

## REGLAMENTO DEPORTIVO DE F4 - 2018 2018 - FORMULA 4 SPORTING REGULATIONS

|        |   |  |
|--------|---|--|
| Art.1  | Organización  | Organization   |
| Art.2  | Reglamento  | Regulations  |
| Art.3  | Obligaciones y condiciones generales                                    | Obligations and general conditions                                     |
| Art.4  | Licencias – Pilotos admitidos   | Licenses – Eligible drivers  |
| Art.5  | Vehículos admitidos   | Eligible cars  |
| Art.6  | Inscripciones   | Applications   |
| Art.7  | Seguros   | Insurance  |
| Art.8  | Pruebas del Campeonato  | Championship events  |
| Art.9  | Anulación de la prueba  | Event cancellation   |
| Art.10 | Números carrera y nombre piloto   | Race number and driver´s name  |
| Art.11 | Publicidad  | Publicity  |
| Art.12 | Oficiales   | Officials  |
| Art.13 | Instrucciones y comunicaciones a participantes                          | Instructions and communications to Competitors                         |
| Art.14 | Incidentes durante la competición / Sanciones                           | Incidents during the race/ Penalties                                   |
| Art.15 | Entrenamientos privados   | Private tests  |
| Art.16 | Condiciones generales de los vehículos                                  | General conditions of cars   |
| Art.17 | Vehículos de reserva  | Spare cars   |
| Art.18 | Motor   | Engine   |
| Art.19 | Disciplina general en paddock-boxes-Pit Lane y uso de las instalaciones | General Discipline in Paddock, Boxes, Pit-Lane and use of the premises |
| Art.20 | Disciplina general de Seguridad   | General safety   |
| Art.21 | Verificaciones  | Checks   |
| Art.22 | Verificaciones administrativas  | Sporting checks  |
| Art.23 | Verificaciones técnicas   | Scrutineering  |
| Art.24 | Briefing  | Briefing   |
| Art.25 | Neumáticos  | Tyres  |
| Art.26 | Peso  | Weight   |
| Art.27 | Gasolina, muestras de gasolina y repostaje                              | Fuel, samples and refuelling   |
| Art.28 | Entrada, Pit-Lane, Pit y salida Pit                                     | Pit entry, Pit Lane and Pit exit                                       |
| Art.29 | Entrenamientos oficiales: libres – cronometrados                        | Practice sessions: Free Practice–Qualifying                            |
| Art.30 | Interrupción de los entrenamientos                                      | Interruption of the Practice sessions                                  |
| Art.31 | Parrilla de salida  | Starting grid  |
| Art.32 | Procedimiento de salida   | Starting Procedure   |
| Art.33 | Carrera   | Race   |
| Art.34 | Neutralización de la carrera mediante un Safety Car                     | Safety Car procedures  |
| Art.35 | Suspensión de la carrera  | Suspending a race  |

|        |   |  |
|--------|---|--|
| Art.36 | Reanudación de la carrera                         | Resuming a race                                |
| Art.37 | Llegada   | Finish   |
| Art.38 | Parque cerrado                                    | Parc ferme                                     |
| Art.39 | Clasificación de la prueba                        | Race classification                            |
| Art.40 | Ceremonia del podio – Rueda de prensa - Promoción | Podium ceremony – Press conference - Promotion |
| Art.41 | Puntuación  | Scoring  |
| Art.42 | Premios   | Prizes   |
| Art.43 | Reclamaciones y apelaciones                       | Protests and appeals                           |
| Art.44 | Clasificación del Campeonato                      | Championship standings                         |
| Art.45 | Empate  | Dead Heat                                      |
| Art.46 | Estabilidad e interpretación del reglamento       | Stability and interpretation of regulations    |

## 1 - ORGANIZACIÓN

Koiranen GP S.L., con la aprobación de la Real Federación Española de Automovilismo (RFE de A) organiza para la Temporada **2018** el Campeonato de España de F-4

Este certamen está reservado a deportistas, con un mínimo de 15 años (dará fe la fecha de nacimiento) cumplidos antes de la primera prueba puntuable del Campeonato y que no hayan participado en la totalidad de pruebas de campeonatos con vehículos de prestaciones superiores a la F-4, ni tampoco haber ganado en campeonatos de similares o superiores prestaciones que la F-4.

Ningún vencedor de Campeonato excepto el vencedor del título de mejor Debutante, podrá competir en un Campeonato posterior.

Se convocan los siguientes Campeonatos y Trofeos:

- **Campeonato de España de F-4.**
- **Trofeo de Equipos:** reservado a Clubes y/o Escuderías en posesión de una licencia válida de Concursante
- **Trofeo piloto femenino:** Al menos deberá haber 2 pilotos.

El Comité Organizador del Campeonato de España de F4 estará formado por:

Presidente: D. Antti Heikkinen  
Vocales: D. Marko Koiranen  
D. Adrián Muñoz  
Dña. Suvi Nisula  
D. Fidel Garcia (RFEdeA)

## 2 - REGLAMENTO

**2.1.** La versión en español del Reglamento Deportivo del Campeonato de España de F4 prevalecerá en caso de duda o contradicción que pudiera surgir como consecuencia de su interpretación. Los títulos de este documento son solamente por referencia y no forman parte del Reglamento Deportivo.

**2.2.** Este Reglamento Deportivo entrará en vigor en el momento de su publicación y sustituirá los previos Reglamentos Deportivos.

## 3 - OBLIGACIONES Y CONDICIONES GENERALES

**3.1.** Todos los concursantes y pilotos participantes en los eventos citados en el Art. 1 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

## 1 - ORGANIZATION

Koiranen GP S.L., with approval of the Royal Spanish Automobile Federation (Real Federación Española de Automovilismo - RFE de A), organizes the F4 Spanish Championship for the 2018 season.

This championship is reserved to competitors of at least 15 years of age (the date of the birthdate being binding) before the first official race of the Championship and who have not participated in the whole events of championships with vehicles of superior performance to F4 and have not won in any similar or superior championship to F4.

No Championship winning driver, other than any winner of the best Rookie title, may compete in a further Championship.

The following Championships and Trophies are convened:

- **F4 Spain Championship**
- **Team Trophy:** Reserved to Clubs and/or Teams in possession of a valid Competitor license.
- **Female Driver Trophy:** At least should participate 2 drivers.

The F4 Spain Championship Organizing Committee will be formed by:

President: Mr. Antti Heikkinen  
Mr. Marko Koiranen  
Mr. Adrián Muñoz  
Mrs. Suvi Nisula  
Mr. Fidel Garcia (RFEdeA)

## 2 - REGULATIONS

**2.1.** In case of any doubt or contradiction that may arise as a result of interpretation, the Spanish version of the Sporting Regulations of F4 Spanish Championship will prevail. The titles of this document are only references and are not part of Sporting Regulations.

**2.2.** These Sporting Regulations will be effective the moment that they are published and will replace all previous Sporting Regulations.

## 3 - OBLIGATIONS AND GENERAL CONDITIONS

**3.1.** All competitors and drivers participating in the Events mentioned in Art. 1 are registered in their own name and, if applicable, in the name of the persons that form their Teams, and must observe – by order of priorities – the following provisions:

a) Common Prescriptions of Spanish Championships, Cups, Trophies

Challenges de España (PCCCTCE).

- b) El Reglamento Deportivo y Técnico del Campeonato de España de F4.
- 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

**3.2.** El Código Deportivo Internacional (CDI) y sus Anexos, serán de aplicación —con carácter prioritario— en los aspectos generales de procedimiento, reclamación y apelación.

**3.3.** Es responsabilidad de los concursantes asegurar que las personas afectadas por su inscripción respeten todas las disposiciones del CDI, así como de los demás reglamentos aplicables.

**3.4.** Si un concursante no puede estar presente en la prueba, debe designar a su representante por escrito. Un piloto, durante toda la carrera, es responsable del vehículo, debiendo asegurarse de que todas las disposiciones sean respetadas durante toda la prueba. Esta responsabilidad es al mismo tiempo individual con la del concursante.

**3.5.** Los concursantes deben asegurarse de que sus vehículos cumplen con las condiciones de conformidad y seguridad durante toda la Prueba.

**3.6.** La presentación de un vehículo para las verificaciones se considera una declaración implícita de conformidad.

**3.7.** Durante la prueba, los concursantes (y/o cualquiera relacionado con la inscripción del vehículo) no están autorizados a realizar ningún tipo de filmación de los vehículos en el circuito, excepto autorización expresa y escrita del Promotor.

**3.8.** En cada carrera de una misma prueba, un piloto no podrá utilizar más de un vehículo. No están autorizados los vehículos de reserva. Los Comisarios Técnicos podrán identificar los vehículos durante las verificaciones técnicas para garantizar el cumplimiento de esta norma. Sin embargo, cualquier parte del vehículo (excepto la célula de seguridad) puede ser sustituida en cualquier momento de la prueba.

**3.9.** La decisión sobre si un vehículo ha sido reparado o cambiado será tomada por los Comisarios Deportivos, basándose en un informe emitido por el Delegado Técnico.

**3.10.** Ningún vehículo que haya pasado las verificaciones previas podrá ser sacado del recinto del circuito durante la prueba.

**3.11.** Las sanciones por el incumplimiento de la normativa aplicable en el presente reglamento vienen recogidas en el **Anexo 1** del mismo.

and Challenges (PCCCTCE).

- b) The Sporting and Technical Regulations of the F4 Spanish Championship.
- c) The Sporting Regulations of Spanish Championships, Cups, Trophies and Challenges held on permanent tracks (RDVC).
- d) Supplementary Regulations of the Event.

**3.2.** The FIA International Sporting Code (ISC) and its Appendices, will be applicable —and given priority- in the general aspects of procedures, protests and appeals.

**3.3.** It is each competitor's responsibility to ensure that all persons involved in their entry observe all the requirements of the ISC and the other applicable Regulations.

**3.4.** If a competitor is unable to be present at an Event in person, he must nominate a representative in writing. The driver is responsible for the vehicle during the entire race and is also responsible jointly and severally with the competitor for ensuring that the regulations are observed during the whole event

**3.5.** Competitors must ensure that their cars comply with the conditions of eligibility and safety throughout the Event.

**3.6.** Presenting a car for scrutineering will be deemed an implicit statement of conformity.

**3.7.** During the event, competitors (or anyone related to the inscription of the vehicle) are not allowed to make any type of video recording of the vehicles on the track, without express authorization by the Promoter in writing.

**3.8.** In each race of an event, one driver may not use more than one vehicle. Spare vehicles are not allowed. The Scrutineers may identify the vehicles during scrutineerings to guarantee the fulfilment of this rule. However, any part of the vehicle (except the safety cell) may be replaced at any moment of the event.

**3.9.** The decision about whether a vehicle has been repaired or replaced will be taken by the Stewards, based on a report issued by the Technical Delegate.

**3.10.** No vehicle that has passed the preliminary scrutineerings may leave the track during the event.

**3.11.** Penalties for breaching these regulations are set out in **Appendix 1**.

#### 4 - LICENCIAS Y PILOTOS ADMITIDOS

**4.1.** El Campeonato de España de F4 está reservado a todos los pilotos con un mínimo de 15 años (**dará fe la fecha de nacimiento**) cumplidos antes de la primera prueba del Campeonato en la que participen y que estén en posesión de la licencia de piloto expedida por una Federación Autónoma que esté inscrita en el Registro de la RFE de A, con arreglo a lo previsto en el C.D.I., válida para el año en curso.

En este caso, será necesario aportar junto a la inscripción –además de la licencia correspondiente–, la siguiente documentación en el caso de que no sean requisitos establecidos en la normativa de la Federación Autónoma correspondiente:

/ Certificado de la Federación Autónoma expedida por la compañía mercantil que asegure los riesgos de accidente de los titulares de licencia, acreditativa de los siguientes extremos:

- a) Que la licencia está cubierta por el seguro obligatorio a que se refiere el art. 59.2. de la Ley del Deporte.
- b) Que el titular de la licencia se encuentra amparado por la cobertura establecida en el R.D. 849/1993 por el que se determinan las prestaciones mínimas del seguro obligatorio deportivo.
- c) Que dicha cobertura tiene un ámbito de validez que incluye todo el territorio del Estado Español y en competiciones oficiales que se desarrollen en cualquiera de los países de la Unión Europea o países asimilados FIA.

/ Fotocopia del DNI del interesado en vigor.

/ Certificado médico oficial (que recoja todos los datos solicitados por la RFE de A -que se rige por la normativa de la FIA-).

Los pilotos con licencia internacional A y B no estarán autorizados a participar en el Campeonato.

**4.2.** Asimismo, podrán participar deportistas en posesión de licencias expedidas por una A.D.N. de cualquiera de los países de la Unión Europea (o países asimilados F.I.A.), siempre que las mismas sean válidas en su país para la categoría y/o modalidad convocada y que cumplan los requisitos establecidos por la F.I.A. y RFE de A. Deberán disponer de una autorización previa expedida por su ADN así como una autorización en caso de menores

**4.3.** Todos los miembros de los equipos con acceso a las zonas de trabajo deben estar provistos del carnet de Asistencia emitido por una Federación Autónoma que esté inscrita en el Registro de la RFE de A.

**4.4.** Ningún piloto podrá participar en el Campeonato más de tres temporadas completas.

Será considerado como temporada completa más del 80% de las competiciones que conformen cada temporada.

**4.5.** El piloto vencedor del Campeonato no podrá volver a participar en dicho campeonato.

#### 4 – LICENSES - ELIGIBLE DRIVERS

**4.1.** The F4 Spanish Championship is reserved to drivers at least 15 years of age (**the date of the birthdate being binding**) before the first race of the Championship they participate in and are also in possession of a motorsport license issued by a Local Federation registered in the Registry of the RFEdeA, according ISC and valid for the current year.

In that case, it will be needed to provide together with inscription – apart of the license itself- the following documentation if not mandatory in the regulations of corresponding Local Federation:

/ Certificate of the Local Federation issued by an Insurance Company covering accident risk of the license holders, accrediting the following:

- a) That the license is covered by the compulsory insurance policy as described in art. 59.2. of the Sports Law.
- b) That the license holder is covered as established in R.D. 849/1993, which determines minimum coverage in the compulsory sporting insurance.
- c) That such coverage is valid in the whole of Spain and official competitions taking place in any European Union country or comparable countries by decision of the FIA.

/ Photocopy of valid ID card.

/ Official medical certificate (Containing all data requested by the RFEdeA –following FIA regulations-).

International Driver's Licence A and B are not allowed to participate in the Championship.

**4.2.** Likewise, license-holders with a licence issued by an ASN of any European Union country (or comparable countries by decision of the FIA) may participate, provided they are valid in their country for same category and/or modality and fulfil the requirements established by the FIA and the RFEdeA. They should have the prior approval of their own ASN, and in the case of Minors, they must have an authorization.

**4.3.** All Team members with access to working areas should be provided with an Assistance license issued by Local Federations registered in the Registry of the RFEdeA.

**4.4.** No driver may participate in Championship for more than three complete seasons.

If a driver competes in more than 80% of the Events of a Season, it will be considered a complete season.

**4.5.** The driver who wins the Championship, cannot compete again in this Championship.

**4.6.** Ningún piloto podrá participar en el Campeonato, sin haber completado con éxito un programa de formación impartido por la RFEdA y/o Promotor.

**4.6.** No driver may participate in the Championship without successfully completing a training/educational program given by the RFEdA and/or the Promoter.

## 5 - VEHÍCULOS ADMITIDOS.

**5.1.** El número máximo de vehículos autorizados a tomar la salida en entrenamientos y carrera será el determinado por la Homologación del circuito y en base al criterio del Anexo O, Suplemento 2 de la FIA, con la excepción del Warm Up del día de la carrera, cuando lo hubiere, que sólo estará abierto para los vehículos calificados para la misma.

**5.2.** La RFEdA, a solicitud del Organizador, y de acuerdo con el Anexo O de la FIA, podrá aumentar este número máximo de vehículos autorizados.

## 5 – ELIGIBLE CARS.

**5.1.** The maximum number of cars authorized to take part in practice sessions and races will be determined according to the homologation of the track and based in the criteria of Appendix O, Supplement 2 of the FIA, with exception of the Warm Up on the day of race, if applicable, which will only be for vehicles qualified for the race.

**5.2.** The RFEdA, at the request of the Promoter, and in accordance with Appendix O of the FIA, may increase the maximum number of admitted vehicles.

## 6 - INSCRIPCIONES

**6.1.** Los boletines de inscripción deben ser debidamente cumplimentados y enviados a la RFEdA antes del **15 de abril de 2018** junto al comprobante de pago de los derechos de inscripción definidos en el boletín.

Se deberá remitir por correo electrónico a las siguientes direcciones:

- Suvi Nisula: suvi@f4spain.com
- Adrian Muñoz: adrian@f4spain.com
- Fidel Garcia: fgarcia@rfeda.es

El Promotor confirmará la lista de participantes admitidos con al menos 10 días de antelación a cada prueba. El boletín de inscripción tiene valor contractual.

Los participantes aceptados serán automáticamente inscritos a todas las pruebas del Campeonato.

**6.2.** Las solicitudes de participación deben incluir:

- a) La confirmación de que el solicitante ha leído y entendido los Reglamentos y acepta observar los mismos, en su propio nombre y en nombre de cualquiera que esté asociado con su participación en el Campeonato.
- b) El nombre del equipo
- c) La dirección postal del Concursante que se corresponda con su licencia.
- d) Copias de las licencias de piloto y concursante.
- e) El compromiso del solicitante a participar en todas las pruebas.

**6.3.** Los derechos de inscripción en el Campeonato serán fijados por el Comité Organizador. El Comité Organizador se reserva el derecho de

## 6 - APPLICATIONS

**6.1.** The Entry form must be filled correctly and sent to the RFEdA before **15<sup>th</sup> April 2018** together with payment confirmation of the application defined in the bulletin.

Should be send by email to the next address:

- Suvi Nisula: suvi@f4spain.com
- Adrian Muñoz: adrian@f4spain.com
- Fidel Garcia: fgarcia@rfeda.es

The Promoter will confirm the list of admitted participants with at least 10 days in advance of each event. The application bulletin has contractual value.

Participants accepted will automatically be registered in all events of the Championship.

**6.2.** Applications must include:

- a) Confirmation that applicants have read and understood the Regulations and undertakes to fulfil the Regulations, in their name and in name of anyone associated to their participation in the Championship.
- b) The name of the Team.
- c) The postal address of the Competitor corresponding with their license.
- d) Copy of the licenses of driver and competitor.
- e) A commitment of the applicant to participate in all events.

**6.3.** Entry fees for the Championship will be established by the F4 Spanish Organizing Committee. The Organizing Committee has the right to reject an entry if the fees have not been paid in due date.

rehusar una inscripción si los derechos de inscripción mencionados no han sido satisfechos a la debida fecha.

Los derechos de inscripción ascienden a **15.000 Euros** (+IVA, siempre que sea de aplicación) por vehículo inscrito. Este importe debe ser satisfecho en el momento de formalizar la inscripción.

Este importe incluye:

- Inscripción a las 6 pruebas del Campeonato.
- Inscripción a las 6 jornadas de Tests Oficiales.
- Camión de recambios presente en todas las pruebas.
- Soporte técnico de AUTOTECNICA.
- Camión de la Organización presente en todos los circuitos.
- Cronometraje.
- Camión de servicio de Neumáticos: 758 € / set (+ IVA si procede).
- Transporte de Gasolina a los circuitos: 2.80 €/L (+ IVA si procede).
- Catering disponible al precio de 11 € (+ IVA si procede) / comida y persona.

**6.4.** Todas las inscripciones serán revisadas por el Comité Organizador y aceptadas o rechazadas a su absoluto criterio. El Comité Organizador publicará la lista de inscritos 10 días antes de cada prueba habiendo comunicado anteriormente la decisión a los solicitantes no aceptados. Solicitudes recibidas fuera de los plazos serán consideradas individualmente.

Las inscripciones fuera de plazo sólo serán atendidas si hay plazas disponibles, y sujetas al pago de unos derechos de inscripción específicos para estos casos, a determinar por el Promotor.

Si una inscripción es rechazada por el Promotor, los derechos de inscripción abonados serán retornados en su totalidad. Si un equipo decide retirar su inscripción al campeonato perderá los derechos de inscripción que ya haya abonado.

**6.5.** Cada equipo puede inscribir en el campeonato el número de vehículos que desee.

**6.6.** A su absoluta discreción, el Comité Organizador puede aceptar la inscripción de un vehículo para una sola prueba, previo pago de los derechos de inscripción de **3.000 Euros** (+ IVA si es de aplicación). La inscripción debe realizarse con un mínimo de 14 días de antelación a la disputa de la prueba.

**6.7.** El Comité Organizador podrá rehusar una inscripción en conformidad a lo establecido en el artículo 3.14 del CDI.

**6.8.** Cualquier piloto inscrito en el Campeonato que no pueda participar en una de las pruebas deberá comunicarlo por escrito al Promotor antes de las verificaciones administrativas correspondientes a tal prueba.

Entry fees are **15,000 Euros** (+VAT if applicable) per vehicle. This amount should be paid on the moment of confirmation of application.

This fee will include:

- Entry in the 6 Championship events.
- Entry in the 6 Official Test Days.
- Spare parts truck present in all official Events.
- Technical support given by AUTOTECNICA.
- Promoter truck present in all tracks.
- Timekeeping.
- Tire Service truck: 758 € / set (+ VAT if applicable).
- Transport of fuel to tracks: 2.80 €/L (+ VAT if applicable).
- Catering Service, price 11 € (+ VAT if applicable) / per meal and person.

**6.4.** All Entries will be reviewed by the Organizing Committee and accepted or rejected at their sole discretion. The Organizing Committee will publish the list of entries 10 days before each event, having previously informed rejected applicants of the decision. Any applications received outside the deadline, will be considered individually.

Entries received after the deadline will only be considered if there are available slots, and subject to payment of a specific Entry fee for these cases, to be determined by the Promoter.

If an Entry is rejected by the Promoter, the Entry fee paid will be returned in its entirety. If a Team decides to cancel, they will forfeit the Entry fee paid.

**6.5.** Each Team can enter as many cars as they wish.

**6.6.** The Organizing Committee, at its own discretion, may accept the application of a vehicle for only one event, prior payment of an Entry fee of **3,000 Euros** (+ VAT if applicable). This type of Entry must be made at least 14 days before the event takes place.

**6.7.** The Organizing Committee may reject an Entry pursuant to article 3.14 of ISC.

**6.8.** Any driver registered in the Championship and unable to compete in one of the Events must notify this fact in writing before Sporting checks of the corresponding event.

**6.9.** El Promotor puede cancelar el Campeonato en el caso de que haya menos de **12** pilotos inscritos a la fecha de cierre de inscripciones.

**6.10.** El Promotor será el encargado de distribuir los pases necesarios para el buen desarrollo de las pruebas. Los pases sólo pueden ser utilizados por una única persona y para la función para la que han sido expedidos.

## 7 - SEGUROS

**7.1.** Será de aplicación lo establecido en el Artículo 10 de las PCCCTCE del año en curso.

**7.2.** El organizador de cada prueba deberá contratar una Póliza de Seguro de responsabilidad Civil, que esté de acuerdo con las disposiciones de la FIA o de la ADN donde se realice la prueba, para el año en curso. Esta póliza deberá estar a disposición de los concursantes si así es solicitado.

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

**7.4.** Los pilotos participantes en la prueba no serán considerados como terceros entre ellos.

## 8 - PRUEBAS DEL CAMPEONATO

**8.1.** Las pruebas del calendario están reservadas a vehículos Formula 4 con chasis TATUUS F4 T014 y motor ABARTH definidos en el Reglamento Técnico del Campeonato de España de F4, y que serán vendidos por el Promotor a un precio de **52.200 € + IVA** (siempre que sea de aplicación).

**8.2.** Cada Prueba tendrá el estatus de Prueba Nacional

**8.3.** Cada Prueba incluirá 2 sesiones de entrenamientos libres de 40 minutos cada una y dos sesiones de entrenamientos cronometrados de un mínimo de 15 minutos cada una.

**8.4.** Cada Prueba se compondrá de una primera carrera de 25 minutos + 1 vuelta; una segunda carrera de 18 minutos + 1 vuelta; y una tercera carrera de 25 minutos + 1 vuelta.

**8.5.** El Calendario del Campeonato de España de F4 queda compuesto como sigue:

**6.9.** The Championship may be cancelled if there are less than **12** drivers registered on the Entry deadline.

**6.10.** The Promoter will be responsible for providing the necessary accreditations for the proper development of the event. Accreditations are personal and specifically for the function issued.

## 7 - INSURANCE

**7.1.** Article 10 of PCCCTCE during the current year will be applicable.

**7.2.** The organizer of each event must subscribe a third-party insurance policy, compliant with the provisions of FIA or the ASN hosting the event, for the current year. This insurance policy must be at the disposal of the Competitors if requested.

**7.3.** The above-mentioned insurance policy, will not affect other personal insurance policies held by Teams or Teams members.

**7.4.** Drivers participating in the event will not be considered as third parties.

## 8 - CHAMPIONSHIP EVENTS

**8.1.** The Championship Events are reserved for Formula 4 vehicles with a Tatuus FR T014 chassis and an Abarth engine, as defined in the Technical Regulations of the F4 Spanish Championship, and will be sold by the Promoter at a fixed price of **52.200 € + VAT** (if applicable).

**8.2.** Each event will have the status of a National Event.

**8.3.** Each event will include 2 free practice sessions lasting 40 minutes each and 2 qualifying practice sessions lasting a minimum of 15 minutes each.

**8.4.** Each event will have a first 25-minute race + 1 lap; a second 18-minute race + 1 lap; and a third 25-minute race + 1 lap.

