobre el circuito, salvo para intentar las reparaciones previstas en el presente Reglamento con los medios de a bordo, será considerado como retirado, cualquiera que sea la causa o duración de este abandono.

Ningún piloto tiene derecho a rehusar que su vehículo sea empujado o remolcado por medios mecánicos hacia el exterior de la pista, y dicho piloto debe hacer todo lo posible para facilitar la maniobra y obedecer las instrucciones de los comisarios de pista.

El piloto que abandone su vehículo, deberá dejarlo en punto muerto y con el volante en su lugar.

14.14. Banderas amarillas.

Una o más banderas amarillas mostradas 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 si fuera necesario. Los adelantamientos, así como la mejora de los tiempos están prohibidos bajo estas circunstancias.

Cualquier infracción de esta regla durante las sesiones de entrenamientos o las carreras de una prueba será penalizada de acuerdo con lo establecido en el Anexo 1 de este Reglamento. Las decisiones tomadas por los Comisarios Deportivos en referencia a la cancelación de tiempos por no respetar una o más banderas amarillas seguirán el procedimiento establecido en las

PCCCTCE.

Cualquier infracción de esta regla durante la carrera en una prueba será penalizada de acuerdo con lo establecido en el Anexo 1 de este Reglamento.

En un sector con banderas amarillas, el tiempo registrado por un piloto en ese sector deberá ser como mínimo de 1" más lento respecto a la vuelta anterior efectuada sin incidentes en pista.

14.15. 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. En este caso se seguirá el procedimiento establecido en las PCCCTCE.

14.16 Cámaras on board – Captación de imágenes.

Será obligatorio montar cámaras para grabación de imágenes, en los entrenamientos oficiales y en las carreras del Cto de España de GT.

Dichas cámaras deberán marcar la fecha y hora de cada carrera.

Se deberá cumplir con el Anexo 9, de las PCCCTCE **2026:**

La orientación de éstas debe ser hacia delante y paralela al eje longitudinal del vehículo.

La instalación y sujeción de estas cámaras deberá ser verificada por los Comisarios Técnicos.

El concursante será el responsable de su buen funcionamiento en todo momento, la memoria de la cámara deberá tener capacidad de almacenamiento de imágenes, al menos, para toda la duración de la sesión de entrenamientos o de la carrera completa en la que participe el vehículo, y las imágenes registradas por la misma estarán siempre a disposición del Director de Carrera o del Colegio de Comisarios Deportivos, con el fin de poder verificar un eventual incidente, resolver una

One or more yellow flags displayed at the signalling posts indicate the existence of a danger of any kind on or near the track. Drivers must reduce speed and be prepared to change direction and even stop if necessary. Overtaking, as well as improving times, is prohibited under these circumstances.

Any infringement of this rule during practice sessions or races of a race will be penalised in accordance with the provisions of Annex 1 of these Regulations.

Decisions taken by the Stewards regarding the cancellation of times for failure to respect one or more yellow flags will follow the procedure set out in the Regulations.

PCCCTCE.

Any infringement of this rule during the race in a race will be penalized in accordance with the provisions of Annex 1 of these Regulations.

In a sector with yellow flags, the time recorded by a driver in that sector must be at least 1" slower than the previous lap completed without incident on the track.

14.15. If in the opinion of the Stewards a driver deliberately stops on the circuit or prevents the normal circulation of another driver(s), he will be penalized in accordance with the provisions of Annex 1 of these Regulations. In this case, the procedure established in the PCCCTCE will be followed.

14.16 On-board cameras – Image capture.

It will be mandatory to mount cameras to record images, in official training sessions and in GT Spanish Championship races.

These cameras must mark the date and time of each race.

Annex 9 of the PCCCTCE 2026 must be complied with:

The orientation of these must be forward and parallel to the longitudinal axis of the vehicle.

The installation and fastening of these cameras must be verified by the Technical Commissioners.

The competitor will be responsible for their proper functioning at all times, the camera memory must have the capacity to store images, at least, for the entire duration of the training session or the entire race in which the vehicle participates, and the images recorded by it will always be available to the Clerk of the Race or the Stewards, in order to verify a possible incident, resolve a possible Claim or impose a sanction related to it.

In accordance with the provisions of Article 9 of the Common Prescriptions of the Championships, Cups, Trophies and Challenges of Spain, the images are the property of V-Line Organization, so participants are prohibited from any manipulation or misuse of them. Likewise, their dissemination in any media or on the Internet without the due authorization of the Organizing Committee is expressly prohibited.

These images must always be available to V-Line Org or the Race Stewards.

eventual Reclamación o imponer una sanción referente al mismo.

De acuerdo con lo establecido en el Artículo 9 de las Prescripciones comunes de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España, las imágenes son propiedad de V-Line Organización, por lo que se prohíbe a los participantes cualquier manipulación o mal uso de ellas. Igualmente queda expresamente prohibida su difusión en cualquier medio de comunicación o Internet sin la debida autorización del Comité Organizador.

Dichas imágenes deben estar siempre a disposición de V-Line Org o de los Comisarios Deportivos de la prueba.

ARTÍCULO 15. PIT LANE Y ASISTENCIA EN LOS BOXES

15.1. En el curso de los entrenamientos y la carrera solamente estará autorizado el acceso a Pit Lane por la zona de desaceleración.

15.2. Con el fin de evitar cualquier duda, el Pit Lane estará dividido en dos vías definidas del siguiente modo:

- a) **VÍA RÁPIDA:** la más próxima al muro de separación entre la pista y el Pit Lane. Todo vehículo que se encuentre en cualquier momento en esta vía, deberá encontrarse con el piloto a bordo del vehículo en orden de marcha.
- b) **VÍA INTERIOR:** la vía más próxima a los boxes, por este motivo es la única zona de Pit Lane donde está permitido trabajar en los vehículos.

Si algún material ha sido dejado por descuido en la vía rápida, debe ser retirado inmediatamente.

15.3. No está autorizado recibir asistencia en el interior del box una vez el vehículo haya salido del mismo, excepto lo contemplado en el Artículo 33.9 del presente Reglamento.

15.4. Si un piloto sobrepasa su box, o la zona asignada para su equipo en la vía interior, antes de haberse parado, sólo puede acceder a su zona siendo empujado por sus mecánicos, estando prohibido dar marcha atrás en el Pit Lane.

15.5. En una prueba en el que se celebren varias competiciones, los concursantes no pueden utilizar el Pit Lane más que durante los entrenamientos y la carrera para la que se encuentren inscritos.

Excepcionalmente, el Director de Prueba o Carrera, podrá autorizar que un vehículo de otra competición se mueva por el Pit Lane, siempre que lo haga con el motor parado y por la Vía lenta.

15.6 Queda terminantemente prohibido conducir marcha atrás en el Pit Lane y/o sin el motor en marcha.

ARTICLE 15. PIT LANE AND BOXES SERVICE

15.1. During practice and the race, access to the Pit Lane will only be permitted via the deceleration zone.

15.2. In order to avoid any doubt, the Pit Lane will be divided into two lanes defined as follows: a) **FAST ROAD:** the lane closest to the separation wall between the track and the Pit Lane. Any vehicle that is at any time on this lane must have the driver on board the vehicle in running order.

b) **INTERIOR ROAD:** the lane closest to the pits, which is why it is the only area of the Pit Lane where work on vehicles is permitted.

If any material has been left inadvertently on the fast lane, it must be removed immediately.

15.3. Service isn't permitted inside the pit box once the vehicle has left it, except as provided for in Article 33.9 of these Regulations.

15.4. If a driver passes his pit box, or the area assigned to his team on the inner lane, before having stopped, he can only access his area by being pushed by his mechanics, and reversing in the Pit Lane is prohibited.

15.5. In a race in which several competitions are held, competitors may not use the Pit Lane except during training and the race for which they are registered.

Exceptionally, the Clerk of the Race may authorize a vehicle from another competition to move through the Pit Lane, provided that it does so with the engine stopped and on the Slow Lane.

15.6 It is strictly prohibited to drive in reverse in the Pit Lane and/or without the engine running.

ARTÍCULO 16. VERIFICACIONES

16.1. Las verificaciones se realizarán en los horarios y lugares establecidos en el Reglamento Particular de cada prueba. Las verificaciones obligatorias se realizarán el antes de los entrenamientos libres / Test Oficial Colectivo.

16.2. Ningún vehículo podrá tomar parte en una prueba hasta que no haya sido autorizado por los Comisarios Deportivos a la vista de los resultados de las verificaciones previas a la prueba.

16.3. Los concursantes que no hayan respetado los límites de tiempo fijados para la realización de las verificaciones serán sancionados de acuerdo con lo establecido en este Reglamento, siendo las sanciones acumulativas durante la temporada.

ARTICLE 16. SPORTING CHECKS

16.1. The checks will be carried out at the times and places established in the Particular Regulations for each race. The obligatory checks will be carried out before as the official free practices / Official Collective Test.

16.2. No vehicle may take part in a race until it has been authorized by the Sports Commissioners in view of the results of the checks prior to the race.

16.3. Competitors who have not respected the time limits set for carrying out the checks will be sanctioned in accordance with the provisions of these Regulations, with the sanctions being cumulative during the season.

16.4. The Sports Commissioners of a race may:

16.4. Los Comisarios Deportivos de una prueba podrán:

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

- a) Have the conditions of compliance of a vehicle or a competitor verified before, during and after training and/or the race.
- b) Demand that a vehicle be dismantled during technical checks to ensure that the conditions of admission or compliance are fully respected.
- c) Request a competitor to provide the part they may deem necessary.
- d) Deny any vehicle permission to leave for safety reasons.

ARTÍCULO 17.- VERIFICACIONES PRELIMINARES

Será de aplicación lo establecido en el artículo 18 de las PCCCTCE.

ARTICLE 17.- PREVIOUS CHECKS

The provisions of Article 18 of the PCCCTCE shall apply.

ARTÍCULO 18.- VERIFICACIONES TÉCNICAS

18.1. 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, o en cualquier otro lugar donde se hagan las mismas, y son los únicos autorizados para dar instrucciones a los concursantes.

18.2. El hecho de presentar un vehículo a las verificaciones técnicas será considerado como una aceptación implícita de conformidad.

18.3. Todos los lastres que lleve el vehículo deberán ser declarados en el acto de verificación. Ningún lastre no declarado podrá ser tenido en cuenta en los procedimientos de pesaje realizados durante la prueba.

Los equipos que lo deseen podrán verificar el peso de sus vehículos, a título informativo.

18.4. Cualquier vehículo que, después de haber pasado la verificación técnica:

- a) Haya sido desmontado o modificado de tal manera que pueda afectar su seguridad o cuestionar su conformidad.
- b) Haya estado comprometido en un accidente con consecuencias similares.

Deberá presentarse a los Comisarios Técnicos para su verificación, quedando a disposición de los mismos. Éstos indicarán a los Comisarios Deportivos y al Director de Carrera la conformidad o no del vehículo. En este último supuesto, (vehículo no conforme) ya sea por motivos técnicos o de seguridad, el vehículo deberá dirigirse a su box o a parque cerrado según corresponda.

18.5. El Dirección de Carrera y/o de Prueba puede solicitar, durante los entrenamientos y carrera, que cualquier vehículo que se haya visto envuelto en un accidente, sea parado y verificado por los Comisarios Técnicos.

18.6. Se someterá a verificación técnica el número de vehículos previsto en los reglamentos correspondientes, así como los que decidan los Comisarios Deportivos de la prueba.

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

18.8. Los Comisarios Técnicos (por delegación de los Comisarios Deportivos) podrán retener una o más piezas de un

ARTICLE 18.- TECHNICAL SCRUTINEERING

18.1. Technical scrutineering will be carried out by the officials designated for this purpose, who are responsible for the operations carried out in the parc fermé, or in any other place where they are carried out, and are the only ones authorised to give instructions to the competitors.

18.2. The fact of presenting a vehicle for technical scrutineering will be considered as an implicit acceptance of conformity.

18.3. All ballast carried by the vehicle must be declared at the time of scrutineering. No undeclared ballast may be taken into account in the weighing procedures carried out during the race. Teams that wish to do so may verify the weight of their vehicles, for information purposes.

18.4. Any vehicle which, after passing the technical check:

- a) Has been disassembled or modified in such a way that it may affect its safety or call into question its conformity.
- b) Has been involved in an accident with similar consequences.

It must be presented to the Technical Stewards for verification, and will be at their disposal. They will inform the Stewards and the Race Director whether the vehicle is compliant or not. In the latter case (non-compliant vehicle), whether for technical or safety reasons, the vehicle must go to its box or to the closed park as appropriate.

18.5. The Race and/or Test Director may request, during practice and the race, that any vehicle involved in an accident be stopped and inspected by the Technical Stewards.

18.6. The number of vehicles specified in the relevant regulations, as well as those decided by the Stewards of the race, will be subject to technical verification.

18.7. The final technical verifications of the race must be carried out in the presence of the competitor of the vehicle to be verified or his representative. In the event of the absence of the competitor or his representative during the duly announced verification act, no protest may be made regarding the verification act. Likewise, two mechanics, designated by the competitor or his representative, may be used to carry out the disassembly tasks if the Stewards consider it appropriate.

18.8. The Technical Stewards (by delegation of the Stewards) may retain one or more parts of a vehicle for the purpose of checking them. These pieces will be duly marked in the presence of the competitor or his representative, who will receive a copy of the sealing report with a description of the marks. In the event of the absence of the competitor or his representative during the (duly announced) act of verification of a retained piece, no protest may be made regarding the origin of

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 citadas piezas.

18.9. En el caso de que se estableciera DOS (2) entrenamientos y/o DOS (2) carreras en la misma prueba y un concursante fuera objeto de una reclamación o propuesto para una verificación de oficio al finalizar la primera sesión de entrenamientos o la primera carrera, se precintará —si ha lugar— el sujeto de la verificación, reenviando la inspección material al término de la segunda sesión de entrenamientos o de la segunda carrera.

El concursante acepta expresamente que la eventual descalificación de la clasificación de la primera sesión de entrenamientos o de la primera carrera conlleva también la descalificación de la segunda sesión de entrenamientos o de la segunda carrera, excepto que la(s) pieza(s) motivo de la descalificación hayan sido cambiadas después de la primera sesión de entrenamientos o de la primera carrera, en cuyo caso, deberá haberlo notificado antes de efectuar la sustitución a los Comisarios Técnicos.

18.10. Cuando se establezca DOS (2) entrenamientos y/o DOS (2) carreras en la misma prueba, en las verificaciones técnicas (de oficio o con motivo de una reclamación) realizadas al finalizar la segunda sesión de entrenamientos o la segunda carrera, el concursante acepta expresamente que la eventual descalificación de la clasificación conlleva la descalificación de la primera sesión de entrenamientos o de la primera carrera. Excepto que la(s) pieza(s) motivo de la descalificación haya(n) sido cambiada(s) después de la primera sesión de entrenamientos o de la primera carrera, en cuyo caso, deberá haberlo solicitado a los Comisarios Técnicos antes de efectuar la sustitución.

18.11. Como norma general, las infracciones de carácter técnico serán sancionadas en entrenamientos con anulación de tiempos y en carrera con la descalificación de la prueba, salvo que los Comisarios Deportivos estime otra sanción, sobre la base de las condiciones específicas del hecho que se juzgue o disposición específica de los reglamentos del certamen.

the said pieces.

18.9. In the event that TWO (2) training sessions and/or TWO (2) races are scheduled in the same event and a competitor is the subject of a claim or proposed for an official verification at the end of the first training session or the first race, the subject of the verification will be sealed —if applicable—, resending the material inspection at the end of the second training session or the second race.

The competitor expressly accepts that the eventual disqualification of the classification of the first practice session or the first race also entails the disqualification of the second practice session or the second race, unless the part(s) that are the reason for the disqualification have been changed after the first practice session or the first race, in which case he/she must have notified the Technical Stewards before making the substitution.

18.10. When TWO (2) practice sessions and/or TWO (2) races are scheduled in the same event, during the technical scrutineering (ex officio or due to a claim) carried out at the end of the second practice session or the second race, the competitor expressly accepts that the eventual disqualification of the classification entails the disqualification of the first practice session or the first race. Except if the part(s) causing the disqualification

have been changed after the first practice session or the first race, in which case the Technical Stewards must have requested this before making the substitution.

18.11. As a general rule, technical infringements will be sanctioned in practice with cancellation of times and in the race with disqualification from the event, unless the Stewards deem another sanction, based on the specific conditions of the event being judged or a specific provision of the competition regulations.

ARTÍCULO 19.- BRIEFING

19.1. En cada prueba se deberá realizar un briefing. Si por motivos de fuerza mayor, no fuera posible llevar a cabo el briefing presencial, se podrá organizar en formato telemático.

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

19.3. En caso de discrepancia entre este documento y el resto de documentación oficial de la prueba (horarios, complementos, etc.) siempre prevalecerán los posibles complementos, horarios, etc, entregados en el Briefing, ya que podrán estar sujetos a posibles actualizaciones o cambios respecto a los horarios, complementos, anteriores.

19.4. Los Comisarios Deportivos convocarán al concursante y/o piloto que no haya firmado la hoja de presencia para proporcionarle los detalles del briefing.

ARTICLE 19.- BRIEFING

19.1. A briefing must be held for each race. If, for reasons of force majeure, it is not possible to carry out the in-person briefing, it may be organised in telematic format.

