

# 2025 IBERIAN SUPERCARS - CAMPEONATO DE PORTUGAL DE VELOCIDADE

REGULAMENTO DESPORTIVO - REGLAMENTO DEPORTIVO - SPORTING REGULATIONS v1.2

## INDEX

1. PREFÁCIO	1. PREFACIO	1. PREFACE
2. REGULAMENTO	2. REGLAMENTO	2. REGULATIONS
3. COMPROMISSO GERAL	3. COMPROMISO GENERAL	3. GENERAL COMMITMENT
4. CONDIÇÕES GERAIS	4. CONDICIONES GENERALES	4. GENERAL CONDITIONS
5. LICENÇAS	5. LICENCIAS	5. LICENCES
6. VIATURAS ELEGÍVEIS	6. VEHÍCULOS ADMISIBLES	6. ELIGIBLE CARS
7. FORMATO DAS PROVAS/EVENTOS	7. FORMATO DE LAS PRUEBAS/EVENTOS	7. FORMAT OF RACES/EVENTS
8. CLASSIFICAÇÃO E PONTUAÇÕES	8. CLASIFICACIÓN Y PUNTUACIÓN	8. CLASSIFICATION AND SCORING
9. CATEGORIZAÇÃO DOS PILOTOS	9. CATEGORIZACIÓN DE LOS PILOTOS	9. DRIVERS CATEGORIZATION
10. INSCRIÇÕES NAS PROVAS/EVENTOS	10. INSCRIPCIÓN EN PRUEBAS/EVENTOS	10. ENTRY REGISTRATION IN RACES/ EVENTS
11. INSTRUÇÕES E COMUNICAÇÕES AOS CONCORRENTES E CONDUTORES	11. INSTRUCCIONES Y COMUNICACIONES A LOS CONCURSANTES Y PILOTOS	11. INSTRUCTIONS AND COMMUNICATIONS TO COMPETITORS AND DRIVERS
12. INCIDENTES	12. INCIDENTS	12. INCIDENTS
13. PENALIDADES	13. SANCIONES	13. PENALTIES
14. RECLAMAÇÕES E APELOS	14. RECLAMACIONES Y APELACIONES	14. PROTESTS AND APPEALS
15. MUDANÇAS DE CONDUTOR E HANDICAP	15. CAMBIOS DE PILOTO Y HANDICAP	15. DRIVER CHANGES AND HANDICAP
16. PARAGEM OBRIGATÓRIA	16. PARADA OBLIGATORIA	16. COMPULSORY PITSTOP
17. MUDANÇAS DE VIATURA	17. CAMBIO DE VEÍCULO	17. VEHICLE REPLACEMENT
18. NÚMEROS DE COMPETIÇÃO	18. NÚMEROS DE COMPETICIÓN	18. COMPETITION NUMBERS
19. VERIFICAÇÕES ADMINISTRATIVAS	19. VERIFICACIONES ADMINISTRATIVOS	19. ADMINISTRATIVE CHECKS
20. VERIFICAÇÕES TÉCNICAS	20. VERIFICACIONES TÉCNICAS	20. TECHNICAL SCRUTINEERING
21. PNEUS	21. NEUMÁTICOS	21. TYRES
22. PESAGEM	22. PESAJE	22. WEIGHING
23. RECOLHA DE DADOS	23. RECOGIDA DE DATOS	23. DATA COLLECTION
24. SEGURANÇA GERAL	24. SEGURIDAD GENERAL	24. GENERAL SECURITY
25. PITLANE E BOXES	25. PITLANE Y BOXES	25. PITLANE E PIT GARAGES
26. COMBUSTÍVEL E REABASTECIMENTO	26. COMBUSTIBLE Y REPOSTAJE	26. FUEL AND REFUELLING
27. TREINO LIVRE, TREINOS CRONOMETRADOS	27. ENTRENAMIENTOS LIBRES, ENTRENAMIENTOS CRONOMETRADOS	27. FREE PRACTICE, QUALIFYING
28. GRELHA DE PARTIDA	28. PARRILLA DE SALIDA	28. STARTING GRID
29. PROCEDIMENTO DE PARTIDA	29. PROCEDIMIENTO DE SALIDA	29. STARTING PROCEDURE
30. CORRIDA	30. CARRERA	30. RACE
31. SAFETY CAR	31. SAFETY CAR	31. SAFETY CAR
32. FINAL DA CORRIDA	32. FIN DE CARRERA	32. RACE FINISH
33. CLASSIFICAÇÃO	33. CLASIFICACION	33. CLASSIFICATION
ANEXO I: EQUIPAMENTO OBRIGATÓRIO	ANEXO I: EQUIPO OBLIGATORIO	ANNEX I: COMPULSORY EQUIPMENT