**8.5.** The F4 Spanish Championship calendar is the following:



| CALENDARIO 2018 |                    |
|-----------------|--------------------|
| CIRCUITO        | FECHA              |
| Motorland       | 18 – 20 Mayo       |
| Jarama          | 1 – 3 Junio        |
| Valencia        | 22 – 24 Junio      |
| Jerez           | 21 – 23 Septiembre |
| Navarra         | 28 – 30 Septiembre |
| Navarra         | 2 – 4 Noviembre    |

| 2018 CALENDAR |   |
|---------------|---|
| CIRCUIT       | DATE  |
| Motorland     | 18 <sup>TH</sup> – 20 <sup>TH</sup> May       |
| Jarama        | 1 <sup>st</sup> – 3 <sup>rd</sup> June        |
| Valencia      | 22 <sup>th</sup> – 24 <sup>th</sup> June      |
| Jerez         | 21 <sup>th</sup> – 23 <sup>th</sup> September |
| Navarra       | 28 <sup>th</sup> – 30 <sup>th</sup> September |
| Navarra       | 2 <sup>nd</sup> – 4 <sup>th</sup> November    |

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

**8.6.** The Organizing Committee reserves the right to modify the place and date of one or more events on the Calendar.

**8.7.** Cualquier prueba deberá desarrollarse en base al siguiente orden de actividades:

**8.7.** Each event will include the following activities:

- Apertura y cierre de inscripciones.
- Publicación Lista de Inscritos.
- Verificaciones Administrativas.
- Verificaciones Técnicas.
- Marcaje de Neumáticos, si lo hubiere.
- Briefing.
- Entrenamiento(s) Oficial(es).
- Carrera(s).
- Ceremonia de entrega de premios.

- Opening and closing entry process.
- Publication of list of participants.
- Sporting checks.
- Scrutineerings.
- Tire marking (if applicable)
- Briefing.
- Qualifying practice session(s).
- Race(s).
- Award ceremony.

## 9 - ANULACIÓN DE UNA PRUEBA

## 9 – CANCELLATION OF AN EVENT

**9.1.** El Comité Organizador se reserva el derecho de anular una prueba si el número de inscritos es igual o menor a **12** vehículos.

**9.1.** The Organizing Committee reserves the right to cancel an event if **12** or fewer cars are entered in it.

## 10 - NÚMEROS DE CARRERA Y NOMBRE DEL PILOTO

## 10 – RACE NUMBER AND DRIVER'S NAME

**10.1.** Los números de competición para los participantes serán designados por el Comité Organizador y se mantendrán durante toda la duración del Campeonato.

**10.1.** Race numbers for competitors will be designated by the Organizing Committee and will remain the same for the whole Season.

**10.2.** Durante todo el Campeonato, cada vehículo llevará el número de carrera correspondiente a la lista publicada por el Comité Organizador al principio de esta. Los números asignados y suministrados por el Comité Organizador no podrán ser modificados. El nombre del piloto junto a la bandera de la nacionalidad de su licencia debe figurar en todos los monoplazas (en el emplazamiento según al **Anexo 2**)

**10.2.** During the whole season, each vehicle will have a competition number assigned in the list issued by the Organizing Committee at the beginning of the season. The numbers appointed by the Organizing Committee will not be modified in any way. The name of the driver together with nationality flag of their license must be displayed on all racing vehicles (Located as described in **Appendix 2**).

**10.3.** Tanto los números de carrera como el nombre del piloto deberán figurar sobre el vehículo desde las verificaciones técnicas preliminares y durante la duración de la prueba.

**10.3.** Race number and driver's name should be displayed on the vehicle from moment of the scrutineerings and during the entire event.

## 11 - PUBLICIDAD

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

- Estén de acuerdo con lo establecido en las normas sobre publicidad de la FIA. y/o a la normativa de la ADN donde se desarrolle la prueba.
- Respeten los lugares previstos en el Reglamento para la publicidad obligatoria.
- Cualquier publicidad contraria a la establecida o que ésta figure en lugares distintos a lo indicado en el Reglamento, deberá ser autorizado expresamente por el Comité Organizador.

Queda bajo la exclusiva responsabilidad de cada concursante la correcta colocación de toda la publicidad obligatoria en las verificaciones y durante el transcurso de la prueba (según **Anexo 2** del presente Reglamento.

**11.2.** Los concursantes inscritos a cualquier prueba del Campeonato de España de F4 autorizan al Promotor a divulgar libremente, sin limitación de tiempo y en la forma que estimen conveniente, su participación y los resultados obtenidos, así como la cesión a terceros de estos derechos.

Los concursantes que tengan alguna incompatibilidad entre la publicidad de sus patrocinadores y la obligatoria del Campeonato, podrán solicitar una excepción al Promotor.

**11.3.** El Promotor podrá dispensar, a su exclusivo criterio, al concursante de colocar dicha publicidad incompatible fijando, en este caso, un aumento en los derechos de inscripción igual al doble de los establecidos para quien lleve la publicidad obligatoria y pérdida de los premios y primas correspondientes a dicha publicidad. La utilización publicitaria por parte del concursante o de cualquier otra persona, de los resultados, records, etc., obtenidos en el Campeonato de España de F4, deberá respetar la imagen general o parcial del mono ignífugo o del vehículo, debiendo estar –por tanto- decorados con la publicidad obligatoria en los lugares respectivos.

**11.4.** La publicidad del Campeonato deberá colocarse en los lugares establecidos en el **Anexo 2** al presente Reglamento.

## 12 - OFICIALES

**12.1.** La RFE de A designará, al menos, los siguientes oficiales:

- 1 Comisario Deportivo, que actuará como Presidente del Colegio.
- 1 Director de Prueba
- 1 Delegado Técnico para cada prueba (que podrá ser el mismo).

**12.2.** Asimismo, La RFE de A podrá nombrar además a los siguientes oficiales:

- 1 Delegado de Seguridad.

## 11 - PUBLICITY

**11.1.** Teams may display commercial publicity both on their clothes as well as on their vehicles, provided that:

- It complies with regulations on publicity of the FIA and ASN hosting the event.
- It does not occupy the place stated in the Regulations for compulsory publicity.
- Any publicity infringing these regulations or positioned in different places to those stated in the Regulations must be expressly authorized by the Organizing Committee.

Correct placement of the compulsory publicity during scrutineering and during the whole event (as per **Appendix 2** of the present regulations) is the exclusive responsibility of each competitor

**11.2.** Competitors registered in any event of the F4 Spanish Championship authorize the Promoter to freely divulge, without time limitation and in any way they wish, their participation and results, as well as the transmission of these rights to third parties.

In case of any incompatibility between the publicity of personal sponsors and the compulsory publicity of the Championship, Competitors may ask for an exemption to the Promoter.

**11.3.** The Organizing Committee may exempt, at their own discretion, a competitor from placing such incompatible publicity, increasing the inscription fee of any competitor not displaying the compulsory publicity to twice the regular fee and in addition they will also forfeit any prizes or bonuses corresponding to this publicity. The use of publicity by the competitor or any other person regarding results, records, etc. obtained during F4 Spanish Championship, must respect the general or partial image of the fireproof race suit or the car – which should be decorated with the compulsory publicity in the appointed places.

**11.4.** The compulsory publicity of the Championship must be located in the places established in **Appendix 2** of these Regulations.

## 12 - OFFICIALS

**12.1.** At least, the following officials will be nominated by the RFE de A:

- 1 Steward, Chairman of the panel.
- 1 Race Director.
- 1 Technical Delegate for each event (Can be same person).

**12.2.** Likewise, the RFE de A may also nominate the following officials:

- 1 Safety Delegate
- 1 ASN Delegate.

b) 1 Delegado de la ADN.

**12.3.** El Organizador propondrá los siguientes oficiales (titulares de licencias de la RFE de A, y sus nombres serán comunicados a la citada Federación para su aprobación, si procede:

- a) Los demás Comisarios Deportivos (hasta llegar a 3 por prueba).
- b) Los Comisarios Deportivos oyentes (máximo 2 por prueba).
- c) El Director de Carrera y sus Adjuntos
- d) El Secretario de la Prueba
- e) El Jefe Médico

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

**12.4.** El Director de Prueba y el Director de Carrera trabajaran en constante unión. El Director de Prueba dispondrá de plenos poderes en las materias que se describen a continuación, en las que el Director de carrera podrá impartir las órdenes correspondientes, pero sólo con su aprobación expresa:

- a) Controlar el desarrollo de los entrenamientos y de la carrera; hacer que se respeten los horarios y, si él lo juzgase necesario, proponer a los Comisarios Deportivos la modificación de los horarios conforme a lo establecido en el presente Reglamento.
- b) Parar a cualquier vehículo (en cumplimiento de lo reglamentado en el presente Reglamento).
- c) Parar el desarrollo de los entrenamientos o de la carrera si cree que puede ser peligrosa su continuación, de conformidad al presente Reglamento, y asegurar que la nueva salida se efectúe conforme al procedimiento.
- d) El procedimiento de salida.
- e) Utilizar el vehículo de seguridad.
- f) Será nombrado Delegado de Seguridad a todos los efectos.

### 13 - INSTRUCCIONES Y COMUNICACIONES A LOS PARTICIPANTES

**13.1.** Los Comisarios Deportivos pueden, a título excepcional, dar instrucciones a los concursantes por medio de comunicados especiales de acuerdo con lo establecido en el CDI.

Estas instrucciones deberán ser distribuidas a todos los concursantes y, en cualquier caso, publicadas en el Tablón Oficial de Avisos, que dará fe de la publicación.

**13.2.** Las clasificaciones y resultados de los entrenamientos oficiales y de las carreras, así como todas las decisiones de la prueba que estimen oportuno los Comisarios Deportivos serán colocados sobre el Tablón Oficial de Avisos.

**13.3.** Cualquier decisión o comunicación de los Comisarios Deportivos y Técnicos o del Director de Prueba/Carrera, que afecte a un concursante concreto le será, además y siempre que sea posible, comunicada inmediatamente y por escrito al mismo, y/o mediante la

**12.3.** The organizer will propose the following officials (holders of RFE de A licenses), and their names will be reported to the cited Federation for approval, if appropriate:

- a) Rest of Stewards (Up to 3 per event).
- b) Listener Stewards (max. 2 per event).
- c) The Race Director and Deputies.
- d) Secretary of the event
- e) Chief Medical officer

All officials must appear with their license number and their specific tasks in the Supplementary Regulations of each race or on a further Bulletin.

**12.4.** The Clerk of the Course shall work in permanent collaboration with the Race Director.

The Race Director will have overriding authority in the following matters and the Clerk of the Course may only give orders in respect of them with his express agreement:

- a) Control the practice sessions and races, enforce the timetable and if deemed necessary, formulation of any proposal to the Stewards to modify the timetable in accordance with the Regulations.
- b) To stop any car in accordance with the Regulations
- c) To stop the practice sessions or the race if deemed unsafe to continue in accordance with the Regulations, and ensuring that the correct restart is carried out following the normal procedure.
- d) The starting procedure.
- e) The use of the Safety Car.
- f) Will be appointed as Safety Delegate to all intents and purposes.

### 13 – INSTRUCTIONS AND COMMUNICATIONS TO COMPETITORS

**13.1.** In exceptional cases, Stewards may give instructions to Competitors in accordance with the ISC by the means of special communications.

These instructions must be distributed to all the Competitors and published, in any case, on the Official Notice Board

**13.2.** All classifications and results of practice sessions and races, as well as all decisions taken by the Stewards, when so agreed by them, will be posted on the Official Notice Board.

**13.3.** Any decision or communication from the Stewards, the Scrutineers or the Race Director/ Clerk of the Course concerning a particular competitor should also be given (whenever possible) to the competitor in writing and/or through the timing monitor.

línea de comunicaciones de la pantalla de cronometraje.

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

**13.4.** El concursante o su representante, debe estar localizable durante toda la duración de la prueba.

**13.5.** Las instrucciones oficiales se transmitirán a los pilotos mediante las señales previstas por el CDI, debiendo tener las banderas unas medidas de 70 x 90 cm y las rojas y de cuadros de 90 x 110 cm. Los concursantes no pueden usar banderas parecidas a las utilizadas oficialmente, sean de la manera que sean.

**13.6.** Las señales transmitidas a los pilotos mediante las banderas y señales previstas en el CDI deberán ser respetadas sin dilación.

**13.7.** Cuando se muestre la bandera roja todos los pilotos deberán reducir sustancial e inmediatamente la velocidad y volver al Pit Lane, (o lugar previsto por el Reglamento de la prueba), preparados para detenerse si fuera necesario, estando prohibidos los adelantamientos.

**13.8.** Por otra parte, la llamada de un piloto al Pit Lane mediante una bandera negra deberá ser atendida y el piloto no deberá cumplir más de dos vueltas completas antes de entrar en el Pit Lane.

Stewards, will also issue the result of each scrutinized car and will make it available to the rest of participants on the Official Notice Board. These results will not contain specific figures, except concerning fuel analysis or when a car does not comply with the Technical Regulations.

**13.4.** Competitors or their representatives should be available during the entire event.

**13.5.** Official instructions will be transmitted to the drivers by means of flags and signals established in the ISC and Appendixes, the flags must measure 70 x 90 cm and red and chequered flags 90 X 110 cm. Competitors are not allowed to use flags similar to the official ones, whatever they be.

**13.6.** Information given to the drivers by means of flags and established signals of the ISC must be immediately observed.

**13.7.** When the red flag is shown, all cars must substantially reduce their speed and immediately drive to the Pit Lane (or place established in the regulations) being ready to stop if necessary; overtaking is forbidden.

**13.8.** Any driver called into the Pit Lane by means of a black flag must do this before having completed two laps.

#### **14-INCIDENTES DURANTE LA COMPETICIÓN /SANCIONES**

**14.1.** 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 en ese sentido a petición del Director de Prueba o Director de Carrera

**14.2.** Incidente significa un hecho o una serie de hechos que implique a uno o varios pilotos o toda acción de un piloto que pueda ser notificada a los Comisarios Deportivos por parte de Dirección de Carrera (o directamente constatado por los Comisarios Deportivos) que:

- a) Haya supuesto la interrupción de los entrenamientos (libres u oficiales) o de la carrera, en aplicación de la reglamentación aplicable.
- b) Constituya una violación de la Normativa aplicable (Reglamento(s), CDI, etc.).
- c) Haya efectuado una falsa salida o haya provocado la de uno o más vehículos.
- d) Provoque una colisión.
- e) Haya forzado a dejar la pista a otro piloto.

#### **14 – INCIDENTS DURING THE RACE /PENALTIES**

**14.1.** Stewards may impose the penalties established in the present regulations, as well as any -at their discretion - regulated in the ISC or other applicable regulations.

In the same way, they will be able to act, in this sense, upon request of the Clerk of the Course or Race Director.

**14.2.** "Incident" means any occurrence or series of occurrences involving one or more drivers, or any action by any driver, which is reported to the Stewards by the Race Director or the Clerk of the Course (or directly noted by the Stewards) and which:

- a) Required stopping a practice (free or qualifying) session or suspending the race.
- b) Constituted a breach of applicable Regulations (Regulations, ISC, etc.)
- c) Caused a false start of one or more vehicles.
- d) Caused a collision.
- e) Forced another driver off the track.
- f) Illegitimately prevented another driver legitimately overtaking .
- g) Illegitimately overtook another driver.

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

**14.3.** 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).

**14.4.** Si los Comisarios Deportivos investigan un Incidente, deben informar al equipo o equipos que estén implicados, mediante un mensaje publicado en los monitores de cronometraje (siempre que las instalaciones 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 30 minutos desde la finalización de la carrera, no deberá abandonar el circuito sin el acuerdo previo de los citados oficiales.

**14.5.** Los Comisarios Deportivos podrán infligir a cualquier piloto implicado en un Incidente las penalizaciones establecidas en el **Anexo 1**.

a) Con carácter general, los Comisarios Deportivos podrán infligir a cualquier piloto implicado en un "incidente", las penalizaciones indicadas a continuación:

- 1.- Amonestación
- 2.- Multa en metálico
- 3.- Penalización en tiempo:
  - Paso por Pit Lane (Drive Through)
  - Parada en Pit Lane (Stop & Go).
  - A añadir al tiempo de entrenamientos o carrera.
  - 5 segundos de penalización: se añadirán 5 segundos al tiempo de carrera invertido por el piloto en cuestión, a condición de que no efectúe ningún Pit Stop posterior antes del final de la carrera, de lo contrario, si entrase en el Pit Lane, el piloto deberá permanecer en su posición del Pit Stop durante al menos 5 segundos antes de reemprender la carrera. Durante este tiempo de penalización, no podrán efectuarse trabajos alguno en el vehículo.
  - 10 segundos de penalización: se añadirán 10 segundos al tiempo de carrera invertido por el piloto en cuestión, a condición de que no efectúe ningún Pit Stop posterior antes del final de la carrera, de lo contrario, si entrase en el Pit Lane, el piloto deberá permanecer en su posición del Pit Stop durante al menos 10 segundos antes de reemprender la carrera. Durante este tiempo de penalización, no podrán efectuarse trabajos alguno en el vehículo.
  - Anulación de tiempos en entrenamientos.
- 4.- Pérdida de posiciones en la parrilla de salida.
- 5.- Salir desde el Pit Lane.
- 6.- Penalización en vueltas.
- 7.- Descalificación

h) Disobeyed or ignored the indications, instructions or communications of officials or organizing staff of the event.

i) In general, any behaviour that, by action or omission, hinders the sporting spirit that should prevail in motor racing and any competition.

**14.3.** The Stewards will determine, if an incident has occurred, which driver/s are involved and if the driver/s involved in an Incident shall be penalized.

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

If a driver is involved in a collision or "incident" and has already been informed of this by the Stewards no later than 30 minutes after the end of the race has finished, he must not leave the circuit without the consent of the Stewards.

**14.5.** Stewards may impose on any driver involved in an incident, the penalties established in the **Appendix 1**:

a) Generally, Stewards can impose on any driver involved in an "incident", one of the following penalties:

1. - Reprimand
2. - Fine
3. - Time penalty:
  - Drive Through.
  - Stop & Go.
  - Adding in qualifying practice or races.
  - 5-second penalty: Five seconds will be added to the elapsed race time of the driver in question, provided he/she carries out no further pit stops before the end of the race, otherwise, in case of entering the Pit Lane, the driver must stop in pit stop position for at least five seconds before re-joining the race. No work may be done on the car during the penalty period.
  - 10-second penalty: Ten seconds will be added to the elapsed race time of the driver in question, provided he/she carries out no further pit stops before the end of the race, otherwise, in case of entering the Pit Lane, the driver must stop in pit stop position for at least ten seconds before re-joining the race.
  - No work may be done on the car during the penalty period.
  - Cancellation of practice time(s)
4. - Loss of positions on the starting grid.
5. - Starting from the Pit Lane.
6. - Lap penalties.
7. - Disqualification.

b) Con carácter particular, los Comisarios Deportivos podrán infligir a cualquier piloto implicado en un "incidente" específicamente previsto, las penalizaciones establecidas en el **Anexo 1**.

c) Las penalizaciones en tiempo (casos del apartado a.3) incluyendo las penalizaciones durante los últimos 5 minutos (o 3 vueltas) o al final de los entrenamientos o carrera, no podrán ser objeto de apelación por tratarse de penalizaciones directas e inmediatas para garantizar el normal desarrollo de la actividad deportiva.

**14.6.** Asimismo, los Comisarios Deportivos podrán dar traslado al Tribunal Nacional de Apelación y Disciplina (T.N.A. y D.) de la Real Federación Española de Automovilismo (RFEdA), de cualquier información referente a la posible implicación de un licenciado en un Incidente.

**14.7.** El T.N.A. y D., podrá sancionar a cualquier licenciado implicado en un Incidente, de acuerdo con el Reglamento de Régimen Disciplinario de la RFEdA y disposiciones concordantes.

**14.8.** 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 3 primeras vueltas de la carrera). Asimismo, deberá tenerse en cuenta lo establecido en el artículo 19 de las PCCCTCE.

**14.9.** 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 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, o trasladar la misma a carreras a celebrar en la(as) siguiente(s) Prueba(s) que dispute.

#### **14.10. Penalizaciones en tiempo.**

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

b) Stewards may impose on any driver involved in a specifically contemplated "incident", the penalties established in **Appendix 1**.

c) Time penalties (case No. 3) including the cases where these are imposed in the last 5 minutes (or 3 laps) or at the end of the race or qualifying practice, cannot be appealed, as they are immediate and direct penalties to guarantee the normal development of the sporting activity.

**14.6.** Moreover, Stewards may transfer to the National Court of Appeal and Discipline (T.N.A. y D.) of the RFEdA any information regarding the possible implication of any competitor or driver in an incident.

**14.7.** The T.N.A. y D. may sanction any license holder involved in an incident, in concordance with the Regulation of Discipline of the RFEdA and related provisions.

**14.8.** As a rule, infractions made during qualifying practice will imply cancellation of time as considered opportune or a loss of positions at the starting grid, even disqualification in serious cases, at the discretion of the Stewards.

Nevertheless, Stewards may transfer the following time penalties from the practice sessions to the race:

- a) Time penalty to be added to total race time.
- b) Drive Through
- c) Stop & Go.

These last two penalties must be established indicating the moment of their application (as a rule, within the first 3 laps of the race). Likewise, the provisions of Article 19 of PCCCTCE should be taken into account.

**14.9.** During the race, any incidents susceptible to be penalized may be initially resolved, as a rule, with a Drive Through or, failing that, if the Stewards consider it insufficient, with a Stop & Go penalty of as many seconds as considered opportune, even disqualification in serious cases.

For incidents under special circumstances, application of the corresponding penalty may be transferred to the next race of the same event (if more than one race is held) or transfer it to further races to be held in the following event(s).

#### **14.10. Time penalties.**

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

Los Comisarios Deportivos indicarán a Dirección de Carrera que se señalice mediante bandera negra, acompañada de un cartel de fondo negro, en el que se muestre el número de competición 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.

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.

#### Definiciones:

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

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

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

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

En cualquier momento de los casos descritos (Drive Through o Stop & Go) el vehículo no podrá detenerse en su box para efectuar ningún trabajo, ni tampoco para recibir asistencia cuando este inmovilizado en la zona de penalización. No obstante, en el caso de que el motor se parase y no pudiera el piloto ponerlo en marcha nuevamente, se autoriza el uso de un medio externo para arrancarlo.

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 se haya neutralizado la carrera mediante el vehículo de seguridad o se haya mostrado la bandera roja. Todas las vueltas que se realicen detrás del vehículo de seguridad, no se tendrán en cuenta para el cómputo de las 3 vueltas.

Si una de estas penalizaciones debe ser aplicada en el transcurso de los últimos 5 minutos o de las 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:

The Stewards will request Race Direction to notify the penalized competitor by means of a black flag accompanied by a black board with the competitor's number and the penalty imposed.

Whenever possible, written notification of the time penalty imposed will be delivered to the Team involved and they will ensure, if possible, that this information is displayed on the timing monitors.

As soon as the decision is communicated through the timing monitors or Race Direction signalling post or from the moment the responsible person in the Team receives the written form, the driver in question should cover no more than two complete laps before entering the Pit Lane.

#### Definitions:

a) Drive Through: enter the Pit Lane, drive its total length without stopping and return to the race track.

b) Stop & Go: enter the Pit Lane, drive to the penalty area, where the driver will completely stop the vehicle at the place where a red signboard with the word "STOP" in white is shown.

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

Stop and Go will be at least, TEN SECONDS, and, if they are switched, it will be TWENTY-FIVE SECONDS, plus the TEN aforementioned SECONDS, increasing in multiples of FIVE seconds.

In any of the above cases (Drive Through or Stop & Go), the car will not be allowed to stop in its box to carry out any operation nor can it receive assistance when stopped in the penalty area. However, if the stopped engine cannot be restarted, the use of an external device is allowed.

In any case, except if the car is already at the Pit Lane entrance to carry out the corresponding penalty, the penalty cannot be carried out from the moment the Safety Car is on the track or the red flag is deployed to suspend the race. All laps carried out after the Safety Car will not be taken into account for the 3-lap calculation.

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

- Drive Through: 25 seconds

- paso por Pit Lane (Drive Through): 25 segundos.
- parada en Pit Lane (Stop & Go): se tomará como base 35 segundos (25 más 10), a los que se añadirán los segundos que se estimen oportunos.

**14.11.** Cualquier piloto que reciba 3 amonestaciones en una misma temporada será, a partir del momento de recibir la tercera penalización, penalizado con 10 puestos en la parrilla de salida de la próxima carrera que dispute. Si la tercera de las amonestaciones es impuesta después de un incidente en la última de las carreras de una prueba, la sanción será aplicada en la primera de las carreras de la próxima prueba.

La penalización de 10 puestos en la parrilla será solamente aplicada si como mínimo 2 de las 3 amonestaciones corresponden a infracciones relativas a la conducción.

**14.12.** Ninguna decisión tomada o sanción impuesta reducirá el efecto de los artículos 12.11 y 12.12 del CDI.

## 15 - ENTRENAMIENTOS PRIVADOS

**15.1.** 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.

**15.2.** En todas las pruebas del campeonato habrá 2 sesiones de entrenamientos libres abiertos a todos los concursantes.

**15.3.** El Promotor organizará 6 Jornadas de Tests Oficiales obligatorios antes o durante la temporada, a celebrarse en fechas diferentes:

- TBC
- TBC
- TBC

**15.3.1.** El precio de inscripción al campeonato incluye la participación en todas las Jornadas de Tests Oficiales, además de:

- Alquiler de Circuito
- Camión de recambios presente en todos los Tests Oficiales.
- Soprote técnico de AUTOTECNICA.
- Cronometraje
- Camión de servicio de Neumáticos.
- Transporte de Gasolina a los circuitos.

**15.3.2.** Para cada par de Jornadas de Tests Oficiales se permitirá el uso de 3 juegos de neumáticos nuevos más 3 juegos de neumáticos ya marcados (y un juego extra para la primera jornada de Tests Oficiales).