19.2. All drivers of the vehicles admitted to participate in the race must be present during the entire briefing and sign the attendance sheet. The competitors (or the representatives they have appointed) may also attend.

19.3. In the event of a discrepancy between this document and the rest of the official documentation of the race (timetables, supplements, etc.), the possible supplements, schedules, etc., provided in the Briefing will always prevail, since they may be subject to possible updates or changes with respect to the previous timetables, supplements.

19.4. The Stewards will summon the competitor and/or driver who has not signed the attendance sheet to provide him with the details of the briefing.

ARTÍCULO 20. NEUMÁTICOS

ARTICLE 20. TIRES

20.1 Todos los participantes del Campeonato de España de GT deben utilizar, en cada prueba, los neumáticos de la marca PIRELLI, tanto Slick como de lluvia, suministrados y marcados por RVR Services S.L. (Sr.Joan Rabadà comercial@racingservices.es).

El número máximo de neumáticos de seco a utilizar para los entrenamientos cronometrados y carreras serán un máximo de **ocho (8), y excepcionalmente para la primera carrera doce (12).**

20.1.1. Los únicos neumáticos que se podrán utilizar tanto en los entrenamientos oficiales cronometrados como las carreras serán los marcados en cada prueba.

Únicamente para los entrenamientos libres o privados y warm up, con independencia de los neumáticos de la prueba (descritos en el párrafo anterior), se podrán utilizar cualquier neumático, estén o no marcados, **siempre que sea PIRELLI**.

Se autoriza a remarcar neumáticos ya marcados en cualquier prueba anterior. Esto no será posible en la primera prueba.

20.2. Los Comisarios Técnicos serán quienes determinen el sistema de marcaje de neumáticos y a su vez vigilarán el cumplimiento de esta norma, sancionándose su incumplimiento por los Comisarios Deportivos. Dicho marcaje se efectuará en la hora reflejada en el Reglamento Particular.

20.3. 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.

20.4. 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.

20.5. Corresponde al Director de Carrera y/o Prueba, y sólo a ellos, juzgar si la pista está húmeda o mojada, y en este segundo caso, la decisión se comunicará a todos los concursantes lo más rápidamente posible. un panel con la frase **PISTA MOJADA** a la salida de Pit Lane y a la vista de los pilotos que se encuentren conduciendo en la pista.

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, excepto el número máximo de neumáticos de seco (slick) (ver Artículo 20.1).

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

Para la declaración de pista mojada en entrenamientos, cambio de condiciones meteorológicas y declaración de pista mojada en carrera, se estará a lo dispuesto en los artículos 26.13, 27.3 y 27.4 respectivamente del presente Reglamento.

El Director de Carrera, así como el concursante afectado serán inmediatamente informados de cualquier anomalía detectada en el control de neumáticos.

En el momento que el Director de Prueba y/o Carrera declare Pista mojada, los vehículos deberán encender la luz posterior de posición.

20.6 La utilización en tiempo seco de neumáticos específicos de lluvia está prohibido tanto en entrenamientos como en carrera.

La utilización de neumáticos de agua será penalizada, sin estar declarada la carrera mojada por el Director de Carrera.

20.1 All participants in the Spanish GT Championship must use, in each race, PIRELLI brand tires, both Slick and Rain, supplied and marked by RVR Services S.L.

(Mr. Joan Rabadà comercial@racingservices.es).

The maximum number of dry tires to be used for Qualifying and Races will be a maximum of eight (8), and exceptionally for the first race twelve (12).

20.1.1. The only tires that may be used both in official timed practice and races will be those marked in each race.

Only for free or private practice and warm up, regardless of the test tires (described in the previous paragraph), any tire may be used, whether or not they are marked, but always PIRELLI.

It is authorized to re-mark tires already marked in any previous race. This will not be possible in the first race.

20.2. The Technical Delegate will determine the tyre marking system and will also monitor compliance with this rule, with non-compliance being sanctioned by the Stewards. Such marking will be carried out at the time specified in the Particular Regulations.

20.3. Any modification or treatment, such as scratching or the application of solvents or other products on the tyres, whether dry or wet, is totally prohibited.

20.4. In a race, the change of already marked tyres is not permitted, except in the case of a manufacturing defect determined by the supplier and authorised by the Stewards. In this case, there will be no penalty for marking outside the scheduled time.

20.5. It is up to the Clerk of the Race, and only them, to judge whether the track is damp or wet, and in the latter case, the decision will be communicated to all competitors as quickly as possible. A panel with the phrase **WET TRACK** will be displayed at the exit of Pit Lane and in view of the drivers who are driving on the track.

When the Race and/or Clerk of Race has determined that the track is wet, the use of tyres (dry or wet) is free, except for the maximum number of dry (slick) tyres (see Article 20.1).

However, this decision doesn't affect the entire race, and the tyre limit will remain in place for the rest of the race if wet track conditions are not declared again.

For the declaration of a wet track in practice, change of weather conditions and declaration of a wet track in a race, the provisions of articles 26.13, 27.3 and 27.4 respectively of these Regulations will apply.

The Clerk of Race, as well as the affected competitor, will be immediately informed of any anomaly detected in the tyre control.

As soon as the Clerk of Race declares a wet track, the vehicles must turn on the rear position light.

20.6 The use of specific rain tyres in dry weather is prohibited both in practice and in the race.

The use of wet tyres will be penalised, even if the race is not declared wet by the Clerk of Race.

20.7 It will be the responsibility of the teams to duly fill out the tyre verification sheet with the corresponding codes, and deliver it to the Technical Stewards, maximum 60' before start the Qualy.

20.8. During the entire duration of the official timed practice sessions, marshals may be placed at the pit exit in charge of verifying that all vehicles have their tyres correctly marked.

20.7 Será responsabilidad de los equipos rellenar debidamente la hoja de verificación de neumáticos con los códigos correspondientes, y entregarla a los Comisarios Técnicos máximo 60' antes de los Entrenamientos Cronometrados.

20.8. Durante toda la duración de los entrenamientos oficiales cronometrados, se podrán colocar comisarios a la salida de boxes encargados de verificar que todos los vehículos lleven los neumáticos correctamente marcados. Asimismo, los Comisarios Técnicos encargados del marcaje de neumáticos deberán, también, supervisar los cambios de los mismos efectuados en cada box y comprobar que los vehículos salgan con neumáticos correctamente marcados.

El Director de Carrera, así como el concursante afectado serán inmediatamente informados de cualquier anomalía, detectada en el control de neumáticos, que pudiera llevar a los Comisarios Deportivos a imponer la correspondiente sanción.

20.9. Si un concursante debe marcar fuera de los horarios y lugares previstos no se podrá realizar dicha operación, excepto autorización expresa de los Comisarios Deportivos, en este caso será sancionado a excepción de los casos previstos en el Artículo 20.4 del presente Reglamento.

20.10 Si un equipo estropea uno o varios neumáticos marcados en cualquiera de las dos sesiones de entrenamientos cronometrados o en la primera carrera, los Comisarios Técnicos deberán evaluar si dichos neumáticos están en condiciones de hacer las carreras.

Si por motivos de seguridad los Comisarios Técnicos acuerdan que no son utilizables, el equipo afectado podrá remarcar el mismo número de neumáticos rotos, siempre y cuando ya estén marcados en cualquier prueba anterior. Esto no será posible en la primera prueba del año, dejándolo a criterio de los Comisarios Deportivos.

Si tampoco tuviera neumáticos marcados en cualquier prueba anterior en condiciones mínimas de competir, podrán montar un neumático de recambio no marcado, si el Colegio de comisarios Deportivos lo juzga oportuno.

En los dos casos anteriormente citados (primera prueba del año o neumáticos de pruebas anteriores no utilizables), aunque los Comisarios Deportivos autoricen montar un neumático de recambio no marcado, se podrá aplicar una sanción en tiempo o posición a criterio de los Comisarios Deportivos.

20.11 En el supuesto de rotura de los neumáticos, en cualquier prueba, de los vehículos cuya Ficha de Homologación o características técnicas deban llevar una medida diferente de los ejes delantero y trasero, estarán autorizados a montar un neumático de recambio no marcado, con el consentimiento previo del Delegado Técnico.

20.12 Normativa para el cambio de neumáticos

20.12.1 Se autoriza el cambio de neumáticos, siempre que sean conformes a lo dispuesto en el Artículo 20.1 (primer párrafo)

20.12.2 Se deberá hacer a la altura de su box o zona de pit asignada y **NO podrá coincidir con la PARADA de Hándicap-cambio de piloto.**

20.12.3 Esta operación únicamente podrán realizarla un máximo de:

- CUATRO (4) mecánicos por vehículo, para los que equipen 4 o 5 tornillos.
- DOS (2) mecánicos por vehículo para los que equipen mono tuerca.

Likewise, the Technical Commissioners in charge of marking tyres must also supervise the changes of tyres carried out in each pit and check that the vehicles leave with correctly marked tyres.

The Clerk of Race, as well as the affected competitor, will be immediately informed of any anomaly detected during the tyre check, which could lead the Stewards to impose the corresponding sanction.

20.9. If a competitor must mark tyres outside the times and places provided for, this operation may not be carried out, except with the express authorisation of the Stewards, in which case the competitor will be sanctioned except for the cases provided for in Article 20.4 of these Regulations.

20.10 If a team damages one or more marked tyres in either of the two qualifying sessions or in the first race, the Technical Stewards must assess whether these tyres are in racing condition. If for safety reasons the Technical Stewards agree that they are not usable, the affected team may re-mark the same number of broken tyres, provided that they have already been marked in any previous race. This will not be possible in the first race of the year, leaving it to the discretion of the Stewards. If they also did not have marked tyres in any previous race in minimum racing condition, they may fit an unmarked spare tyre, if the Stewards deems it appropriate.

In the two cases mentioned above (first race of the year or tyres from previous races not usable), even if the Stewards authorise the fitting of an unmarked spare tyre, a time or position penalty may be applied at the discretion of the Stewards.

20.11 In the event of a tyre break, in any race, of vehicles whose Homologation Form or technical characteristics must have a different size for the front and rear axles, they will be authorized to mount an unmarked spare tyre, with the prior consent of the Technical Stewards.

20.12 Regulations for changing tyres

20.12.1 Changing tyres is authorized, provided that they comply with the provisions of Article 20.1 (first paragraph)

20.12.2 It must be done at the height of their assigned box or pit area and may NOT coincide with the Handicap STOP-driver change.

20.12.3 This operation may only be carried out by a maximum of:

- FOUR (4) mechanics per vehicle, for those equipped with 4 or 5 screws.
- TWO (2) mechanics per vehicle for those equipped with a single nut.

The teams may designate a signalman to indicate the manoeuvre of the vehicle to the Box.

20.12.4 The use of pneumatic jacks is authorized if the car is equipped with them and they are in compliance with the previous technical verifications, otherwise the maximum number of manually operated jacks that can be used in the operation will be two (2).

20.12.5 The use of pneumatic guns for the assembly and disassembly of the tires is authorized.

20.13 In the event that the official tire supplier is not able to supply the rain tires necessary for all the teams, the Race Stewards may make the decision to authorize the use of another type of tires, after a meeting with the Race Director and the Technical Delegate.

Los equipos podrán designar a un señalizador para indicar la maniobra del vehículo al Box.

20.12.4 Se autoriza el uso de gatos neumáticos en el caso de que el coche los porte y sean conformes en las verificaciones técnicas previas, en caso contrario el número máximo de gatos de accionamiento manual que se pueden utilizar en la operación será de dos (2).

20.12.5 Se autoriza el uso de pistolas neumáticas para el montaje y desmontaje de los neumáticos

20.13 En el caso de que el proveedor oficial de neumáticos no fuese capaz de suministrar los neumáticos de lluvia necesarios para todos los equipos, los Comisarios Deportivos de la prueba podrán tomar la decisión de autorizar la utilización de otro tipo de neumáticos, previa reunión con el Director de Prueba y el Delegado Técnico.

ARTÍCULO 21. PESO

Es el peso del coche en orden de marcha, en cualquier momento de la prueba, sin carburante, ni piloto, ni ningún otro añadido excepto (si fuese el caso) un lastre debidamente precintado.

Procedimiento de pesaje

21.1. Durante el procedimiento de pesaje, ninguna materia sólida, líquida o gaseosa o de la naturaleza que sea podrá ser colocada ni sacada del vehículo.

21.2. El peso de cada vehículo será verificado durante la prueba de la manera prevista en los Reglamentos del Certamen correspondiente.

Las básculas oficiales serán las de la RFEDA y las de V-Line Org., siendo ambas las únicas cuyas mediciones se considerarán válidas y estas se considerarán inapelables, admitiéndose una tolerancia en el peso de un 0,2% sobre el valor del peso mínimo establecido para el vehículo en cuestión (redondeando el primer decimal por defecto si es 1, 2, 3, 4 o por exceso en el caso de que sea 5, 6, 7, 8 o 9).

21.3. El peso de cualquier vehículo podrá ser verificado al final y/o en cualquier momento de los entrenamientos o carrera, a requerimiento de los Comisarios Deportivos.

21.4. El pesaje tendrá lugar bajo el control de los comisarios, con el motor apagado.

21.5. Ningún vehículo podrá abandonar la zona de pesaje sin el consentimiento expreso de los Oficiales, quienes harán lo posible para que los procedimientos correspondientes sean llevados a cabo con la mayor brevedad.

21.6. Los resultados del pesaje, así como la hora y la fecha en las que ha tenido lugar, serán entregados, por escrito, al piloto al finalizar la operación.

21.7. Cualquier infracción a estas disposiciones del pesaje podrá comportar las penalizaciones establecidas en el Anexo 1. Los Comisarios tendrán en cuenta si la diferencia en el peso fuera por una pérdida accidental de un componente del vehículo debido a una causa de fuerza mayor.

ARTICLE 21. WEIGHT

It is the weight of the car in running order, at any time during the race, without fuel, driver or any other addition except (if applicable) a properly sealed ballast.

Weighing procedure

21.1. During the weighing procedure, no solid, liquid or gaseous matter or any other nature may be placed or removed from the vehicle.

21.2. The weight of each vehicle will be verified during the race in the manner provided for in the Regulations of the corresponding Competition.

The official scales will be those of the RFEDA and those of V-Line Org., both of which are the only ones whose measurements will be considered valid and these will be considered unchallengeable, admitting a tolerance in the weight of 0.2% on the value of the minimum weight established for the vehicle in question (rounding the first decimal by default if it is 1, 2, 3, 4 or by excess in the case of 5, 6, 7, 8 or 9).

21.3. The weight of any vehicle may be verified at the end and/or at any time during practice or the race, at the request of the Stewards.

21.4. The weighing shall take place under the control of the Stewards, with the engine off.

21.5. No vehicle may leave the weighing area without the express consent of the Officials, who shall do their best to ensure that the relevant procedures are carried out as quickly as possible.

21.6. The results of the weighing, as well as the time and date on which it took place, shall be delivered, in writing, to the driver at the end of the operation.

21.7. Any infringement of these weighing provisions may entail the penalties set out in Annex 1. The Stewards shall take into account whether the difference in weight was due to an accidental loss of a vehicle component due to force majeure.

ARTÍCULO 22. ENTRENAMIENTOS OFICIALES. NORMAS GENERALES.

22.1. Existen 3 tipos de entrenamientos oficiales:

- Entrenamiento Libre: Sesión no obligatoria, abierta a todos los vehículos y pilotos autorizados a tomar parte en la prueba. En caso de realizarse, se hará antes del entrenamiento oficial cronometrado.

ARTICLE 22. OFFICIAL PRACTICE. GENERAL RULES

22.1. There are 3 types of official practice sessions:

- Free Practice / Official Collective Test: Non-mandatory session, open to all vehicles and drivers authorised to take part in the race. If it takes place, it will be done before the official timed practice session.

- b) Entrenamiento Oficial cronometrado: Sesión obligatoria para todos los vehículos y pilotos, que deseen tomar parte en la carrera, y hayan sido autorizados a tomar parte en dicha sesión.
- c) Warm Up: Entrenamiento Libre, que en caso de celebrarse será el mismo día de la(s) carrera(s), en el que sólo pueden tomar parte los pilotos calificados para la carrera.

22.2. Para los equipos con 3 pilotos (en pruebas que no sean de 48' ó 50'), el entrenamiento Libre será obligatorio para el tercer piloto, ya que éste deberá acreditar haber tomado parte en al menos 5 vueltas de estos entrenamientos (art. 23.8), para poder tomar parte en la carrera

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

22.3. Para todas las sesiones de entrenamientos, tanto la disciplina en los boxes, como en Pit Lane y en la pista, así como las medidas de seguridad serán las mismas que estén en vigor durante la carrera.

22.4. Todas las vueltas efectuadas durante los entrenamientos oficiales cronometrados serán cronometradas para determinar la posición de los pilotos a la salida. En caso de no poder utilizar los tiempos cronometrados, se podrán tomar los tiempos realizados durante los Entrenamientos Libres.

22.5. Al final de cada sesión de entrenamientos oficiales cronometrados, el mejor tiempo realizado por cada piloto será publicado oficialmente.

22.6. Cualquier infracción cometida por un piloto o su concursante durante las sesiones de entrenamientos, será penalizada de acuerdo con lo establecido en el Anexo 1.

b) Qualifying: Mandatory session for all vehicles and drivers who wish to take part in the race and have been authorised to take part in said session.

c) Warm Up: Free Practice, which if held will be on the same day as the race(s), in which only drivers qualified for the race may take part.