**1. PREFÁCIO**

**1.1** A Federação Portuguesa de Automobilismo e Karting (FPAK) organiza em 2025, conjuntamente com os promotores oficiais do campeonato (Race Ready e TCR Euro Campeonatos LTD), uma manifestação desportiva denominada Campeonato de Portugal de Velocidade / Iberian Supercars (adiante designada por CPV/IS), a qual se regerá pelo Código Desportivo Internacional (CDI) e seus anexos, pelas Prescrições Gerais de Automobilismo e Karting (PGAK), pelas Prescrições Específicas de Velocidade (PEV), pelo Regulamento Desportivo e Técnico das provas/eventos do CPV/IS/SE, e por toda e qualquer outra regulamentação publicada pela FPAK.

**1.2.** A Comissão Organizadora do CPV/IS será representada por:

- Diogo Ferrão
- Paulo Ferreira
- Sérgio Fonseca

**1.3.** A Comissão Organizadora do CPV/IS poderá:

**1. PREFACIO**

**1.2.** La Federación Portuguesa de Automovilismo y Karting (FPAK) organiza en 2025, junto con los promotores oficiales del campeonato (Race Ready y TCR Euro Campeonatos LTD), un evento deportivo denominado Campeonato de Portugal de Velocidade / Iberian Supercars (en adelante CPV/IS), que se regirá por el Código Deportivo Internacional (CDI) y sus anexos, por las Prescripciones Generales de Automovilismo y Karting (PGAK), por las Prescripciones Específicas de Velocidad (PEV), por los Reglamentos Deportivos y Técnicos de las pruebas/ eventos CPV/IS/SE, y por todos los demás reglamentos publicados por la FPAK.

**1.2.** El Comité Organizador CPV/IS estará representado por:

- Diogo Ferrão
- Paulo Ferreira
- Sérgio Fonseca

**1.3.** El Comité Organizador del CPV/IS podrá:

**1. PREFACE**

**1.1.** The Portuguese Automobile and Karting Federation (FPAK) is organising in 2025, together with the official championship promoters (Race Ready and TCR Euro Campeonatos LTD), a sporting event called the Campeonato de Portugal de Velocidade / Iberian Supercars (hereinafter referred to as CPV/IS), which will be governed by the International Sporting Code (ISC) and its annexes, by the General Motorsport and Karting Prescriptions (PGAK), by the Specific Circuit Racing Prescriptions (PEV), by the Sporting and Technical Regulations of the CPV/IS/SE races/events, and by any and all other regulations published by the FPAK.

**1.2.** The CPV/IS Organising Committee will be represented by:

- Diogo Ferrão
- Paulo Ferreira
- Sérgio Fonseca

**1.3.** The CPV/IS Organising Committee may:

## VERSÃO PORTUGUESA

**1.3.1.** Lidar com questões relativas à aceitação de viaturas, conforme especificado nos presentes Regulamentos.

**1.3.2.** Deliberar sobre a aceitação de inscrições de preparadores e fabricantes no campeonato.

**1.3.3.** Deliberar sobre questões relativas ao Balance of Performance ("BOP").

**1.3.4.** Emitir esclarecimentos sobre os regulamentos e sua interpretação, os quais serão sujeitos a ratificação prévia da FPAK.

**1.3.5.** Lidar com as questões relativas à aceitação dos condutores, desde que efetuadas até ao início das verificações administrativas;

**1.3.6.** Emitir esclarecimentos sobre quaisquer questões relativas à atribuição de pontos ou à classificação do Campeonato.

**1.3.7.** Qualquer concorrente, construtor ou piloto que pretenda esclarecer um ponto nos regulamentos desportivos ou técnicos entre eventos poderá contactar o Comité Organizador. No entanto, qualquer interpretação fornecida pelo Comité Organizador não prevalecerá sobre a autoridade da FPAK, Real Federación Española de Automovilismo (RFEDA), Diretor de Prova ou dos Comissários Desportivos.