**15.4.** Al margen de los Tests Oficiales que organice el Promotor, ningún equipo o piloto inscrito en el Campeonato, podrá tomar parte en test

- Stop & Go: 35 seconds (25 + 10) plus the seconds imposed, as considered fit.

**14.11.** Any driver who receives 3 reprimands in same Championship season will, upon receiving the third reprimand, be given a 10 grid place penalty for the start of the driver's next race. If the third reprimand is imposed following an incident in the last race of an Event, the penalty will be applied at the start the first race of the next Event.

The 10-grid place penalty will only be imposed if at least 2 of the 3 reprimands correspond to driving infringements.

**14.12.** No decision taken or imposed penalty will reduce the effects of art. 12.11 &/or 12.12 of the ISC.

## 15 – PRIVATE TESTS

**15.1.** Private tests are defined in Complement 1 of Appendix "H" and are conducted with a contract between the Track and the renter of the track.

**15.2.** In all the championship events will be 2 sessions of free practice open to all competitors.

**15.3.** The Promoter will organize 6 official collective tests before or during the season, to take place in different dates:

- TBC
- TBC
- TBC

**15.3.1.** The Entry fee includes participation in all official tests, as well as:

- Race track rental
- Spare parts truck present in all official collective tests.
- Technical support given by AUTOTECNICA.
- Timekeeping.
- Tire service truck
- Fuel delivery to track.

**15.3.2.** During each couple of testing days, 3 sets of new tires may be used + 3 sets of used marked tires (And one additional extra set for the first day of official collective test).

**15.4.** Apart from the official collective tests organized by the Promoter, no Team or driver registered in the Championship will be allowed to participate in any test held in any track of the



alguno que se celebre en algún circuito del Campeonato 15 días naturales antes de la prueba que se dispute en el circuito en cuestión

Championship 15 natural days prior to the event actually occurring on the track in question.

## 16 - CONDICIONES GENERALES DE LOS VEHÍCULOS

**16.1.** Está prohibida la instalación y utilización de sistemas de telemetría o cualquier otra base informática que permita la transmisión de datos y órdenes desde un vehículo en movimiento a la zona de Pit Lane y viceversa, durante todo el desarrollo de los entrenamientos oficiales y la carrera, salvo los instalados por los Comisarios y Cronometradores de la prueba con el fin de controlar el desarrollo de esta.

Ninguna señal de tipo que sea puede pasar entre un vehículo en movimiento y nadie relacionado con el coche participante o piloto, salvo lo siguiente:

- los sistemas instalados por los Comisarios y Cronometradores de la prueba.
- mensajes legibles en un panel de boxes.
- los gestos del piloto.

En ningún caso se permitirá que la información emitida por un vehículo pueda dar lugar a que, desde el exterior se pueda modificar ningún elemento técnico o mecánico de este mientras esté en pista.

Sólo se permitirá la instalación de adquisición de datos homologada por el fabricante del vehículo.

La conservación de la instalación de adquisición de datos en el vehículo para poder realizar el control de este es responsabilidad del concursante.

Con el fin de formar y educar a los pilotos, una hora después del fin de cada sesión estará disponible para su descarga en la base de datos oficial del campeonato, la mejor vuelta de la sesión.

**16.2.** En todos los certámenes puntuables para el Campeonato de España de F4, es obligatorio que todos los vehículos vayan provistos de un "transponder" de cronometraje automático fijo para toda la temporada. El Promotor/organizador del Certamen deberá consensuar con la RFEdeA el modelo de este al objeto de que éste sea compatible con los sistemas de cronometraje de los circuitos donde se celebren las pruebas.

**16.3.** La conservación de los aparatos oficiales de cronometraje instalados en los vehículos para poder realizar el cronometraje es responsabilidad del concursante.

**16.4.** Durante los Test Oficiales, y en cualquier momento de la competición, los vehículos deberán ser conformes a la reglamentación y las últimas versiones de la siguiente documentación, que será suministrada por el Promotor:

## 16 – GENERAL CONDITIONS OF CARS

**16.1.** The installation and use of telemetry systems or any other computer system transmitting data and orders from a vehicle in movement to the Pit Lane zone and vice versa, during the practice sessions and the race is forbidden, except the systems installed by Officials and Timekeepers of the Event, to control the development of the Event.

No signal of any kind may pass between a vehicle in movement and anybody related to the car or driver, except the following:

- Systems installed by Officials and Timekeepers of the event.
- Readable messages on a panel in the boxes.
- Gestures from driver.

Under no circumstance is it permitted for information transmitted by a vehicle to lead to any technical or mechanical modification of the vehicle from the outside while it is on the track.

Only will be allowed the data acquisition installation homologated by the manufacturer of the vehicle. The competitor will be responsible for correct upkeep of the data acquisition installation in the vehicle.

With the purpose of train and educate the drivers, one hour after the end of each session, will be available to download in the official data base of the championship, the best lap of the session.

**16.2.** In all events of the F4 Spanish Championship, it is compulsory for all vehicles to be equipped with a transponder for automatic timekeeping, fitted for the whole season. The Promoter/Organizer of the Championship will agree with the RFEdeA on the model fitted, so it is compatible with the timekeeping systems of the tracks where Championship will take place.

**16.3.** The competitor will be responsible for correct upkeep of the official timekeeping devices installed in the vehicle.

**16.4.** During the official collective tests, and in any moment of the competition, the vehicles must be comply ti the regulations and the latest version of the below documents , that will be provided by the promoter:

- |  |  |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ficha de homologación del vehículo 2014-01-F4-Tatuus y sus extensiones aplicables:             <ul style="list-style-type: none"> <li>o 01/01 VO</li> <li>o 02/01 EK</li> <li>o 05/04 VO</li> </ul> </li> <li>- Ficha de homologación de la caja de cambios 2015-01-F4-Sadev y sus extensiones aplicables:             <ul style="list-style-type: none"> <li>o 01/01 VO</li> </ul> </li> <li>- Tatuus Part classification y sus anexos.</li> <li>- Tatuus manual técnico y sus anexos.</li> <li>- Tatuus boletines emitidos durante la temporada.</li> <li>- Autotecnica Motori manual técnico y sus anexos.</li> <li>- Autotecnica Motori boletines emitidos durante la temporada.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Homologation form of the vehicle 2014-01-F4-Tatuus and the extensions:             <ul style="list-style-type: none"> <li>o 01/01 VO</li> <li>o 02/01 EK</li> <li>o 05/04 VO</li> </ul> </li> <li>- Homologation form of the gearbox 2015-01-F4-Sadev and the extensions:             <ul style="list-style-type: none"> <li>o 01/01 VO</li> </ul> </li> <li>- Tatuus Part classification and appendix.</li> <li>- Tatuus Technical Manual and appendix.</li> <li>- Tatuus Bulletins released during season.</li> <li>- Autotecnica Motori Technical Manual and appendix.</li> <li>- Autotecnica Motori Bulletins released during season</li> </ul> |
|--|--|

Una vez suministrados, los componentes no pueden ser modificados de ninguna manera excepto cuando esté específicamente permitido por el Reglamento Técnico o con la autorización por escrito de la RFEa después de consultar al fabricante. Cualquiera de estas modificaciones sólo será autorizada si se consideran absolutamente necesarias después de que se identifique claramente un problema.

Once provided, the components cannot be modified in any way except when it's specifically allowed by Technical Regulations or with written authorization of RFEa after check it with maker. Any modification only will be authorized if its considered absolutely needed after indentify clearly a problem.

**16.5** Es obligatorio el uso de captadores (Pick up points) en la suspensión trasera tal y como se muestra en la homologación nº: 2014-01-F4-Tatuus – 01/01 VO

**16.5** The use of pick up points in the rear suspension, as described in homologation: 2014-01-F4-Tatuus – 01/01 VO is compulsory.

Captadores (Pick-up Points): BF-13

Pick-up points: BF-13

**16.6** En todo momento de la prueba, deberá montarse y estar en funcionamiento, un sistema reconocido de registro de datos de accidente (ADR –Accident Data Recorder).

**16.6** The vehicle must be equipped with an Accident Data Recorder (ADR), which must be fitted and operational at all times during the event.

**16.7** Sólo el siguiente conjunto de relaciones de cambio se puede utilizar durante los días de entrenamientos oficiales y carreras.

**16.7** The only set of gear ratios allowed during practice sessions and races are as follows:

| Marcha | Relación |
|--------|----------|
| 1ª     | 14:35    |
| 2ª     | 16:30    |
| 3ª     | 18:27    |
| 4ª     | 20:24    |
| 5ª     | 26:26    |
| 6ª     | 25:22    |

| Gear            | Ratio |
|-----------------|-------|
| 1 <sup>st</sup> | 14:35 |
| 2 <sup>nd</sup> | 16:30 |
| 3 <sup>rd</sup> | 18:27 |
| 4 <sup>th</sup> | 20:24 |
| 5 <sup>th</sup> | 26:26 |
| 6 <sup>th</sup> | 25:22 |

**16.8** Cada concursante debe instalar y mantener en perfecto funcionamiento (imagen, grabación de datos y de registro) una cámara

**16.8** Each competitor must install and maintain in perfect working condition (image, data and registry recording) an incident recording

de grabación de incidentes en el lateral de la estructura principal del vehículo (que se especificará antes de cada evento). Los detalles del sistema, incluyendo instrucciones de instalación, serán puestos a disposición de la RFEdeA.

Nada puede obstruir la imagen de la cámara y es responsabilidad del concursante garantizar la funcionalidad del sistema de la cámara en todo momento.

La tarjeta de memoria requerida (SD) será suministrada e instalada por cada participante. En caso de que se precintase, será responsabilidad del concursante asegurarse de que el precinto se mantiene intacto y que la tarjeta no se retira hasta el final del Parque Cerrado de la sesión correspondiente.

Es responsabilidad del concursante asegurarse que los datos de vídeo de la tarjeta de cada sesión están disponibles en cualquier momento durante la prueba.

El incumplimiento de los requisitos anteriores será comunicado a los Comisarios Deportivos.

**16.9** Durante toda la prueba, no estará permitido ocultar ninguna parte del vehículo por ningún medio, ni en el paddock, boxes, Pit Lane o parrilla salvo algún tipo de cubierta que sea necesaria únicamente por razones mecánicas, como evitar el desprendimiento de alguna pieza o en caso de incendio.

Además de lo anterior, está expresamente prohibido:

- a) Cubiertas de motor, cajas de cambios o cubre-radiadores mientras se cambian o se mueven por el box.
- b) Cubiertas sobre los alerones de repuesto cuando están sin usar en el Pit Lane.
- c) Partes como por ejemplo (aunque no únicamente) los fondos planos, bidones de combustible o carros de herramientas, no podrán ser usados como obstáculo visual.

Las siguientes piezas están permitidas:

- a) Cubiertas para tapar vehículos o piezas dañados.
- b) Una bandeja de herramientas transparente de nos mas de 50 mm de profundidad colocada sobre el alerón trasero
- c) Una cubierta sobre el coche dentro del box durante la noche.
- d) Una cubierta sobre el coche en el Pit Lane o la parrilla en caso de lluvia.

**16.10** El ruido generado por el vehículo no debe superar los 110 dB (A). El ruido del motor se medirá de la siguiente manera:

- a) El punto de medición estará a una distancia de 50 cm y en un ángulo de 45 ° respecto a la salida de escape.
- b) La altura del micrófono estará entre 40-60cm del suelo.
- c) El medidor de ruido se sintoniza a "lento".
- d) Las mediciones se toman con el filtro "A".
- e) El pedal del embrague debe ser accionado con el fin de evitar el sonido de la caja de cambios.

camera on the side of the main structure of the vehicle (to be specified before each event). The details of the system, including installation instructions, will be made available to the RFEdeA.

The camera view should be unobstructed and it is responsibility of the competitor to ensure functionality of the camera system at all times.

The required memory card (SD) will be supplied and installed by each entrant. In case it gets sealed it is the competitor's responsibility to ensure that the seal remains intact and that card is not removed until end of Parc Fermé of the corresponding session.

It is responsibility of the competitor to ensure that video data from each session is available at any time during the event.

Failure to comply with the previous requirements will be reported to the Stewards.

**16.9** During the entire event, it will not be allowed to cover any part of the car in any way, in the paddock, boxes, Pit Lane or grid, unless it is clear that such covers are needed solely for mechanical reasons, such as avoiding the detachment of parts or in case of fire.

In addition to the above, it is expressly forbidden:

- a) To use engine, gearbox or radiator covers while changing the parts or moving around the box.
- b) To use covers on top of spare wings when are not in use in the Pit Lane.
- c) Parts such as (But not limited to) spare floors, fuel cans or tool trolleys, should not be used as visual obstacles.

The following parts are allowed:

- a) Covers for cars or damaged parts.
- b) A transparent tool tray, no deeper than 50 mm, placed on top of the rear wing.
- c) A cover on the car in the box overnight.
- d) A cover on the car in the Pit Lane or grid if it is raining.

**16.10** The noise generated by the vehicle should not exceed 110 dB (A).

Engine noise will be measured as follows:

- a) The measuring point will be located 50 cm away and at an angle of 45° with regard to the exhaust tailpipe.
- b) The height of the microphone will be between 40-60 cm from the ground.
- c) The noise meter will be set to "slow".
- d) Measurements will be taken with the filter "A".

f) La velocidad del motor debe ajustarse a las tres cuartas partes de las rpm máximas.

#### **16.11. Prohibición pruebas en Túnel de Viento:**

Las Pruebas de Túnel de Viento son las pruebas realizadas por un Equipo o cualquier parte relacionada de ese Equipo, o cualquier agente o subcontratista del Equipo o cualquier entorno de representación relacionado con un vehículo F-4 o subcomponente, con el fin de medir, observar o inferir cualquier fuerzas, desplazamientos, presiones o dirección del flujo de aire resultantes directa o indirectamente del flujo de aire incidente.

Cualquier prueba en túnel de viento está prohibida. Esto también se aplica para las pruebas de túnel de viento utilizando un modelo a escala de un vehículo F4 o subcomponente.

Está prohibido utilizar los resultados de las pruebas de túnel de viento obtenidas por un Equipo o cualquier parte relacionada con ese Equipo, o cualquier agente o subcontratista del Equipo, cualquiera de sus partes relacionadas o cualquier tercero que no sean los resultados de la prueba de túnel de viento suministrados por el fabricante del chasis.

#### **16.12. Datos aerodinámicos:**

No se podrá utilizar ningún chasis rodante en el Campeonato a menos que la compañía que suministre dicho chasis rodante, acepte y se adhiera a las siguientes condiciones.

Los datos aerodinámicos deben estar disponibles para los concursantes.

e) The clutch pedal must be depressed to prevent gearbox noise.

f) Engine speed will be taken to three quarters of the max. rpm.

#### **16.11. Wind tunnel testing ban:**

Wind Tunnel Testing is the testing by a Team or any related party of that Team, or any agent or sub-contractor of the Team or any of its related environment of representation of an F4 car or subcomponent, to measure, observe or infer any forces, displacements, pressures or air flow direction resulting directly or indirectly from the incident air flow.

Wind tunnel testing is forbidden. This also applies to wind tunnel testing using a scale model of an F4 car or subcomponent.

It is forbidden to use any results from wind tunnel testing obtained by a Team or any related party of that Team, or any agent or sub-contractor of the Team, any of its related parties or any other third party other than the wind tunnel testing results supplied by the rolling chassis manufacturer.

#### **16.12. Aerodynamic data:**

No rolling chassis may be used in the Championship unless the company supplying such rolling chassis accepts and adheres to the following conditions.

Aerodynamics data must be made available for the competitors.

### **17- VEHÍCULOS DE RESERVA**

**17.1** No se permiten los vehículos de reserva. Sin embargo, cualquier parte del coche puede ser sustituida en cualquier momento durante la prueba.

Ningún piloto puede utilizar más de un vehículo en la misma prueba.

Después de la verificación técnica inicial, la célula de supervivencia sólo se podrá sustituir si el Delegado Técnico está convencido de que es necesario un cambio después de haber sufrido un accidente. Cualquier célula de supervivencia de repuesto debe ser presentada al Delegado Técnico para su inspección y puede no tener componentes pre-instalados en ella. Tras realizar el cambio, el vehículo debe presentarse de nuevo para ser verificado.

### **17- SPARE CARS**

**17.1** Spare cars are not permitted. Nevertheless, any part of the car may be replaced at any time during the event.

No driver may use more than one vehicle in same event. After initial scrutineering, the survival cell may only be replaced if the Technical Delegate is convinced that it is necessary after an accident, the replacement cell must be presented to the Technical Delegate for inspection and must not be fitted with pre-installed components. After replacement, the car must be re-presented for verification.

### **18- MOTOR**

**18.1** Solamente los motores que cumplan en su totalidad con la siguiente homologación, podrán ser utilizados durante toda la prueba. Homologación de motor No: 2014-01-F4-Abarth

AUTOTECNICA MOTORI es el suministrador exclusivo de motores para el Campeonato de España de F4.

### **18- ENGINES**

**18.1** Only the engines fully compliant with the following homologation may be used during all the event. Engine homologation: 2014-01-F4-Abarth

AUTOTECNICA MOTORI is the exclusive supplier of engines for the F4 Spanish championship.

Durante todos los test y competiciones, al menos un representante de la marca estará presente para dar soporte a los equipos, así como al Delegado Técnico en todo momento de la prueba.

La correcta conservación de los precintos del motor será responsabilidad única del equipo.

Una vez suministrado, ni el motor ni ninguno de sus componentes, podrá ser modificado de forma alguna, excepto cuando esté específicamente permitido por los reglamentos técnicos o con el permiso por escrito de la RFEdeA después de haber consultado con el AUTOTECNICA MOTORI y tras notificación al Promotor. Sólo se permitirá algún tipo de modificaciones si se considera absolutamente necesario después de que se haya identificado claramente un problema

**18.2** Cada piloto no podrá usar más de un motor y un turbo durante una prueba, desde las verificaciones técnicas iniciales hasta el final del parque cerrado después de la última carrera. El cambio de alguno de estos elementos durante la prueba puede acarrear una sanción de pérdida de posiciones en parrilla. Si un piloto tuviera que usar un motor de recambio, perderá diez posiciones en la parrilla de salida de la siguiente carrera en la que tome parte. Si un piloto tuviera que usar un turbo de recambio, perderá cinco posiciones en la parrilla de salida de la siguiente carrera en la que tome parte.

Sin embargo, no se incurrirá en una penalización si el Delegado Técnico está conforme con que un motor o turbo ha sido dañado en un accidente en pista, si el accidente es juzgado por los Comisarios Deportivos como que ha sido causado por una tercera parte, o si el fallo es responsabilidad única y exclusivamente del proveedor de motores, en cuyo caso deberá estar justificado con un informe del representante de Autotecnica Motori.

**18.3** Se considerará que se ha utilizado un motor, una vez que el transponder del coche ha demostrado que ha salido del Pit Lane.

**18.4** Tras consultar con el proveedor de motores, la RFEdeA precintará cada motor antes de que sea utilizado por primera vez en una prueba con el fin de asegurarse de que no hay partes móviles importantes que puedan ser reconstruidas o reemplazadas.

**18.5** Aparte de la sustitución directa de una unidad de motor por otra, también se considerará que ha tenido lugar un cambio si cualquiera de los precintos está dañado o ha sido retirado del motor original después de haber sido utilizado por primera vez en cualquier sesión de entrenamientos o carrera.

**18.6** El Delegado Técnico puede requerir la sustitución de un motor completo, alguna parte del motor o ECU con las piezas que entran desde el almacén del proveedor o la comprobación del motor completo en el banco de pruebas.

During all tests and competitions, at least one representative of the brand will be present to provide support to the Teams as well as to the Technical delegate at all times.

Correct conservation of engine seals will be responsibility of the Team.

Once supplied, neither the engine nor any of its components may be modified in any way whatsoever, except if specifically, permitted by Technical regulations or with written permission by the RFEdeA after consulting with AUTOTECNICA MOTORI and after notifying the Promoter. Modifications will only be allowed if considered absolutely necessary after clearly identifying a problem.

**18.2** Each driver may use no more than one engine and one turbo during one Event, from the initial scrutineering until the end of the parc fermé after the last race. The replacement of any of these components during the Event may incur a penalty of drop grid positions. If a driver had to use a spare engine, will lose ten grid positions in the next race that takes part. If a driver had to use a spare turbo, will lose five grid positions in the next race that takes part.

However, a penalty will not be incurred if the Technical Delegate is satisfied that an engine has been genuinely damaged following an accident on the track and if the accident is judged by the stewards to have been caused by a third party or due to failures which are in the sole responsibility of the engine supplier, in that case will need to be justified with a report of the representative of Autotecnica Motori.

**18.3** An engine will be considered used once the transponder of the car shows that it has left the Pit Lane.

**18.4** After consulting with the engine supplier, the RFEdeA will seal each engine prior to it being used for the first time in an event, to ensure that no important removable components can be rebuilt or replaced.

**18.5** Other than direct engine replacement, it will also be considered a change if any of the seals are damaged or removed from the original engine after being used for first time in any practice session or race

**18.6** The Technical Delegate may require the replacement of a complete engine, any part of the engine or the ECU with spare parts from the supplier's warehouse or the complete check of the engine on the test bench.

## 19 - DISCIPLINA GENERAL EN PADDOCK-BOXES-PIT LANE Y USO DE LAS INSTALACIONES

**19.1.** Se prohíbe la estancia de vehículos particulares en la zona de Paddock del Certamen (exclusivamente reservada a vehículos taller debidamente acreditados), en ningún caso vehículos turismo.

Si un equipo desea instalar cualquier tipo de estructura (carpas, avances, sillas, sombrillas, etc.) detrás de los boxes, deberá contar con el permiso expreso del Comité Organizador.

**19.2.** Está prohibida la entrada de animales (excepto aquellos que puedan estar especialmente autorizados para uso de los servicios de seguridad y perros de invidentes), en la zona de Paddock, Boxes, Pit Lane, Pista y en todas las zonas reservadas a los espectadores.

**19.3.** Los menores de 15 años, aunque vayan acreditados, tienen el acceso prohibido a los Boxes, Pit Lane y Pista.  
Los Boxes y Pit Lane son una zona sumamente peligrosa. Si a pesar de esta prohibición, algún menor de 15 años estuviera presente en ellos, quedará bajo la responsabilidad de cada equipo.

**19.4.** Toda persona, relacionada o no con cualquier concursante inscrito, que se encuentre en la zona de Paddock, en los Boxes, el Pit Lane, en la Parrilla de Salida o en el interior de cualquier otra instalación que lo requiera, deberá llevar en todo momento el correspondiente pase acreditativo válido para la zona en cuestión.

**19.5.** Durante los entrenamientos y la carrera solamente podrán acceder al muro del Pit Lane tres componentes de cada uno de los equipos participantes en la competición que se esté desarrollando en ese momento, debidamente identificados. La situación de los miembros del equipo y las reparaciones a los vehículos sólo podrán ser realizadas en la zona de Pit Lane asignada a cada concursante.

**19.6.** Las tomas de corriente eléctrica, tomas de agua y/o desagües deberán utilizarse con adaptadores y/o sistemas adecuados y seguros, que garanticen su buen uso y funcionamiento durante la utilización de las instalaciones.

**19.7.** 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.

**19.8.** Todo el material —incluidos los neumáticos— deberá estar en el interior de los boxes.

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

**19.10.** Los vehículos deberán permanecer en la vía lenta del Pit-Lane delante de su box asignado 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.

## 19 – GENERAL DISCIPLINE IN PADDOCK, BOXES, PIT LANE AND USE OF THE INSTALLATIONS

**19.1.** Access of private cars to the paddock is forbidden (which is exclusively reserved for duly accredited workshop cars).

Erecting of any kind of structure at the back of the boxes (tents, awnings, chairs, sunshades, etc.) must be authorized by the Organizing Committee

**19.2.** Animals are forbidden (except those specially authorized for security services or guide dogs) in the paddock area, boxes, Pit Lane and all areas reserved to spectators.

**19.3.** People under the age of 15, even if accredited, are not allowed to access the boxes, Pit Lane or track.  
Boxes and Pit Lane are very dangerous areas. If despite this prohibition, any person under age of 15 is present; it will be the sole responsibility of the Team.

**19.4.** All people either related or not with a competitor, in the paddock, boxes, Pit Lane, grid zone or any restricted area, must wear their corresponding accreditation pass, valid for the area in question.

**19.5.** During practice sessions and the race, only three Team members from each Team can access the Pit Wall during the race in progress and they should be duly accredited. The location of Team members and vehicle repairs shall only be carried out in the Pit Lane area assigned to each competitor.

**19.6.** Power outlets, hydrants and/or drains should be used with adapters and/or suitable and safe systems, guaranteeing correct usage and operation in the installations.

**19.7.** It is forbidden to paint, perforate, dismantle or cause any damage to circuit installations (paddock, boxes, Pit Lane, Pit Wall, etc.). Any damage done to the installations will be the responsibility of the competitor.

**19.8.** All materials –including tires- will be kept inside the boxes.

**19.9.** It is the competitor's responsibility to remove used tires from the circuit after the race is over.

**19.10.** Vehicles should remain in the inner lane of the Pit-Lane until the green traffic light comes on, only then are vehicles authorized to proceed to the Pit Lane exit on the fast lane.

Cuando se trabaje en el carril lento del Pit Lane, el vehículo tendrá que estar colocado delante de su box en dirección al Pit Lane, 45 grados en diagonal al mismo, para evitar molestias a los otros concursantes y/o crear situaciones peligrosas.

**19.11.** Es responsabilidad del concursante permitir que su vehículo abandone el Box o tras un Pit Stop, únicamente cuando sea seguro llevarlo a cabo. El concursante deberá proporcionar un medio para establecer con claridad en qué momento el vehículo es ordenado abandonar el Box visto desde la parte delantera del vehículo.