22.2. During practice, a red/green light will be placed at the exit of the Pit Lane. Vehicles may only exit the Pit Lane when the green light is on.

In addition, a flashing blue light will remain on next to the red/green light and a marshal with a blue flag will be placed in the access area to the track in order to warn drivers leaving the Pit Lane if other vehicles approach on the track.

22.3. For all practice sessions, discipline in the pits, in the Pit Lane and on the track, as well as safety measures will be the same as those in force during the race.

22.4. All laps completed during the Qualifying session will be timed to determine the position of the drivers at the start. If is not possible take the Qualifying's time, can use the times from Free Practice or Official Collective Test.

22.5. At the end of each Qualifying session, the best time set by each driver will be officially published.

22.6. Any infringement committed by a driver or his competitor during practice sessions will be penalized in accordance with the provisions of Annex 1.

ARTÍCULO 23. ENTRENAMIENTOS OFICIALES. NORMAS ESPECÍFICAS Y DESIGNACIÓN DE PILOTO.

23.1. Los entrenamientos oficiales cronometrados se disputarán en dos tandas en una única sesión. Esta tendrá una duración de 35 y 45 minutos, y serán admitidos a participar el número de vehículos establecidos en el RDVC.

23.2. Distribución de los pilotos en los entrenamientos oficiales cronometrados

15 6-20 minutos para el primer piloto.

5 minutos para el cambio de piloto.

15 6-20 minutos para el segundo piloto.

23.2.1 Se mostrará bandera de cuadros cada vez que finalice la tanda de 15 designada a cada piloto. El semáforo verde de salida de Pit Lane indicará a los pilotos que pueden incorporarse a pista para realizar su tanda de entrenamientos correspondiente, una vez finalizados los cinco (5) minutos de cambio de piloto anteriormente indicados.

23.2.2 Los pilotos que corran solos deberán hacer obligatoriamente las dos sesiones de entrenamientos oficiales que les corresponda. En el caso que sólo hicieran

ARTICLE 23. QUALIFYING. SPECIFIC RULES AND DRIVER DESIGNATION

23.1. Qualifying sessions will be held in two sessions in a single session. This will last between 35 minutes, and the number of vehicles established in the RDVC will be admitted to participate.

23.2. Distribution of drivers in official timed practice sessions

15 minutes for the first driver.

5 minutes for the driver change.

15 minutes for the second driver.

23.2.1 A checkered flag will be shown each time the 15-minute session assigned to each driver ends.

The green light at the exit of Pit Lane will indicate to the drivers that they can join the track to carry out their corresponding Qualifying session, once the five (5) minutes of driver change indicated above have ended.

una sesión serán clasificados por el resultado de dicha sesión en la carrera correspondiente y ocupando el último lugar en la parrilla de la carrera cuya sesión de entrenamientos cronometrados no hubiese realizado. Aquellos participantes que no cumplan los procedimientos expuestos en el presente artículo podrán ser sancionados a criterio de los Comisarios Deportivos.

23.3. Cada tanda de los entrenamientos oficiales cronometrados deberá ser disputada únicamente por uno de los pilotos, debiendo informar en las verificaciones del piloto que tomará parte en cada una de ellas. Su incumplimiento será sancionado a criterio de los Comisarios Deportivos.

Tras la hora de comienzo del entrenamiento, el concursante que no haya informado del piloto que efectúa los entrenamientos será sancionado con la anulación de los tiempos conseguidos. Todos los tiempos conseguidos fuera del plazo permitido para su división serán anulados.

23.4. Si un piloto no pudiera tomar parte en los entrenamientos oficiales cronometrados, el Colegio de Comisarios Deportivos analizará la causa motivada y autorizará a su criterio la participación en la carrera correspondiente. Este piloto ocupará el último lugar de la parrilla.

23.5. Durante la parada de cambio de piloto:

Se puede realizar cualquier operación mecánica en el vehículo, siempre y cuando se haga en la vía interior del Pit Lane y a la altura de su box. La realización de una operación mecánica en el interior del box comportará la anulación de los tiempos de la segunda tanda. No están permitidos los repostajes. Un repostaje implicará la anulación de los tiempos de la segunda tanda.

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

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

~~23.7 En las pruebas donde puedan participar equipos con 3 pilotos, no será necesario que el tercer piloto haga la sesión de entrenamientos cronometrados, siempre y cuando acredite un mínimo de CINCO (5) vueltas en cualquiera de las sesiones de los entrenamientos libres.~~

23.2.2 Drivers who race alone must do the Qualifying sessions that correspond to them. In the event that they only complete one session, they will be classified according to the result of said session in the corresponding race and occupying the last place on the grid of the race whose Qualifying session they have not completed.

Those participants who do not comply with the procedures set out in this article may be sanctioned at the discretion of the Stewards.

23.3. Each round of Qualifying must be contested by only one of the drivers, who must report the driver who will take part in each round at the scrutineering. Failure to do so will be sanctioned at the discretion of the Stewards.

After the Qualifying session, any competitor who has not reported the driver who is taking part in the practice will be sanctioned by having the times recorded cancelled. All times recorded outside the time allowed for their division will be cancelled.

23.4. If a driver is unable to take part in Qualifying, the Stewards will analyse the reason and authorise participation in the corresponding race at its discretion. This driver will occupy the last place on the grid.

23.5. During the driver change stop:

Any mechanical operation may be carried out on the vehicle, provided that it is done on the inside of the Pit Lane and at the height of his box. Performing a mechanical operation inside the pit box will result in the cancellation of the times of the second session.

Refuelling is not permitted. Refuelling will result in the cancellation of the times of the second session.

23.6. The Stewards may allow the start, without exceeding the maximum number of vehicles in a race, of vehicles and drivers who have not made a qualifying time. However, these may not be admitted unless under the following conditions:

- a) No elimination of any vehicle already classified.
- b) The drivers must offer a complete guarantee of safety (knowledge of the circuit).
- c) The admitted vehicles will start in the last positions of the starting grid.

ARTÍCULO 24. INTERRUPCIÓN DE LOS ENTRENAMIENTOS

24.1. Cuando fuera necesario interrumpir los entrenamientos a causa de 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.

24.2. La decisión de parar la carrera o los entrenamientos puede ser tomada únicamente por el Director de Carrera (o en

ARTICLE 24. INTERRUPTION OF QUALIFYING

24.1. When it is necessary to interrupt practice because of an obstruction of the track by an accident or because of atmospheric conditions or other reasons which make it impossible to continue, the Clerk of the Course shall order a red flag to be displayed at the starting line. Simultaneously, other red flags shall be displayed at all the Track Marshals' posts, and the red light shall be switched on at the Pit Lane exit traffic light.

24.2. The decision to stop the race or practice may be taken only by the Clerk of the Course (or in his absence, by his deputy) under the authority of the Clerk of the Course (if appointed).

su ausencia, por su adjunto) bajo la autoridad del Director de Prueba (en el caso de estar nombrado).

24.3. El Director de prueba, el Director de Carrera o sus adjuntos pueden interrumpir las sesiones de entrenamientos tantas veces y tanto tiempo como consideren necesario, para limpiar la pista o permitir el rescate 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.

Sólo en los casos de entrenamientos libres, se podrá renunciar a prolongar dicho período después de una interrupción de este tipo.

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

24.5. Cuando la señal de interrupción sea dada, todos los vehículos reducirán inmediatamente la velocidad y regresarán lentamente a sus boxes, estando prohibido adelantar. 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.

24.6. Neutralización de los entrenamientos "Full Yellow".

En un incidente que no requiera que se pare la sesión de entrenamientos, cuando el Director de prueba o Director de Carrera o los Directores Adjuntos lo consideren oportuno, declararán la "sesión neutralizada" (Full Yellow).

Se aplicará el siguiente procedimiento:

- a) El Director de Prueba/Director de Carrera pondrá en la línea de información de la pantalla de cronometraje "sesión neutralizada" (Full Yellow).
- b) Todos los puestos de señalización agitarán banderas amarillas a lo largo del circuito.
- c) Todos los tiempos registrados después de ser mostrada la orden de "Full Yellow" no serán tenidos en cuenta.
- d) Si un piloto no aminora la velocidad y realiza un tiempo más rápido bajo el procedimiento de "Full Yellow", le será aplicada la sanción establecida en el Anexo 1.

El final de procedimiento y la vuelta a la normalidad se comunicará como sigue:

- a) Mediante un mensaje si es posible en los monitores de cronometraje: "FIN NEUTRALIZACIÓN ENTRENAMIENTOS".
- b) Todos los puestos de señalización mostrarán bandera verde durante una vuelta.
- c) Desde el momento en que se muestren las banderas verdes, al final de la neutralización los tiempos volverán a tenerse en cuenta.

Las decisiones tomadas por los Comisarios Deportivos en referencia a cualquier cancelación seguirán el procedimiento establecido en las PCCCTCE.

24.7. Si después de un incidente o la detención de un vehículo en el circuito, se hace necesario detener (bandera roja) o neutralizar (Full Yellow) los entrenamientos oficiales

24.3. The Clerk of the Course, or their deputies may interrupt practice sessions as often and for as long as they consider necessary, to clear the track or to allow the rescue of a vehicle. Whenever possible, time lost due to suspension will be made up so that the minimum time allowed for the practice session is met.

Only in the case of free practice, the extension of this period may be waived after such an interruption.

24.4. In the event that one or more official timed practice sessions are interrupted, no claim will be accepted concerning the possible effects on the classification of the drivers admitted to the start.

24.5. When the signal to interrupt is given, all vehicles will immediately reduce speed and return slowly to their pits, and overtaking is prohibited. All participants must take into account that:

- Race or intervention vehicles may be on the track.
- The circuit may be completely blocked or obstructed due to an accident.
- Atmospheric conditions may have made the circuit impassable.

Vehicles left abandoned on the circuit will be recovered and transported to the paddock to be delivered to the teams.

24.6. Neutralisation of "Full Yellow" practice sessions.

In an incident which does not require the practice session to be stopped, when the Race Director or Clerk of the Course or the Deputy Directors consider it appropriate, they will declare the session "neutralised" (Full Yellow).

The following procedure will apply:

- a) The Clerk of the Race will put on the information line of the timing screen "session neutralised" (Full Yellow).
- b) All signalling posts will wave yellow flags along the circuit.
- c) All times recorded after the "Full Yellow" order has been shown will not be taken into account.
- d) If a driver does not slow down and makes a faster time under the "Full Yellow" procedure, the penalty set out in Annex 1 will be applied.

The end of the procedure and the return to normality will be communicated as follows:

- a) By means of a message if possible on the timing monitors: "END OF NEUTRALISATION OF PRACTICES".
- b) All signalling posts will display the green flag for one lap.
- c) From the moment the green flags are displayed, at the end of neutralisation the times will be taken into account again.

Decisions taken by the Stewards in reference to any cancellation will follow the procedure established in the PCCCTCE.

24.7. If after an incident or the stopping of a vehicle on the circuit, it becomes necessary to stop (red flag) or neutralise (Full Yellow) the official timed practice sessions, the best time of the driver responsible for this will be cancelled. In the event that an incident involves more than one vehicle, and the Stewards conclude that a driver does not bear direct responsibility for the incident, the Stewards may decide not to penalise him.

24.8. If the QUALIFYING SESSIONS cannot be held, the procedure for drawing up the grid for the race(s) will follow the following order:

- Grid ordered by the times of the official timed practice session that was held.
- Grid drawn up with the average of the fastest times recorded during the free practice sessions.

cronometrados, el mejor tiempo del piloto causante de ello será anulado. En el caso de que un incidente implique a más de un vehículo, y los Comisarios Deportivos concluyan que algún piloto no tenga responsabilidad directa en el mismo, los Comisarios Deportivos podrán decidir no penalizarle.

24.8. En caso de no poder realizarse los ENTRENAMIENTOS OFICIALES CRONOMETRADOS, el procedimiento para confeccionar la parrilla de la/s carrera/s seguirá el siguiente orden:

-Parrilla ordenada por los tiempos de la sesión de entrenamientos oficiales cronometrados que se hubiese disputado.

-Parrilla confeccionada con la media de los tiempos más rápidos realizados durante las sesiones de los entrenamientos libres.

-Parrilla determinada por el orden en la clasificación del Campeonato hasta la fecha.

-Sorteo de participantes en la prueba realizado por los Comisarios Deportivos.

A la hora de confeccionar las parrillas se tendrá en cuenta la clase del vehículo.

-Grid determined by the order in the Championship classification to date.

-Drawing of participants in the race carried out by the Stewards. When drawing up the grids, the class of the vehicle will be taken into account.

ARTÍCULO 25. PARRILLA DE SALIDA

25.1. Al final de la sesión de los entrenamientos oficiales cronometrados, se publicará el mejor tiempo realizado por cada piloto, así como el orden de la parrilla de salida, contemplando un número máximo de equipos que no podrá superar el número de vehículos admitidos a tomar la salida en la carrera.

La parrilla de salida será determinada en el orden de tiempos más rápidos realizados por cada piloto teniendo en cuenta los de la sesión de entrenamientos oficiales cronometrados. Si dos o más pilotos están en el mismo tiempo, tendrán prioridad aquel que lo haya conseguido antes.

25.2. Parrilla Carrera única

La parrilla de salida se establecerá en base al promedio obtenido de los mejores tiempos en cada tanda de la sesión de entrenamientos oficiales cronometrados.

Si alguno de los pilotos no hubiera podido realizar ningún tiempo en su sesión de entrenamientos correspondiente, el equipo será colocado en la parrilla en el último lugar. En el caso de que hubiera varios equipos afectados, serán ordenados según el mejor tiempo del piloto que hubiera realizado su sesión.

25.3. Parrilla Primera Carrera

La parrilla de salida de la primera carrera se confeccionará con el mejor tiempo del piloto que haya realizado la primera tanda de la sesión de los entrenamientos oficiales cronometrados y será publicada, como mínimo, una hora antes de la salida de la carrera.

25.4. Parrilla Segunda Carrera

La parrilla de salida de la segunda carrera se confeccionará con el mejor tiempo del piloto que haya realizado la segunda tanda de la sesión de los entrenamientos oficiales cronometrados y será publicada, como mínimo, treinta minutos antes de la salida de esta.

25.5. Orden de salida

25.5.1. En las pruebas previstas a DOS (2) carreras, cada piloto deberá tomar la salida de una de ellas. Por defecto la salida de la primera carrera la tomará el piloto que haya realizado la primera tanda de la sesión de los entrenamientos oficiales cronometrados y la segunda carrera la tomará el piloto que haya realizado la segunda tanda de la sesión de los entrenamientos oficiales cronometrados.

ARTICLE 25. STARTING GRID

25.1. At the end of the Qualifying session, the best time set by each driver will be published, as well as the order of the starting grid, taking into account a maximum number of teams that may not exceed the number of vehicles allowed to start the race.

The starting grid will be determined in the order of the fastest times set by each driver, taking into account those of the official timed practice session. If two or more drivers are on the same time, the one who achieved it first will have priority.

25.2. Single Race

The starting grid will be established based on the average obtained from the best times in each Qualifying session.

If any of the drivers was unable to set a time in his Qualifying session, the team will be placed on the grid in last place. In the event that there are several teams affected, they will be ordered according to the best time of the driver who had set his session.

25.3. First Race Grid

The starting grid for the first race will be drawn up with the best time of the driver who completed the first session of the Qualifying and will be published at least one hour before the start of the race.

25.4. Second Race Grid

The starting grid for the second race will be drawn up with the best time of the driver who completed the second session of the Qualifying and will be published at least thirty minutes before the start of the race.

25.5. Starting Order

25.5.1. In the races scheduled for TWO (2) races, each driver must start one of them. By default, the start of the first race will be taken by the driver who completed the first session of the Qualifying and the start of the second race will be taken by the driver who completed the second session of the Qualifying. If a team wishes to request a change in the starting order for its drivers, it must notify the timing department using the corresponding document and at most 1 hour and 30 minutes before the start of the first race.

25.5.2. In single race races, the driver who completed the first session of the Qualifying will start by default.

Si un equipo quiere solicitar un cambio en el orden de salida para sus pilotos, deberá notificarlo a cronometraje mediante el documento correspondiente y con un plazo máximo de 1 hora y 30 minutos antes de la salida de la primera carrera.

25.5.2. En las pruebas de carrera única, por defecto tomará la salida el piloto que haya realizado la primera tanda de la sesión de los entrenamientos oficiales cronometrados.

Si un equipo quiere solicitar un cambio en el orden de salida para sus pilotos, deberá notificarlo a cronometraje mediante el documento correspondiente y con un plazo máximo de 1 hora y 30 minutos antes de la salida de la carrera.

25.6. Se considerarán reservas todos aquellos participantes que, habiendo tomado parte en la sesión de entrenamientos oficiales cronometrados no formen parte de la parrilla de salida. En el supuesto que puedan participar en cualquiera de las carreras, ocuparán la plaza conseguida en la tanda de entrenamientos cronometrados correspondiente. Asimismo, también, se considerarán reservas aquellos que, no habiendo tomado parte en el entrenamiento, soliciten autorización para participar en la carrera, situándose en los últimos lugares de la parrilla y en el orden que designen los Comisarios Deportivos. Únicamente estos vehículos podrán ser autorizados a participar en la carrera.