O concorrente, construtor ou piloto deverá submeter um pedido de esclarecimento devidamente fundamentado à Comissão Organizadora através do email [gt4@raceready.pt](mailto:gt4@raceready.pt), especificando claramente os pontos que necessitam de esclarecimento.

## VERSIÓN EN CASTELLANO

**1.3.1.** Tratar las cuestiones relativas a la aceptación de vehículos, tal como se especifica en el presente Reglamento.

**1.3.2.** Decidir sobre la aceptación de inscripciones de preparadores y fabricantes en el campeonato.

**1.3.3.** Decidir sobre las cuestiones relativas al Balance of Performance («BOP»).

**1.3.4.** Emitir aclaraciones sobre el reglamento y su interpretación, que estarán sujetas a la ratificación previa de la FPAK.

**1.3.5.** Tratar las cuestiones relativas a la aceptación de los pilotos, siempre que se formulen antes del inicio de las verificaciones administrativas;

**1.3.6.** Emitir aclaraciones sobre cualquier cuestión relativa a la atribución de puntos o a la clasificación del Campeonato.

**1.3.7.** Cualquier concursante, fabricante o piloto que desee aclarar un punto de los reglamentos deportivos o técnicos entre eventos podrá ponerse en contacto con el Comité Organizador. No obstante, cualquier interpretación proporcionada por el Comité Organizador no prevalecerá sobre la autoridad de la FPAK, la Real Federación Española de Automovilismo (RFEDA), el Director de Carrera o los Comisarios del Evento.

El concursante, constructor o piloto deberá presentar una solicitud debidamente fundamentada al Comité Organizador a través del correo electrónico [gt4@raceready.pt](mailto:gt4@raceready.pt), especificando claramente los puntos que requieren aclaración.

## ENGLISH VERSION

**1.3.1.** deal with issues relating to the acceptance of vehicles, as specified in these Regulations.

**1.3.2.** decide on the acceptance of entries from preparers and manufacturers in the championship.

**1.3.3.** Deciding on Balance of Performance ("BOP") issues.

**1.3.4.** Issuing clarifications on the regulations and their interpretation, which will be subject to prior ratification by the FPAK.

**1.3.5.** Dealing with questions relating to the acceptance of drivers, provided they are made before the start of the administrative checks.

**1.3.6.** Issuing clarifications on any issues relating to the awarding of points or the classification of the Championship.

**1.3.7.** Any competitor, manufacturer, or driver wishing to clarify a point in the sporting or technical regulations between events may contact the Organising Committee. However, any interpretation provided by the Organising Committee shall not override the authority of the FPAK, Real Federación Española de Automovilismo (RFEDA), Race Director or the Stewards of the Meeting.

The competitor, manufacturer, or driver must submit a well-reasoned request to the Organising Committee at [gt4@raceready.pt](mailto:gt4@raceready.pt), clearly specifying the points requiring clarification.

**VERSÃO PORTUGUESA****VERSIÓN EN CASTELLANO****ENGLISH VERSION****2. REGULAMENTOS**

**2.1.** O texto final deste Regulamento Desportivo do CPV/IS será a versão portuguesa, que será utilizada em caso de disputa quanto à sua interpretação. Os títulos neste documento são apenas para referência e não fazem parte deste Regulamento Desportivo.

**2.2.** O Regulamento Desportivo do CPV/IS entrará em vigor após aprovação da FPAK e substituirá todos os regulamentos anteriores relacionados a este Campeonato.

**2.3.** Todas as alterações aos regulamentos desportivo e técnico serão feitas de acordo com as PGAK.

**2.4.** Embora este documento seja geralmente escrito com referências em masculinos, ele deve ser considerado neutro em relação ao género. Todas as referências a “ele” podem ser substituídas por “ela”, “dele” por “ela”, etc...

**3. COMPROMISSO GERAL**

**3.1.** Todos os condutores, concorrentes e oficiais participantes no campeonato comprometem-se, em seu próprio nome, seus funcionários e agentes, a observar todas as disposições complementadas ou alteradas do Código Desportivo Internacional, Prescrições Gerais de Automobilismo e Karting, Prescrições Específicas de Velocidade, do Regulamento Técnico e do presente Regulamento Desportivo.