Si un vehículo es considerado que ha sido liberado bajo condiciones poco seguras, podrá ser sancionado en base a lo establecido en el **Anexo 1**.

Asimismo, si en la opinión de los Comisarios Deportivos, el piloto ha continuado conduciendo siendo consciente que ha abandonado el box o Pit Stop en condiciones inseguras, podrá ser sancionado con una penalización adicional.

**19.12.** No se permite la instalación y/o uso de dispositivo eléctrico alguno o instrumentos de cronometraje en el muro de Pit Lane.

When personnel is working in the slow lane of Pit Lane, the vehicle must be positioned in front of his box in direction to the Pit Lane, 45 degrees diagonal, to prevent disturb to other competitors or create dangerous situations.

**19.11.** It is the competitor's responsibility to allow the vehicle to leave boxes or after Pit Stop, only when it is safe to do so. The competitor must provide a way to clearly establish the moment to leave boxes, which can be seen from the front part of the vehicle.

If a vehicle is considered to have been released under unsafe conditions, it could be penalized as per **Appendix 1**

Likewise, if in the opinion of sporting stewards, a that driver continues driving while being aware that he/she has been authorized to leave box or Pit Stop in unsafe conditions, could be sanctioned with an additional penalty.

**19.12.** The installation and/or use of any electronic device or timing system on the Pit Wall.

## 20 - DISCIPLINA GENERAL DE SEGURIDAD

**20.1.** Es obligatorio que todos los pilotos que tomen parte en los entrenamientos, Warm up (si hubiera) y las carreras en todas las pruebas, lleven siempre todos los elementos de seguridad (ropa ignífuga, cascos, Hans, etc.) establecidos en el Anexo 2 de las PCCCTCE y en el Anexo L –Capítulo III del CDI.

## 20 - GENERAL SAFETY DISCIPLINE

**20.1.** It is mandatory for all drivers who take part on practice sessions, Warm-up (if applicable) and races, during all the season, to always wear the complete safety equipment (fireproof clothing, helmet, HANS, etc.) as per Appendix 2 PCCCTCE and Appendix L -Chapter III of the ISC.

| REGLAMENTO DEPORTIVO |                               |  |
|----------------------|-------------------------------|--|
| Equipamiento         | FIA Standard                  | Reglamento FIA   |
| Casco                | FIA standard 8859-2015        | Artículo 1 "Cascos"<br>Capítulo III<br>"Equipamiento de pilotos"<br>Anexo L - ISC        |
|                      | FIA standard 8860-2004        |  |
|                      | FIA standard 8860-2010        |  |
|                      | FIA standard 8860-2018        |  |
|                      | FIA standard 8860-2018<br>ABP |  |
| Ropa de piloto       | FIA standard 8856-2000        | Artículo 2 "Ropa ignífuga"<br>Capítulo III<br>"Equipamiento de pilotos"<br>Anexo L – ISC |

| SPORTING REGULATIONS |                               |  |
|----------------------|-------------------------------|--|
| Equipment            | FIA Standard                  | FIA Regulations  |
| Helmet               | FIA standard 8859-2015        | Article 1 "Helmets"<br>Chapter III "Drivers' Equipment"<br>Appendix L - ISC                  |
|                      | FIA standard 8860-2004        |  |
|                      | FIA standard 8860-2010        |  |
|                      | FIA standard 8860-2018        |  |
|                      | FIA standard 8860-2018<br>ABP |  |
| Drivers' clothing    | FIA standard 8856-2000        | Article 2 "Flame-resistant clothing"<br>Chapter III "Drivers' Equipment"<br>Appendix L – ISC |

|   |  |   |
|---|--|---|
| Sistema de Retención Frontal de la Cabeza (RFC) | FIA Standard 8858-2002<br>FIA Standard 8858-2010 | Artículo 3 "Ropa ignífuga"<br>Capítulo III "Equipamiento de pilotos"<br>Anexo L – ISC |
| Cinturones de seguridad                         | FIA Standard 8853-98                             | Artículo 4 "Ropa ignífuga"<br>Capítulo III "Equipamiento de pilotos"<br>Anexo L – ISC |

|                              |  |  |
|------------------------------|--|--|
| Frontal Head Restraint (FHR) | FIA Standard 8858-2002<br>FIA Standard 8858-2010 | Article 3 "Flame-resistant clothing"<br>Chapter III "Drivers' Equipment"<br>Appendix L – ISC |
| Safety belts                 | FIA Standard 8853-98                             | Article 4 "Safety belts"<br>Chapter III "Drivers' Equipment"<br>Appendix L – ISC             |

**20.2.** 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.

**20.3.** Ninguna materia sólida, líquida o gaseosa o de la naturaleza que sea, podrá ser colocada o sacada del vehículo:

- a) Durante la sesión de entrenamientos oficiales: desde la apertura del Pit Lane, inicio del entrenamiento, hasta el levantamiento del Parque Cerrado.
- b) Durante la carrera: desde la apertura del Pit Lane, inicio del procedimiento de salida, hasta el levantamiento del Parque Cerrado.
- A estos efectos, todos los orificios de relleno deberán ser de tal forma que los Comisarios Técnicos puedan sellarlos.

**20.4.** Desde el inicio y hasta la finalización del (de los) entrenamiento(s), Warm up (si hubiera), 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 de Pista en ejecución de su misión, el piloto cuando conduce o bajo las instrucciones de los Comisarios de Pista, y los mecánicos, de acuerdo con lo establecido en el presente Reglamento.

**20.5.** La circulación por el Pit Lane, tanto durante los entrenamientos, Warm up (si hubiera), procedimiento de salida, y carrera, se efectuará con las máximas precauciones y a una velocidad inferior a 60 Km/h.

En el Reglamento Particular de cada Prueba, se nombrarán los Comisarios que se estimen necesarios para el control de la velocidad en el Pit Lane.

**20.6.** Está prohibido a los pilotos empujar un vehículo en la pista.

**20.7.** Únicamente, un vehículo puede ser empujado para desplazarlo de cualquier posición peligrosa en la que pudiera encontrarse, siempre bajo las indicaciones de los Comisarios de Pista.

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

**20.2.** External means for starting the vehicle will only be allowed in the Paddock, Boxes, inner line and on the starting grid.

**20.3.** No solid, liquid, gas or other substance or matter whatsoever may added to or removed from a car:

- a) During the practice sessions: from the opening of the Pit Lane, the start of the practice, until the opening of the Parc Fermé.
- b) During the race: from the opening of the Pit Lane, since the moment of the beginning of the starting procedure until the opening of the Parc Fermé.
- For this purpose, all filling holes must be sealable by the Scrutineers.

**20.4.** From the start and until the end of the practice session/s or race/s and until all the affected vehicles have arrived at the Parc Fermé, by their own or other means already specified in these regulations, nobody is authorized to stay on the track except the Track Marshals in the execution of their tasks, the driver while driving under the instructions of the officials or the mechanics according to the present regulations.

**20.5.** A top speed limit of 60 kph during practice, warm-up (If applicable), the starting procedure and the race will be enforced in the Pit Lane.

In the regulations of each event, Marshals will be appointed to control Pit Lane speed.

**20.6.** It is forbidden for drivers to push the car on the track.

**20.7.** A vehicle may only be pushed to move it out of a dangerous position, always under the instructions of the Marshals.

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



**20.9.** Tanto a la entrada como a la salida del Pit Lane, existe una línea blanca continúa 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.

**20.10.** 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.

**20.11.** Está totalmente prohibido a los pilotos conducir sus vehículos en dirección contraria a la de la carrera, exceptuando que sea para retirar el vehículo de una posición peligrosa.

**20.12.** Durante los entrenamientos y la carrera, los pilotos deberán utilizar sólo la pista y deben en todo momento respetar las disposiciones de los Reglamentos aplicables relativa a la conducción en circuito. (Anexo L)

**20.13.** En particular está prohibido:

- a) Realizar ensayos de salida en la pista durante toda la duración de los entrenamientos y carrera, excepto en la zona de aceleración comprendida entre el semáforo de final de Pit Lane y la pista.
- b) Efectuar maniobras de zig-zag para calentamiento de neumáticos, en entrenamientos una vez que el piloto haya completado su primera vuelta, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 20.17 y en carrera de acuerdo con lo establecido en el art. 32.11.

**20.14.** Un vehículo que se encuentre en la pista puede utilizar toda la anchura de esta. Sin embargo, en el momento que éste sea alcanzado por un vehículo que esté a punto de cogerle una vuelta, el piloto debe permitir al piloto más rápido adelantarlo a la primera oportunidad posible.

Se informará a los Comisarios Deportivos de la prueba, de cualquier piloto que parezca ignorar las banderas azules.

**20.15.** Si el piloto del vehículo alcanzado pareciera no utilizar debidamente los retrovisores, los señalizadores agitarán banderas azules para prevenirle que el piloto más rápido intenta adelantarlo. Todo piloto que parezca ignorar las banderas azules será reportado a los Comisarios Deportivos de la prueba.

**20.16.** 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 esta pero no los bordillos y/o pianos, y;

Se considerará que un piloto ha salido de la pista, si ninguna parte de su vehículo permanece en contacto ella. Un piloto no puede salirse de la pista, deliberadamente, sin una razón justificada.

**20.9.** Both in the entry and the exit of the Pit Lane, there is a continuous white line painted on the track, to separate the vehicles circulating along it, those entering or leaving the Pit Lane, vehicles that enter or leave it may not cross this line unless caused by an unavoidable situation, accepted by the Stewards of the event.

**20.10.** Any driver intending to leave the track or to go to the Pit inner Lane, his box or the paddock area must signal intention to do so in good time, making sure it can be done without danger.

**20.11.** Drivers are strictly forbidden to drive their car in the opposite direction to the race, unless this is absolutely necessary in order to move the car out of a dangerous position.

**20.12.** During practice sessions as well as the race, drivers may only use the track and must at all times observe the provisions of the Regulations relating to driving behaviour on circuits (Appendix L).

**20.13.** In particular, it is forbidden to:

- a) Make starting practices on the track during the practice sessions and races except in the acceleration zone between the light at the end of Pit Lane and the track.
- b) Perform zigzag manoeuvres to warm tires, in practice sessions once the driver has completed a first lap, notwithstanding the provisions of art. 20.17 and during the race as per the provisions of art. 32.11.

**20.14.** A vehicle that is on the track may use its whole width. However, when it is reached by a vehicle that is about to overtake, the driver must allow the faster vehicle to quickly overtake at the earliest possible opportunity. The Stewards of the event shall be informed of any driver who seems to ignore blue flags.

**20.15.** If the driver of the car being overtaken seems not to correctly use the rear-view mirror, the Marshals will indicate this fact by showing him/her a blue flag, warning that another driver wants to overtake. A driver who seems to ignore blue flags, will be reported to the Stewards.

**20.16.** Drivers must use the track at all times. To dispel any doubt:

The white lines defining the track edges are considered to be part of the track but the curbs are not and,

A driver will be judged to have left the track if no part of the car remains in contact with the track. A driver must not leave the track deliberately without a justified reason.

Fuera de este supuesto, si un vehículo se sale de la pista por una razón cualquiera, y sin perjuicio del art 20.17 citado a continuación, el piloto puede reincorporarse a la misma. Sin embargo, solo puede realizarse 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.

**20.17.** Sin embargo, Las maniobras susceptibles de molestar a otros pilotos, tales como cambiar 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.

Está prohibido realizar más de un cambio de posición para defenderse de una maniobra de adelantamiento.

Cualquier piloto que vuelva a la trayectoria de carrera después de haber defendido su posición fuera de ella, deberá dejar libre –al menos– el ancho de un vehículo entre el suyo y el borde de la pista en la aproximación de la curva.

Cualquier piloto que presuntamente cometa alguna de las infracciones antes mencionadas, será puesto en conocimiento de los Comisarios Deportivos de la prueba.

**20.18.** La realización de alguna de las maniobras descritas en los art. 20.16 y 20.17 anteriores o de cualquier otra de carácter antideportivo (p ej. una colisión), 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.

**20.19.** 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 dentro del respeto al reglamento y sin sacar ventaja alguna.

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

**20.20.** Si un vehículo se inmoviliza durante la carrera o los entrenamientos oficiales, el motor deberá ser de nuevo puesto en marcha con la ayuda del motor de arranque.

**20.21.** Todo vehículo abandonado por su conductor 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.

Should a car leave the track for any reason, and notwithstanding article 20.17, the driver may re-enter the track. However, this may only be done when it is safe to do so and without gaining any advantage.

Overtaking, according to the circumstances, may be done either on the right or on the left.

**20.17.** However, any manoeuvre that could disturb other drivers such as moving to defend a position, touching another vehicle or deliberately moving them beyond the edge of the track, or any other unexpected change of direction is strictly forbidden

More than one change of direction to defend a position is not permitted.

Any driver moving back towards the racing line, having earlier defended his/her position off-line, should leave at least one car's width between his own car and the edge of the track on approaching a corner.

Any driver seen to be committing any of the aforementioned infractions will be reported to the Stewards

**20.18.** Performing the manoeuvres described in art. 20.16 and 20.17 above or any other unsportsmanlike manoeuvres (e.g.. A collision), repetition or evidence of lack control of the vehicle, may be penalized in accordance with the provisions in **Appendix 1** of this Regulation.

**20.19.** If a vehicle stops outside the Pit Lane, it should be removed as quickly as possible, so that its presence does not constitute a danger or hindrance for other drivers.

If the driver is unable to remove the vehicle, the marshal should provide assistance on track. If for this assistance, the driver resumes practice session or the race, it must do so while respecting the rules and without taking any advantage of the event.

If the driver has received external mechanical assistance (crane, platform, rescue vehicle, tractor or similar) to recover the vehicle and has subsequently resumed the race, penalties set out in **Appendix 1** of this Regulation shall be applied.

**20.20.** If a vehicle stops during the race or the official practice session, the engine must be started again using the starter motor.

**20.21** Any vehicle abandoned by its driver on the track, except to try to carry out the repairs foreseen in the regulations with the means on board will be considered as withdrawn, regardless of the cause or the time the car is abandoned.

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

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

**20.24.** Excepto en la zona del Paddock, en los Boxes, en la parte de vía interior del Pit reservada al equipo, o en la parrilla de salida, cualquier reparación en un vehículo debe ser realizada únicamente por su propio piloto y las herramientas transportadas a bordo de este, tanto en entrenamientos como en carrera.

**20.25. 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. Los adelantamientos, así como la mejora de los tiempos están prohibidos bajo estas circunstancias.

Cualquier infracción de esta regla durante las sesiones de entrenamientos 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.

**20.26.** 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.

## 21 - VERIFICACIONES

**21.1.** Las verificaciones deberán realizarse el día anterior a los entrenamientos oficiales. En casos excepcionales y siempre que exista una razón de fuerza mayor debidamente acreditada, se podrá autorizar, a los equipos que lo soliciten, pasar las verificaciones durante la jornada de entrenamiento oficial. En todo caso, pasar las verificaciones fuera de los horarios previstos en el Reglamento Particular de cada carrera podrá conllevar una sanción.

**20.22.** No driver has the right to refuse the vehicle to be pushed or towed by mechanical means to the outside of the track, on the contrary, they should make every effort to facilitate the manoeuvre and obey the instructions of the Marshals.

**20.23.** A driver leaving the vehicle must leave it in neutral with the steering wheel in place.

**20.24.** Except in the Paddock area, in the Pits, in the inner pit reserved for the Team, or the starting grid, any repairs on a vehicle should be carried out by its own driver and the tools carried on board, both in practice sessions and in the race.

**20.25. Yellow flags:**

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

Any infringement of these rules, during the practice sessions will be penalized as per the provisions of **Appendix 1** to these Regulations

Decisions made by the Stewards regarding cancellation of times for not respecting one or more yellow flags will follow the procedure established in PCCCTCE.

Any infringement of these rules during the race will be penalized in accordance with the provisions of **Appendix 1** to these Regulations

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

**20.26.** If, in the opinion of the Stewards, a driver deliberately impedes the normal circulation of another/other driver(s), the driver will be penalized in accordance with the provisions of **Appendix 1** of this Regulation. In this case the procedure laid down in PCCCTCE will be applied.

## 21 - CHECKS

**21.1.** Checks should be carried out the day before the practice sessions. In exceptional cases and where there is a compelling and duly accredited reason, Teams that request it may be authorized to pass the checks on the day of practice sessions. In any case, passing the checks outside the hours specified in the Supplementary Regulations of each race may result in a penalty.

**21.2.** 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 (técnicas y administrativas) previas a la prueba.

**21.3.** 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.

**21.4.** Los Comisarios Deportivos de una prueba podrán:

- 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.
- Exigir que un vehículo sea desmontado durante las verificaciones técnicas para asegurarse de que están completamente respetadas las condiciones de admisión o de conformidad.
- Solicitar a un concursante que proporcione la pieza que ellos puedan creer necesaria.
- No autorizar la salida a cualquier vehículo por razones de seguridad

**21.5.** Las verificaciones administrativas y técnicas serán realizadas en el lugar atribuido a cada prueba. Este lugar deberá ser especificado en el Reglamento Particular de la prueba.

**21.2.** No vehicle may take part in an event until it has been authorized by the Stewards in view of the results of the checks prior to the event (scrutineerings and sporting).

**21.3.** Competitors who have not respected the time limits set for the completion of the checks shall be penalized in accordance with the provisions of this regulation.

**21.4.** Stewards of an event may:

- Check the eligibility of a car or a competitor at any time during an Event.
- Require a car to be dismantled during the scrutineerings to make sure that the conditions of eligibility or conformity are fully satisfied.
- Require a competitor to supply them with such parts or samples as they may deem necessary.
- Not authorize any car to start for safety reasons.

**21.5.** Sporting and scrutineerings will be performed at the place designed for each event. This place should be specified in the Supplementary Regulations of the event.

## 22 - VERIFICACIONES ADMINISTRATIVAS

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

## 22 – SPORTING CHECKS

The provisions of article 18 of the PCCCTCE will be applied.

## 23 - VERIFICACIONES TÉCNICAS

**23.1.** 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 Concurantes. Los Comisarios deberán tener a su disposición el Pasaporte técnico de cada vehículo. Las anotaciones tomadas sobre este pasaporte deberán ser firmadas por un representante o el concursante en cada prueba. Este pasaporte estará a disposición de los Comisarios Técnicos y podrá ser devuelto al concursante si se solicita.

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

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

**23.4.** El control fonométrico para la verificación del cumplimiento del límite de ruido, será realizado bajo el control de los Comisarios Técnicos en cualquier momento de la prueba.

## 23 – SCRUTINEERING

**23.1.** Scrutineering will be carried out by officials designated for this purpose, these will be responsible for the operations conducted in Parc Fermé, or anywhere else where they are carried out, and they are the only people authorized to give instructions to the competitors. Scrutineers must have the Technical Passport of each vehicle at their disposal. Notes taken on this passport must be signed by a representative or the competitor in each event. This passport will be available to the Scrutineers and may be returned to the competitor if requested.

**23.2.** Presenting a vehicle for scrutineering will be considered as an implicit acceptance of conformity.

**23.3.** Any ballast installed on the vehicle must be declared in the act of verification and sealed. No undeclared ballast may be taken into account in weighing procedures performed during the event.

**23.4.** Phonometric control for verifying compliance with noise limits will be performed under the control of the Scrutineers at any time during the event.

El control fonométrico será realizado de la siguiente manera:

- a) El punto de medida estará a una distancia de 50 cm y en un ángulo de 45° a la salida del escape.
- b) El micrófono debe estar entre 40 y 60 cm del suelo.
- c) El medidor de sonido deberá estar en modo "lento".
- d) Las medidas serán tomadas con el filtro "A".
- e) El pedal del embrague debe estar presionado para evitar el ruido de la caja de cambios.
- f) Las revoluciones del motor deben ser ajustadas a tres cuartas partes de las revoluciones máximas.

**23.5.** Cualquier vehículo que, después de haber pasado la verificación técnica haya sido desmontado o modificado de tal manera que pueda afectar su seguridad o cuestionar su conformidad, o haya estado comprometido en un accidente con consecuencias similares, deberá presentarse a los Comisarios Técnicos para su verificación, quedando a disposición de estos. Éstos indicarán a los Comisarios Deportivos y al Director de Prueba 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.

**23.6.** El Director de Prueba puede solicitar, durante cualquier momento de los entrenamientos y carrera, que cualquier vehículo que se haya visto involucrado en un accidente, sea parado y verificado.

**23.7.** Después de los entrenamientos oficiales y carreras se someterán a verificación como mínimo, los 3 primeros clasificados, así como los que decidan los Comisarios Deportivos de la prueba.

**23.8.** 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.

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

**23.10.** En el caso que un Concursante fuera objeto de una reclamación o propuesto para una verificación de oficio al finalizar la primera sesión de entrenamientos, la primera o segunda carrera, se precintará -si ha

Phonometric control will be carried out as follows:

- a) Noise will be measured 50 cm away from the exhaust tailpipe and at an angle of 45 °.
- b) The microphone must be between 40 and 60 cm from the ground.
- c) The audiometer should be in "slow" mode.
- d) Measurements will be taken with the "A" filter.
- e) The clutch pedal should be depressed to avoid noise from the gearbox.
- f) Engine revolutions should be taken to three-quarters of the maximum revolutions.

**23.5.** Any vehicle that, after having passed the scrutineering, has been dismantled or modified in such a way that may affect its safety or compromise its conformity, or has been involved in an accident with similar consequences, must be presented to the Scrutineers for examination, remaining at their disposal. These will indicate to the Stewards and the Race Director the compliance or not of the vehicle. In the latter case, (vehicle not compliant) either for technical or safety reasons, the vehicle should proceed to its Box or Parc Fermé as appropriate.

**23.6.** At any time during practice and races, the Race Director may request that any vehicle involved in an accident is stopped and checked.

**23.7.** After the qualifying practice and races, at least the 3 first classified will be subject to scrutineering, plus those decided by the Stewards of the event.

**23.8.** Final scrutineering of the race must be carried out in the presence of the vehicle's competitor or representative. In case of absence of the competitor or representative during the scrutineering duly announced, they will not be entitled to make any protest regarding the scrutineering.

In addition, two mechanics may be used, designated by the competitor or his/her representative for disassembly tasks if the Scrutineers consider it appropriate.

**23.9.** Scrutineers (by delegation of the Stewards) may retain one or more parts of a vehicle to verify them. These parts will be properly marked in the presence of the competitor or representative, who will receive a copy of the sealing report with a description of the marks. In the absence of the competitor or his/her representative during the scrutineering (duly announced) of a retained part, they will not be entitled to make any protest regarding the origin of the mentioned parts.

**23.10.** If a competitor was the subject of a protest or proposed for an ex-officio scrutineering at the end of the first qualifying practice, the first or second race, the subject of scrutineering will be sealed – if

lugar- el sujeto de la verificación misma, reenviando la inspección material al término de la última carrera.

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

Asimismo, la descalificación de la clasificación de la segunda sesión de entrenamientos conlleva también la descalificación de la tercera carrera, excepto en el caso de que la(s) pieza(s) motivo de la descalificación hayan sido cambiadas después de la clasificación, en cuyo caso, deberá haberlo notificado antes de efectuar la sustitución a los Comisarios Técnicos.

**23.11.** Cuando en las verificaciones técnicas (de oficio o con motivo de una reclamación) realizadas al finalizar la segunda o tercera carrera, el Concursante acepta expresamente que la eventual descalificación de la clasificación conlleva la descalificación de la primera carrera y/o segunda carrera. Excepto que la(s) pieza(s) motivo de la descalificación haya(n) sido cambiada(s) después de las sesiones de entrenamientos o de la primera carrera y/o segunda carrera, en cuyo caso, deberá haberlo solicitado a los Comisarios Técnicos antes de efectuar la sustitución.

**23.12.** Como norma general, las infracciones de carácter técnico serán sancionadas en entrenamientos con anulación de tiempos y en carrera con la descalificación de la competición, salvo que los Comisarios Deportivos estimen otra sanción, sobre la base de las condiciones específicas del hecho que se juzgue o disposición específica del Reglamento Particular del Certamen

**23.13.** Para garantizar el acceso de los Comisarios Técnicos, las puertas de los garajes deben estar abiertas durante todos los entrenamientos, clasificaciones, carreras y el tiempo que transcurra entre ellas. Tan solo se podrán cerrar si abandonan el garaje.

**23.14.** Los números de competición y la publicidad obligatoria del Campeonato deben estar colocados adecuadamente en el vehículo para su comprobación durante las verificaciones.

**23.15.** Los Comisarios publicarán el resultado de las verificaciones cada vez que los vehículos hayan sido verificados durante el evento. Estos resultados no incluirán ninguna cantidad o número excepto cuando un vehículo se considere que ha infringido el Reglamento Técnico.

**23.16.** Es responsabilidad de los Concursantes mantener en buen estado todos los precintos aplicados o aprobados por los Comisarios Técnicos.

**23.17.** Los concursantes deben asegurarse de que el punto de conexión (definido por el Delegado Técnico) al sistema de adquisición de datos es accesible por los verificadores. La información del sistema de datos

aplicable – deferring the material inspection until the end of the last race.

The Competitor accepts that eventual disqualification of the classification from the first qualifying practice also involves the disqualification of the first and second races, except in case that the part(s) being the reason for disqualification have been changed after the qualifying practice or the first race, in which case, this should have been notified to the Scrutineers prior to replacing.

In addition, disqualification of the classification in the second qualifying practice also involves disqualification of the third race, except in case that the part(s) being the reason for disqualification have been changed after the qualifying practice, in which case, this should have been notified to the Scrutineers prior to replacing.

**23.11.** When scrutineering (ex-officio or due to a protest) at the end of the second or third race, the competitor expressly accepts that any disqualification of the classification entails disqualification from the first race and/or second race. Except if the part(s) being the reason for disqualification have been changed after the qualifying practice or the first race and/or second race, in which case, this should have been notified to the Scrutineers prior to replacing.