25.7. Cualquier concursante que no pueda tomar la salida por la razón que sea (o que tenga razones para creer que su vehículo no estará preparado para tomar la salida) debe informar al Director de Carrera con una antelación mínima de una hora antes de la salida de la primera carrera.

Si se retiraran uno o más vehículos, sus espacios de la parrilla serán llenados por los vehículos de reserva admitidos, saliendo en los últimos lugares de la parrilla.

Una vez publicada la parrilla oficial, firmada y publicada por el Colegio de Comisarios Deportivos, ningún vehículo reserva será admitido a esta.

Todo participante que se retire de la prueba sin notificar previamente su decisión al Director de Carrera será sancionado.

25.8. Cualquier vehículo que no respete (con autorización de los Comisarios Deportivos) el régimen de Parque Cerrado, para realizar alguna reparación o por otra causa, será sancionado con la anulación de tiempos entrenamientos o con la descalificación en carrera.

25.9 Durante el desarrollo de toda la prueba los oficiales podrán verificar en todo momento el piloto que se encuentra a bordo de su vehículo, a través de los adhesivos de color, **o imágenes**.

25.10 Los vehículos GT, siempre saldrán agrupados delante de los vehículos CET. En las pruebas de 48' + 1 vuelta del Campeonato de España de GT4, el Comité Organizador podrá separar la parrilla de salida del resto de GT, si el volumen es igual o superior a 10 coches. Los participantes saldrán agrupados en la parte posterior de la parrilla y estarían separados del resto de GT por un espacio de 50 metros.

If a team wishes to request a change in the starting order for its drivers, it must notify the timing department using the appropriate document and at most 1 hour and 30 minutes before the start of the race.

25.6. All those participants who, having taken part in the Qualifying session, are not part of the starting grid will be considered reserves. In the event that they can participate in any of the races, they will occupy the place obtained in the corresponding timed practice session. Likewise, those who, having not taken part in the training, request authorization to participate in the race will also be considered reserves, placing themselves in the last places on the grid and in the order designated by the Stewards

Only these vehicles may be authorized to participate in the race.

25.7. Any competitor who is unable to start for whatever reason (or who has reason to believe that his vehicle will not be ready to start) must inform the Clerk of the Race

at least one hour before the start of the first race.

If one or more vehicles are withdrawn, their spaces on the grid will be filled by the reserve vehicles admitted, starting in the last places on the grid.

Once the official grid has been published, signed and published by the College of Stewards, no reserve vehicle will be admitted to it.

Any participant who withdraws from the race without previously notifying the Clerk of the Race will be penalized.

25.8. Any vehicle that doesn't respect (with the authorization of the Stewards) the Parc Fermé regime, to carry out any repairs or for any other reason, will be penalized with the cancellation of Qualifying times or disqualification in the race.

25.9 During the entire race, the officials will be able to verify at all times which driver is on board his vehicle, through the coloured stickers or images.

25.10 All GT cars, starting before the CET cars.

ARTÍCULO 26.- PROCEDIMIENTO DE SALIDA LANZADA

26.1 Los procedimientos de salida, como norma general, tendrán una duración de 10 minutos.

26.2 Antes de que se abra el Pit line para el comienzo de la carrera, el Leading Car se colocará al frente de la Parrilla de Salida y permanecerá allí hasta la pancarta de 15"

26.3 La Parrilla tendrá una formación, en paralelo, 2 X 2, alineado cada vehículo con su precedente.

ARTICLE 26.- STARTING PROCEDURE

26.1 The starting procedures, as a general rule, will last 10 minutes.

26.2 Before the Pit Line opens for the start of the race, the Leading Car will be placed in front of the Starting Grid and will remain there until the 15" banner.

26.3 The Grid will have a parallel formation, 2 X 2, with each vehicle aligned with its predecessor.

26.4 10 minutos antes de la salida de la carrera, en el semáforo de salida del Pit Line se encenderá la luz verde que autorizará el acceso a la pista para realizar una sola vuelta de reconocimiento. Al final de esta vuelta, los vehículos se detendrán en la Parrilla de Salida y se ubicarán en el lugar que les corresponda con los motores apagados, no pudiendo arrancarlos nuevamente hasta la presentación de la Pancarta de 1 minuto.

26.5 Podrán nombrarse tantos Jueces de Hechos como sea necesario para constatar las falsas salidas.

26.6. 5 minutos antes de la hora de Salida (Inicio de la cuenta atrás)

a)- Se encenderá una luz roja en el semáforo de salida del Pit Line, acompañada de una señal sonora, prohibiendo el acceso a la pista de los vehículos que aún no lo hayan hecho. Cualquier vehículo que se encuentre aún en el pit line podrá tomar la salida desde el mismo, de acuerdo con las condiciones detalladas en el Art.25.11.

b)- En la parrilla se mostrará un panel indicador de 5' (CINCO MINUTOS). Con procedimiento de luces se apagará el primer par de luces rojas.

26.7- 3 minutos antes de la hora de salida:

a) En la parrilla se mostrará un panel indicador de 3' (TRES MINUTOS). Con procedimiento de luces se apagará el segundo par de luces rojas.

b) Cierre de acceso a parrilla de salida.

c) Todas las personas —excepto los pilotos, los oficiales, los miembros de los equipos y las cámaras de TV— deberán, desde ese momento, abandonar la parrilla de salida.

d) Finaliza el plazo para eventuales cambios de neumáticos. Todo vehículo que, en este momento, no esté en el suelo y no tenga las ruedas montadas será penalizado de acuerdo con lo establecido en el Anexo 1

26.8- 1 minuto antes de la hora de salida:

a) En la parrilla se mostrará un panel indicador de 1' (UN MINUTO). Con procedimiento de luces se apagará el tercer par de luces rojas.

b) Finaliza el plazo para realizar cualquier operación de ayuda externa en los vehículos de parrilla.

c) Los motores serán puestos en marcha con los pilotos al volante.

d) Todos los miembros de los equipos deberán abandonar la parrilla antes de que sea mostrado el siguiente panel.

26.9. 15 segundos antes de la salida:

a) En la parrilla se mostrará un panel indicador de 15" (QUINCE SEGUNDOS). Con procedimiento de luces se apagará el cuarto par de luces rojas. El vehículo de lanzamiento iniciará la marcha.

b) En caso de que un piloto necesitara ayuda tras la presentación de esta señal, deberá levantar el brazo o abrir la puerta del vehículo. En este caso, Comisarios de Pista se situarán junto al vehículo (o vehículos) mostrando banderas amarillas para avisar a los pilotos que estén por detrás.

c) Tras la pancarta de 15" se mostrará la bandera verde y se iniciará la vuelta de formación tras el vehículo de lanzamiento. Después de la salida de todos los vehículos, para la vuelta de formación, los Oficiales estarán autorizados a empujar a aquel/los vehículo/s que no haya/n podido arrancar para intentar poner en marcha el motor. El piloto podrá, en este momento, realizar su vuelta de formación, pero le está prohibido adelantar a otro vehículo en movimiento.

d) 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. Si consiguen ponerlo en

26.4 10 minutes before the start of the race, the green light will turn on at the Pit Line exit traffic light, authorizing access to the track for a single reconnaissance lap. At the end of this lap, the vehicles will stop on the Starting Grid and will be placed in their corresponding place with the engines off, not being able to start them again until the presentation of the 1-minute Banner.

26.5 As many Judges of Fact as necessary may be appointed to verify false starts.

26.6 5 minutes before the start time (start of the countdown)

a)- A red light will be lit at the Pit Line exit traffic light, accompanied by an audible signal, prohibiting access to the track by vehicles that have not yet done so. Any vehicle still in the pit line may start from there, in accordance with the conditions detailed in Art. 25.11.

b) - A 5' (FIVE MINUTE) indicator board will be displayed on the grid. The first pair of red lights will be switched off with the lights on.

26.7 .3 minutes before the start time:

a) A 3' (THREE MINUTE) indicator board will be displayed on the grid. The second pair of red lights will be switched off with the lights on.

b) Access to the starting grid will be closed.

c) All persons - except drivers, officials, team members and TV cameras - must, from that moment, leave the starting grid.

d) The deadline for eventual tire changes ends. Any vehicle that, at this moment, is not on the ground and does not have its wheels mounted will be penalized according to the provisions of Annex 1.

26.8. 1 minute before the start time:

a) A 1' (ONE MINUTE) indicator board will be displayed on the grid. The third pair of red lights will be switched off with the lights on.

b) The time limit for any external assistance to be carried out on the grid vehicles has expired.

c) The engines will be started with the drivers at the wheel.

d) All team members must leave the grid before the next sign is displayed.

26.9. 15 seconds before the start:

a) A 15" (FIFTEEN SECOND) sign will be displayed on the grid. The fourth pair of red lights will be extinguished using the lights procedure. The launch vehicle will start off.

b) If a driver needs assistance after this sign has been displayed, he must raise his arm or open the door of the vehicle. In this case, Track Marshals will be positioned next to the vehicle(s) displaying yellow flags to warn the drivers behind.

c) After the 15" sign, the green flag will be displayed and the formation lap will begin behind the launch vehicle. After all the vehicles have started, for the formation lap, the Officials will be authorised to push the vehicle(s) that have not been able to start in order to try to restart the engine. The driver may, at this point, make his formation lap, but he is prohibited from overtaking another moving vehicle.

d) If, despite this assistance, the vehicle is unable to start the formation lap, it will be pushed to the Pit Lane area by the shortest route, and the mechanics will be able to work on the vehicle again. If they manage to get it going, this vehicle must start from the Pit Line once the last vehicle in the formation has passed.

e) During the formation lap, overtaking is not authorised unless a vehicle has been delayed when leaving the grid and the vehicles following it cannot avoid overtaking it without unduly delaying the other drivers. In this case, the drivers may not overtake except to re-establish the initial starting order.

marcha, este vehículo deberá tomar la salida desde el Pit Line una vez pase el último vehículo de la formación.

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

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

26.10 Durante la vuelta de formación: Durante esta vuelta se deberá mantener una formación o fila lo más compacta posible, quedando prohibido el retrasarse del vehículo que le preceda, una distancia superior a lo longitud de 5 vehículos.

a) Durante la vuelta de formación el semáforo de salida permanecerá en rojo.

b) Al final de la vuelta de formación, si el Director de Carrera lo considera oportuno, ordenará retirarse al vehículo de lanzamiento.

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

d) Durante la salida de una carrera, en el muro de Pit Lane no debe haber ninguna persona, excepto las encargadas de apagar incendios y los oficiales encargados de mostrar los paneles de parrilla.

e) El Pole Position será el responsable de mantener la velocidad impuesta por el vehículo de lanzamiento, durante la vuelta de formación, así como una vez retirado el mismo, permanecer al frente de la parrilla dirigiendo a todos los vehículos hasta que se dé la señal de salida.

f) Cuando el Director de Carrera, lo crea conveniente, dará la salida de la carrera accionando el semáforo verde. Hasta ese momento se deberá mantener la formación uniforme 2 X 2.

g). Los adelantamientos estarán autorizados a partir del momento que el semáforo se ponga verde.

26.11. Los vehículos que no se hayan incorporado a la parrilla de salida por los motivos detallados en el Art. 26.9. 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.

26.12. 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.

26.13. Cambio de condiciones meteorológicas:

a) Antes de la apertura del Pit Lane:

1. Si se produce un cambio de condiciones meteorológicas entre los entrenamientos y la carrera, el Director de Carrera informará a los participantes que el Pit Lane permanecerá abierto durante 10 minutos en lugar de los 5 habituales.
2. Esta información se realizará mostrando a la salida del Pit Lane un cartel negro con un número "10" en blanco.
3. En el semáforo de la salida del Pit Lane se encenderá la luz verde autorizándose con ello el acceso a la pista. Y pasados los primeros 5 minutos se mostrará un panel indicando que restan 5 minutos para cerrar Pit Lane, luego el de 3' y el de 1'. Pasados los 10' se pondrá la luz roja en el semáforo cerrando así el acceso a pista.
4. Durante este tiempo los vehículos podrán salir de Pit Lane

f) A delayed driver who, upon leaving the grid, has remained stationary after the rest of the vehicles have crossed the Starting Line, may not overtake any moving vehicle and must start the race from behind the formation.

26.10 During the formation lap: During this lap the formation or row must be kept as compact as possible, and it is forbidden to fall behind the vehicle in front for more than 5 vehicles.

a) During the formation lap the starting light will remain red.

b) At the end of the formation lap, if the Clerk of the Race considers it appropriate, he will order the launch vehicle to withdraw.

c) The starting signal will be given by the starting light (red/green) operated by the Clerk of the Race or the Clerk of the Event.

d) During the start of a race, there must be no person at the Pit Lane wall, except those in charge of putting out fires and the officials in charge of displaying the grid panels.

e) The Pole Position will be responsible for maintaining the speed imposed by the launch vehicle during the formation lap, as well as once it has withdrawn, remaining at the front of the grid directing all the vehicles until the starting signal is given.

f) When the Clerk of the race deems it appropriate, he will give the start of the race by activating the green light. Until that moment, the uniform 2 X 2 formation must be maintained.

g). Overtaking will be authorized from the moment the traffic light turns green.

26.11. Vehicles that have not joined the starting grid for the reasons detailed in Art. 26.9 and those that must start from the Pit Lane may not join the race until after the rest of the vehicles have passed in front of the Pit Lane exit, on the first lap of the race, when this is located after the starting line.

26.12. When the Pit Lane exit is immediately before the line, vehicles may join the race at the moment when the rest of the vehicles have crossed the line after the start.

26.13. Change in weather conditions:

a) Before the Pit Lane opens:

1. If there is a change in weather conditions between practice and the race, the Clerk of the Race will inform the participants that the Pit Lane will remain open for 10 minutes instead of the usual 5.
2. This information will be given by displaying a black sign with a white number "10" at the exit of the Pit Lane.
3. The traffic light at the exit of the Pit Lane will turn green, authorising access to the track. After the first 5 minutes have passed, a sign will be displayed indicating that there are 5 minutes left to close the Pit Lane, then a 3' sign and a 1' sign. After 10', the traffic light will turn red, thus closing access to the track.
4. During this time, vehicles may leave the Pit Lane to access the grid.
5. If more than one reconnaissance lap is to be completed, drivers must use the Pit Lane at a very moderate speed between each lap and must not cross the grid under any circumstances. Any driver driving in the Pit Lane in a dangerous manner or at excessive speed will be penalised in accordance with the provisions of Appendix 1.
6. At the end of this lap(s), drivers must stop on the grid in the starting order with their engines stopped.

b) After the Pit Lane has closed:

1. If in a race not declared wet, it suddenly starts to rain after the 5-minute panel and before the start, a "DELAYED START" panel will be displayed on the line.
2. From that moment on, there will be 10' (TEN MINUTES) to change tyres. After this time, the 5' (FIVE MINUTES) panel will be displayed and the standard procedure will be followed.
3. If during the formation lap it starts to rain and the race has not

para acceder a la parrilla.

5. En el caso en que se deseara efectuar más de 1 vuelta de reconocimiento, deberán obligatoriamente utilizar, 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, será sancionado de acuerdo con lo establecido en el Anexo 1.

6. Al final de esta(s) vuelta(s), se pararán sobre la parrilla en el orden de salida con sus motores parados.

b) Después del cierre de Pit Lane:

1. Si en una carrera no declarada mojada, de repente empieza a llover después del panel de 5 minutos y antes de darse la salida, se mostrará un panel indicador de "SALIDA RETARDADA" en la línea.
2. A partir de ese momento se dispondrá de 10' (DIEZ MINUTOS) para cambiar los neumáticos. Transcurrido este tiempo se mostrará el panel de 5' (CINCO MINUTOS) y se seguirá el procedimiento estándar.
3. Si durante la vuelta de formación comenzase a llover y la carrera aún no se hubiese declarado mojada y se decide en ese momento hacerlo, todos los coches seguirán hacia la Parrilla de Salida ocupando su puesto en la misma. El semáforo de salida del Pit Lane se mantendrá en rojo. Se mostrará un panel de "SALIDA RETARDADA" en la línea. A partir de ese momento se dispondrá de 10 minutos para el cambio de ruedas. Transcurrido ese tiempo se mostrará el panel de 5 minutos y se seguirá el procedimiento estándar. Cualquier coche que decida entrar en el Pit Lane tomará la salida desde el mismo al final de la nueva vuelta de formación.

c) Salida inminente de carrera:

1. Si la salida de la carrera es inminente y según la opinión razonable del Director de Carrera, la cantidad de agua en la pista es tanta que no se pueda rodar con seguridad, incluso con los neumáticos de "lluvia", el Director de Carrera podrá retrasar la salida de la carrera solicitando que sean presentados los siguientes paneles: el panel indicador de "SALIDA RETARDADA" sea presentado simultáneamente con un panel indicador "10" sobre fondo rojo.
2. Paneles indicadores de "SALIDA RETARDADA" (fondo negro) y "10" (fondo rojo).
3. Estos paneles indicadores significarán que debe haber una demora de 10 minutos antes que sea reiniciado el procedimiento de salida.
4. Si las condiciones atmosféricas mejorasen al final de este período de 10 minutos, se reiniciará el procedimiento de salida estándar a partir del panel de 5 minutos.
5. Sin embargo, si las condiciones atmosféricas no mejoran en los 10 minutos siguientes a la presentación del panel indicador "10" sobre fondo rojo, éste será mostrado de nuevo, lo que significará una demora suplementaria de 10 minutos antes que el procedimiento de salida sea reanudado. Este procedimiento podrá ser repetido varias veces.