**2. REGLAMENTO**

**2.1.** El texto definitivo del presente Reglamento Deportivo CPV/IS será la versión portuguesa, que se utilizará en caso de litigio sobre su interpretación. Los títulos de este documento son sólo de referencia y no forman parte de este Reglamento Deportivo.

**2.2.** El Reglamento Deportivo del CPV/IS entrará en vigor tras su aprobación por la FPAK y sustituirá a todos los reglamentos anteriores relativos a este Campeonato.

**2.3.** Todos los cambios en los reglamentos deportivos y técnicos se realizarán de conformidad con PGAK.

**2.4.** Aunque este documento está redactado generalmente con referencias masculinas, debe considerarse neutro en cuanto al género. Todas las referencias a «él» pueden sustituirse por «ella», «él» por «ella», etc...

**3. COMPROMISO GENERAL**

**3.1.** Todos los pilotos, concursantes y oficiales que participen en el campeonato se comprometen, en su propio nombre, en el de sus empleados y agentes, a respetar todas las disposiciones completadas o modificadas por el Código Deportivo Internacional, el PGAK, el PEV, el Reglamento Técnico y el presente Reglamento Deportivo.

**2. REGULATIONS**

**2.1.** The final text of these CPV/IS Sporting Regulations will be the Portuguese version, which will be used in the event of a dispute as to its interpretation. The headings in this document are for reference only and do not form part of these Sporting Regulations.

**2.2.** The CPV/IS Sporting Regulations will come into force after approval by the FPAK and will replace all previous regulations relating to this Championship.

**2.3.** All changes to the Sporting and Technical Regulations will be made in accordance with PGAK.

**2.4.** Although this document is generally written with masculine references, it should be considered gender-neutral. All references to ‘he’ can be replaced by ‘she’, ‘his’ by ‘her’, etc...

**3. GENERAL COMMITMENT**

**3.1.** All drivers, competitors and officials taking part in the championship undertake, on behalf of themselves, their employees and agents, to observe all the provisions supplemented or amended by the International Sporting Code, the PGAK, the PEV, the current Technical Regulations and Sporting Regulations.

**4. CONDIÇÕES GERAIS**

**4.1.** É obrigação do concorrente garantir que todas as pessoas envolvidas cumpram todos os requisitos do CDI e seus anexos, as PGAK, as PEV, os Regulamentos Desportivo e Técnicos de 2025, o regulamento particular da prova/evento, incluindo quaisquer aditamentos, comunicações e esclarecimentos aprovados.

**4.2.** Cada concorrente deve nomear o(s) seu(s) representante(s) por escrito no formulário de inscrição. Se um representante nomeado não puder estar presente pessoalmente na prova/evento, o concorrente deve comunicar um representante alternativo por escrito aos Comissários Desportivos antes do final das verificações administrativas; os casos de “força maior” serão analisados pelos Comissários Desportivos. Ao longo de toda a duração da prova/evento, uma pessoa encarregada de uma viatura inscrita é responsável conjuntamente e solidariamente com o concorrente por garantir que os requisitos sejam observados.

**4.3.** Os concorrentes devem garantir que as suas viaturas cumpram as condições de elegibilidade, segurança e os Regulamentos Técnicos durante toda a prova/evento.

**4.4.** A apresentação de uma viatura para verificação será considerada uma declaração de conformidade implícita.

**4. CONDICIONES GENERALES**

**4.1** Es obligación del concursante asegurarse de que todas las personas involucradas cumplan con todos los requisitos del CDI y sus anexos, el PGAK, el PEV, el Reglamento Deportivo y Técnicos de 2025, el reglamento particular de la prueba/evento, incluyendo cualquier añadido, comunicación y aclaración aprobados.

**4.2** Cada concursante debe designar a su(s) representante(s) por escrito en el formulario de inscripción. Si un representante designado no puede estar presente en persona en la prueba/evento, el concursante debe notificar un representante alternativo por escrito a los Comisarios antes del final de las verificaciones administrativas; los casos de «fuerza mayor» serán analizados por los Comisarios. Durante toda la duración de la prueba/evento, la persona a cargo de un vehículo inscrito es solidariamente responsable con el concursante de garantizar el cumplimiento de los requisitos.