**23.12.** As a rule, technical regulation breaches will be penalized with the cancelling of the times in a qualifying practice and with the disqualification from the competition, unless the Stewards consider another penalty, on the basis of the specific conditions of the fact being judged or a specific provision of the Supplementary Regulations of the Event.

**23.13.** To ensure access by Scrutineers, the box doors must remain open during all practice sessions, qualifying practice, race and the time that elapses between them. They can only be closed if they leave the box.

**23.14.** Competition numbers and mandatory Championship advertising must be properly displayed on the vehicle for inspection during scrutineering.

**23.15.** Stewards will publish the results of the scrutineering whenever vehicles are verified during the event. These results will not include amounts or numbers except when a vehicle is deemed to have infringed the Technical Regulations.

**23.16.** Competitors are responsible for maintaining all seals applied or approved by the Scrutineers in good condition.

**23.17.** Competitors must ensure that the connection point (Defined by Technical Delegate) to the data acquisition system is accessible by Scrutineers. The information of the data acquisition system must not

no puede ser descargada ni borrada antes del final de un entrenamiento o carrera ni antes de que el Parque Cerrado haya sido declarado finalizado.

**23.18.** Los concursantes manifestarán su acuerdo a que el canal elegido de datos y video pueda ser usado por los instructores nombrados por la ADN / Promotor con fines formativos para los pilotos.

#### 24 - BRIEFING

**24.1.** En cada prueba se deberá realizar un Briefing. Éste se deberá programar, como mínimo, 60 minutos antes de la hora de inicio de la primera actividad en pista, de la Prueba (si es posible).

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

**24.3.** Los concursantes son responsables de la asistencia o no de sus pilotos al Briefing.

**24.4.** El Director de Prueba y/o el Director de Carrera, serán los responsables de llevarlo a cabo.

**24.5.** Antes de empezar el Briefing, cada piloto y concursante (o representante nombrado) recibirá un documento escrito en el que se incluirán como mínimo los siguientes aspectos:

- Datos del Circuito
- Longitud
- Ubicación de la Línea de salida.
- Ubicación de la Pole Position.
- Ubicación de la Línea de Llegada.
- Ubicación punto final del zigzag durante la vuelta de formación.
- Ubicación zona de sanción de Stop & Go.
- Ubicación del Semáforo de Salida.
- Ubicación del Parque Cerrado.
- Ubicación de las Verificaciones Técnicas finales.
- Ubicación de Dirección de Carrera, Comisarios Deportivos y Secretaría.
- Puesto de señalización de Dirección de Carrera
- Procedimiento de salida, neutralización carrera, suspensión y reanudación de carrera
- Plano del Circuito,
- Horarios Definitivos.

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

**24.6.** Los Comisarios Deportivos convocarán al concursante y/o piloto que no haya firmado la hoja de presencia para proporcionarle los detalles del Briefing, así como comunicarle la sanción correspondiente.

be downloaded or deleted before the end of a qualifying practice or race or before the Parc Fermé has been declared ended.

**23.18.** Competitors will express their agreement that the video and data can be by the instructors appointed by ASN/Promoter for training drivers.

#### 24 - BRIEFING

**24.1.** A Briefing will take place before each event. This Briefing will be scheduled at least 60 minutes before the first activity of the event (if possible).

**24.2.** All Competitors (or their representatives) and drivers of admitted vehicles must be present during the whole Briefing and they must sign the attendance form.

**24.3.** Competitors are responsible for the attendance or non-attendance of their drivers to the Briefing.

**24.4.** The Briefing will be carried out by the Clerk of the Course or Race Director.

**24.5.** Before starting the Briefing, each driver and competitor (or appointed representative) will receive a written document which necessarily includes the following aspects:

- Circuit Details
- Length
- Location of the starting Grid
- Location of the Pole Position
- Location of the Finish Line
- Location of the endpoint of zigzagging during the formation lap
- Location of the Stop & Go Penalty area
- Location of the starting lights
- Location of Parc Fermé
- Location of final scrutineering
- Location of Race Direction, Stewards, and Secretary
- Race Direction signalling Post
- Starting Procedure, neutralization, suspending and resuming a race
- Circuit map
- Final time schedule.
- 

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

**24.6.** The Stewards will summon any competitor and/or driver who has not signed the Attendance signing form to inform them about the Briefing details and the corresponding penalty.

## 25 - NEUMÁTICOS

**25.1.** Tan solo los neumáticos **Hankook** que sean proporcionados por el Promotor, pueden ser utilizados durante la prueba.

Las denominaciones de los neumáticos de seco son las siguientes:

- Delantero (Slick): Ventus F200 180/550/R13
- Trasero (Slick): Ventus F200 240/570/R13

Las denominaciones de los neumáticos de mojado son las siguientes:

- Delantero (Lluvia): Ventus Z206 180/550/R13
- Trasero (Lluvia): Ventus Z206 240/570/R13

Todas las solicitudes de neumáticos deberán remitirse al Promotor, por medio del documento oficial establecido para tal fin, disponible ante el Promotor, con al menos 10 días de antelación al comienzo de la competición, para poder garantizar el suministro.

**25.2.** La modificación o tratamiento del estado o compuesto de los neumáticos, incluyendo cortes, surcos, la aplicación de agua, disolventes o líquidos o el uso de útiles para retener y/o calentar (y/o enfriar) los neumáticos y/o llantas, quedan prohibidos.

**25.3.** Para poder comprobar que los neumáticos no han sido tratados o modificados, se podrán tomar muestras del compuesto para poder ser analizados con otra muestra tomada directamente del stock del proveedor.

**25.4.** Durante una prueba, cada piloto podrá usar el siguiente número y tipo de neumáticos:

**Sesiones de entrenamientos libres:** Un máximo de dos juegos de neumáticos usados de seco y dos juegos de neumáticos usados de mojado.

En caso de un piloto que no haya participado previamente en un entrenamiento colectivo o en una carrera, se podrá usar un juego de neumáticos de seco nuevo y un juego de neumáticos de mojado nuevo.

**Clasificaciones y carreras:** Un máximo de dos juegos de neumáticos nuevos de seco y dos juegos de neumáticos nuevos de mojado.

### 25.4.1 Definiciones

Un juego de neumáticos está compuesto de dos neumáticos delanteros y dos neumáticos traseros.

Un juego de neumáticos usados puede provenir de un test colectivo o de una prueba anterior del campeonato.

Un neumático se considerará usado cuando haya traspasado la línea de salida del pit lane, tanto en test colectivos como en cualquier sesión del campeonato en curso.

## 25 - TIRES

**25.1.** Only Hankook tires supplied by the Promoter will be used during the event.

Dry tire denominations are as follows:

- Front (Slick): Ventus F200 180/550/R13
- Rear (Slick): Ventus F200 240/570/R13

Wet tire denominations are as follows:

- Front (Wet): Ventus Z206 180/550/R13
- Rear (Wet): Ventus Z206 240/570/R13

All tire orders should be sent to the Promoter, via the official document established for this purpose, available from the Promoter, at least 10 days prior to the start of the event, to guaranty supply.

**25.2.** Any modification or treatment of the state or composition of the tires, including cutting, grooving, application of water, solvents or softeners, the use of heat retaining (and/or cooling) devices or pre-heating/cooling is prohibited.

**25.3.** To ensure that tires have not been treated or modified, samples may be taken from the tire tread for analysis and comparison with a tire taken directly from the supplier's stock.

**25.4.** During an event the following number and type of tires can be used by each driver:

**Free practice sessions:** A maximum of two used sets of dry-weather tires and two used sets of wet-weather tires.

In case of a driver that has not participated previously in a collective test or in a previous event, a new set of dry-weather and a new set of wet-weather tires may be used for free practice sessions.

**Qualifying and races:** A maximum of two new sets of dry-weather tires and two new sets of wet-weather tires.

### 25.4.1 Definitions

A set of tires contains two front tires and two rear tires.

A used set of tires may come from a collective test or from a previous event of the Championship.

A Tire will be considered as used once crossed the pit lane exit line, both in official collective test or any session of the current championship.



**25.4.2** Si no se han usado neumáticos de mojado en un test colectivo anterior a la primera participación de un piloto, se deberá marcar un juego nuevo de neumáticos de mojado en la primera prueba. Este juego, a menos que se utilice, se mantendrá como el juego nuevo de mojado para los eventos posteriores. Si el piloto no hubiera marcado dos juegos de neumáticos usados de mojado, se podrá marcar un juego de neumáticos nuevos solo para la sesión de entrenamientos libres.

**25.4.3** El Delegado Técnico puede implementar un método de marcaje de neumáticos bajo su absoluta discreción.

**25.5.** Es responsabilidad de los Concursantes rellenar el formulario con los números de registro de los neumáticos a utilizar en los entrenamientos libres; oficiales y carrera y entregarlo al Delegado Técnico.

**25.6.** El horario de marcaje deberá ser respetado, no pudiéndose marcar neumáticos una vez finalizados los horarios establecidos, excepto autorización expresa de los Comisarios Deportivos por petición escrita del interesado.

**25.7.** 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, siempre y cuando se trate de neumáticos sin usar. En este caso no habrá sanción por marcaje fuera del horario previsto.

En caso de desperfecto en un neumático a causa de un incidente en pista, el Delegado Técnico podrá presentar un informe solicitando ante el Colegio de Comisarios Deportivos, la sustitución del neumático dañado por un neumático usado en los entrenamientos libres.

**25.8** Los Concursantes podrán retirar los neumáticos del proveedor oficial como máximo 60' antes de la disputa de los entrenamientos oficiales o de la hora de apertura del Pit Lane de cada una de las carreras

**25.9.** El uso de neumáticos no marcados será penalizado en base a lo establecido en el **Anexo 1**.

**25.10.** Los neumáticos solo pueden ser inflados con aire o nitrógeno.

**25.11.** Todos los neumáticos, -deben ser visibles desde el Pit Lane en el área de trabajo o montados en el monoplaza. No respetar los horarios establecidos para la entrega o recogida de neumáticos del proveedor oficial podrá ser sancionado por los Comisarios Deportivos.

**25.12.** En caso de declararse "Pista Mojada" por el Director de Prueba o de Carrera, la elección de neumáticos es libre, de entre los modelos permitidos.

La utilización simultánea de neumáticos de seco y de neumáticos de mojado en un mismo vehículo, está prohibido en cualquier circunstancia.

**25.4.2** If no wet-weather tires were used during a collective test prior to the first participation of a driver, a new set of wet-weather tires must be declared in the first event. This set, unless it is used, will remain as the new wet-weather set declared for the upcoming events. If the driver has not marked of two used set of wet-weather tyres, a new set can be marked only for free practice sessions.

**25.4.3** The Technical Delegate may implement a **marking** method for tires in its absolute discretion.

**25.5.** Competitors are responsible for filling out the form with the registration numbers of tires to use in free practice, qualifying practice and races; and delivering it to the Technical Delegate.

**25.6.** The marking schedule must be respected, and it is not possible to mark tires after completion of the designated times, except with the express authorization of the Stewards at the written request of the person concerned.

**25.7.** Changing of marked tires during the event is not permitted, except in the case of manufacturing defect as decided by the supplier and approved by the Stewards, as long they are unused. In this case, there will be no penalty for marking outside the scheduled time.

In case of a tire damaged by on the track by an accident, the Technical Delegate/chief scrutineer may present a report to the Panel of Stewards, who may approve the replacement of the damaged tire with a tire used in the free practice sessions.

**25.8.** Competitors may withdraw tires from the official supplier, at most 60 minutes before the practice sessions or Pit Lane opening of each of the races.

**25.9.** Using unmarked tires will be penalized, as established on **Appendix 1**.

**25.10.** Tires may only be inflated with air or nitrogen.

**25.11.** All tires, must be visible from the Pit Lane in the work area or fitted on the car. Not respecting the schedules established for delivery or collection of tires of the official supplier, may be penalized by the Stewards.

**25.12** If "wet track" is declared by the Race Director, tire choice is free among the models allowed.

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

## 26 - PESO

**26.1.** Es el peso del vehículo en orden de marcha, en todo momento de la prueba, con el piloto a bordo y portando todo su equipamiento de seguridad. El peso mínimo se establece en 570 Kg.

### **26.2. Procedimiento de Pesaje:**

Todos los pilotos inscritos en el certamen serán pesados en la primera prueba de la temporada con su indumentaria de competición completa. Si un piloto se inscribe durante la temporada, será pesado en su primera participación.

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

#### **a) Durante y después de los entrenamientos oficiales:**

a.1. A la entrada del Pit Lane, un Comisario indicará a los vehículos elegidos que serán pesados.

a.2. El sistema de pesaje se encontrará en una zona lo más próxima posible al primer box.

a.3. Cuando lo indique el Comisario referido en el primer punto, el piloto del vehículo en cuestión se dirigirá, por la vía más directa, al sistema de pesaje referido en el segundo punto, y en cualquier caso sin intervenciones ni ayuda de ninguna persona que no sean los Comisarios, si llegara a ser necesario.

a.4. El pesaje tendrá lugar bajo el control de los verificadores, con el motor apagado y el piloto permaneciendo inmóvil en el vehículo. Un Comisario técnico será el encargado de gestionar la dirección del vehículo en las maniobras de posicionamiento en las básculas de pesaje.

a.5. Si el peso fuera menor que el especificado en el Reglamento Técnico, el concursante será sancionado de acuerdo con el **Anexo 1**, excepto que el Delegado Técnico constatare que la deficiencia en el peso fuera debida a una pérdida accidental de un componente del vehículo debido a una causa de fuerza mayor.

a.6. Ningún vehículo podrá abandonar la zona de pesaje sin el consentimiento expreso de los oficiales, quienes harán lo posible para que los procedimientos descritos anteriormente sean llevados a cabo con la mayor brevedad.

a.7. El vehículo que no sea capaz de alcanzar el emplazamiento de pesaje por sus propios medios será colocado bajo el cuidado exclusivo de los Comisarios de Pista y Comisarios Técnicos, quienes, en cuanto sea posible, llevarán el vehículo a la báscula, donde será sometido al procedimiento antes descrito.

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

a.8. Después de los entrenamientos oficiales, el peso de los vehículos podrá ser controlado durante el Parque Cerrado.

## 26 - WEIGHT

**26.1** The weight of the vehicle in running order at any time during the event, with the driver on board and carrying all their safety equipment. The minimum total vehicle weight will be 570 kg.

### **26.2 Weighing procedure:**

All drivers in the championship will be weighed in the first round of the season wearing all their competition clothes. If a driver inscribes during the season, he/she will be weighed in the first participation.

Weighing each vehicle will be controlled during the qualifying practice and racing each event, as follows:

#### **a) During and after qualifying practice:**

a.1. A Scrutineer will indicate the vehicles chosen to be weighed, at the entrance to the Pit Lane.

a.2. The weighing system will be in an area as close as possible to the first box.

a.3. When prompted by the Scrutineer referred to in the first point, the driver of the vehicle in question shall go by the most direct way, to the weighing system referred to in the second point, and in any case, no intervention or assistance from anyone other than Scrutineers, if necessary.

a.4. Weighing will take place under the control of Scrutineers, with the engine turned off and the driver sitting still in the vehicle. A Scrutineer will be responsible for managing the vehicle steering manoeuvres for positioning on the weighing scales.

a.5. If the weight is less than specified in the Technical Regulations, the competitor will be penalized in accordance with **Appendix 1**, except if the Technical Delegate finds that the deficiency in weight was due to accidental loss of a component of the vehicle or due to a force majeure.

a. 6. No vehicle may leave the weighing area without the express consent of the Scrutineers, who will do their best to carry out the procedures described above as soon as possible.

a.7. If a vehicle is unable to reach the weighing station on its own, it will be placed under the exclusive care of the Marshals and Scrutineers who, as soon as possible, will take the vehicle to the scale, which will be submitted to procedure described above.

No material or solid, liquid or gaseous substance may be added to or removed from the vehicle or the driver, before or during weighing.

a.8. After qualifying practice, the vehicle weight shall be controlled during the Parc Fermé.

#### **b) After the race**

#### B): Después de la carrera

b1. Todo vehículo que cruce la línea de llegada irá, por la ruta más directa (y sin la intervención o ayuda de nadie que no sean, en caso de necesidad, los Comisarios), al lugar de pesaje, donde el monoplace será pesado, según la decisión de los Comisarios Deportivos, con el motor apagado sin el piloto ni su indumentaria y ninguna sustancia material o de ninguna naturaleza podrá ser añadida, puesta, o retirada del vehículo, entre el tiempo en que cruza la línea de llegada y el término del pesaje.

b.2. Si el peso fuera menor que el especificado en el Reglamento Técnico, el concursante será sancionado de acuerdo con el **Anexo 1**, excepto que el Delegado Técnico constatare que la deficiencia en el peso fuera debida a una pérdida accidental de un componente del vehículo debido a una causa de fuerza mayor.

b.3. Cualquier vehículo clasificado que sea incapaz de cruzar la línea y/o alcanzar el Parque Cerrado por sus propios medios, será colocado bajo el control exclusivo de los Comisarios de Pista y los Comisarios Técnicos, quienes, en cuanto sea posible, llevarán el vehículo al Parque Cerrado, donde será pesado de la forma mencionada.

**26.3.** La báscula aprobada por el Organizador o por la RFE de A será la única 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 (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).

b.1. Every vehicle crossing the finish line will go, by the most direct route (and without intervention or assistance from anyone other than, the Marshals, if necessary) to the weighing station, where the car will be weighed, according to the decision of the Stewards, with the engine off without the driver nor his clothing and no material substance or of any nature may be added, put on, or removed from the vehicle, between the time crossing the finish line and the weighing.

b.2 If the weight is less than specified in the Technical Regulations, the competitor will be penalized in accordance with **Appendix 1**, except if the Technical Delegate finds that the deficiency in weight was due to accidental loss of a component of the vehicle due to force majeure.

b.3. Any vehicle classified which is unable to cross the line and/or reach the Parc Fermé under its own power, it will be placed under the exclusive control of the Marshals and Scrutineers who, as soon as possible, will take the vehicle to Parc Fermé, where it will be weighed in the aforementioned manner.

**26.3** The scale approved by the organizer or by the RFEdeA will be the only one considered valid and these measurements will be considered final, a tolerance in the weight of 0.2% on the value of the minimum weight set (rounding down to the first decimal if it is 1, 2, 3, 4 or up if it is 5, 6, 7, 8 or 9).

#### **27 - GASOLINA, MUESTRAS DE GASOLINA Y REPOSTAJE**

**27.1.** Tan solo la gasolina suministrada a través del Promotor puede ser utilizado en los vehículos en cualquier momento de la prueba y del Campeonato, incluyendo los test colectivos.

El suministrador de combustible exclusivo para el Campeonato de España de F4 será designado por el Promotor.

Todas las solicitudes de combustible deberán remitirse al Promotor, por medio del documento oficial establecido para tal fin, disponible ante el Promotor, con al menos 10 días de antelación al comienzo de la competición, para poder garantizar el suministro.

Antes del comienzo de cada prueba, el Promotor suministrará el combustible a los concursantes. Cualquier alteración de la especificación del combustible suministrado a través del Promotor puede ser sancionado según el **Anexo 1**.

**27.2.** Todo vehículo deberá disponer en su circuito de combustible de al menos tres (3) litros a su entrada en el Parque Cerrado al final de entrenamientos y/o de las carreras.

#### **27 - FUEL, SAMPLES AND REFUELLING**

**27.1.** Only fuel supplied through the Promoter can be used in vehicles at any time during the event and the Championship, including collective tests.

The exclusive fuel supplier for the F4 Spain Championship will be designated by the Promoter.

All fuel orders should be sent to the Promoter, via the official document established, available from the Promoter, at least 10 days prior start of the event, to guarantee supply.

Before starting each event, the Promoter will supply fuel to the competitors. Any alteration of fuel specifications supplied may be penalized as per **Appendix 1**.

**27.2.** All vehicles must have in their closed fuel circuit at least 3 litres of fuel after Qualifying Practice and/or races at the Parc Fermé.

**27.3.** Los vehículos deberán estar equipados con un conector FIA para que los Comisarios puedan tomar las muestras de combustible del depósito. Los concursantes deben proveer a los Comisarios de un tubo de gasolina (1,5m aprox. y con un tapón) que les permita transferir el combustible a los envases de las muestras.

**27.4.** Durante las operaciones de repostaje y manipulación:

- El personal debe estar equipado con la ropa de protección adecuada contra el fuego.
- Un ayudante, equipado con ropa de protección adecuada contra el fuego y portando un extintor preparado, deberá estar presente en la operación.
- Durante el repostaje, el resto de las personas deben mantenerse a una distancia segura del coche.
- Los vehículos, maquinaria de repostaje y bidones deben estar preparados para ser derivados a tierra si es necesario.
- Todas las máquinas de repostaje utilizadas para el trasvase de combustible deben ser activadas con interruptores no fijos y ser desconectadas si el operador abandona la máquina.

**27.5.** No está permitido el repostaje o vaciado de combustible durante:

- Ninguna sesión de entrenamientos libres o clasificatorios
- Entre entrenamientos oficiales si el intervalo entre ellas es inferior a 15 minutos
- En ningún momento de la carrera o en el tiempo anterior a la finalización de las verificaciones post entrenamientos oficiales y/o carrera.

**27.6.** El piloto puede permanecer dentro del coche durante la operación, pero el motor debe estar parado.

**27.7.** En cualquier momento de la Prueba el Delegado Técnico podrá tomar una muestra de cualquier vehículo.

Será de aplicación el procedimiento descrito en las Prescripciones Comunes de Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España.

## 28 - ENTRADA PIT, PIT-LANE Y SALIDA PIT

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

**28.2.** 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.

**27.3.** Vehicles must be equipped with an FIA connector so that Scrutineers can take fuel samples from the tank. Competitors must provide a pipe of fuel to the Scrutineers (1.5 m approx. and with a plug) to enable them to transfer the fuel to the sample containers.

**27.4.** During refuelling operations and handling:

- The personnel must be equipped with appropriate protective clothing against fire.
- An assistant, wearing suitable protective clothing and carrying fire extinguisher, must be present at the operation.
- During refuelling, other people should keep a safe distance from the car.
- Vehicles, refuelling machinery and drums must be prepared to for grounding if necessary.
- All refuelling machines used for transferring fuel must be activated with non-latching switches and will be turned off automatically if the operator leaves the machine.

**27.5.** Refuelling or removal of fuel It is not allowed during:

- Free practice or qualifying practice
- Between qualifying practices if the interval between them is less than 15 minutes
- At no time during the race or prior to the completion of the scrutineerings after qualifying practice.

**27.6.** The driver may remain in the car during the operation, but the engine must be turned off.

**27.7.** At any time during the event, the Technical Delegate may take a sample from any vehicle.

It will be applied the procedure described on the General Prescriptions for Spanish Championships, Cups, Trophies and Challenges.

## 28 - PIT ENTRY, PIT-LANE AND PIT EXIT

**28.1.** During the practice sessions and the race, access to the Pit Lane is allowed only through the deceleration zone.

**28.2.** To dispel any doubt, the Pit Lane shall be divided into two lanes:

a) **FAST LANE:** lane closest to the pit wall. All vehicles in the "Fast Lane" at any moment must have the driver on board and the engine running.

b) **INNER LANE:** the lane closest to the boxes, the inner lane is the only area where any work can be carried out on a car.

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

Los vehículos sólo podrán entrar en la vía rápida si el piloto está sentado al volante en la posición normal de conducción, incluso si el vehículo está siendo empujado por mecánicos.

**28.4.** No está autorizado recibir asistencia en el interior del box una vez el vehículo haya salido del mismo.

**28.5.** La colocación de los miembros del equipo y las reparaciones a los vehículos sólo podrán ser realizadas en la zona de Pit Lane asignada a cada concursante en la vía interior.

**28.6.** 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 utilizar la marcha atrás en el Pit Lane.

**28.7.** En una prueba en la que se celebren varias pruebas (del mismo u otros certámenes), los concursantes no pueden utilizar el Pit Lane más que durante los entrenamientos y la carrera para la que se encuentren inscritos o por autorización expresa del Director de carrera y/o prueba.

**28.8.** Queda terminantemente prohibido conducir marcha atrás en el Pit Lane, con el motor en marcha.

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

Vehicles may only enter the fast lane if the driver is on board, even if the vehicle is being pushed by mechanics.

**28.4.** It is not authorized to receive assistance inside the box once the vehicle has left it.

**28.5.** Team members will only be located and repairs to vehicles may only be made in the Pit Lane area allocated to each competitor.

**28.6.** If a driver passes by his/her box or the area assigned to the Team in the inner lane before stopping, they may only access their area if pushed by mechanics, as it is forbidden to reverse in the Pit Lane.

**28.7.** In an event with several races, participants can only use the Pit Lane during the practice sessions or the race which they are participating in or under authorization of the Clerk of the Course and/or Race Director.

**28.8.** It is strictly forbidden to reverse in the Pit Lane, with the engine running.

## **29 - ENTRENAMIENTOS OFICIALES: libres – cronometrados**

**29.1.** Dos sesiones de entrenamientos libres de 40 minutos tendrán lugar durante la prueba.

**29.2.** Cada prueba incluirá dos sesiones de entrenamientos oficiales con una duración de un mínimo de 15 minutos.

**29.3.** Si el número de coches inscritos en una prueba excede el número de vehículos que son permitidos para tomar parte en una sesión de entrenamientos (acorde con los requerimientos de la licencia del Circuito) los vehículos pueden ser divididos en dos grupos, con los números pares en un grupo y los impares en el otro.

**29.4.** La disciplina en el Pit Lane y en la pista y las medidas de seguridad serán las mismas para todas las sesiones de entrenamientos y carrera.