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

yet been declared wet and it is decided at that moment to do so, all cars will continue towards the Starting Grid and take their places on it. The Pit Lane exit light will remain red. A "DELAYED START" panel will be displayed on the line. From that moment on, there will be 10 minutes to change tyres. After this time the 5 minute panel will be displayed and standard procedure will be followed. Any car choosing to enter the Pit Lane will start from the Pit Lane at the end of the new formation lap.

c) Imminent start of the race:

1. If the start of the race is imminent and in the reasonable opinion of the Clerk of the Course the amount of water on the track is such that it is not possible to run safely, even with "rain" tyres, the Clerk of the Course may delay the start of the race by requesting that the following panels be displayed: the "DELAYED START" panel be displayed simultaneously with a "10" panel on a red background.
2. "DELAYED START" (black background) and "10" (red background) panels.
3. These panels will mean that there must be a 10 minutes delay before the start procedure is restarted.
4. If atmospheric conditions improve at the end of this 10-minute period, the standard departure procedure shall be restarted from the 5-minute panel.
5. However, if atmospheric conditions do not improve within 10 minutes of the display of the "10" panel on a red background, it shall be displayed again, which shall mean an additional 10-minute delay before the departure procedure is resumed. This procedure may be repeated several times.

26.14. Any display of a "10" panel shall be accompanied by an audible warning.

ARTÍCULO 27.- CARRERA

27.1. 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

ARTICLE 27.- RACE

27.1. During the race, drivers will exit the Pit Lane at their own risk. However, a flashing blue light will remain lit at the exit of the Pit Lane, and a marshal with a blue flag will be positioned in the access area to the track to warn of possible overtaking.

para avisar de posibles adelantamientos.

27.2. En el supuesto en el que el semáforo rojo de salida del Pit Lane pueda estar encendido durante la carrera, y algún piloto salga del mismo en esa situación, la infracción será sancionada según lo previsto en el Anexo 1.

27.3. 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 las 5 primeras 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.

27.4. 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 y/o el Director de Prueba la declaran como carrera mojada mostrando un panel indicador "CARRERA MOJADA" en la línea de salida. A partir de entonces los pilotos podrán utilizar neumáticos de mojado.

27.2. In the event that the red light at the exit of the Pit Lane may be lit during the race, and a driver exits the Pit Lane in this situation, the infringement will be sanctioned as provided in Annex 1.

27.3. When the Clerk of the Race and/or the Clerk of the Course have declared the race as wet, a "WET RACE" sign will be displayed on the start line of the Pit Lane and in view of the drivers on the track, during the first 5 laps.

A race that has been declared as wet will not be interrupted in the event of rain, even if the track has dried, the vehicles are again fitted with dry tyres, and then it rains again.

27.4. A race which has not been declared as wet before the start will not be interrupted if during the course of the race it begins to rain and the Clerk of the Course and/or the Clerk of the Event declares it as a wet race by displaying a "WET RACE" sign on the start line. Thereafter drivers may use wet tyres.

ARTÍCULO 28. NEUTRALIZACIÓN DE LA CARRERA MEDIANTE UN SAFETY CAR

28.1. En todas las pruebas puntuables para los certámenes definidos en el Art. 1 del presente Reglamento se podrá utilizar un vehículo de seguridad para la neutralización de la misma por motivos de seguridad. Este vehículo de seguridad deberá ir rotulado con las palabras "SAFETY CAR" (con letras de tamaño similar a los números de competición), tanto en la parte trasera como en los laterales. Deberá estar provisto de tres luces rotativas de color naranja en el techo, cada una de las cuales deberá estar alimentada por un circuito eléctrico diferente. Será conducido por un piloto de circuitos experimentado y llevará a bordo un observador capaz de reconocer todos los vehículos de competición y conectado permanente con Dirección de Carrera.

28.2. Como máximo 30 minutos antes del inicio de la carrera (entre 3 y 5 minutos antes de la apertura del Pit Lane) el Safety Car ocupará su posición al frente de la parrilla y permanecerá allí hasta que se dé la señal de 5 minutos. En este momento (excepto en caso de salida neutralizada tras Safety Car) dará una vuelta completa al circuito y entrará al Pit Lane, colocándose en la posición prevista para la carrera.

28.3. El Safety Car se utilizará para neutralizar una carrera bajo la decisión del Director de prueba y/o el Director de Carrera. Será utilizado únicamente si los competidores o los oficiales se encuentran en situación de peligro inminente pero las circunstancias no son tales como para parar la carrera.

28.4. Cuando se da la orden de utilización del Safety Car, todos los puestos de señalización mostrarán banderas amarillas agitadas y carteles SC, las cuales se mantendrán hasta la finalización de la intervención del Safety Car. En este momento el Safety Car estará preparado para salir a pista a la espera de la orden de Dirección de Carrera. Una vez esté la señalización colocada se dará la orden de entrada al Safety Car a la pista.

28.5. El Safety Car se incorporará a pista desde el final de Pit Lane con sus luces rotativas naranjas iluminadas independientemente de dónde se encuentre el líder de la carrera en ese momento.

28.6. Todos los vehículos de competición formarán en línea detrás del Safety Car manteniendo entre ellos una distancia

ARTICLE 28. SAFETY CAR PROCEDURES

28.1. In all races counting towards the competitions defined in Article 1 of these Regulations, a safety car may be used for neutralisation for safety reasons. This safety car must be marked with the words "SAFETY CAR" (in letters of a similar size to the competition numbers) on both the rear and sides. It must be fitted with three orange rotating lights on the roof, each of which must be powered by a different electrical circuit. It must be driven by an experienced circuit driver and must have on board an observer capable of recognising all the competition vehicles and permanently connected to Race Direction.

28.2. At the latest 30 minutes before the start of the race (between 3 and 5 minutes before the opening of the Pit Lane) the Safety Car will take up its position at the front of the grid and will remain there until the 5-minute signal is given. At this point (except in the case of a neutralised start after a Safety Car) it will make one complete lap of the circuit and enter the Pit Lane, taking up its intended race position.

28.3. The Safety Car will be used to neutralise a race at the discretion of the Clerk of the Race. It will only be used if competitors or officials are in imminent danger but the circumstances are not such as to stop the race.

28.4. When the order for the use of the Safety Car is given, all signalling posts will display yellow flags waved and SC signs, which will remain in place until the Safety Car intervention is complete. At this point the Safety Car will be ready to go out on track awaiting the order from Race Direction. Once the signage is in place, the order for the Safety Car to enter the track will be given.

28.5. The Safety Car will enter the track from the end of the Pit Lane with its orange rotating lights illuminated regardless of where the race leader is at that time.

28.6. All competing vehicles will line up behind the Safety Car keeping a distance between them of less than 5 times the length of a vehicle. Overtaking is prohibited until the vehicles pass the line (timing line) after the

Safety Car has returned to the Pit Lane.

Overtaking is permitted in the following circumstances:

inferior a 5 veces la longitud de un vehículo. El adelantamiento está prohibido hasta que los vehículos pasen la línea (línea de cronometraje) una vez el Safety Car haya vuelto a Pit Lane.

El adelantamiento estará permitido en las siguientes circunstancias:

a) Si a un vehículo se le indica hacerlo desde el Safety Car (luz verde trasera).

Cualquier vehículo que entre en Pit Lane podrá pasar a otro(s) vehículos o al Safety Car después de haber cruzado la 1ª Línea de Safety Car).

b) Cualquier vehículo saliendo de Pit Lane puede ser adelantado por otro vehículo en la pista antes de cruzar la 2ª Línea de Safety Car).

c) Cuando el Safety Car vuelve al Pit Lane puede ser adelantado por los vehículos una vez éste haya cruzado la 1ª Línea de Safety Car.

d) Si cualquier vehículo reduce la velocidad con un problema obvio.

28.7. Cuando sea ordenado por el Director de Carrera, el observador ubicado en el Safety Car utilizará la luz verde de la parte posterior para avisar a todo vehículo situado entre el Safety Car y el líder que debe pasar al Safety Car. Estos vehículos pasarán de uno en uno al Safety Car y continuarán a velocidad reducida y sin adelantar hasta que alcancen la línea de vehículos que circulan tras el Safety Car.

28.8. El Safety Car se utilizará al menos hasta que el líder se encuentre en orden detrás de él. En el caso de más de un Safety Car estarán alineados dentro de ese sector de Safety Car. Una vez estén tras el Safety Car, el líder (o líder de ese sector) deberá mantenerse a una distancia máxima de 5 longitudes de coche (excepto lo establecido en el Art. 28.10.) y el resto de vehículos deben mantener la formación lo más compacta posible.

28.9. Mientras el Safety Car está operando en pista, los vehículos de competición pueden entrar en Pit Lane, pero sólo pueden reincorporarse a pista cuando la luz verde del semáforo de final de Pit Lane esté encendida. La luz verde siempre estará encendida excepto cuando el Safety Car y la fila de vehículos que le siguen estén a punto de pasar o pasando por la salida del Pit Lane. Un vehículo que se reincorpore a la pista deberá proceder a una velocidad apropiada hasta que alcance el final de la fila de vehículos situados tras el Safety Car.

28.10. Bajo ciertas circunstancias el Director de Carrera puede pedir al Safety Car que utilice el Pit Lane. En estos casos, y con las luces amarillas encendidas, todos los vehículos le deberán seguir al Pit Lane sin adelantamientos. Cualquier vehículo que entre en el Pit Lane bajo estas circunstancias puede pararse en su área de boxes destinada.

El puesto de señalización anterior a la entrada de Pit Lane le mostrará, además de la señalización prevista durante el procedimiento de Safety Car, carteles informativos al convoy indicando que el Safety Car y el convoy pasarán por Pit Lane.



cartel para indicar el paso del convoy por Pit Lane

28.11. Cuando el Director de Carretera decida que es seguro retirar el Safety Car (fin de la neutralización), este apagará sus luces destellantes; que será la señal para los 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

a) If a vehicle is signalled to do so by the Safety Car (rear green light).

Any vehicle entering the Pit Lane may pass another vehicle(s) or the Safety Car after it has crossed the 1st Safety Car Line).

b) Any vehicle leaving the Pit Lane may be overtaken by another vehicle on the track before crossing the 2nd Safety Car Line).

c) When the Safety Car returns to the Pit Lane it may be overtaken by vehicles once it has crossed the 1st Safety Car Line.

d) If any vehicle slows down with an obvious problem.

28.7. When ordered by the Clerk of the Course, the observer in the Safety Car shall use the green light at the rear to warn any vehicle between the Safety Car and the leader to pass the Safety Car. These vehicles shall pass the Safety Car one at a time and continue at reduced speed and without overtaking until they reach the line of vehicles behind the Safety Car.

28.8. The Safety Car shall be used at least until the leader is in order behind it. In the case of more than one Safety Car they shall be lined up within that Safety Car sector.

Once behind the Safety Car, the leader (or leader of that sector) must remain at a maximum distance of 5 car lengths (except as provided for in Art. 28.10.) and the other vehicles must maintain as compact a formation as possible.

28.9. While the Safety Car is operating on track, racing vehicles may enter the Pit Lane, but may only re-enter the track when the green light at the end of the Pit Lane traffic light is illuminated. The green light will always be on except when the Safety Car and the line of vehicles following it are about to pass or are passing the exit of the Pit Lane. A vehicle re-entering the track must proceed at an appropriate speed until it reaches the end of the line of vehicles behind the Safety Car.

28.10. Under certain circumstances the Clerk of the Race may ask the Safety Car to use the Pit Lane. In these cases, and with the yellow lights on, all vehicles must follow the Safety Car into the Pit Lane without overtaking. Any vehicle entering the Pit Lane under these circumstances may stop in its designated pit area. The signalling post in front of the entrance to the Pit Lane will display, in addition to the signalling provided during the Safety Car procedure, information signs to the convoy indicating that the Safety Car and the convoy will pass through the Pit Lane.



cartel para indicar el paso del convoy por Pit Lane

28.11. When the Clerk of the Race decides that it is safe to withdraw the Safety Car (end of neutralisation), the Safety Car will switch off its flashing lights; this will be the signal to the drivers that it will enter the Pit Lane at the end of that lap. Wherever possible, the message "SAFETY CAR IN THIS LAP" will be displayed on the timing monitors. At this point, the first vehicle in line behind the Safety Car will set the pace, and if deemed necessary may separate itself from the Safety Car by more than five vehicle lengths. In order to avoid accidents, before the Safety Car returns to the Pit Lane

and from the moment the flashing lights are switched off, the drivers must maintain a uniform and constant pace that does not involve sudden acceleration, braking or changes of direction, or manoeuvres that may endanger the other drivers or prevent the restart of the start. When the Safety Car approaches the entrance to the Pit Lane the SC signs will be removed and, except when it is the

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.

Cada vuelta completada mientras el Safety Car esté en la pista será contada como vuelta de carrera.

28.12. Si la carrera finaliza mientras el Safety Car está en pista, entrará al Pit Lane al final de la última vuelta y los vehículos tomarán la bandera a cuadros de forma normal sin adelantarse.

28.13. En circunstancias excepcionales una carrera podrá ser iniciada tras Safety Car. En este caso, el Safety Car encenderá sus luces naranjas en cualquier momento antes de la señal de 1 minuto. Esta será la señal a los pilotos que la carrera se iniciará detrás del Safety Car. Cuando se encienda la luz verde del semáforo de salida, el Safety Car abandonará la parrilla con todos los vehículos siguiéndole en el mismo orden de la parrilla, a una distancia no superior a 5 longitudes de vehículo. No habrá vuelta de formación y la carrera empezará cuando se encienda la luz verde del semáforo de salida.

Los adelantamientos, sólo durante la primera vuelta, están permitidos si un vehículo se retrasa cuando abandona su posición de la parrilla 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 original de salida.

Cualquier piloto que se retrase abandonando la parrilla no podrá adelantar a otro en movimiento si él estaba parado después de que el resto de vehículos haya cruzado la línea de salida, y deberá formar al final de la línea de vehículos que están circulando tras el Safety Car. Si más de un piloto se ve afectado por estas circunstancias formarán al final de la línea en el orden en que abandonaron la parrilla.

28.14. En los circuitos donde los procedimientos de Safety Car vayan a ser utilizados, dos líneas continuas de 20 cm de anchura (Líneas de Safety Car) deben ser pintadas con pintura antideslizante, 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. Estas líneas se colocarán en los siguientes lugares:

LÍNEA 1 SAFETY CAR: En el punto donde parezca razonable permitir a un vehículo que entra a Pit Lane adelantar al Safety Car —u otro vehículo— que permanezca en la pista. Este será el punto donde los vehículos de competición pueden pasar al Safety Car cuando entra al Pit Lane al final de su intervención.

LÍNEA 2 SAFETY CAR: En el punto donde los coches que salen del Pit Lane están circulando a velocidad similar de los vehículos de competición en la pista. Un vehículo en la pista puede sin embargo adelantar a otro que sale de Pit Lane antes de alcanzar la línea, pero no se podrá adelantar después de ella.

last lap of the race, when the leader approaches the line (timing line) the yellow flags will be removed and a green flag will be displayed waved at the Line.

Each lap completed while the Safety Car is on the track will be counted as a race lap.

28.12. If the race is finished while the Safety Car is on the track, it will enter the Pit Lane at the end of the last lap and the cars will take the chequered flag in the normal way without overtaking.

28.13. In exceptional circumstances a race may be started behind the Safety Car. In this case the Safety Car will flash its orange lights at any time before the 1 minute signal. This will be the signal to the drivers that the race will start behind the Safety Car. When the green light at the start lights goes off the grid, the Safety Car will leave the grid with all the cars following it in the same order as the grid, at a distance of no more than 5 car lengths. There will be no formation lap and the race will start when the green light at the start lights goes off.

Overtaking, during the first lap only, is permitted if a car is delayed when leaving its position on the grid and the cars behind it cannot avoid overtaking it so as not to delay the rest of the grid. In this case, the drivers may only overtake to restore the original starting order.

Any driver who is delayed by leaving the grid may not overtake another moving driver if he was stationary after the other cars have crossed the start line and must line up at the end of the line of cars running behind the Safety Car. If more than one driver is affected by these circumstances, they will line up at the end of the line in the order in which they left the grid.

28.14. On circuits where Safety Car procedures are to be used, two continuous lines 20 cm wide (Safety Car Lines) must be painted with anti-skid paint, crossing the track and the pit lane entry and exit lanes from side to side and perpendicular to the track centre line. These lines will be placed at the following locations:

LINE 1 SAFETY CAR: At the point where it seems reasonable to allow a car entering the Pit Lane to overtake the Safety Car – or another vehicle – remaining on the track. This will be the point where racing cars can pass the Safety Car as it enters the Pit Lane at the end of its intervention.

LINE 2 SAFETY CAR: At the point where cars leaving the Pit Lane are travelling at a speed similar to that of racing cars on the track. A car on the track may, however, overtake another car leaving the Pit Lane before reaching the line, but no overtaking may be made after the line.

29.1. 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.