**4.3.** Los concursantes deben asegurarse de que sus vehículos cumplen las condiciones de elegibilidad, seguridad y el Reglamento Técnico durante toda la prueba/evento.

**4.4** La presentación de un vehículo a la inspección se considerará una declaración implícita de conformidad.

**4. GENERAL CONDITIONS**

**4.1** It is the competitor's obligation to ensure that all persons involved comply with all the requirements of the ISC and its annexes, the PGAK, the PEV, the 2025 Sporting and Technical Regulations, the particular regulations of the race/event, including any approved additions, communications and clarifications.

**4.2** Each competitor must appoint their representative(s) in writing on the entry form. If an appointed representative cannot be present in person at the race/event, the competitor must notify an alternative representative in writing to the Stewards before the end of the administrative checks; cases of ‘force majeure’ will be analysed by the Stewards. Throughout the duration of the race/event, a person in charge of an entered vehicle is jointly and severally responsible with the competitor for ensuring that the requirements are met.

**4.3.** Competitors must ensure that their vehicles fulfil the conditions of eligibility, safety and the Technical Regulations throughout the race/event.

**4.4** The presentation of a vehicle for inspection will be considered an implicit declaration of conformity.

**5. LICENÇAS**

**5.1.** Todos os condutores que participem nas provas/eventos do CPV/IS têm de ser titulares de uma licença desportiva NACIONAL A ou superior, de acordo com o estipulado no Regulamento de Emissão de Licenças Desportivas da FPAK em vigor.

**5.2.** Relembra-se que, nos termos do Regulamento de Emissão de Licenças Desportivas em vigor e, por força da Regulamentação Internacional – transcrita para a regulamentação nacional – os menores de 18 anos não poderão ser detentores de licença de concorrente.

**5.3.** No caso de necessitarem, tal licença será emitida em nome de um dos progenitores (ou tutor se for o caso), ficando adstrita única e exclusivamente ao respetivo condutor.

**5.4.** Em cada prova/evento do CPV/IS serão admitidos como concorrentes os próprios condutores e/ou os detentores de licenças coletivas. No caso de o concorrente não ser o próprio condutor, o concorrente tem de ser titular de uma Licença Desportiva de concorrente de acordo com o estipulado no Regulamento de Emissão de Licenças Desportivas.

**5. LICENCIAS**

**5.1** Todos los pilotos que participen en carreras/eventos CPV/IS deberán estar en posesión de una licencia deportiva NACIONAL A o superior, de conformidad con el Reglamento de Expedición de Licencias Deportivas de la FPAK en vigor.

**5.2** Se recuerda que, en virtud del Reglamento de Licencias Deportivas en vigor, y en virtud del Reglamento Internacional -transcrito a los reglamentos nacionales-, los menores de 18 años no pueden ser titulares de una licencia de concursante.

**5.3** En caso de necesitarlo, el permiso se expedirá a nombre de uno de los progenitores (o tutor en su caso) y se asignará única y exclusivamente al piloto respectivo.

**5.4** En cada prueba/evento CPV/IS, los pilotos y/o titulares de licencias colectivas serán admitidos como Concursantes. En el caso de que el Concursante no sea su propio piloto, el Concursante deberá estar en posesión de una Licencia Deportiva de Concursante de acuerdo con las disposiciones del Reglamento para la Expedición de Licencias Deportivas.

**5. LICENCES**

**5.1** All drivers taking part in CPV/IS races/events must hold a NATIONAL A or higher sports licence, in accordance with the FPAK Sports Licence Issuing Regulations in force.

**5.2** Please note that, under the terms of the Sporting Licence Regulations in force, and by virtue of the International Regulations - transcribed into national regulations - minors under the age of 18 may not hold a competitor's licence.

**5.3** Should they need it, the licence will be issued in the name of one of the parents (or guardian if applicable) and will be solely and exclusively assigned to the respective driver.

**5.4** At each CPV/IS race/event, drivers and/or collective licence holders will be admitted as competitors. In the event that the competitor is not the driver, the competitor must hold a competitor's Sports Licence in accordance with the provisions of the Regulations for the Issue of Sports Licences.