**29.5.** Ningún piloto puede tomar la salida en una carrera sin haber tomado parte en como mínimo una sesión de entrenamientos.

**29.6.** Durante los entrenamientos habrá un semáforo con luz verde y rojo a la salida del Pit-Lane. Los vehículos solo pueden salir del Pit-Lane cuando la luz verde esté encendida. Adicionalmente, una bandera azul y/o una luz azul destellante será mostrada en la salida del Pit-Lane para avisar a los pilotos que estén dejando el Pit-Lane que hay coches aproximándose por la pista.

## **29 - PRACTICE SESSIONS: FREE PRACTICE–QUALIFYING PRACTICE**

**29.1** Two 40-minute free practice sessions will take place during the event.

**29.2** Each event includes two qualifying practice lasting a minimum of 15 minutes.

**29.3** If the number of registered cars in an event exceeds the number of vehicles allowed to take part in a practice session (according to the requirements of the Circuit license) vehicles can be divided into two groups, with even numbers in one group and odd in the other.

**29.4** Discipline in the Pit Lane and on the track and safety measures will be the same for all practice sessions and races.

**29.5** No pilot may start in a race without having taken part in at least one practice session.

**29.6** During all practice sessions there will be a green light and a red light at the exit of the Pit Lane. Vehicles may only leave the Pit Lane when the green light is on. Additionally, a blue flag and/or a flashing blue light will be shown in the Pit Lane exit to warn drivers who are leaving the Pit Lane that there are cars approaching the track.

**29.7.** El intervalo entre la segunda sesión de entrenamientos libres y la clasificación y también entre la clasificación y la primera carrera, no puede ser inferior a 2 horas.

El intervalo entre carreras no puede ser inferior a 2 horas.

**29.8.** En el caso de una infracción durante una sesión de entrenamientos, los Comisarios pueden cancelar tiempo(s) de vuelta(s), penalizar al piloto con posiciones en la parrilla de salida que consideren oportunas o requerir que el piloto tome la salida en la próxima carrera desde el Pit Lane. A no ser que sea completamente claro que un piloto ha cometido una infracción, estos incidentes serán investigados después de la disputa la sesión en cuestión.

**29.9.** Cualquier piloto que tome parte en una sesión de entrenamientos y que, en opinión de los Comisarios, se pare o que innecesariamente bloquee a otro piloto, estará expuesto a las penalizaciones definidas en el **Anexo 1**

**29.10.** Corresponde al Director de Prueba y/o al Director de Carrera, y sólo a ellos, la decisión de declarar la situación de Pista Mojada durante los entrenamientos, y en este caso comunicarlo a todos los participantes lo más rápidamente posible manteniendo un panel con la frase PISTA MOJADA/WET TRACK a la salida de Pit Lane y a la vista de los pilotos que se encuentren conduciendo en la pista, y/o por medio de la línea de información de las pantallas de cronometraje.

Desde ese momento, todos los pilotos deberán llevar encendida la luz trasera.

Cualquier infracción podrá ser sancionada por los Comisarios Deportivos.

### 30 - INTERRUPCIÓN DE LOS ENTRENAMIENTOS

**30.1.** 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.

**30.2.** La decisión de parar la carrera o los entrenamientos puede ser tomada únicamente por el Director de Prueba y/o Carrera (o en su ausencia, por su adjunto).

**30.3.** 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

**29.7** The interval between the second free practice session and qualifying practice as well as between qualifying practice and the first race, must not be less than 2 hours.

The interval between races must not be less than 2 hours.

**29.8** In the event of a driving infringement during a practice practice, the Stewards may penalize the driver with a number of grid positions, as they consider appropriate. Unless it is completely clear that a driver committed a driving infringement, any such incident will normally be investigated after the relevant session.

**29.9** Any driver taking part in any practice session who, in the opinion of the Stewards, stops unnecessarily on the circuit or unnecessarily obstructs another driver shall be subject to the penalties referred to in **Appendix 1**.

**29.10** It is the responsibility of the Race Director or Clerk of the Course, and only them, to decide whether to declare the state of wet track during practice sessions, and in this case inform all participants as quickly as possible, maintaining a panel with the phrase PISTA MOJADA/WET TRACK at the Pit Lane exit and in visible by the drivers who are driving on the track and via the information line on the timing monitors.

From that moment, all drivers must turn on their rear light.

Any infringement may be penalized by the Stewards.

### 30 – SUSPENSION OF PRACTICE SESSIONS

**30.1.** If it is necessary to interrupt the practice session because of an obstruction on the track due to an accident or weather conditions or other reasons that make it impossible to continue, the Race Director shall order a red flag to be flown on the starting line. Simultaneously, other red flags will be deployed in all marshal positions, and the red light will come on at the Pit Lane exit light.

**30.2.** The decision to stop the race or practice session may only be taken by the Race Director/ Clerk of the Course (or in his/her absence by the deputy).

**30.3.** The Race Director, Clerk of the Course or deputies can interrupt the practice sessions as often and as long as deemed necessary, to clear the track or to allow the rescue of a vehicle. Whenever possible, the time lost by the suspension will be recovered, so that the minimum time allowed for practice sessions is complied with. Only in cases of free practice, they may waive the extension of this period after an interruption of this kind.

prolongar dicho período después de una interrupción de este tipo.

**30.4.** 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.

**30.5.** 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.

#### **30.6. 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:

- El Director de Prueba/Director de Carrera pondrá en la línea de información de la pantalla de cronometraje "sesión neutralizada" (Full Yellow).
- Todos los Puestos de señalización agitarán banderas amarillas a lo largo del circuito.
- Todos los tiempos registrados después de ser mostrada la orden de "Full Yellow" no serán tenidos en cuenta.
- 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:
- Mediante un mensaje si es posible en los monitores de cronometraje: "FIN NEUTRALIZACIÓN ENTRENAMIENTOS".
- Todos los puestos de señalización mostrarán bandera verde durante una vuelta.
- 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.

**30.4.** Should one or more sessions be thus interrupted, no protest will be accepted as to the possible effects of the interruption on the qualification of drivers admitted starting.

**30.5.** When the interruption signal is displayed, all vehicles shall immediately reduce speed and slowly return to their boxes, being forbidden to overtake. All participants should note that:

- Racetrack vehicles or intervention vehicles may be on the track.
- The circuit may be completely blocked or obstructed because of an accident.
- The weather conditions may have turned the circuit impassable.

Vehicles that have been left on the circuit will be recovered and transported to the Paddock to be delivered to the Teams.

#### **30.6. Neutralization of the practice session "Full Yellow".**

In an incident that does not require stopping the practice session, when the Race Director or the Clerk of the Course or Deputy consider it appropriate, they will declare a "neutralized session" (Full Yellow).

The following procedure shall apply:

- The Race Director / Clerk of the Course will display "neutralized session" (Full Yellow) on the information line on the timing monitors.
- All Marshals Posts along the circuit will wave yellow flags.
- All times recorded after being shown the order of "Full Yellow" will not be taken into account.
- If a driver does not slow down and drives faster after the "Full Yellow" announcement, the penalty established in **Appendix 1** will be applied.
- The end of the Full Yellow procedure and returning to normal situation, the following will be reported:
- A message (if possible) on the timing monitors: "END OF PRACTICE NEUTRALISATION".
- All posts will be flying green flags for one lap.
- From the time that green flags are displayed, until the end of the neutralization, times will be counted again.

Decisions made by Stewards regarding any cancellation, will follow the procedure established in PCCCTCE.

**30.7.** 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 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.

**30.7.** If after an incident or a vehicle stopping on the circuit, it is necessary to stop (red flag) or neutralize (Full Yellow) qualifying practice sessions, the best time of the driver causing the accident will be cancelled. In case of an incident involving more than one vehicle, and the Stewards concluding that a driver has no direct responsibility for, they may decide not to apply a penalty.

### 31 - LA PARRILLA DE SALIDA

**31.1.** 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.

**31.2.** 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.

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

No eliminar a ningún vehículo ya clasificado.

Que los pilotos ofrezcan total garantía de seguridad (conocimiento del circuito, etc.)

Los vehículos admitidos partirán en las últimas posiciones de la parrilla de salida.

**31.4.** Únicamente los vehículos indicados en el artículo anterior podrán ser autorizados a participar en la carrera.

**31.5.** Las parrillas se establecerán de la siguiente manera:

#### **Parrilla Carrera 1:**

La parrilla de salida de la primera carrera será establecida con el mejor tiempo conseguido por cada piloto en la primera sesión de entrenamientos oficiales cronometrados.

#### **Parrilla Carrera 2:**

La parrilla de salida de la segunda carrera será establecida con el segundo mejor tiempo conseguido por cada piloto en la primera sesión de entrenamientos oficiales cronometrados.

#### **Parrilla Carrera 3:**

La parrilla de salida de la tercera carrera será establecida con el mejor tiempo conseguido por cada piloto en la segunda sesión de entrenamientos oficiales cronometrados.

**31.6.** La parrilla de salida será publicada entre una y dos horas antes de la salida de la vuelta de formación de la carrera en cuestión.

### 31 - THE STARTING GRID

**31.1** At the end of the qualifying practice, the fastest time of each driver as well as their position in the starting grid will be published.

**31.2** The starting grid will be determined by the fastest times achieved by each driver, taking into account the qualifying practice. If two or more drivers obtain the same time, the driver who first obtained the time will have priority.

**31.3** Stewards may accept at the start vehicles and drivers who have not made a qualifying time for reasons of force majeure although without exceeding the maximum number of vehicles permitted for a given event. These, however, may only be admitted under the following conditions:

That they do not remove any vehicle already qualified.

Drivers must offer total safety guarantee (knowledge of the circuit, etc.).

Admitted vehicles will start from the rearmost positions of the starting grid.

**31.4** Only vehicles referred to in the preceding article will be authorized to participate in the race.

**31.5** Starting grids will be established as follows:

#### **Race 1 Grid:**

The starting grid of the first race will be established by the fastest time achieved by each driver in the first qualifying practice.

#### **Race 2 Grid:**

The starting grid for the second race will be established by the second fastest time achieved by each driver in the first qualifying practice

#### **Race 3 Grid:**

The starting grid for the third race will be established by the fastest time achieved by each driver in the second qualifying practice.

**31.6** The starting grid will be published one or two hours before the start of the formation lap of the race in question.



**31.7.** Cualquier piloto que no pueda tomar la salida por la razón que fuera debe informar a los Comisarios lo antes posible y en todo caso, no más tarde de una hora y quince minutos antes del comienzo de la vuelta de formación.

Si uno o más vehículos se han retirado, la parrilla de salida será reagrupada consecuentemente y la parrilla definitiva confirmada 30 minutos antes de la salida de la vuelta de formación. Si uno o más pilotos tienen el mismo tiempo, la prioridad será para el que lo haya marcado primero.

**31.8.** Si la sesión de clasificación es dividida acuerdo con el Artículo 29.3, el piloto más rápido de todos tomará la salida de la pole position de la parrilla y el piloto más rápido del otro grupo tomará la salida desde la segunda posición de la parrilla. El resto de los vehículos serán colocados en la parrilla en la fila correspondiente a su grupo y detrás del piloto más rápido de cada grupo.

**31.9.** Cualquier piloto que su mejor tiempo de clasificación exceda el 110% del tiempo de la pole position no será autorizado a tomar parte en la carrera. De todas maneras y bajo circunstancias excepcionales, que pueden incluir el haber marcado un tiempo adecuado en las sesiones de entrenamientos previos, los Comisarios pueden permitir que el vehículo tome la salida en la carrera, previa petición del interesado.

Si hubiera más de un piloto en esa situación, su orden de salida vendrá determinado en base a los tiempos obtenidos en los entrenamientos libres.

**31.10.** La parrilla de salida se configurará con una formación de 1 x 1 y las filas de la parrilla estarán separadas por 8 metros.

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

Cualquier vehículo que en este momento no se haya colocado en su lugar sobre la parrilla no estará ya autorizado a hacerlo, y partirá del Pit Lane.

## 32 - PROCEDIMIENTO DE SALIDA

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

**32.2.** Todo participante que haya realizado una falsa salida será penalizado de acuerdo con lo establecido en el **Anexo 1**.

**32.3.** Antes de que se abra el Pit Lane para el comienzo de la carrera, el vehículo de seguridad se colocará al frente de la parrilla de salida y permanecerá allí hasta la aparición de la pancarta de 5 minutos con los destellantes apagados.

**31.7** Any driver who, for whatever reason, is unable to start, must inform the Stewards as soon as possible and in any case, no later than one hour and fifteen minutes before the start of the formation lap.

If one or more vehicles have withdrawn, the grid will be regrouped accordingly, and the final grid will be confirmed 30 minutes before the start of the formation lap. If one or more drivers have the same time, the priority will be for the driver who scored first.

**31.8** If the qualifying practice is divided in accordance with Article 27.3, the fastest driver of all takes the pole position on the grid and the fastest driver of the other group will start from the second position on the grid. The remaining vehicles will be placed on the grid in the row for their group and behind the fastest driver of each group.

**31.9** Any driver that exceeds the best qualifying time by 110% of the pole position time will not be allowed to take part in the race. In any case and under exceptional circumstances, which may include having scored an appropriate time in the previous training sessions, the Stewards may allow the vehicle to take part in the race, at the request of the interested party.

If there is more than one driver in that situation, their starting order will be determined by the times achieved in the free practice.

**31.10** The starting grid is configured with a 1 x 1 formation and the rows on the grid will be separated by 8 meters.

**31.11** Access to the grid ends 3 minutes before the start of the formation lap of the race (green flag).

Any vehicle not in place on the grid at this moment, will no longer be authorized to do so, and will start from the Pit Lane.

## 32 – STARTING PROCEDURE

**32.1** During the start of a race there should be no one in the Pit Lane wall, except fire Marshalls and Officials who display the grid panels.

**32.2** Any participant who has made a false start will be penalized in accordance with the provisions in **Appendix 1**.

**32.3** Before the Pit Lane opens for the start of the race, the Safety Car will be placed at the front of the grid and remain there until the appearance of the 5-minute banner with the flashing off.

**32.4.** 10 minutos antes de la hora de la salida de la carrera, en el semáforo de la salida del Pit Lane se encenderá la luz verde que autorizará el acceso a la pista para realizar un máximo de dos (2) vueltas de reconocimiento. En caso de querer realizar más de una vuelta de reconocimiento, deberán ser realizadas a través del Pit Lane a velocidad reducida y dentro de límite de velocidad establecido. Al final de estas vueltas, se detendrán en la Parrilla de Salida y se ubicarán en el lugar que les corresponda, con sus motores apagados, no pudiendo arrancarlos nuevamente hasta la presentación de la Pancarta de 1 minuto.

**10 MINUTOS:** Las dos filas de 5 luces rojas serán intermitentes 2 veces y quedarán fijas. Esto indicará que la luz verde se encenderá en 10 minutos.

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

**a -Procedimiento con paneles**

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

**b -Procedimiento con luces**

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

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

Inicio de vuelta de formación: se apagará el quinto par de luces rojas y se encenderán las 5 luces verdes.

**32.6. 5 minutos antes de la hora de salida (Inicio de la cuenta atrás):**

a) Se encenderá la luz roja del semáforo de salida del Pit Lane, acompañada de una señal sonora, prohibiendo el acceso a la pista de los vehículos que aún no lo hayan hecho. Cualquier vehículo que se encuentre aún en Pit Lane podrá tomar la salida, desde el mismo.

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.

**32.7. 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.

**32.4** 10 minutes before the start of the race, at the Pit Lane exit light, the green light will appear to grant access to the track to make a maximum of two (2) reconnaissance laps. In case of willing to complete more than one reconnaissance lap, they must be made through the Pit Lane at reduced speed and within the established speed limit. At the end of these laps, the cars will stop on the grid in their corresponding position, with engines off, and not restart them until the 1-minute panel is displayed.

**10 MINUTES:** The two rows of 5 red lights will flash twice and will be then remain steady. This will indicate that the green light will come on in 10 minutes.

**32.5** The closeness of departure time for the formation lap will be announced as follows:

**a –Procedure with panels**

Presentation of panels in front of the starting grid displaying 10 minutes, 5 minutes, 3 minutes, 1 minute and 15 seconds. These panels will be accompanied by a sound signal. These signals have the same meanings as light signals described in process b.

**b – Procedure with lights**

The closeness of departure time for the formation lap will be announced by signals exit lights (2 red lights turned off simultaneously) showing 10 minutes, 5 minutes, 3 minutes, 1 minute and 15 seconds, each of which will be accompanied by a sound signal. These signals have the following meanings:

- 10-minute signal: 2 rows of 5 lights will be flashing twice. Green light in 10 minutes.
- 5-minute signal: the first couple of red lights will go out.
- 3-minute signal: the second pair of red lights will go out.
- 1 minute signal: the third pair of red lights will go out.
- 15-second signal: the fourth pair of red lights will go out.

Start of formation lap: The fifth pair of red lights will go out and 5 green lights will turn on.

**32.6 Five minutes before starting time (Start countdown):**

a) The red light in the Pit Lane exit will come on, accompanied by a sound signal prohibiting vehicle to access the track, vehicles that have not yet done so. Any vehicle that is still in Pit Lane can start from it.

b) On the starting grid a 5' (**FIVE MINUTES**) indicator panel is displayed. In the procedure, the first pair of red lights will go out.

**32.7 Three minutes before starting time:**

a) On the grid the 3' (**THREE-MINUTE**) panel indicator will be displayed. In lights procedure, the second pair of red lights will go out.

- 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**.

#### **32.8. 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.

#### **32.9. 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.
- b) En caso de que un piloto necesitara ayuda tras la presentación de esta señal, deberá levantar el brazo y, desde el momento en que los vehículos que sean capaces de abandonar la parrilla lo hayan hecho, su equipo podrá intentar resolver el problema.
- c) En este caso, Comisarios de pista se situarán junto al vehículo (o vehículos) mostrando banderas amarillas para avisar a los pilotos que lleguen por detrás.

#### **32.10. Inicio de la vuelta de formación:**

- a) En el momento en que sea agitada la bandera verde, los vehículos deberán iniciar 1 vuelta de formación manteniendo el orden de la parrilla de salida y siguiendo al piloto en "Pole Position". Desde el momento en que abandonen la parrilla, todos los pilotos deben rodar a una velocidad muy reducida hasta la evacuación de todo el personal de los equipos que se encuentre junto a la pista. Con procedimiento de luces se apagará el quinto par de luces rojas y se encenderán las 5 luces verdes

El inicio de la vuelta de formación se indicará mostrando una bandera verde agitada en el puesto del starter o iluminando las luces verdes respectivamente.

- b) Cualquier piloto que no pueda poner en marcha el motor deberá levantar los brazos y hacerse visible al Oficial de la línea de Parrilla y al Starter de la prueba. Después de la salida de los demás vehículos, para la vuelta de formación, los mecánicos y los oficiales estarán autorizados a empujar el vehículo sobre la pista para poner en marcha el motor, bajo el control de los Comisarios. El piloto podrá, en este momento, realizar su vuelta de formación, pero le está prohibido adelantar a otro vehículo en movimiento.

- c) Si, a pesar de esta ayuda, el vehículo no puede tomar la salida de la vuelta de formación, será empujado hasta la zona de Pit Lane por el

- b) Access to starting grid closed.
- c) From that moment, all persons except drivers, officers, Team members and TV- camera crew, should leave the starting grid.
- d) Deadline for tire changes. At this moment, all vehicles not on the ground, and without wheels fitted, will be penalized in accordance with the provisions of **Appendix 1**.

#### **32.8 One minute before starting time:**

- a) On the grid the 1' (**ONE MINUTE**) panel indicator will be displayed. The third pair of red lights will go out in the procedure.
- b) Deadline for performing any external work on vehicles on the grid.
- c) Engines will be stated with the drivers at the wheel.
- d) All Team members must leave the grid before the next panel is displayed.

#### **32.9 Fifteen seconds before starting time:**

- a) On the grid, the 15" (**FIFTEEN SECONDS**) panel indicator will be displayed. The fourth pair of red lights will go out in the light procedure.
- b) If a driver needs help after this signal, they must raise their arm and, as soon as the rest of the vehicles have left the grid, the Team may try to solve the problem.
- c) In this case Marshals will place themselves close to the car (or cars) showing yellow flags to warn the rest of vehicles coming from behind

#### **32.10. Starting the formation lap:**

- a) As soon as the green flag is waved, the vehicles should start the formation lap, maintaining the starting grid order and following the driver in "Pole Position". When leaving the grid, all drivers must proceed at a greatly reduced speed until the Team personnel standing beside the track have moved out. The fifth pair of red lights will go off and the 5 green lights will come on in the lights procedure.

The start of the formation lap will be indicated by waving a green flag at the starter post or lighting on the green lights respectively.

- b) Any driver unable to start their engine, must raise his/her arm to become visible to the starting grid official. After the rest of vehicles have left for the formation lap, the mechanics and the Track Stewards can push the car on the track to get it to start. The driver will then be able to carry out the formation lap at any moment but will be forbidden from overtaking any vehicle in motion.

- c) If a vehicle is not able to start the formation lap, it will be pushed towards the Pit Lane by taking the shortest route and the mechanics will be able to work on the vehicle again.

- d) Overtaking is not allowed on the formation lap, unless a car is delayed when leaving the grid and cars behind it, cannot avoid overtaking without delaying the other drivers. In this case, drivers

camino más corto, y los mecánicos podrán trabajar de nuevo en el vehículo.

d) Durante la vuelta de formación, los adelantamientos no están autorizados salvo si 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.

e) Un piloto que se encuentre retrasado que al abandonar la parrilla haya quedado inmóvil después que el resto de los vehículos hayan sobrepasado la Línea, no podrá adelantar a ningún vehículo en movimiento y deberá tomar la salida de la carrera desde detrás de la parrilla. En caso de diversos pilotos afectados, se deberán situar detrás de la parrilla en el orden en que hayan arrancado para efectuar su vuelta de formación. Únicamente en lo que hace referencia este Artículo, si la Línea no estuviera situada delante de la Pole Position, se tomará en cuenta una línea blanca situada un metro antes de la pole position.

f) Cualquier piloto que, por cualquier motivo, no pueda recuperar su posición de salida durante la vuelta de formación antes de la Línea de Safety Car 1, deberá tomar la salida de la carrera detrás de la última línea de la parrilla, a la distancia prevista indicada por un panel indicador, y estar completamente inmóvil cuando el semáforo rojo se encienda.

g) Si este vehículo no está inmóvil cuando el semáforo rojo se enciende, debe (en los circuitos donde esto sea posible) volver a Pit Lane a velocidad reducida, pudiendo, entonces, tomar la salida desde allí.

### **32.11. Durante la vuelta de formación queda prohibido:**

- Efectuar ensayos de salida.
- El límite máximo hasta donde está permitido realizar maniobras de calentamiento de neumáticos y para recuperar puestos en la vuelta de formación cuando el piloto se haya retrasado en la salida, será la **línea de Safety Car 1**.
- Retrasarse del vehículo precedente a una distancia superior a la equivalente a 5 veces la longitud de los vehículos.
- Abandonar la formación para entrar en boxes sin haber tomado la salida, salvo para solventar situaciones sobrevenidas del tipo de incidencias mecánicas.

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

**32.13.** 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.

cannot advance more than to restore the initial starting order.

e) A driver who is delayed leaving the grid, that has remained motionless after other vehicles have passed the line, may not overtake any moving vehicle and start the race from the back of the grid. If several drivers are affected, they must be placed behind the grid in the order in which they started to make their formation lap. Only as referred to in this Article, if the line was not in front of the Pole Position shall take into account a white line located one meter before the pole position.

f) Any driver who, for whatever reason, cannot regain his/her starting position during the formation lap before the line of Safety Car 1, takes his place on the starting grid should start of race behind the last line on the starting grid, at the distance indicated by an indicator panel, and be completely stationary when the red light comes on.

g) If the vehicle is not stationary when the red light comes on, it must (in circuits where this is possible) return to Pit Lane at reduced speed and can then exit from there.

### **32.11 During the formation lap it is prohibited to:**

- Carry out practice starts.
- The limit to carry out tire heating manoeuvres and to recover positions in the formation lap –if the driver has been delayed at the start- will be the **line of Safety Car 1**.
- To be more than 5 car lengths away from the car in front.
- To abandon the formation to enter boxes before the start has been given, except to solve mechanical incidents.

**32.12** Vehicles that are not on the starting grid, and those starting from the Pit Lane, will not be able to join the race until the rest of the vehicles have passed by the Pit Lane exit, in the first lap, when it is located after the starting line.

**32.13** When the Pit Lane exit is just before the line, vehicles may join the race as soon as the rest of the vehicles have crossed the line after departure.

### 32.14. Cambio de condiciones meteorológicas:

#### a) Antes de la apertura del Pit Lane:

**a.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.

**a.2.** Esta información se realizará mostrando a la salida del Pit Lane un cartel negro con un número "10'" en blanco.

**a.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.

**a.4.** Durante este tiempo los vehículos podrán salir de Pit Lane para acceder a la parrilla.

**a.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**.

**a.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:

**b.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.

**b.2.** A partir de ese momento se dispondrá de 10' (DIEZ MINUTOS) para cambiar los neumáticos en la parrilla. Transcurrido este tiempo se mostrará el panel de 5' (**CINCO MINUTOS**).

**b.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 en la parrilla. 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:

**c.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**

### 32.14 Changing weather conditions:

#### a) Before the Pit Lane opens:

**a.1.** If a change in weather conditions between practice sessions and the race takes place, the Race Director will inform the participants that the Pit Lane will remain open for 10 minutes instead of the usual 5.

**a.2.** This information will be displayed at the Pit Lane exit with a black panel with a number "10'" in White.

**a.3.** At the Pit Lane exit, the green light will go on, to authorize access to the track. And after the first 5 minutes, a panel will be displayed indicating that there are 5 minutes left to close the Pit Lane, then 3 'and 1' is displayed. After 10', the red light will come on and close access to the track.