29.2. Cuando se de esta señal, el adelantamiento queda prohibido, la salida de Pit Lane estará cerrada y todos los vehículos procederán despacio hasta el Pit Lane. El primer coche en llegar al Pit Lane se dirigirá directamente a la salida de Boxes permaneciendo en la vía rápida y el resto de 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 este libre y se organizarán en el orden que ocupaban antes de que se suspendiera la carrera.

Además, aquellos vehículos que estuvieran en el Pit Lane o en la entrada de Boxes en el momento de suspenderse la carrera, 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 en el que fuera posible determinar la posición de todos los vehículos, a los que se les permitirá reanudar la carrera.

29.3. Un vehículo de seguridad se colocará al frente de la línea de vehículos que se encuentran tras la línea de bandera roja.

29.4. Mientras la carrera se encuentra suspendida:

- El tiempo de la cuenta atrás restante se parará.
- Se podrá trabajar en los coches una vez que estos se encuentren parados tras la línea de bandera roja o hayan entrado al Pit Lane, pero en ningún caso estos trabajos impedirán la reanudación de la carrera.
- El repostaje o la retirada de combustible está prohibido.
- Solo se permitirá la presencia en la parrilla de oficiales y miembros de los equipos.

29.5. A menos que lo indiquen los oficiales, los vehículos no pueden ser movidos por la vía rápida, mientras que la carrera esté suspendida. Se impondrá una penalización de Drive Through a todo vehículo que sea movido de la vía rápida a cualquier otra parte del Pit Lane.

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

28.6 Si han transcurrido al menos 20 minutos del tiempo estipulado de carrera cuando se dé la orden de suspensión, el Director de Carrera podrá decidir no reiniciar la carrera.

Si la carrera no se puede reiniciar, el resultado se establecerá en base al orden de carrera obtenido al final de la penúltima vuelta durante la cual se dio la señal de suspensión de la carrera. La clasificación de la carrera se establecerá en consecuencia.

29.1. If the race should have to be suspended because the circuit is blocked by an accident, or because weather conditions or other circumstances make it dangerous to continue, the Clerk of the Race will order red flags to be displayed at all Control Points and the orange lights to be flashed on the line.

29.2. 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 car to reach the Pit Lane will proceed directly to the Pit Exit, staying on the fast track, with the remaining vehicles lining up behind it.

Vehicles unable to return to the Pit Lane as a result of the track being blocked will be recovered when the track is clear and will be organised in the order they occupied before the race was abandoned.

Also, those vehicles which were in the Pit Lane or at the Pit Entrance at the time of the race being abandoned will be organised in the order they occupied before the race was abandoned.

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

29.3. A safety vehicle will be placed at the front of the line of vehicles behind the red flag line.

29.4. While the race is suspended:

- The remaining countdown time will be stopped.
- Work may be carried out on the cars once they have stopped behind the red flag line or have entered the Pit Lane, but in no case will this work prevent the resumption of the race.
- Refuelling or the removal of fuel is prohibited.
- Only officials and team members will be allowed on the grid.

29.5. Unless directed by the officials, vehicles may not be moved on the fast track while the race is suspended. A Drive Through penalty will be imposed on any vehicle that is moved from the Fast Lane to any other part of the Pit Lane.

At all times, drivers must follow the directions of the officials.

29.6 If at least 20 minutes of the stipulated race time have elapsed when the order to stop the race is given, the Clerk of the Course may decide not to restart the race.

If the race cannot be restarted, the result will be settled on the basis of the running order obtained at the end of the penultimate lap during which the signal to stop the race was given. The race classification will be settled accordingly.

ARTÍCULO 30. REANUDACIÓN DE LA CARRERA

30.1. El tiempo de reanudación será tan corto como sea posible. Cuando se conozca la hora de la reanudación, los equipos serán informados por medio de los monitores de cronometraje o, en caso de imposibilidad, por otro medio de información. En todos los casos se comunicará como mínimo con 10 minutos de antelación.

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

ARTICLE 30. RESTART THE RACE

30.1. The restart time shall be as short as possible. When the restart time is known, the teams shall be informed by means of the timekeeping monitors or, if this is not possible, by another means of information. In all cases, this shall be communicated at least 10 minutes in advance.

30.2. Signals shall be displayed at 5 minutes, 3 minutes, 1 minute and 15 seconds, accompanied by the corresponding sound signal.

sonora.

30.3. Cuando se muestre el panel de 3 minutos, los vehículos deberán tener todas las ruedas debidamente montadas. Después de esta señal las ruedas solamente podrán ser sustituidas si el vehículo ha sido trasladado fuera de la vía rápida o durante una posterior suspensión de la carrera. Cualquier vehículo que no tenga las ruedas completamente montadas cuando se muestre el panel de 3 minutos deberá comenzar la carrera desde el final de la fila de vehículos formada en el Pit Lane.

30.4. En la señal de 2 minutos todos los vehículos que se encontrasen entre el Safety Car y el líder serán autorizados a salir del Pit Lane para completar una vuelta y, sin adelantamientos entre ellos, unirse a la fila de vehículos tras el Leading Car.

30.5. Cuando se dé la señal de 1 minuto, los motores deberán encenderse y todos los miembros de los equipos se retirarán de la parrilla antes de la señal de 15 segundos, llevándose el material de trabajo con ellos.

Si algún piloto necesita asistencia después de la señal de 15 segundos, se lo indicará a los oficiales y, cuando el resto de vehículos hayan abandonado la parrilla, 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) afectado(s) para prevenir al resto de los pilotos que se encuentren detrás de ellos. Los vehículos podrán abandonar la vía rápida con el fin de adelantar a aquellos que no puedan abandonar el Pit Lane.

30.6. La carrera se reanudará tras el Safety Car cuando se enciendan las luces verdes del semáforo de salida o cuando se agite la bandera verde. El Safety Car entrará en el Pit Lane después de una vuelta a menos que:

- a) La carrera se reanude en condiciones de mojado y el Director de Carrera estime que es necesario más de una vuelta.
- b) Todos los vehículos aún no estén alineados detrás del Safety Car
- c) Un nuevo incidente ocurra y que requiera otra intervención.

30.7. Cuando se enciendan las luces verdes del semáforo de salida, el Safety Car abandonará el Pit Lane y todos los vehículos le seguirán, con una separación entre sí no superior a 5 vehículos.

30.8. Durante esta vuelta los adelantamientos están prohibidos y solamente se permitirán si un vehículo se retrasa cuando abandona su posición en la vía rápida y los vehículos detrás de él no pueden evitar adelantarlo para no retrasar el resto de la parrilla.

En este caso, los pilotos solo pueden adelantar para restablecer el orden antes de la suspensión de carrera.

30.9. Cualquier piloto que se retrase abandonando la vía rápida y que no sea capaz de restablecer el orden original antes de alcanzar la primera línea de Safety Car señalizada en el circuito, deberá entrar en el Pit Lane y solo podrá reincorporarse a la carrera cuando el resto de los vehículos haya cruzado el final del Pit Lane.

Se aplicará un Drive Through a todo vehículo que no entre en el Pit Lane si no ha restablecido el orden original antes de alcanzar la primera línea de Safety Car señalizada en el circuito.

30.10. Se impondrá una penalización a cualquier piloto que, en opinión de los Comisarios Deportivos, adelante

30.3. When the 3-minute board is shown, the vehicles must have all wheels properly mounted. After this signal, the wheels may only be replaced if the vehicle has been moved off the fast track or during a subsequent suspension of the race. Any vehicle that does not have its wheels fully mounted when the 3-minute board is shown must start the race from the end of the line of vehicles formed in the Pit Lane.

30.4. At the 2-minute signal all vehicles between the Safety Car and the Leading Car will be allowed to leave the Pit Lane to complete one lap and, without overtaking each other, join the line of vehicles behind the Leading Car.

30.5. At the 1-minute signal, engines must be started and all team members must leave the grid before the 15-second signal, taking their work equipment with them.

If any driver requires assistance after the 15-second signal, he will indicate this to the marshals and, when all other vehicles have left the grid, the marshals will be allowed to push that vehicle into the slow lane of the Pit Lane.

In this case, marshals with yellow flags will be positioned alongside any affected vehicle(s) to warn the other drivers behind them. Vehicles may leave the fast lane in order to overtake those who cannot leave the Pit Lane.

30.6. The race will be restarted behind the Safety Car when the green lights at the start signal are illuminated or when the green flag is waved. The Safety Car will enter the Pit Lane after one lap unless:

- a) The race is restarted in wet conditions and the Clerk of the Race deems that more than one lap is necessary.
- b) All vehicles are not yet lined up behind the Safety Car.
- c) A new incident occurs which requires further intervention.

30.7. When the green lights at the start signal are illuminated, the Safety Car will leave the Pit Lane and all vehicles will follow, with a separation of no more than 5 vehicles between them.

30.8. Overtaking is prohibited during this lap and will only be permitted if a car is delayed when it leaves its position on the Fast Lane and the vehicles behind it are unable to avoid overtaking it in order not to delay the rest of the grid.

In this case, drivers may only overtake to restore order before the suspension of the race.

30.9. Any driver who is delayed by leaving the Fast Lane and who is not able to restore the original order before reaching the first marked Safety Car line on the circuit must enter the Pit Lane and may only re-joins the race when the remaining vehicles have crossed the end of the Pit Lane.

A Drive Through will be applied to any vehicle that does not enter the Pit Lane if it has not restored the original order before reaching the first marked Safety Car line on the circuit.

30.10. A penalty will be imposed on any driver who, in the opinion of the Stewards, unnecessarily overtakes another vehicle during the first lap.

29.11. During this lap behind the Safety Car, the provisions of Article 33 of these Regulations shall apply.

29.12. If a race cannot be restarted, it shall be considered finished when the leading vehicle has crossed the line for the penultimate time before the race was interrupted.

30.11. During this lap behind the Safety Car, the rules of Article 28 of these Regulations shall apply.

innecesariamente a otro vehículo durante la primera vuelta.

30.11. Durante esta vuelta tras el Safety Car será de aplicación la normativa del artículo 28 del presente Reglamento.

30.12. Si una carrera no puede ser reanudada, esta se considerará terminada cuando el vehículo en cabeza haya sobrepasado la línea por penúltima vez, antes que la carrera haya sido interrumpida.

30.13. Si una carrera se interrumpe según los casos previstos en el artículo 28 y no puede ser reanudada de acuerdo con lo previsto en el artículo 29, 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% del tiempo previsto y la totalidad de puntos en el caso de que el líder haya completado más del 75% de la distancia prevista.

30.14. Cuando, por causas de fuerza mayor, no sea posible la reanudación de la carrera de acuerdo con el procedimiento descrito en el Art.28, los Comisarios Deportivos podrán determinar que la carrera se celebre en dos partes. En este caso, la primera parte de la carrera se considerará terminada al final de la penúltima vuelta anterior a la que se haya mostrado la bandera roja.

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 y procedimiento de salida, las condiciones de duración de la segunda parte, y el régimen en que quedarán los vehículos entre ambas partes de carrera.

30.12. If a race cannot be restarted, it shall be considered finished when the leading vehicle has crossed the line for the penultimate time before the race was interrupted.

30.13. If a race is interrupted in accordance with the cases provided for in Article 33 and cannot be restarted in accordance with the provisions of Article 34, no points shall be awarded if the leader has completed less than 2 laps, half of the points shall be awarded if he has completed more than 2 laps but less than 75% of the planned time and full points if the leader has completed more than 75% of the planned distance.

30.14. When, for reasons of force majeure, it is not possible to resume the race in accordance with the procedure described in Art. 29, the Stewards may determine that the race be held in two parts.

In this case, the first part of the race will be considered finished at the end of the penultimate lap before the red flag was shown.

Vehicles that have retired in the first part or that have not been able to return to the red flag line or to the Pit Lane by their own means will not be admitted to the start of the second part.

The Stewards will establish the new start time and procedure, the conditions for the duration of the second part, and the regime in which the vehicles will remain between both parts of the race.

ARTÍCULO 31. HANDICAPS

31.1 El Comité Organizador podrá utilizar un sistema de Hándicaps, para conseguir una mayor rotación en los resultados de las carreras, tal y como se define en el presente artículo.

Se denomina Hándicap al tiempo de penalización que se aplica a cada participante

31.2. Los Hándicaps se sumarán al tiempo de la parada obligatoria de 80 segundos.

31.3. Se establecen los siguientes Hándicaps por resultados a los pilotos de los tres (3) primeros equipos clasificados de cada categoría:

1er clasificado:	20 segundos
2º clasificado:	15 segundos
3er clasificado:	10 segundos

31.3.1 En las categorías, en las que hayan tomado la salida sólo TRES (3) o CUATRO (4)

1er clasificado:	15 segundos
2º clasificado:	10 segundos

31.3.2 En las categorías, que hayan tomado la salida sólo UNO (1) o DOS (2) coches

1er clasificado:	10 segundos
------------------	-------------

31.3.3 Los Hándicaps por resultado de cada piloto se asignarán en función de los resultados obtenidos por este piloto en la categoría en la que esté inscrito. En el caso que un equipo esté compuesto por más de un piloto, se aplicará el mayor acumulado por cualquiera de ellos.

31.3.4 Todos los pilotos podrán sumar hasta un máximo acumulado de 35 segundos como Hándicap por resultado.

ARTICLE 31. HANDICAPS

31.1 The Organizing Committee may use a handicap system to achieve greater rotation in the results of the races, as defined in this article.

The handicap is the time penalty applied to each participant.

31.2. Handicaps will be added to the mandatory 80 seconds stop time.

31.3. The following Handicaps for results are established for the drivers of the three (3) first classified teams in each category:

1st classified:	20 seconds
2nd classified:	15 seconds
3rd classified:	10 seconds

31.3.1 In the categories, in which only THREE (3) or FOUR (4) cars have started

1st classified:	15 seconds
2nd classified:	10 seconds

31.3.2 In the categories, in which only ONE (1) or TWO (2) cars have started

1st classified:	10 seconds
-----------------	------------

31.3.3 The Handicaps for results for each driver will be assigned based on the results obtained by this driver in the category in which he is registered. In the case that a team is composed of more than one driver, the highest accumulated by any of them will be applied.

31.3.4 All drivers may add up to a maximum accumulated 35 seconds as a Handicap per result.

31.3.5 En caso de no finalizar entre los tres primeros en una carrera, se eliminará el mayor de los Hándicaps parciales retenidos hasta esa carrera.

31.3.6 Estos Hándicaps se harán efectivos en la carrera siguiente. La adjudicación se hará en función de las clasificaciones publicadas al menos 1 hora antes del inicio de la carrera.

31.4. Hándicaps pilotos

Los pilotos que participen en la última prueba del Campeonato, y esta sea su primera participación en el mismo, tendrán un Hándicap de 10 segundos.

31.5 Bonificación de Handicap

Los modelos pertenecientes a la categoría GT4 Light tendrán una bonificación de handicap de 15 segundos:

El modelo Porsche 991 Cup de la categoría GT Cup tendrá una bonificación de handicap de 15 segundos:

El modelo BMW M2 de la categoría GPR tendrá una bonificación de handicap de 25 segundos:

Los equipos formados por 2 pilotos BRONCE y que no formen parte de la lista ELITE del Campeonato, tendrán una bonificación de 10 segundos

El Comité Organizador se reserva el derecho de modificar los Hándicaps por resultados. Dicha modificación se realizará mediante Anexo aprobado por la RFEDA.

31.3.5 In the event of not finishing among the top three in a race, the highest of the partial Handicaps retained until that race will be eliminated.

31.3.6 These Handicaps will be effective in the following race. The award will be made based on the classifications published at least 1 hour before the start of the race.

31.4. Driver Handicaps

Drivers who participate in the last round of the Championship, and this is their first participation in it, will have a Handicap of 10 seconds.

The Organising Committee reserves the right to modify the Handicaps based on results. Such modification will be made by means of an Annex approved by the RFEDA.

ARTÍCULO 32. RELEVOS

32.1. Será obligatorio efectuar las paradas de los relevos en el Pit (vía interior), a la altura del box, preferentemente, o a lo largo del Pit Lane, siempre y cuando no obstaculice el box de otro participante.

Los equipos podrán designar a un señalizador para indicar la maniobra de parada del vehículo.

32.2. La parada OBLIGATORIA de Hándicap – cambio de piloto (si procede), tendrá una duración mínima de 80 segundos. Estas paradas también son obligatorias para todos los equipos, incluso para aquellos con un (1) sólo piloto.

32.3. Ningún piloto podrá conducir más del 60% del tiempo total de carrera con el mismo vehículo, a excepción de los equipos con un (1) sólo piloto.

32.4. Los 80 segundos empiezan a contar desde la zona de Hándicaps, que estará identificada por dos líneas o marcas – conos/pancartas-, una al principio y otra al final de la zona, en las cuales se instalarán elementos de medida para el control del tiempo total mínimo de 80 segundos.

El hecho de que por cualquier circunstancia los conos/pancartas de referencia no estén exactamente en el lugar que corresponde o hayan desaparecido, el tiempo de inicio/fin de la parada se seguirá manteniendo, siendo responsabilidad de los pilotos saber su ubicación exacta antes de que comience la carrera.

32.5. Está prohibido pararse más de una vez o recorrer la zona de Hándicaps a una velocidad superior a 60 km/h, o entorpecer a otro participante.

32.6. Se sancionará permanecer menos tiempo del que corresponda, así como las faltas en la conducta para recorrerlo. No se podrán aflojar ni soltar los arneses durante el trayecto que va de la entrada del Pit Lane al espacio asignado a cada equipo.