**6. VIATURAS ELEGÍVEIS**

**6.1.** As divisões GT4 Pro, GT4 Pro-Bronze, GT4 Bronze e GT4 Am são reservadas para viaturas GT4 (Grande Turismo), homologadas pela RACB, conforme definido pelo Regulamento Técnico GT4 2025.

Em circunstâncias excecionais, a Comissão Organizadora reserva-se o direito de aceitar viaturas cuja ficha técnica seja temporária ou incompleta, ou que não estejam homologadas.

**6.2** As viaturas seguintes são elegíveis para competir na divisão GTX e deverão estar conforme as versões anteriores dos Regulamentos Técnicos GT4 ou do troféu monomarca respetivo:

- Alpine A110 Cup
- Aston Martin Vantage GT4
- Ginetta G50 3.5 ou 3.7
- Ginetta G55 GT4
- BMW M3 GT4 (E92)
- **BMW M4 GT4 (F82)**
- Lotus Evora GT4
- Chevrolet Corvette C6 GT4
- Nissan 350Z GT4
- KTM X-BOW GT4 (MY2008 e MY2018)
- Maserati GranTurismo MC GT4
- **McLaren 570S GT4**
- Porsche 981 Cayman CS MR GT4
- Ligier JS02

Qualquer outra viatura que a Comissão Organizadora considere que se enquadre nesta divisão.

**6. VEHÍCULOS ADMISIBLES**

**6.1.** Las divisiones GT4 Pro, GT4 Pro-Bronze, GT4 Bronze y GT4 Am están reservadas a vehículos GT4 (Gran Turismo), homologados por el RACB, tal y como se define en el Reglamento Técnico GT4 2025.

En circunstancias excepcionales, el Comité Organizador se reserva el derecho de aceptar vehículos cuyo expediente técnico sea provisional o incompleto, o que no estén homologados.

**6.2** Los siguientes vehículos son elegibles para competir en la división GTX y deben cumplir con las versiones anteriores del Reglamento Técnico GT4 o el respectivo trofeo monomarca:

- Alpine A110 Cup
- Aston Martin Vantage GT4
- Ginetta G50 3.5 o 3.7
- Ginetta G55 GT4
- BMW M3 GT4 (E92)
- BMW M4 GT4 (F82)
- Lotus Evora GT4
- Chevrolet Corvette C6 GT4
- Nissan 350Z GT4
- KTM X-BOW GT4 (MY2008 y MY2018)
- Maserati GranTurismo MC GT4
- McLaren 570S GT4
- Porsche 981 Cayman CS MR GT4
- Ligier JS02

Cualquier otro vehículo que el Comité Organizador considere que entra dentro de esta división.

**6. ELIGIBLE VEHICLES**

**6.1.** The GT4 Pro, GT4 Pro-Bronze, GT4 Bronze and GT4 Am divisions are reserved for GT4 (Grand Touring) cars, homologated by the RACB, as defined by the GT4 Technical Regulations 2025.

In exceptional circumstances, the Organising Committee reserves the right to accept cars whose technical file is temporary or incomplete, or which are not homologated.

**6.2.** The following cars are eligible to compete in the GTX division and must comply with the previous versions of the GT4 Technical Regulations or the respective mono-brand trophy:

- Alpine A110 Cup
- Aston Martin Vantage GT4
- Ginetta G50 3.5 or 3.7
- Ginetta G55 GT4
- BMW M3 GT4 (E92)
- BMW M4 GT4 (F82)
- Lotus Evora GT4
- Chevrolet Corvette C6 GT4
- Nissan 350Z GT4
- KTM X-BOW GT4 (MY2008 and MY2018)
- Maserati GranTurismo MC GT4
- McLaren 570S GT4
- Porsche 981 Cayman CS MR GT4
- Ligier JS02

Any other car that the Organising Committee considers to fall within this division.

**VERSÃO PORTUGUESA**

**6.3.** As viaturas seguintes são elegíveis para competir na divisão Cup e deverão estar conforme as versões anteriores dos troféu monomarca respetivo:

- Porsche 997 GT3 Cup – Sujeito à aplicação de BOP
- Porsche 991.1 GT3 Cup – Sujeito à aplicação de BOP
- Ferrari 430 Challenge - Sujeito a la aplicación del BOP

Qualquer outra viatura que a Comissão Organizadora considere que se enquadre nesta divisão.