**a.4.** During this time the vehicles will leave the Pit Lane to access the grid.

**a.5.** If it is desired to make more than one warm-up lap, it is mandatorily this must be done at a very moderate speed, passing through the Pit Lane after each lap, without passing through the starting grid in any case. Any driver passing through the Pit Lane dangerously or at excessive speed shall be penalized in accordance with the provisions of **Appendix 1**.

**a.6.** At the end of this lap(s), they will stop on the grid in starting order with their engines turned off.

#### b) After the Pit Lane closes:

**b.1.** If a race is not declared wet and suddenly it starts to rain after the 5-minute panel and before the start of the race, a panel with the text "**START DELAYED**" will be displayed on the line.

**b.2.** From that moment, there will be 10 '(TEN MINUTES) to change tires on the grid. After this time, the panel will display 5 '(FIVE MINUTES).

**b.3.** If it starts to rain during the formation lap and the race had still not been declared wet, and it is decided to do so at that time, all cars will continue into their place on the starting grid. The Pit Lane exit light will remain in red. A panel of "**START DELAYED**" is displayed on the line. From that moment, there will be 10 minutes to change tires on the grid. After this time the panel will show 5 minutes and the standard procedure will be followed. Any car that decides to enter the Pit Lane will start from the same at the end of the new formation lap.

#### c) Imminent start of the race:

**c.1.** If the start of the race is imminent and in the reasonable opinion of the Race Director, the amount of water on the track is such that it is not possible to drive safely, even with wet tires, the Race Director may delay the start of the race, displaying the following panels: the indicator "**START DELAYED**" panel is presented simultaneously with

**RETARDADA**” sea presentado simultáneamente con un panel indicador “10” sobre fondo rojo.

**c.2.** Paneles indicadores de “**SALIDA RETARDADA**” (fondo negro) y “10” (fondo rojo).

**c.3.** Estos paneles indicadores significarán que debe haber una demora de 10 Minutos antes que sea reiniciado el procedimiento de salida.

**c.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.

**c.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.

**32.15.** Cualquier presentación de un panel indicador de “10” deberá ir acompañada de un aviso sonoro.

#### PROCEDIMIENTO DE SALIDA PARADA

**32.16.** La parrilla tendrá una formación escalonada 1 x 1.

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

**32.18.** 5 minutos antes de la salida (excepto en el caso previsto más adelante en el apartado 32.25, el Safety Car, con los destellantes apagados, cubrirá una vuelta completa al circuito y entrará en el Pit Lane.

Si el procedimiento utilizado es el de luces, en lugar del panel de 5 minutos se encenderán las luces correspondientes en el semáforo de salida.

**32.19.** Cuando los vehículos regresen a la parrilla de salida al final de la vuelta de formación, se pararán en su posición respectiva de parrilla manteniendo su motor en marcha. Un Comisario, llevando un panel sobre el cual figure el número del vehículo o número de fila, se mantendrá detrás del muro al lado de cada línea de la parrilla. Cuando el vehículo de su línea esté inmovilizado, dejará de mostrar su panel indicador. Cuando todos los vehículos estén parados en su posición y ningún panel indicador sea mostrado, se mostrará una bandera verde al final de la parrilla y el starter mostrará en alto un panel con la inscripción 5” (**CINCO SEGUNDOS**), y transcurrido este tiempo, encenderá el semáforo rojo. En cualquier momento comprendido entre un mínimo de 4” (**CUATRO SEGUNDOS**) y un máximo de 7” (**SIETE SEGUNDOS**) desde la aparición del semáforo rojo, la salida de carrera será dada apagándose el semáforo rojo.

Si el procedimiento utilizado es el de luces, una vez que se muestre la bandera verde al final de la parrilla, el starter iniciará el procedimiento:

an indicator of “10” panel on a red background.

**c.2.** “**START DELAYED**” Indicator panels (black background) and “10” (red background).

**c.3.** These panels mean that there will be a delay of 10 minutes before resuming the starting procedure.

**c.4.** If weather conditions have improved at the end of this 10-minute period, the standard starting procedure will restart from the 5-minute panel.

**c.5.** However, if weather conditions do not improve in the next 10 minutes the indicator “10” panel on a red background will be displayed again, which will mean a further delay of 10 minutes before the starting procedure is resumed. This procedure may be repeated several times.

**32.15** Any display of a “10” indicator panel must be accompanied by an audible warning.

#### STANDING START PROCEDURE

**32.16** The grid will have a staggered formation of 1 x 1.

**32.17** The starting signal will be given by the light (red/off) operated by the Clerk of the Course or the Race Director.

**32.18** 5 minutes before the start (except in the case specified below in section 30.25) the Safety Car, with its flashing lights off, will cover a whole lap and will enter the Pit Lane.

If the procedure used is the light procedure, instead of the 5-minute panel, the corresponding lights will come on at the exit light.

**32.19** When the vehicles return to the starting grid at the end of the formation lap, they will stop at their respective grid position keeping the engine running. One Marshall, carrying a panel bearing the vehicle number or row number, shall stand behind the wall next to the starting grid. When the vehicle is stationary on its line, it will no longer display the indicator panel. When all vehicles are immobilized, and no indicator panel is displayed, the starter will display a panel with the inscription 5” (**FIVE SECONDS**), and after this time, red lights are turned on. At any one time between a minimum of 4” (**FOUR SECONDS**) and a maximum of 7” (**SEVEN SECONDS**) since the appearance of the red light, the start of the race will be given as the red light turns off.

If the procedure used is the light procedure, once the green flag at the end of the grid is waved, the starter will initiate the procedure: every second, one of the 5 lights will turn on. When all are lit, the start will be given turning off all the red lights.

se encenderá cada segundo una de las 5 luces del semáforo. Cuando estén todas encendidas, la salida se dará apagando todas las luces rojas del semáforo.

Todo piloto que haga caso omiso de las indicaciones del Comisario para colocarse en la posición correcta de salida y se encuentre parado, pero en posición avanzada o no centrada con relación a las marcas de la parrilla será penalizado de acuerdo con lo indicado en el **Anexo 1** de este Reglamento. Si, a juicio de los Comisarios Deportivos, la ventaja obtenida por el participante ha podido alterar el resultado de la salida de la prueba, el piloto será sancionado de acuerdo con lo establecido en el **Anexo 1**.

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

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

Si el Director de Carrera, a la vista de lo anterior, decide que la salida debe ser abortada, pero no es preciso que los demás vehículos paren sus motores por aquel motivo, se encenderán las luces naranjas intermitentes y un panel indicativo de "**VUELTA DE FORMACION ADICIONAL**", 2 segundos después se encenderán las luces verdes y los vehículos que puedan hacerlo completarán una nueva vuelta de formación, estando señalizado con banderas amarillas agitadas al vehículo o vehículos causantes del problema.

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

Cada vez que lo anterior ocurra, la duración de la carrera será reducida en dos (2) minutos. Cuando todos los vehículos hayan salido para iniciar una nueva vuelta de formación, el vehículo o vehículos que no hayan podido salir a ella, serán llevados por los Comisarios de Parrilla al Pit Lane, y su lugar en la Parrilla quedará vacante.

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

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

Todo vehículo responsable de provocar una VUELTA DE FORMACION ADICIONAL que no tome la salida de carrera desde el Pit Lane será penalizado.

Any driver who ignores the instructions of the Marshal on their correct starting position and is stationary but in advanced or not centred with respect to the grid marks, will be penalized in accordance with **Appendix 1** of this Regulation. If, in the opinion of the Stewards, the advantage gained by the participant could alter the starting result of the race, the driver shall be penalized in accordance with the provisions of **Appendix 1**.

**32.20** If a problem arises when the vehicles return to the grid after the formation lap, the following procedures will be applied:

If a vehicle has a problem that could jeopardize departure, the driver can indicate quickly and the Marshall corresponding in the grid, will fly a yellow flag.

If the Race Director, in view of the above, decides that the start should be aborted, but it is not necessary for other vehicles to stop their engines for that reason, the flashing orange lights and a sign of "**ADDITIONAL FORMATION LAP**" will be displayed, 2 seconds after the green lights will come up and the vehicles which can do so, will complete a new formation lap, the vehicle or vehicles causing the problem being marked with yellow flags.

If the procedure used is the light procedure, instead of the red flag, flashing orange lights will come on, meaning there is an additional formation lap. 8 seconds after the green lights will turn on and vehicles that can do so, will complete a new formation lap, the vehicle or vehicles causing the problem being marked with yellow flags.

Whenever the above takes place, the duration of the race will be reduced by two (2) minutes. When all the vehicles have departed to do a new formation lap, the vehicle or vehicles that were not able to do so will be taken by the Grid Marshals to the Pit Lane, and their position on the grid will remain vacant.

The Team may solve the car's problem in the Pit Lane, and if they can, the vehicle may leave the Pit Lane.

If several vehicles have had to be removed from grid for this reason, the order of their exit from the Pit Lane will be determined by the order in which they reach the end of it, after solving their problems.

Any vehicle responsible for causing an ADDITIONAL FORMATION LAP that does not take the start from the Pit Lane will be penalized.

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

- a) Si la luz roja no ha sido aún encendida, se mostrará una bandera roja y se exhibirá un panel con la identificación de **SALIDA RETARDADA** o **START DELAYED**.
- b) Si la luz roja ha sido ya encendida, el Director mostrará una bandera roja, dejando luz roja encendida y se sacará un panel con la indicación de **SALIDA RETARDADA** o **START DELAYED**.

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

En ambos casos, a) y b), los vehículos pararán sus motores y el procedimiento de salida comenzará en la pancarta de 5' (**CINCO MINUTOS**).

El vehículo o vehículos causantes del retraso de la salida solamente podrán tomar la salida detrás del último de la parrilla, bajo reserva de que su vehículo pueda hacerlo.

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

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

Todo vehículo responsable de provocar una SALIDA RETARDADA que no tome la salida de carrera desde la última posición de parrilla será penalizado.

**32.22.** En el caso en que sea necesario aplicar el procedimiento de SALIDA RETARDADA, la prueba contará para el Certamen a pesar del número de veces que este procedimiento se haya repetido, y del hecho que la distancia de la carrera haya sido reducida.

**32.23.** Ningún avituallamiento será autorizado si más de un procedimiento de partida se muestra necesario aplicando el procedimiento de SALIDA RETARDADA.

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

**32.21** Notwithstanding the above, if a problem arises when the vehicles returns to the grid after the formation lap and the Race Director decides that the start will be delayed, all vehicles will stop their engines, and will follow this procedure:

- a) If the red light is not on, a red flag will be waved and a panel displaying **SALIDA RETARDADA** or **START DELAYED** will be exhibited.
- b) If the red light was already on, the Race Director will fly a red flag, keeping the red light on and a panel displaying **SALIDA RETARDADA** or **START DELAYED** will be exhibited.

If the light procedure is used, instead of a red flag, there will be flashing orange lights, and the **SALIDA RETARDADA** or **START DELAYED** will be displayed on the panel.

In cases a) and b), vehicles will stop their engines and the starting procedure will begin on the 5' panel (**FIVE MINUTES**).

The vehicle or vehicles causing departure delay may only start behind the last car on the grid, if the car can start.

To ensure compliance with this rule, an official with a yellow flag will be placed cautiously ahead of the vehicle in question to prevent it from moving before everyone else has taken the start of the new formation lap. At this point, the vehicle may be started and their place on the grid will remain vacant.

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

Any vehicle causing a DELAYED START that does not start the race from the last position on the grid will be penalized.

**32.22** If it is necessary to apply the DELAYED START procedure, the race will count for the competition, despite the number of times this procedure was repeated, and the fact that the race distance was reduced.

**32.23** No supplies will be allowed if more than one starting procedure shown necessary by applying the START DELAYED procedure.

**32.24** If, after the start of the race, a vehicle remains stationary on the grid, the Marshals must immediately push it along the track to try to start the engine. If after several attempts, the vehicle does not start up; the Marshals will push it to the Pit Lane by the most convenient access, where the mechanics may try to start it.



**32.25.** En circunstancias excepcionales una carrera podrá ser iniciada tras Safety Car. El procedimiento para aplicar será el del artículo 33.14. Todos los puestos de señalización mostrarán banderas amarillas agitadas y carteles SC.

**32.25** In exceptional circumstances a race may be started behind the Safety Car. The procedure to be followed will be on Article 34.14. All posts will fly yellow flags and display SC panels.

### 33 - CARRERA

**33.1.** 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 para avisar de los vehículos que se aproximan por la pista.

**33.2.** 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**.

**33.3.** Cuando el Director de Carrera y/o el Director de Prueba hayan declarado la carrera como mojada, un panel indicador "**CARRERA MOJADA / WET RACE**" 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.

Desde ese momento, todos los pilotos deberán llevar encendida la luz trasera en su monoplaza.

Cualquier infracción podrá ser sancionada por los Comisarios Deportivos.

Una carrera que haya sido declarada 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.

**33.4.** Una carrera que no haya sido declarada como mojada antes de la salida no será interrumpida si durante el transcurso de esta 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/WET RACE**" en la línea de salida. A partir de entonces los pilotos podrán utilizar neumáticos de mojado.

### 33 - RACE

**33.1** During the race, drivers will leave the Pit Lane under their own responsibility. However, there will be a flashing blue light at the exit of the Pit Lane, and an official with a blue flag will be placed in the access area to the track, to warn of possible vehicles approaching from the track.

**33.2** If the red light of the Pit Lane exit is on during the race and a driver leaves the Pit Lane in that situation, they will be penalized as established in **Appendix 1**.

**33.3** When the Race Director has declared the race as wet, an indicator panel "**CARRERA MOJADA / WET RACE**" will be displayed at the start of the Pit Lane and in view of the drivers on the track, for the first 5 laps.

From this moment, all drivers must turn their car back light on.

Any infringement may be sanctioned by the Stewards.

A race that has been declared, as wet will not be interrupted in case of rain even if the track has dried, vehicles have returned to slick tires, and it begins to rain again.

**33.4** A race that has not been declared wet before starting will not be interrupted, if during the race it starts to rain, and the Race Director declares it as a wet race displaying a "**CARRERA MOJADA/WET RACE**" indicator panel on the starting line. Thereafter the drivers may use wet tires.

### 34 - NEUTRALIZACIÓN DE LA CARRERA MEDIANTE UN SAFETY CAR

**34.1.** 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 esta 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 la Dirección de Carrera.

### 34 - SAFETY CAR PROCEDURES

**34.1** In all the races of the events defined in Art. 1 of this Regulation, a Safety Car shall be used for neutralization of the race for security reasons. The Safety Car must be marked "**SAFETY CAR**" in letters of similar dimensions to those of the race numbers, on the rear and sides. It must have at least one clearly visible rotating yellow or orange light on the roof and a green light, each powered by a different electrical circuit. The vehicle will be driven by an experienced circuit driver. It will carry an observer capable of recognizing all the competing cars, in permanent radio contact with Race Control.

**34.2.** 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.

**34.3.** 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 concursantes o los oficiales se encuentran en situación de peligro inminente pero las circunstancias no son tales como para parar la carrera.

**34.4.** Cuando se da la orden de utilización del Safety Car, todos los puestos de señalización mostrarán banderas amarillas agitadas y carteles SC, y las luces ámbar del semáforo se encenderán en la línea, 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.

**34.5.** 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.

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

- 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, tal y como se define en el artículo 34.15.
- Cualquier vehículo saliendo de Pit Lane puede ser adelantado por otro vehículo en la pista antes de cruzar la 2ª Línea de Safety Car, tal y como se define en el artículo 34.15.
- 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.
- Si cualquier vehículo se retrasase con un problema obvio.

**34.7.** Cuando sea ordenado por el Director de Prueba, 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

**34.2.** 30 minutes at the most before the start of the race (between 3 and 5 minutes before opening the Pit Lane) the Safety Car will take its position at the front of the grid and remain there until the 5-minute signal is given. At that moment (except in case of neutralized start after Safety Car), the car will make a full lap of the circuit and enter the Pit Lane, moving to the position for the race.

**34.3.** The Safety Car may be used to neutralize a race at the decision of the Race Director / Clerk of the Course. It will be used only if competitors or officials are in imminent danger, but the circumstances are not such as to stop the race.

**34.4.** When the order to deploy the Safety Car is given, all signalling posts will fly yellow flags and "SC" panels, and orange traffic lights will be illuminated on the line, which will remain until the end of the intervention of the Safety Car. At this time, the Safety Car will be ready to go out as soon as the order arrives from Race Control. As soon as the signal is placed, the Safety Car will go onto the track.

**34.5.** The Safety Car will join the track from the end of the Pit Lane with its revolving orange lights lit up, regardless of where the race leader is at that time.

**34.6.** All the competing cars must then form up in line behind the Safety Car no more than five car lengths apart. Overtaking, with the following exceptions, is forbidden until the cars pass the Line (timing line) after the Safety Car has returned to the pits.

Overtaking will be permitted under the following circumstances:

- If a car is signalled to do so from the Safety Car;
- Any car entering the pits may overtake another car or the Safety Car after it has crossed the first Safety Car line, as defined under Article 34.15
- Any car leaving the pits may be overtaken by another car on the track before it crosses the second Safety Car line, as defined under Article 34.15
- When the Safety Car is returning to the pits or its intermediate position, it may be overtaken by cars on the track, once it has crossed the 1<sup>st</sup> Safety Car line;
- If any car slows down with an obvious problem.

**34.7.** When ordered by the Race Director, the observer located in the Safety Car will use a green light at the rear to warn a vehicle located between the Safety Car and the leader that they should overtake the Safety Car. These vehicles will overtake the Safety Car one by one

y continuarán a velocidad reducida y sin adelantar hasta que alcancen la línea de vehículos que circulan tras el Safety Car.

**34.8.** El Safety Car se utilizará al menos hasta que el líder se encuentre en orden detrás de él y todos los demás vehículos estén detrás del líder. 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. 31.10 y el resto de los vehículos deben mantener la formación lo más compacta posible.

**34.9.** 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.

**34.10.** Bajo ciertas circunstancias el Director de Prueba y/o 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 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.

**34.11.** Cuando el Director de Prueba ordene retirarse al 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. En ese momento el primer vehículo de la fila tras el Safety Car marcará el ritmo, y si lo juzga necesario podrá separarse del citado Safety Car más de cinco veces de la longitud de un vehículo.

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

Cuando el Safety Car se aproxime a la entrada del Pit Lane las banderas amarillas y los carteles de SC de los puestos de señalización se retirarán y serán reemplazados por banderas verdes agitadas con luces verdes en la línea y del (de los) punto(s) intermedio(s) de fin de neutralización de la carrera. Las banderas verdes se desplegarán hasta que el último vehículo haya pasado por la Línea.

continuing at a reduced speed and without overtaking until they reach the line of vehicles behind the Safety Car.

**34.8.** The Safety Car shall be used at least until the leader is in order behind him and all other vehicles are behind the leader. In case there is more than one Safety Car they will be aligned within the Safety Car sector.

Once they are behind the Safety Car, the leader (or leader of the sector) a maximum distance of 5 car lengths must be maintained (except as provided in Art. 31.10 and vehicles must keep the formation as compact as possible.

**34.9.** While the Safety Car is operating on the track, racing cars may enter the Pit Lane, but can only return to the track when the green light at the end of Pit Lane is on. The green light is always on except when the Safety Car and the line of vehicles that follow are about to pass or passing through the Pit Lane exit. A vehicle returning to the track must proceed at an appropriate speed until it reaches the end of the row of vehicles located behind the Safety Car.

**34.10.** Under certain circumstances, the Race Director/Clerk of the Course may ask the Safety Car to use the Pit Lane. In these cases, and with yellow lights on, all vehicles will follow the Safety Car to the Pit lane without overtaking. Any vehicle entering the Pit Lane under these circumstances may stop at their specific pit area.

The signpost before the entrance to the Pit Lane, in addition to the signalling provided during the Safety Car procedure, will show information indicating that the Safety Car and the convoy will pass through Pit Lane.

**34.11.** When the Race Director orders the Safety Car to move off the track (end of neutralization), it will turn off its flashing lights; which will be the signal for drivers that it is going to enter the Pit Lane at the end of that lap. At that time, the first car in line behind the Safety Car may set the pace, and if deemed necessary may be separated from said Safety Car more than five times the length of a vehicle.

To prevent accidents, before the Safety Car returns to the Pit Lane and from the time when the flashing lights are off, drivers must continue at a steady pace that does not involve accelerating, heavy braking and abrupt and unforeseen direction changes or manoeuvres that may pose danger to other drivers or impede the restart of the race.

When the Safety Car is approaching the Pit Lane entrance, the yellow flags and SC boards of signalling posts will be removed and will be replaced by a waving green flag with green lights on the line and the intermediate point to neutralization the race. The green flags will be displayed until the last car has passed the line.

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

**34.12.** Cada vuelta completada con Safety Car será computada para la carrera.

**34.13.** 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.

**34.14.** En circunstancias excepcionales una carrera podrá ser iniciada tras Safety Car. En este caso, el Safety Car encenderá sus luces naranjas entre la señal de 10 minutos y la de 5 minutos. 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. Todos los puestos de señalización mostrarán banderas amarillas y carteles SC

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 la formación 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 los 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.

**34.15.** 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 una vez cruzada dicha línea.

Overtaking remains strictly forbidden until the vehicles pass across the timing line.

**34.12.** Each lap completed by the Safety Car will be computed for the race.

**34.13.** If the race ends while the Safety Car is on track, it will enter the Pit Lane at the end of the last lap and the cars will take the chequered flag as normal without overtaking.

**34.14.** In exceptional circumstances, a race may be started behind the Safety Car. In this case, the Safety Car will turn on its orange lights between the ten and five-minute signal. This will indicate to the drivers that the race will start behind the Safety Car. When the green light is on, the Safety Car will leave the grid with all cars following it in the same order of the grid, at a distance not exceeding 5 vehicle lengths. There will be no formation lap and race will start when the green light comes on. All signalling posts will display yellow flags and SC boards.

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

Any driver delayed when leaving the grid may not overtake another moving car if their car was stationary after the rest of the vehicles have crossed the starting line and must make formation at the end of the line of vehicles which are circulating behind the Safety Car. If more than one driver is affected by these circumstances they will form at the end of the line in the order they left the grid.

**34.15.** In circuits where Safety Car procedures are to be used, two continuous lines of 20 cm wide (Safety Car Lines) should be painted with non-skid paint, crossing the track and the rails and out of the Pit Lane side-by-side and perpendicular to the centreline of the track. These lines will be placed in the following locations:

**SAFETY CAR LINE 1:** At the point where it seems reasonable to allow a vehicle entering the Pit Lane to overtake the Safety Car -or another vehicle- to stay on track. This is the point where racing cars can overtake the Safety Car when it enters the Pit Lane at the end of its intervention.

**SAFETY CAR LINE 2:** At the point where the cars exiting the Pit Lane are moving at a similar speed to that of the racing cars on the track. A vehicle on the track can still overtake another leaving Pit Lane before reaching the line, but you cannot overtake once that line has been crossed.

### 35- SUSPENSIÓN DE LA CARRERA

**35.1.** Si los participantes u oficiales están expuestos a riesgo físico inmediato por el paso de los vehículos en pista y la Dirección de Carrera considera que las circunstancias son tales que no se puede proseguir con seguridad, incluso detrás del Safety Car, la carrera será suspendida.

**35.2.** Si fuera necesario suspender la carrera, 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.

**35.3.** 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 los vehículos se alinearán detrás de él dejando una distancia entre vehículos suficiente para que los mecánicos puedan trabajar.

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.

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

**35.5.** Mientras la carrera se encuentra suspendida:

- No se parará la carrera ni el sistema de cronometraje, pero en base al artículo relativo a la distancia de la carrera, 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, 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.

**35.6.** 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.

**35.7.** Si han transcurrido al menos 20 minutos del tiempo estipulado de carrera cuando se dé la orden de suspensión, los vehículos se dirigirán al Parque Cerrado y la carrera no se reiniciará.

### 35- SUSPENDING A RACE

**35.1.** If participants or officials are at immediate physical risk by the passage of vehicles on the track and Race Direction considers that the circumstances are such that it cannot proceed safely, even behind the Safety Car, the race will be suspended.

**35.2.** If it is necessary to suspend the race, the Race Director/ Clerk of the Course will order red flags to be waved at all Marshals Posts and the flashing orange lights at the line will be turned on.

**35.3.** When this signal is given, overtaking is forbidden, 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 go directly to the Pit Lane exit, staying on the fast track and other vehicles will line up behind it, leaving a distance sufficient for mechanics to work on the vehicles.

Vehicles that cannot return to the Pit Lane as a result of track obstruction will be retrieved when the track is free and will be organized in the order which they occupied before the race was suspended.

In addition, any vehicles that were in the Pit Lane or Pit Lane entry at the time of the race suspension will be placed in the order they occupied before the race was suspended.

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

**35.4.** The Safety Car will be placed in front of the line of vehicles that are behind the red flag line.

**35.5.** While the race is suspended:

- Neither the race nor the timekeeping system will stop, but based on the article about the distance of the race, the remaining final countdown time will be stopped.
- Cars may be worked on once they have stopped behind the red flag line or entered the pits, but any such work must not impede the resumption of the race.
- Refuelling and/or removing fuel is forbidden.
- Only Team members and officials are allowed on the grid

**35.6.** Unless the Marshals indicate otherwise, vehicles cannot be moved on the fast line while the race is suspended. A Drive Through penalty will be imposed on any vehicle moved from the fast line to any other part of the Pit Lane.

**35.7.** If at least 20 minutes have passed of the time stipulated for the race when the suspension order is given, the vehicles will head to Parc Fermé and the race will not restart.

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 suspender la carrera. La clasificación de la carrera se establecerá en consecuencia.