ARTICLE 32. RELAYS

32.1. It will be mandatory to make the relay stops in the Pit (inner track), preferably at the level of the box, or along the Pit Lane, as long as it doesn't obstruct the box of another participant.

The teams may designate a signalman to indicate the vehicle's stopping manoeuvre.

32.2. The MANDATORY Handicap stop - driver change (if applicable) will have a minimum duration of 80 seconds. These stops are also mandatory for all teams, even for those with only one (1) driver.

32.3. No driver may drive more than 60% of the total race time with the same vehicle, except for teams with only one (1) driver.

32.4. The 80 seconds start counting from the Handicap zone, which will be identified by two lines or marks - cones/banners - , one at the beginning and one at the end of the zone, in which measuring elements will be installed to control the minimum total time of 80 seconds.

If for any reason the reference cones/banners are not exactly in the correct place or have disappeared, the start/end time of the stop will continue to be maintained, and it is the responsibility of the drivers to know their exact location before the race begins.

32.5. It is forbidden to stop more than once or to drive through the Handicap zone at a speed of more than 60 km/h, or to impede another participant.

32.6. Staying less than the allotted time will be penalized, as will any misconduct in driving through it. Harnesses may not be loosened or released during the journey from the entrance to the Pit Lane to the space assigned to each team.

32.7 Stopping outside the "change window" or not stopping will be penalized.

32.7 Pararse fuera de la “ventana de cambio” o no pararse será sancionado

32.8. No es necesario parar el motor si no se desea y para el control de los tiempos de parada podrá denominarse a un cronometrador al efecto.

32.9. Se autoriza, en caso necesario, arrancar el vehículo con ayuda de una batería externa suplementaria, siempre que esta sea utilizada por las personas del equipo autorizadas a estar en el Pit Lane.

En la zona de Pit Lane se podrá empujar el vehículo para ponerlo en marcha siempre y cuando no supere la distancia de cuatro (4) boxes para hacerlo.

Si pasada esa distancia no se pudiera poner en marcha, se situará, con la mayor rapidez posible, en un lugar que no moleste a los otros participantes en su cambio.

32.10. Ningún participante podrá entrar en el Pit Lane, para realizar el cambio de piloto, mientras el Safety Car esté en pista (desde el momento que la pancarta “SC” sea mostrada en la línea de salida / llegada y hasta que el participante haya pasado la bandera verde en la línea salida / llegada una vez finalizada la intervención del Safety Car). Si un participante entra en el Pit Lane en un periodo de intervención del Safety Car, ésta no contará como su parada obligatoria.

Si se llega al mismo tiempo indicado por el Director de Carrera para efectuar el cambio de piloto, durante un proceso de Safety Car, cualquier vehículo que no haya realizado su parada en el Parque de Hándicap, deberá efectuarla en sus 2 (dos) vueltas siguientes al final del procedimiento de seguridad de Safety Car

32.11. Tendrá siempre preferencia el vehículo que salga del parque de cambio de piloto sobre aquel que entre a realizar esta operación. Si dos vehículos se encuentran saliendo a la vez del parque de cambio de piloto, tendrá preferencia el que se haya incorporado primero a la vía rápida.

32.12. La parada obligatoria, y si procede, efectuar el cambio de piloto, se realizará en el Pit Lane y en el tiempo que al efecto indique el Director de Prueba y/o Carrera en el Briefing de cada prueba. Este periodo de tiempo se indicará con un cartel con la inscripción “CAMBIO” mostrado al lugar de dirección de carrera:

VENTANAS DE CAMBIO:

Carreras de 48' + 1 vuelta: entre los minutos 20 y 30 de carrera

Carreras de 50' + 1 vuelta: entre los minutos 22 y 33 de carrera

Carreras de 2h + 1 vuelta: entre los minutos 49 y 73 de carrera

Durante la parada obligatoria de hándicap únicamente un miembro del equipo (jefe de equipo o mecánico) debidamente identificado y el piloto, podrán ayudar al cambio de piloto o al reavituallamiento de bebida.

Se autoriza un máximo de 2 mecánicos adicionales por equipo para:

- Refrigerar motor y frenos con ventiladores o sopladores de aire
- Añadir aceite, agua o líquido de frenos,
- Ajustar presiones neumáticos.
- Limpiar parabrisas
- Fijar elementos de la carrocería que tengan riesgo de desprenderse

No se podrá realizar ningún otro tipo de operación.

31.8. It is not necessary to stop the engine if it is not desired and a timekeeper may be called to control the stopping times for this purpose.

32.9. It's authorized, if necessary, to start the vehicle with the help of a supplementary external battery, provided that it is used by the team members authorized to be in the Pit Lane.

In the Pit Lane area, the vehicle may be pushed to start it, provided that it does not exceed the distance of four (4) boxes to do so.

If it cannot be started after this distance, it must be positioned, as quickly as possible, in a place that does not disturb the other participants in their change.

32.10. No driver may enter the Pit Lane to make a driver change while the Safety Car is on the track (from the moment the “SC” banner is shown on the start/finish line and until the participant has passed the green flag on the start/finish line once the Safety Car intervention has finished). If a participant enters the Pit Lane during Safety Car intervention period, this will not count as their mandatory stop.

If the time indicated by the Clerk of the Race to make the driver change is reached, during a Safety Car process, any vehicle that has not made its stop in the Handicap Park, must do so within the 2 (two) laps following the end of the Safety Car safety procedure.

32.11. The vehicle leaving the driver change park will always have priority over the one entering to carry out this operation. If two vehicles are leaving the driver change park at the same time, the one that entered the fast lane first will have priority.

32.12. The mandatory stop, and if applicable, the driver change, will be made at the time indicated for this purpose by the Clerk of the Race in the Briefing for each race. This period of time will be indicated with a sign with the inscription “CHANGE” shown at the race direction location:

VENTANAS DE CAMBIO:

48' + 1 lap races: between minutes 20 and 30 of the race

50' + 1 lap races: between minutes 22 and 33 of the race

2h + 1 lap races: between minutes 49 and 73 of the race

During the mandatory handicap stop, only one member of the team (team leader or mechanic) duly identified and the driver may assist with the driver change or with the replenishment of drinks.

A maximum of 2 additional mechanics per team are authorized to:

- Cool the engine and brakes with fans or air blowers
- Add oil, water or brake fluid,
- Adjust tire pressures.
- Clean windshields
- Secure body parts that are at risk of coming loose

No other type of operation may be performed.

This authorization is only for the race, not for practice
The only task that the driver who leaves the vehicle may perform is to help the incoming driver

31.13. In order to identify the drivers driving the vehicle at all times, the teams will receive circular stickers for each of the drivers, which will be given to them along with the test documentation. These stickers must be stuck on the rear side window facing the timing.

Esta autorización es solamente para la carrera, no para los entrenamientos

La única tarea que puede realizar el piloto que salga del vehículo, es ayudar al piloto entrante

32.13. Para poder identificar los pilotos que conducen el vehículo en todo momento, los equipos recibirán unos adhesivos circulares para cada uno de los pilotos, que les serán entregados junto con la documentación de la prueba. Dichos adhesivos serán de dos tamaños: Uno grande para el coche, que deberá pegarse en el cristal lateral trasero con orientación a cronometraje y otro más pequeño para el casco.

Cada vez que se efectúe un cambio de pilotos se pegará un nuevo adhesivo en el coche (sobre el anterior). El jefe de equipo será responsable de la coincidencia del adhesivo pegado sobre el cristal del vehículo con el piloto que conduce el mismo en todo momento. La no coincidencia será sancionada a criterio de los Comisarios Deportivos.

32.14. REPOSTAJES

32.14.1. No están permitidos los repostajes en Carreras de 48 + 1 vuelta.

32.14.2. Repostajes en Carreras de más de 60'

Habrà una zona de repostaje común para todos los equipos que se indicará en el reglamento particular de la prueba, la cual estará debidamente acondicionada.

Será obligatorio hacer mínimo una (1) parada para repostaje, que no podrá coincidir con la parada obligatoria para el cumplimiento del HANDICAP.

La parada obligatoria de repostaje será para todos los equipos, incluso para los que no les haga falta repostar carburante.

Todos los repostajes que se realicen, tendrán un tiempo mínimo de permanencia en dicha zona de repostajes de TRES MINUTOS (3) y ningún equipo podrá abandonar dicha zona aun habiendo finalizado el repostaje antes de tiempo.
Salir antes de tiempo de la zona de repostaje será sancionado.

Si los 3' de repostaje obligatorios, coinciden con el inicio del tiempo de la ventana de parada obligatoria de hándicap, la parada para el cumplimiento del hándicap deberá realizarse en otra vuelta

No se podrán aflojar ni soltar los arneses durante todo el proceso.

Fuera de la ventana de parada obligatoria de HANDICAP se podrá realizar el repostaje (en la zona de repostaje) y si es necesario, un cambio de pilotos (delante del box) en la misma vuelta

El número máximo de personas autorizadas en el repostaje es de TRES (3), que deberán portar el siguiente equipamiento de seguridad:

- Mono ignífugo;
- Sotocasco;
- Guantes ignífugos;
- Calzado ignífugo;
- Casco homologado

Al menos una de ellas tendrá la labor exclusiva de portar un extintor de un mínimo de cuatro (4) kilos para posibles situaciones de emergencia.

Será obligatorio utilizar un cubre-rueda ignífugo que cubra la mitad de la rueda posterior que queda debajo de la boca de

Each time a driver change is made, a new sticker will be stuck on the car (over the previous one). The team manager will be responsible for ensuring that the sticker stuck on the vehicle window matches the driver driving it at all times. Any mismatch will be sanctioned at the discretion of the Stewards.

32.14. REFUELLING

32.14.1. Refuelling is not permitted in Races of 48 minutes + 1 lap.

gasolina, con el fin de evitar riesgos en caso de que se derrame gasolina:

-El número de repostajes durante la celebración de la carrera es libre:

-En el momento del repostaje, los equipos deberán alejar del vehículo, a cualquier persona ajena a la operación, y a una distancia suficiente de seguridad:

-Los cascos homologados deberán cumplir con la siguiente normativa:

OBLIGATORIO:

Casco integral cerrado con visera:

Homotogación:

Europa: ECE 22-05 ECE R22-05

USA: DOT

Japón: JIS T-8133



RECOMENDADO:

Casco integral cerrado con visera:

Homotogación FIA:



32.14.3. Únicamente se autorizan los siguientes sistemas de repostaje:

1) Petacas o bidones con un máximo de 60 litros de capacidad, accionados mediante bombas mecánicas o por gravedad y equipados con manguera flexible y pistola:

2) Depósitos de 25 litros con bocas de llenado FIA:

Están prohibidas las torres FIA, embudos y bombas eléctricas. El mono de la Asistencia y la Petaca, podrán ser verificados en las verificaciones técnicas previas:

Mientras se efectúe el repostaje:

● El equipo no podrá realizar ninguna otra operación en el vehículo:

● El piloto debe permanecer a bordo:

● El motor debe estar parado (a excepción de los vehículos turbo) y luces apagadas:

● El vehículo debe estar conectado eléctricamente a tierra antes de iniciar la operación de repostaje. (Recomendado)

● El vehículo debe tener las cuatro ruedas en el suelo, por si fuera preciso empujarle de urgencia:

● Se autoriza utilizar una batería de apoyo para el posterior arranque del vehículo, si esto fuera necesario:

ARTÍCULO 33. LLEGADA

33.1. La señal de final de carrera se dará en la línea de llegada en el momento en que el primer vehículo haya recorrido toda la distancia de la carrera, según está definida en el Art. 5.4.

33.2. Si la señal de fin de carrera es dada, por cualquier razón distinta a las establecidas en el Reglamento Particular, antes de que el vehículo de cabeza haya efectuado el número de vueltas previsto, se considerará que la carrera ha finalizado cuando el vehículo de cabeza ha pasado la línea por última vez antes de

ARTÍCULO 33. FINISH

33.1. The end of race signal will be given at the finish line when the first vehicle has covered the full distance of the race, as defined in Art. 5.4.

33.2. If the end of race signal is given, for any reason other than those established in the Particular Regulations, before the leading vehicle has completed the number of laps scheduled, the race will be considered to have finished when the leading vehicle has passed the line for the last time before the signal has

que la señal haya sido dada.

33.3. Si la señal de fin de carrera por cualquier razón es retrasada, la carrera se considerará finalizada cuando estaba previsto.

33.4. Después de haber recibido la señal de fin de carrera, todos los vehículos continuarán para efectuar 1 vuelta de desaceleración; durante la realización de la misma se evitarán reducciones bruscas de velocidad, así como cambios imprevistos de dirección, que puedan provocar accidentes, debiendo mantener los participantes, en todo momento, las mismas pautas de conducta observadas durante la competición. Finalizada ésta, se dirigirán inmediata y directamente al Parque Cerrado.

been given.

33.3. If the end of race signal is delayed for any reason, the race will be considered to have finished when scheduled.

33.4. After receiving the end of race signal, all vehicles will continue to make 1 deceleration lap; during this lap, sudden reductions in speed and unexpected changes in direction, which may cause accidents, will be avoided, and the participants must maintain, at all times, the same patterns of conduct observed during the competition. Once this is over, they will go immediately and directly to the Parc Fermé.

ARTÍCULO 34.- PARQUE CERRADO

34.1. El Reglamento del Parque Cerrado se aplicará a toda la zona comprendida entre la Línea de Llegada y la entrada del Parque Cerrado.

34.2. Inmediatamente después de finalizar los entrenamientos oficiales cronometrados y la carrera, todos los vehículos serán conducidos al Parque Cerrado.

34.3. El inicio de cada situación de Parque Cerrado al final de los entrenamientos oficiales cronometrados y/o la 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 el Pit Lane efectuando alguna reparación u otra operación, cesará de realizarla, poniéndose a disposición de los oficiales para conducir su vehículo a Parque Cerrado.

34.4. Sólo los oficiales encargados de los controles pueden permanecer en el interior de este Parque Cerrado. Ninguna intervención de la clase que sea puede ser efectuada sin la autorización de los oficiales.

34.5. Desde el inicio de cada situación de Parque Cerrado y hasta su finalización, cada concursante deberá tener, al menos, un mecánico preparado junto al acceso al Parque Cerrado, por si fuera necesaria su intervención y para aligerar las operaciones que se realicen en el mismo.

34.6. Todos los vehículos permanecerán en régimen de Parque Cerrado hasta la orden de apertura del mismo, que se efectuará 30 minutos después de la hora de publicación de la clasificación oficial provisional publicada por la Dirección de Carrera, salvo requerimiento específico de los Comisarios Deportivos.

34.7. En el caso de pruebas con 2 carreras, cualquier concursante que no se haya clasificado en la 1ª carrera podrá solicitar a los Comisarios Deportivos no respetar el tiempo de Parque Cerrado entre la 1ª y la 2ª carrera para reparar su vehículo. En caso de obtener la autorización de los Comisarios Deportivos podrá trabajar en su vehículo manteniendo su posición en la parrilla de salida de la 2ª carrera.

34.8. En el caso de que un concursante solicitara no respetar el tiempo de Parque Cerrado en entrenamientos, pasaría a ocupar la última posición de la parrilla de salida en la carrera correspondiente a dichos entrenamientos.

34.9. Excepciones a la situación de Parque Cerrado

Si durante la celebración de la primera carrera, algún participante tuviera necesidad de realizar cualquier clase de reparación, antes del inicio del tiempo de Parque Cerrado, se autorizará realizarlas dentro el box, en lugar de realizarlo en el Pit Lane.

ARTICLE 34.- PARC FERMÉ

34.1. The Parc Fermé Regulations apply to the entire area between the Finish Line and the entrance to the Parc Fermé.

34.2. Immediately after the end of official timed practice and the race, all vehicles will be driven into the Parc Fermé.

34.3. The start of each Parc Fermé situation at the end of official timed practice and/or the race will be at the moment when the chequered flag is shown for the first time. At that moment, any vehicle in the Pit Lane carrying out any repair or other operation will cease to do so and will be made available to the marshals to drive its vehicle into the Parc Fermé.

34.4. Only the marshals in charge of the controls may remain inside this Parc Fermé. No intervention of any kind may be carried out without the marshals' authorisation.

34.5. From the start of each Parc Fermé situation until its end, each competitor must have at least one mechanic ready at the entrance to the Parc Fermé, in case his intervention is necessary and to speed up the operations carried out there.

34.6. All vehicles will remain in Parc Fermé until the order to open the same, which will be made 30 minutes after the time of publication of the provisional official classification published by the Race Direction, unless specifically requested by the Stewards.

34.7. In the case of races with 2 races, any competitor who has not qualified in the 1st race may request the

Stewards not to respect the Parc Fermé time between the 1st and 2nd races to repair his vehicle. If he obtains the authorization of the Stewards, he may work on his vehicle while maintaining his position on the starting grid of the 2nd race.

34.8. In the event that a competitor requests not to respect the Parc Fermé time during practice, he/she will be placed at the back of the starting grid in the race corresponding to said practice.

34.9. Exceptions to the Parc Fermé situation

If during the first race, any participant needs to carry out any kind of repair, before the start of the Parc Fermé time, they will be allowed to do so inside the box, instead of in the Pit Lane.

ARTÍCULO 35. CLASIFICACIÓN

35.1. El vehículo clasificado 1º será el que haya cubierto la distancia prevista en el Art. 5.4, 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 acuerdo con lo establecido en el art. 21 del Código Deportivo Internacional de la FIA, la línea de llegada es la que establece el orden de llegada real de los vehículos. Por ello, en caso de duda, la “foto-finish” será la que establezca el citado orden de llegada.

35.2. Si un vehículo emplea un tiempo superior a 5 MINUTOS para realizar su última vuelta, ésta no será considerada a la hora de realizar el cálculo de la distancia total cubierta por dicho vehículo.

35.3. Quedarán clasificados todos los vehículos que hayan recorrido al menos el 70% del número de vueltas realizado por el ganador (redondeando a la unidad superior) aunque no hayan traspasado la Línea de Llegada, tras haberlo hecho el ganador de la prueba en su última vuelta y en consecuencia no les haya sido mostrada la señal de fin de carrera (bandera a cuadros).

Además, y en todos los casos, ningún piloto podrá hacer más del 60 % del tiempo total de carrera (o del número total de vueltas), a excepción de los equipos con un solo piloto.

35.4. La clasificación oficial provisional firmada por el Director de Carrera será publicada después de la carrera. Será la única clasificación válida bajo reserva de las modificaciones que pudieran introducirse en virtud del Código Deportivo Internacional o Reglamento Deportivo.

35.5. Transcurrido el período de presentación de reclamaciones (30 MINUTOS) sin haberse presentado ninguna y habiéndose realizado las Verificaciones Técnicas, la clasificación pasará a ser definitiva, y esta, será firmada por los Comisarios Deportivos procediendo a la apertura del Parque Cerrado. Si el Campeonato prevé 2 carreras por prueba, la clasificación de la 1ª no será definitiva hasta —al menos— declararse definitiva la de la 2ª.

Si, por el contrario, transcurrido ese período de tiempo de 30 MINUTOS, no pudiera firmarse la Clasificación

Oficial, los Comisarios Deportivos emitirán una decisión que recoja, respecto a los vehículos que pudieran estar afectados, los motivos por los cuales está pendiente la citada clasificación definitiva. Para el resto de los participantes se considerarán definitivos los elementos que han servido para establecer la clasificación.

35.6. En caso de haberse presentado una intención de apelación, o de estar pendiente del resultado de un análisis antidoping, etc., la clasificación mantendrá su carácter provisional hasta la resolución definitiva. En este caso los Comisarios Deportivos firmarán la Clasificación Oficial, haciendo mención a este hecho.

ARTICLE 35. FINAL CLASSIFICATION

35.1. The vehicle classified 1st will be the one that has covered the distance specified in Art. 5.4, in the shortest time. All vehicles will be classified taking into account the number of complete laps they have completed and, for those that have completed the same number of laps, the order of arrival at the finish line will be taken into account.

In accordance with the provisions of art. 21 of the FIA International Sporting Code, the finish line is what establishes the actual order of arrival of the vehicles. Therefore, in case of doubt, the “photo-finish” will be what establishes the aforementioned order of arrival.

35.2. If a vehicle takes more than 5 MINUTES to complete its last lap, this will not be considered when calculating the total distance covered by said vehicle.

35.3. All vehicles that have completed at least 70% of the number of laps completed by the winner (rounded up to the nearest unit) will be classified, even if they have not crossed the Finish Line, after the winner of the race had done so on his last lap and consequently the end of race signal (chequered flag) has not been shown to them.

In addition, and in all cases, no driver may complete more than 60% of the total race time (or the total number of laps), except for teams with only one driver.

35.4. The provisional official classification signed by the Clerk of the Race will be published after the race. It will be the only valid classification, subject to any modifications that may be introduced by virtue of the International Sporting Code or Sporting Regulations.

35.5. After the period for presenting claims (30 MINUTES) has elapsed without any having been presented and the Technical Verifications have been carried out, the classification will become final, and this will be signed by the Sports Commissioners, proceeding to the opening of the Parc Fermé. If the Championship includes 2 races per event, the classification of the 1st will not be final until at least the classification of the 2nd has been declared final.

If, on the other hand, after this period of 30 MINUTES has elapsed, the Official Classification cannot be signed, the Stewards will issue a decision that includes, with respect to the vehicles that could be affected, the reasons why the aforementioned final classification is pending. For the rest of the participants, the elements that have served to establish the classification will be considered final.

35.6. In the event of an intention to appeal, or the result of an anti-doping analysis being pending, etc., the classification will remain provisional until the final decision is made. In this case, the Stewards will sign the Official Classification, mentioning this fact.

ARTÍCULO 36. CEREMONIA DE PODIUM

36.1. Si el Pit Lane tiene suficiente espacio, se preverá un Parque Cerrado junto al pódium para los tres primeros clasificados de la prueba, con acceso directo al Pódium.

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

- Pilotos clasificados en 1ª, 2ª y 3ª posición de cada categoría.

ARTICLE 36. PODIUM CEREMONY

36.1. If the Pit Lane has enough space, a Parc Fermé will be provided next to the podium for the top three classified in the race, with direct access to the Podium.

36.2. The Trophies to be awarded at the Podium ceremony, 5 and in the order mentioned, will be the following:

- Drivers classified in 1st, 2nd and 3rd position in each category.

- Vencedor en el Trofeo Juan Fernández de cada categoría.
- Vencedor, 2º y 3er clasificados de las Challenges

- Winner of the Juan Fernández Trophy in each category.
- Winner, 2nd and 3rd classified in the Challenges

36.3. Los pilotos deberán acceder a la ceremonia del pódium con el mono ignífugo, que lleve la publicidad obligatoria, y la gorra del suministrador de neumáticos, que les será entregada por la Organización. En caso contrario no estarán autorizados a subir.

36.3. Drivers must access the podium ceremony wearing fireproof overalls, which bear the obligatory advertising, and the cap of the tyre supplier, which will be given to them by the Organisation. Otherwise they will not be authorised to board.

ARTÍCULO 37. PUNTUACIÓN

37.1 Cto. España de GT: Se establecerá una clasificación general scratch y otra por categoría (GPX, GT Cup, GT4 y GPR). La suma de ambas (a/b + c) servirá para confeccionar la puntuación del Campeonato.

37.1.1. Cto. España de GT4: Se establecerá únicamente con la clasificación general scratch

37.2 Atribución de puntos:

a) Clasificación General en las pruebas de 48' más 1 vuelta.

1º	20 puntos
2º	16 puntos
3º	12 puntos
4º	10 puntos
5º	8 puntos
6º	6 puntos
7º	4 puntos
8º	3 puntos
9º	2 puntos
10º	1 punto

b) Clasificación General en las pruebas de 2 horas más 1 vuelta:

1º	32 puntos
2º	28 puntos
3º	24 puntos
4º	20 puntos
5º	16 puntos
6º	14 puntos
7º	12 puntos
8º	10 puntos
9º	8 puntos
10º	6 puntos
11º	4 puntos
12º	2 puntos

B) Puntuación por categoría (GPX, GT Cup, GT4 y GPR)

1º	20 puntos
2º	16 puntos
3º	12 puntos
4º	10 puntos
5º	8 puntos
6º	6 puntos
7º	4 puntos
8º	3 puntos
9º	2 puntos
10º	1 punto

37.2.1 En las categorías que hayan tomado la salida TRES (3) vehículos de la carrera disputada, se les adjudicarán el 80% de los puntos

37.2.2 En las categorías que hayan tomado la salida UNO (1) ó DOS (2) vehículos de la carrera disputada se les adjudicarán el 70% de los puntos

37.2.3 Los pilotos que participen en la última prueba y no hayan disputado ninguna carrera durante la temporada en la Clase que tomen la salida no puntuarán, ni bloquearán puntos, pero si se tendrán en cuenta a la hora de rellenar la clase.

ARTICLE 37. SCORE

37.1 Spanish GT Championship: A general scratch classification and another classification by category (GPX, GT Cup, GT4 and GPR) will be established. The sum of both (a/b + c) will be used to create the Championship score.

37.2 Points awarded:

a) General Classification in the 48' races plus 1 lap.

1st	20 points
2nd	16 points
3rd	12 points
4th	10 points
5th	8 points
6th	6 points
7th	4 points
8th	3 points
9th	2 points
10th	1 point

B) Score by category (GPX, GT Cup, GT4 and GPR)

1st	20 points
2nd	16 points
3rd	12 points
4th	10 points
5th	8 points
6th	6 points
7th	4 points
8th	3 points
9th	2 points
10th	1 point

37.2.1 In the categories where THREE (3) vehicles have started the race, they will be awarded 80% of the points

37.2.2 In the categories where ONE (1) or TWO (2) vehicles have started the race, they will be awarded 70% of the points

37.2.3 Drivers who participate in the last race and have not contested any race during the season in the Class they start will not score points or block points, but they will be taken into account when filling out the class.

37.3 For the Juan Fernández Trophy, the following score will be awarded according to the official final classification of each category:

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

37.2.4 Para la clasificación general del Campeonato, se cogerán los puntos íntegros, sin tener en consideración lo que figura en el Art. 37.2

37.3 Para el Trofeo Juan Fernández se otorgará la siguiente puntuación según la clasificación final oficial de cada categoría:

- 1º 10 puntos
- 2º 8 puntos
- 3º 6 puntos
- 4º 4 puntos
- 5º 3 puntos
- 6º 2 puntos
- 7º 1 punto

ARTÍCULO 38. CLASIFICACIÓN FINAL. RESULTADOS A RETENER

38.1. Tanto para los Campeonatos absolutos el Campeonato absoluto como para las Copas y Trofeos, se retendrán todos los resultados menos una de las carreras celebradas, pudiéndose descontar los derivados de la no participación en una o varias pruebas.

A efectos de la Clasificación General Final, será obligatorio retener los resultados de las pruebas en las cuales un competidor/piloto haya sido descalificado por cualquier motivo de índole técnico o deportivo

38.2. Si una carrera se suspende a causa de una obstrucción de la pista por un incidente, o debido a las condiciones atmosféricas u otras razones que hicieran imposible su continuidad, sin poder retomar la salida, no se atribuirá ningún punto en el caso A, la mitad en el caso B y la totalidad de puntos en el caso C.

38.3. En caso de empate, en cualquier lugar de la clasificación final, se aplicará lo que se establece el Artículo 27 de las PCCCTCE.

38.4. Trofeos y Premios (*)

De acuerdo con la puntuación final, se otorgarán los Trofeos y premios siguientes:

- Trofeos para Campeones, 2º y 3er clasificados del Campeonato de España de GT, y los Premios:

- 1º: 8.500€
- 2º: 6.000€
- 3º: 3.500€

- Campeones, 2º y 3er clasificados del Campeonato de España de GT4

- Trofeos para Campeones, 2º y 3er clasificados de la Copa de España GT Cup

- Trofeos para Campeones, 2º y 3er clasificados de la Copa de España GT4

-

- Trofeos para Campeones, 2º y 3er clasificados de la Copa de España GPX

- Trofeos para Campeones, 2º y 3er clasificados de la Copa de España GPR

- Trofeos para Campeones, 2º y 3er clasificados del Trofeo Juan Fernandez de GT

- Campeones, 2º y 3er clasificados del Trofeo Juan Fernandez de GT4

- Campeones del Trofeo PRO-AM de GT

- Campeones del Trofeo AM de GT

- Campeones del Trofeo PRO-AM de GT4

ARTICLE 38. FINAL CLASSIFICATION AND RESULTS TO BE RETAINED

38.1. For the absolute Championship and the Cups and Trophies, all the results except one of the races held will be retained, although those resulting from non-participation in one or more events may be discounted.

For the purposes of the Final General Classification, it will be mandatory to retain the results of the events in which a competitor/driver has been disqualified for any technical or sporting reason.

38.2. If a race is suspended due to an obstruction of the track due to an incident, or due to atmospheric conditions or other reasons that make it impossible to continue, without being able to restart the start, no points will be awarded in case A, half in case B and all points in case C.

38.3. In the event of a tie, in any place in the final classification, the provisions of Article 27 of the PCCCTCE will apply.

38.4. Trophies and Prizes (*)

Based on the final score, the following prizes will be awarded:

- Trophies for Spanish GT Championship Champions, 2nd and 3rd and the Prizes:

- 1º: 8.500€
- 2º: 6.000€
- 3º: 3.500€

- Trophies for Spanish GT Cup Champions, 2nd and 3rd

- Trophies for Spanish GT4 Champions, 2nd and 3rd

-

- Trophies for Spanish GPX Cup Champions, 2nd and 3rd

- Trophies for Spanish GPR Cup Champions, 2nd and 3rd

- Trophies for Juan Fernandez GT Trophy Champions, 2nd and 3rd

38.5 To be eligible for the final Prizes and/or Trophies of any of the Championships or Trophies, participants must have started in at least 3 events.

(*) Pirelli Tyres voucher (non exchangeable)

- Campeones del Trofeo AM de GT4
- Campeones del Trofeo GT4 Light

38.5 Para optar a los Trofeos y/o premios finales de cualquiera de los Campeonatos ó Trofeos convocados, los participantes deben de haber tomado la salida, como mínimo **en 3 pruebas**, en la mitad de las carreras celebradas:

(*) Bono neumáticos PIRELLI (no canjeable)

ARTICULO 39. TROFEOS

39.1 Trofeo Juan Fernández

Tendrán derecho a este Trofeo todos aquellos pilotos nacidos en el año 1968 o anterior ~~y que no figuren en la lista Elite del Comité Organizador.~~

La atribución de puntos se calculará con la fórmula del Artículo 37.3, independientemente del número de carreras en que haya participado, y para la clasificación final se retendrán todos los resultados obtenidos menos una carrera.

39.2 Trofeos PRO-AM y AM

~~Tendrán derecho a este Trofeo todos aquellos equipos que cumplan lo establecido en los Art. 4.2.2.a y 4.2.2.b~~

39.2 Trofeo GT4 Light

~~Tendrán derecho a este Trofeo todos los modelos GT4 posteriores al 2016 y que no formen parte de la siguiente lista:~~

- Alpine A110 GT4 Evo
- Aston Martin Vantage AMR GT4 (2024)
- Audi R8 LMS GT4
- BMW M4 GT4 (G82)
- Chevrolet Camaro GT4.R
- McLaren Artura GT4
- Mercedes AMG GT4
- Porsche 718 Cayman GT4 RS
- Toyota GR Supra Evo

ARTICLE 39. AWARDS

39.1 Juan Fernández Trophy

All pilots born in 1968 or earlier.

The attribution of points will be calculated using the formula in Article 37.3, regardless of the number of races in which they have participated, and all the results obtained except for one race will be retained for the final classification.

ARTÍCULO 40.- RECLAMACIONES Y APELACIONES

40.1. Cualquier reclamación deberá ser formulada conforme a lo establecido en el Artículo 13 del Código Deportivo Internacional, acompañada de una caución de 1.000 Euros.

40.2. Conforme a lo indicado en el Artículo 15 del Código Deportivo Internacional, todo concursante tiene derecho a apelar contra las decisiones tomadas por los Comisarios Deportivos de las pruebas en la forma y plazos establecidos en el citado Capítulo, acompañado de una caución de 2.500 Euros.

Dicho importe deberá abonarse solo mediante los medios establecidos por la Agencia Tributaria para esta cantidad (transferencia bancaria, tarjeta de crédito, ingreso en cuenta, talón/ cheque nominativo), y no serán admitidos aquellos medios de pago que no identifiquen a los intervinientes en la operación.

ARTICLE 40.- PROTESTS AND APPEALS

40.1. Any claim must be made in accordance with the provisions of Article 13 of the International Sporting Code, accompanied by a deposit of 1,000 Euros.

40.2. In accordance with the provisions of Article 15 of the International Sporting Code, all competitors have the right to appeal against decisions made by the Sports Commissioners of the events in the manner and within the time limits established in the aforementioned Chapter, accompanied by a deposit of 2,500 Euros.

This amount must be paid only by the means established by the Tax Agency for this amount (bank transfer, credit card, deposit into account, check/check in the name of the person involved), and those means of payment that do not identify the parties involved in the operation will not be accepted.

ARTÍCULO 41. ESTABILIDAD E INTERPRETACION DEL REGLAMENTO

41.1. El presente Reglamento no será básicamente modificado y únicamente el Comité Organizador, con la aprobación de la RFEDA, establecerá las normas correctoras que crean convenientes.

41.2. Dichas rectificaciones serán comunicadas a los concursantes debidamente inscritos al campeonato, estableciéndose en la comunicación la fecha de aplicación de las modificaciones.

ARTICLE 41. STABILITY AND INTERPRETATION OF THE REGULATIONS

41.1. These Regulations will not be modified in principle and only the Organising Committee, with the approval of the RFEDA, will establish the corrective rules that they deem appropriate.

41.2. These corrections will be communicated to the contestants duly registered for the championship, establishing in the communication the date of application of the modifications.

Cualquier aclaración al presente Reglamento deberá ser solicitada al Comité Organizador, a quien compete resolver las dudas planteadas.

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

Any clarification of these Regulations must be requested from the Organising Committee, which is responsible for resolving the doubts raised.

The Spanish version prevails over the translated versions, in case of doubt or contradiction.

El presente REGLAMENTO queda aprobado a efectos deportivos.

Madrid, 06 de febrero de 2026



Fdo.: Paloma Izquierdo
Directora Deportiva