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

### 36 - REANUDACIÓN DE LA CARRERA

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

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

**36.3.** Cuando se muestre el panel de 3 minutos, todos los vehículos deberán tener todas las ruedas debidamente montadas. Después de esta señal las ruedas solamente podrán ser sustituidas 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 será penalizado de acuerdo con lo establecido en el **Anexo 1**.

**36.4.** En la señal de 3 minutos todos los vehículos que se encontrasen entre el Safety Car y el líder arrancarán sus motores y en la señal de 2 minutos, serán autorizados a salir del Pit Lane para completar una vuelta y, sin adelantamientos entre ellos, unirse a la fila de vehículos tras el Safety Car.

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

Si algún piloto necesita asistencia después de la señal de 15 segundos, se lo indicará a los oficiales y, cuando el resto de los vehículos hayan abandonado la vía rápida del Pit Lane, los oficiales estarán autorizados a empujar a ese vehículo hacia la vía lenta del Pit Lane.

En este caso, oficiales con banderas amarillas se colocarán al lado de cualquier vehículo(s) 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.

**36.6.** 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, todos los puestos de señalización mostrarán bandera amarilla y carteles SC. 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

### 36 - RESUMING A RACE

**36.1.** The time taken to resume a race will be as short as possible. As soon as the resumption time is known, Teams will be informed via the timing monitors or, in if this is not possible, by other means. In all cases, at least 10 minutes warning will be given.

**36.2.** 5-minute, 3-minute, 1-minute and 15-second signals will be displayed, accompanied by the appropriate audible warning.

**36.3.** When the panel displays 3 minutes, all vehicles must have all their wheels properly fitted, after this signal, wheels may only be replaced if the vehicle has been moved out of the fast line or during a subsequent race suspension. Any vehicle which does not fully fitted wheels when the 3-minute panel shows up will be penalized in accordance with the provisions of **Appendix 1**.

**36.4.** At the three-minute signal, all vehicles between the leader and Safety Car will start their engines and at the two-minute signal, they will be allowed to leave the Pit Lane to complete a further lap and without overtaking, and join the line of cars behind the Safety Car.

**36.5.** When the 1-minute signal is shown, the engines must be started, and all Team members must vacate the fast line before the 15-second signal, taking all their equipment with them.

If any driver needs assistance after the 15-second signal, he/she will indicate this to the officials and, when other vehicles have left the fast line of the Pit Lane, officers will be allowed to push the car into the slow line of the Pit Lane.

In this case, officials with yellow flags will be placed beside any affected vehicle(s) affected to warn the rest of the drivers that are behind. The vehicles can leave the fast lane to overtake those that cannot leave the Pit Lane.

**36.6.** The race will restart behind the Safety Car when the green lights turns on, or Green flag is waved, all signalling posts will display yellow flags and "SC" panels.

The Safety Car will enter the Pit Lane after one lap unless:

a) The race is restarted in wet conditions and the Race Director/ Clerk of the Course considers that it is necessary to do one more lap.

Prueba y/o Carrera estime que es necesario más de una vuelta.  
b) Todos los vehículos aún no alineados detrás del Safety Car.  
c) Un nuevo incidente ocurra y que requiera otra intervención.

**36.7.** Cuando se enciendan las luces verdes del semáforo de salida, el Safety Car abandonará el Pit Lane y todos los vehículos lo seguirán con una separación entre sí no superior a 10 vehículos.

**36.8.** Durante esta vuelta, los adelantamientos están permitidos solamente 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.

**36.9.** 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, 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.

**36.10.** Se impondrá una penalización a cualquier piloto que, en opinión de los Comisarios Deportivos, adelante innecesariamente a otro vehículo durante la primera vuelta.

**36.11.** Durante esta vuelta tras el Safety Car será de aplicación toda la normativa del Artículo 34 del presente Reglamento.

**36.12.** 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.

**36.13.** Si una carrera se interrumpe según los casos previstos en el Artículo 36 y no puede ser reanudada de acuerdo con lo previsto en el Artículo 35, no se atribuirá ningún punto en el caso de que el líder haya completado menos de 2 vueltas, se atribuirán la mitad en el caso de que haya completado más de 2 vueltas, pero menos del 75% de la distancia prevista y la totalidad de puntos en el caso de que el líder haya completado más del 75% de la distancia prevista.

**36.14.** Cuando, por causas de fuerza mayor, no sea posible la reanudación de la carrera de acuerdo con el procedimiento descrito en el Artículo 35, 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.

b) All racing vehicles are not lined up behind the Safety Car.  
c) Any other incident that needs intervention.

**36.7.** When the green lights turn on, the Safety Car will leave the grid and all vehicles will follow in with a separation of not more than 10 vehicles between each other.

**36.8.** During this lap overtaking is only permitted if a car is delayed when leaving its position in the Fast Line, and the vehicles behind then cannot help but pass the car so as not delay the rest of the grid.

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

**36.9.** Any driver who is delayed leaving the fast Line and not able to restore the original order before reaching the first line of Safety Car will enter the Pit Lane and may only return to the race when the other vehicles have crossed the Pit Lane exit.

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 Safety Car line.

**36.10.** A penalty shall be imposed to any driver who, in the opinion of the Stewards, has overtaken unnecessarily in the first lap.

**36.11.** During this lap, after the Safety Car all the rules of Article 34 of this Regulation will be applied.

**36.12.** If a race cannot be resumed, it will be considered completed when the first vehicle has passed the line for penultimate time before the race has been interrupted.

**36.13.** If a race is interrupted by the cases provided in Article 36 and cannot be resumed in accordance with the provisions of Article 35, no points can be allocated if the leader has completed less than 2 laps, half of the points will be allocated if he/she has completed more than 2 laps but less than 75% of the planned distance and all points if the leader has completed more than 75% of the planned distance.

**36.14.** When, for reasons of force majeure, it is not possible to resume the race according to the procedure described in Article 35, the Stewards may determine that the race be held in two parts.

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

No vehicle retired from the first part will be admitted in the second part or those who have not been able to return to the red flag line or to the Pit lane by their own means.

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.

### 37- LLEGADA

**37.1.** La señal de final de carrera será dada en la línea de llegada en el momento en el que el primer vehículo haya recorrido toda la distancia de la carrera.

**37.2.** Si por cualquier razón la señal del final de carrera fuera dada antes de que el vehículo de cabeza de carrera completara el número de vueltas previsto, se considerará que la carrera ha finalizado cuando el vehículo en cabeza haya pasado por la Línea de Llegada antes que la señal haya sido dada. Si la señal de fin de carrera por cualquier razón es retrasada, la carrera se considerará finalizada cuando estaba previsto.

**37.3.** Después de haber recibido la señal de fin de carrera, todos los vehículos se dirigirán directamente al Parque Cerrado sin ningún tipo de retraso, sin adelantar (a no ser que sea necesario) sin recibir ningún objeto sea cual sea y sin ninguna asistencia (excepto la de los Comisarios, si es necesario).

Cualquier vehículo clasificado que no pueda llegar al Parque Cerrado por sus propios medios será colocado bajo el único control de los Comisarios, que lo llevarán al Parque Cerrado.

### 38 - PARQUE CERRADO

**38.1.** El Parque Cerrado será suficientemente grande y protegido para asegurar que ninguna persona no autorizada pueda tener acceso al mismo.

**38.2.** El Reglamento del Parque Cerrado se aplicará a toda la zona comprendida entre la Línea de Llegada y la entrada del Parque Cerrado.

**38.3.** Inmediatamente después de finalizar los entrenamientos oficiales cronometrados y la carrera, todos los vehículos serán conducidos al Parque Cerrado.

**38.4.** 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.

Stewards will set the new timetable and exit procedure, the conditions of duration of the second part, and the rate at which vehicles will race between the two parts.

### 37- FINISH

**37.1** The race finish signal will be given at the finish line at the time when the first vehicle has completed the entire distance of the race.

**37.2** If for any reason the finish signal is given before the first vehicle has completed the number of laps scheduled, it will be considered that the race is finished when the vehicle in front has passed the finish line before the signal has been given. If the race end signal is delayed for any reason, the race is considered complete when scheduled.

**37.3** After receiving the end of the race signal, all vehicles will go directly to Parc Fermé without any delay, without overtaking (unless necessary) without receiving any object and without any assistance (except the from the Marshals, if necessary).

Any classified car unable to reach the Parc Fermé by its own means will be placed under the sole control of the Marshals, who will take it to the Parc Fermé.

### 38 – PARC FERME

**38.1** Parc Fermé will be large enough and protected to ensure that no unauthorized person can access it.

**38.2** Parc Fermé Regulation applies to the entire area between the finish line and the entrance to the Parc Fermé.

**38.3** Immediately after completion of the qualifying practice and the race, all vehicles will be driven to Parc fermé.

**38.4** The beginning of the Parc Fermé situation at the end of the practice and race will start the moment the chequered flag is waved for the first time. At that moment, any vehicle staying in the Pit –Lane carrying out any repair or any other operations will immediately stop doing them, remaining at the disposal of the officials in order to drive the vehicle to the Parc Fermé.



**38.5.** 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.

**38.6.** 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 todas las operaciones que se realicen en el mismo.

**38.7.** Todos los vehículos permanecerán en régimen de Parque Cerrado hasta la orden de apertura de este, 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.

**38.8.** 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 y 3ª carrera.

**38.9.** Si un concursante clasificado en la 2ª carrera no respetara este tiempo de Parque Cerrado entre la 2ª y la 3ª carrera, para reparar su vehículo, podrá hacerlo tras solicitarlo a los Comisarios Deportivos, ocupando directamente la última posición de la parrilla de salida de la 3ª carrera.

**38.10.** En el caso de que un concursante solicitara no respetar el tiempo de Parque Cerrado en la primera sesión de entrenamientos oficiales, pasaría a ocupar la última posición de la parrilla de salida en la 1ª carrera.

**38.11.** En el caso de que un concursante solicitara no respetar el tiempo de Parque Cerrado en la segunda sesión de entrenamientos, pasaría a ocupar la última posición de la parrilla de salida en la 2ª y 3ª carrera.

### 39- CLASIFICACION DE LA PRUEBA

**39.1.** El vehículo clasificado 1º será el que haya cubierto la distancia prevista en el tiempo más corto. Todos los vehículos serán clasificados teniendo en cuenta el número de vueltas completas que hayan realizado y, para aquellos que hayan totalizado igual número de vueltas, se tendrá en cuenta el orden de llegada a la línea de llegada.

De acuerdo con lo establecido en el art. 21 del CDI, 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.

**39.2.** 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.

**38.5** Only the officials in charge of the control will stay inside the Parc Fermé. No intervention of any kind can be carried out without authorization of the officials.

**38.6** From the beginning of the Parc Fermé situation until its end, each participant must have, at least, one mechanic ready to operate, in the access of the Parc Fermé, if necessary and to speed up all the operations to be carried out inside it.

**38.7** All vehicles will remain in Parc Fermé until the order is given to open it, which will take place 30 minutes after the time of publication of the official provisional classification published by the Race Direction, except when specifically required by the Stewards.

**38.8** Any competitor who has not been classified in the 1st race may request the Stewards to not respect the Parc Fermé times between 1st and 2nd race in order to repair the vehicle. If they obtain authorization from the Stewards, they will be able to work on the vehicle, maintaining their position on the starting grid of the 2nd and 3rd race.

**38.9** If a competitor classified in the 2nd race does not respect the Parc Fermé times between the 2nd and 3rd race, in order to repair the car, it is possible to ask the Stewards, directly occupying the last position on the starting grid of the 3rd race.

**38.10** If a competitor requests not to respect the time requested for Parc Fermé in the first qualifying session, he/she will occupy the last position of the starting grid in Race 1.

**38.11** If a competitor requests not to respect the time requested for Parc Fermé in the second qualifying session, he/she will occupy the last position of the grid in the 2nd and 3rd race.

### 39- CLASSIFICATION

**39.1** The 1<sup>st</sup> qualified will be the vehicle that has covered the established distance in the shortest time. All cars will be classified taking into account the number of complete laps they have made and, for those who have totalized equal number of laps, the order of arrival at the finish line will be taken into account.

In accordance with the provisions of art. 20 of the ISC, the finish line establishes the order of actual arrival of the vehicles. Therefore, in case of doubt, a "photo-finish" will confirm the order of arrival.

**39.2** If a vehicle uses more than 5 MINUTES to cover the last lap, it will not be considered when making the calculation of the total distance covered by the vehicle.

**39.3.** Quedarán clasificados todos los vehículos que hayan recorrido al menos el 75% del número de vueltas realizado por el vencedor (redondeando a la unidad superior) aunque no hayan traspasado la línea de llegada después de haberlo hecho el vencedor de la prueba en su última vuelta y, en consecuencia, no les haya sido mostrada la señal de fin de carrera (bandera a cuadros)

**39.4.** 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 CDI o Reglamento Deportivo.

Los Comisarios Deportivos deberán publicar una **CLASIFICACION PROVISIONAL REVISADA**, publicada después de la CLASIFICACION PROVISIONAL del Director de Carrera y que incluya las sanciones que se hubiesen impuesto hasta ese momento y que servirá para elaborar la Parrilla de Salida, a la espera de poder elevar a definitiva dicha clasificación.

**39.5.** 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, será firmada por los Comisarios Deportivos y se procederá a la apertura del Parque Cerrado.

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 precitada clasificación definitiva. Para el resto de los participantes se considerarán definitivos los elementos que han servido para establecer la clasificación.

**39.6.** 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 que motiva la provisionalidad.

#### 40- CEREMONIA DEL PODIO -RUEDA DE PRENSA -PROMOCIÓN

**40.1.** Los tres primeros pilotos clasificados tras cada una de las carreras y el representante del equipo vencedor deberán estar presentes en la ceremonia de entrega de premios en el pódium.

**40.2.** En el momento en el que sea solicitado, todos los participantes inscritos tienen la obligación de atender sin compensación todas las ruedas de prensa organizadas por el Promotor. Además, las siguientes indicaciones deben ser respetadas:

a) Inmediatamente después de la clasificación y/o entrega de premios, los 3 primeros clasificados de la carrera deberán estar disponibles para una rueda de prensa (en el lugar definido por el reglamento particular).

**39.3** Vehicles that have covered at least 75% of the number of laps completed by the winner (rounded to the next unit) will be classified, even if they have not crossed the finish line after the winner on his/her last lap and, in consequence, passed under the chequered flag.

**39.4** The provisional official classification signed by the Race Director will be published after the race. It will be the only valid classification, subject to changes that could be introduced under the ISC or Sporting Regulations.

Stewards must publish an **AMENDED PROVISIONAL CLASSIFICATION** published after the provisional classification of the Race Director and include penalties that have been imposed so far, which will help to establish the starting the grid, awaiting the final classification to be declared definitive.

**39.5** After the period for submitting protests (30 MINUTES) has passed without any having been presented and scrutineering having been made, the classification will become final and shall be signed by the Stewards, and the Parc Fermé will be opened.

If, however, after this 30-minute period, the Official Classification could not be signed, the Stewards will issue a decision stating, with respect to vehicles that may be affected, the reasons for the pending final classification. The elements that have served to establish the classification for the rest of the participants will be considered definitive.

**39.6** If there is an appeal, or a drug test result is pending, etc., the classification will remain provisional until the final decision. In this case, the Stewards will sign the official classification, mentioning this fact.

#### 40- PODIUM CEREMONY

**40.1** The drivers finishing the races in 1<sup>st</sup>, 2<sup>nd</sup> and 3<sup>rd</sup> positions and a representative of the winning Team must attend the prize-giving ceremony on the podium.

**40.2** Upon request, all registered participants are required to attend, free of charge, all press conferences organized by the Promoter. In addition, the following guidelines must be respected:

a) Immediately after the classification and/or award ceremony, the top 3 drivers of the race must be available for a press conference (in the place defined by the supplementary regulations).  
b) The 3 drivers are required to attend this press conference.

b) Los 3 pilotos están obligados a asistir a esta rueda de prensa.  
c) Los pilotos deben llevar puesto y cerrado el mono y las gorras definidas para las ruedas de prensa.

c) Drivers must wear their closed complete racing overalls as well as the designated caps for the press conference.

**40.3.** Los pilotos deberán tomar parte en cualquier actividad promocional solicitada por el Promotor tales como sesiones de autógrafos, entrega de premios, ruedas de prensa, asistir a los *walkabouts* y los desfiles anteriores a las carreras.

**40.3** Drivers must take part in any promotional activity requested by the Promoter such as autograph sessions, award ceremonies, press conferences, walkabouts and pre-race parades.

**40.4.** Los pilotos, concursantes y suministradores ceden el derecho de utilización de su nombre a la RFE de A y al Promotor para promoción, publicidad, anuncios y actos de relaciones públicas, para la promoción del Campeonato.

**40.4.** Drivers, competitors and suppliers grant the right to use their name to the RFEdeA and the Promoter for promotion, publicity, advertising and public relations events for promoting the Championship.

La utilización del Logo del Campeonato por parte de los concursantes, constructores y pilotos o de sus agentes o representantes está prohibida, excepto autorización escrita del Promoter.

The use of the Championships Logo by competitors, manufacturers and drivers or their agents or representatives is prohibited, except with written authorization from the Promoter.

#### 41 - PUNTUACIÓN

**41.1.** Los puntos obtenidos en cada carrera para todos los títulos serán distribuidos de la siguiente forma:

**Carrera de 25 min + 1 vuelta:**

| Posición | Puntos |
|----------|--------|
| 1        | 25     |
| 2        | 18     |
| 3        | 15     |
| 4        | 12     |
| 5        | 10     |
| 6        | 8      |
| 7        | 6      |
| 8        | 4      |
| 9        | 2      |
| 10       | 1      |

**Carrera de 18 min + 1 vuelta:**

| Posición | Puntos |
|----------|--------|
| 1        | 15     |
| 2        | 12     |
| 3        | 10     |
| 4        | 8      |
| 5        | 6      |
| 6        | 4      |
| 7        | 2      |
| 8        | 1      |

#### 41 - SCORING

**41.1.** Points earned in each race for all titles will be distributed as follows:

**25 min. race + 1 lap:**

| Position | Points |
|----------|--------|
| 1        | 25     |
| 2        | 18     |
| 3        | 15     |
| 4        | 12     |
| 5        | 10     |
| 6        | 8      |
| 7        | 6      |
| 8        | 4      |
| 9        | 2      |
| 10       | 1      |

**18 min race + 1 lap:**

| Position | Points |
|----------|--------|
| 1        | 15     |
| 2        | 12     |
| 3        | 10     |
| 4        | 8      |
| 5        | 6      |
| 6        | 4      |
| 7        | 2      |
| 8        | 1      |

**41.2.** Si una carrera es suspendida siguiendo el artículo 35, y no puede ser reanudada, no se adjudicará ningún punto si el líder ha completado menos de dos vueltas, se adjudicará la mitad de los puntos si el líder ha completado más de 2 vueltas, pero menos del 75% de la distancia total prevista de la carrera y se adjudicarán todos los puntos si el líder ha completado un 75% o más de la distancia total prevista de la carrera.

Se adjudicarán todos los puntos si se llega al máximo de tiempo previsto antes de que el líder complete el 75% de la distancia prevista.

**41.2.** If a race is suspended in compliance with Article 32, and cannot be resumed, no points will be awarded if the leader has completed less than two laps, half the points will be awarded if the leader has completed more than 2 laps but less than 75% of the planned total distance of the race and all points will be awarded if the leader has completed 75% or more of the total planned distance of the race.

All points will be awarded if the maximum time allowed is reached before the leader completes 75% of the planned distance.

#### 42- PREMIOS

**42.1.** Los pilotos que se hayan hecho acreedores de trofeo deberán participar en la ceremonia de ENTREGA DE PREMIOS en el pódium y respetar todas las reglas e instrucciones referentes al procedimiento del mismo.

**42.2.** Los 3 primeros clasificados de cada carrera del Campeonato de España de F4 recibirán los siguientes premios:

1º Clasificado: Trofeo  
2º Clasificado: Trofeo  
3º Clasificado: Trofeo

1º Equipo Clasificado: Trofeo

**42.3.** Se establecerá una clasificación por equipos. Para la misma, se tendrán en consideración los 2 pilotos mejor clasificados de cada equipo en cada prueba.

**42.3.1.** Los puntos que cada piloto designado sume para su equipo correspondiente en cada carrera serán los mismos que sume él mismo en base al artículo 41.

**42.3.2.** Al final de la temporada, el equipo que sume más puntos será considerado como Equipo Ganador y recibirá un trofeo acreditativo.

#### 43. RECLAMACIONES Y APELACIONES

**43.1.** Cualquier reclamación deberá ser formulada conforme a lo establecido en el Art. 13 del CDI, acompañada de una caución de 1.000 Euros.

**43.2.** Conforme a lo indicado en el Art. 15 del CDI, 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 Artículo, acompañado de una caución de 2.500 Euros.

#### 42- PRIZES

**42.1.** Drivers who have won a trophy should participate in the awards ceremony on the podium and abide by all rules and instructions concerning the method thereof.

**42.2.** The top 3 drivers in each race of the Spanish F4 Championship receive the following prizes:

1st Place: Trophy  
2nd Place: Trophy  
3rd Place: Trophy

1<sup>st</sup> Team Classified: Trophy

**42.3.** Team classification will be established. For this purpose, will be taken into consideration the 2 best drivers of each team in each event.

**42.3.1.** The points that each designated driver adds to their corresponding Team in each race will be the same as the driver obtains, based on Article 41.

**42.3.2.** At the end of the season, the Team with more points will be considered Winning Team and will receive a certificate and a trophy.

#### 43. PROTESTS AND APPEALS

**43.1.** Any protest must be made in accordance with the provisions of Art. 13 of the ISC, accompanied by a deposit of 1,000 Euros.

**43.2.** As indicated in Art. 14 of the ISC, every competitor has the right to appeal against decisions taken by the Stewards of the events in the form and terms set out in that Article, accompanied by a deposit of 2,500 Euros.

#### 44- CLASIFICACION DEL CAMPEONATO

**44.1.** El Título de Piloto Ganador del Campeonato de España de F4 será entregado al piloto que haya obtenido el mayor número de puntos durante las carreras del Calendario en las que haya tomado parte.

**44.2.** El Título de Equipo vencedor, se atribuirá al equipo que haya obtenido el mayor número de puntos obtenidos por sus dos mejores vehículos en cada carrera del campeonato.

**44.3.** El Título de Piloto Femenino del Campeonato de España de F4, será entregado a la piloto que haya obtenido el mayor número de puntos durante las carreras del Calendario en las que haya tomado parte.

**44.4.** Los tres primeros pilotos clasificados en el Campeonato de España de F-4, así como el representante del equipo vencedor y la piloto vencedora del trofeo femenino, deberán acudir a la Gala de entrega de premios de la RFE de A.

**44.5.** Si así es requerido por la FIA, el piloto vencedor del Campeonato deberá acudir a la ceremonia anual de entrega de premios de la FIA.

#### 45- EMPATE

**45.1.** Los premios entregados para todos los concursantes que empaten serán sumados y divididos en partes iguales entre ellos.

**45.2.** Si dos o más pilotos terminan la temporada con el mismo número de puntos, la posición más alta en la clasificación del Campeonato será para:

- El que haya conseguido un mayor número de primeras posiciones.
- Si el número de primeras posiciones es igual, para el que haya conseguido el mayor número de segundas posiciones.
- Si el número de segundas posiciones es igual, para el que haya conseguido el mayor número de terceras posiciones, y consecutivamente así hasta que quede un ganador.
- Si con este procedimiento no se consigue un resultado, la RFE de A nombrará un ganador siguiendo el criterio que considere adecuado.

#### 46- ESTABILIDAD E INTERPRETACIÓN DEL REGLAMENTO

**46.1.** El presente Reglamento no será básicamente modificado y únicamente el Comité Organizador, con la aprobación de la RFE de A, establecerá las normas correctoras que crean convenientes.

**46.2.** Dichas rectificaciones serán comunicadas a los concursantes debidamente inscritos en el Campeonato, estableciéndose en la comunicación la fecha de aplicación de las modificaciones.

#### 44- CHAMPIONSHIP STANDINGS

**44.1.** The Title of Winner of the Spanish F4 Championship will be delivered to the driver that has obtained the bigger amount of points, during races of the Calendar in which he/she has participated.

**44.2.** The Title of winning Team will be assigned to the Team that has obtained the bigger amount of points with his two better cars in each race of the championship.

**44.3.** The Title of female driver of the F4 Spanish championship will be awarded to the driver who has obtained the bigger amount of points, during races of the Calendar in which they have participated.

**44.4.** The first three classified drivers in the F4 Spanish championship, as well as the representative of the winning Team and the Female Driver Trophy, should attend the prize ceremony of the RFE de A.

**44.5.** If required by the FIA to do so, the driver finishing first in the Championship must be present at the annual FIA Prize Giving ceremony.

#### 45- DEAD HEAT

**45.1.** The prizes awarded to competitors who have a dead heat will be added together and divided equally among them.

**45.2.** If two or more drivers finish the season with the same number of points, the highest position in the championship will be for the driver:

- Who has achieved a greater number of top positions.
- If the number of top positions is equal, for the driver that has achieved the highest number of second positions.
- If the number of second places is the same, for the driver that has obtained the greatest number of third places, and so on, until there is one winner.
- If this procedure obtains a result, the RFEdeA will appoint a winner, following the criteria it deems opportune.

#### 46- STABILITY AND INTERPRETATION OF REGULATIONS

**46.1.** This Regulation shall not basically be changed and only the Organizing Committee, with the approval of the RFEdeA, will establish corrective rules as they deem convenient.

**46.2.** These rectifications shall be communicated to the duly registered competitors in the Championship, establishing communication the date of application of the amendments.

Cualquier aclaración al presente Reglamento deberá ser solicitada al Comité Organizador, a quien compete resolver las dudas planteadas.

Any clarification to this Regulation shall be requested to the Organizing Committee, which is responsible for resolving the doubts raised.