**6.4** As viaturas seguintes são elegíveis para competir na divisão TC e deverão estar conforme as versões anteriores dos troféu monomarca respetivo:

- BMW M235i
- BMW M240i
- Mini Cooper
- Fiat Abarth
- Ginetta G40
- Peugeot RCZ Cup
- Peugeot 308 Racing Cup
- Renault Clio Cup
- Skoda Octavia
- VW Scirocco
- Kia Ceed

Qualquer outra viatura que a Comissão Organizadora considere que se enquadre nesta divisão.

**6.5** As viaturas elegíveis para competir na divisão TCL4 e deverão estar conforme a Regulamentação Técnica FIA TCL4.

**VERSIÓN EN CASTELLANO**

**6.3** Los siguientes vehículos son elegibles para competir en la división Cup y deben ajustarse a las versiones anteriores de los respectivos trofeos monomarca:

- Porsche 997 GT3 Cup - Sujeto a la aplicación del BOP
- Porsche 991.1 GT3 Cup - Sujeto a la aplicación del BOP
- Ferrari 430 Challenge - Sujeto a la aplicación del BOP

Cualquier otro vehículo que el Comité Organizador considere que entra dentro de esta división.

**6.4** Los siguientes vehículos son elegibles para competir en la división TC y deben ajustarse a las versiones anteriores del respectivo trofeo monomarca:

- BMW M235i
- BMW M240i
- Mini Cooper
- Fiat Abarth
- Ginetta G40
- Peugeot RCZ Cup
- Peugeot 308 Racing Cup
- Renault Clio Cup
- Skoda Octavia
- VW Scirocco
- Kia Ceed

Cualquier otro vehículo que el Comité Organizador considere que encaja en esta división.

**6.5** Los vehículos elegibles para competir en la división TCL4 deben cumplir el Reglamento Técnicos TCL4 de la FIA.

**ENGLISH VERSION**

**6.3.** The following cars are eligible to compete in the Cup division and must conform to the previous versions of the respective single-make series:

- Porsche 997 GT3 Cup - Subject to application of BOP
- Porsche 991.1 GT3 Cup - Subject to BOP application
- Ferrari 430 Challenge - Subject to BOP application

Any other car that the Organising Committee considers to fall within this division.

**6.4** The following vehicles are eligible to compete in the TC division and must conform to the previous versions of the respective single-make trophy:

- BMW M235i
- BMW M240i
- Mini Cooper
- Fiat Abarth
- Ginetta G40
- Peugeot RCZ Cup
- Peugeot 308 Racing Cup
- Renault Clio Cup
- Skoda Octavia
- VW Scirocco
- Kia Ceed

Any other vehicle that the Organising Committee deems to fit into this division.

**6.5** The cars eligible to compete in the TCL4 division must comply with the FIA TCL4 Technical Regulations.



**VERSÃO PORTUGUESA****VERSION EN CASTELLANO****ENGLISH VERSION**

**6.6** A divisão TCR é reservada a viaturas em conformidade com a Regulamentação Técnica TCR 2025 e com as respetivas fichas de homologação TCR.

**6.7** A Comissão Organizadora reserva-se ao direito de aceitar qualquer outra viatura nas divisões GTX, Cup e TC.

**6.8** Uma qualquer viatura inscrita numa prova/evento do campeonato poderá participar em mais que uma competição durante o mesmo evento.

**7. FORMATO DAS PROVAS/ EVENTOS**

**7.1** Cada prova/evento terá o estatuto de prova nacional restrita.

**7.2.** Cada prova/evento será composta por:

**7.2.1.** Uma sessão de treinos livres com a duração máxima de 40 minutos.

**7.2.2.** Duas sessões de treinos cronometrados com a duração de 15 minutos cada.

**7.2.3.** Duas corridas com a duração de 50 minutos cada.

**7.2.4.** A Comissão Organizadora poderá decidir a realização de até duas sessões adicionais de treinos livres ou privados, com a duração de 60 minutos cada.

**7.3.** O número máximo de provas/eventos do CPV/IS é de seis.

A lista provisória de provas/ eventos no CPV/IS 2025 é a seguinte:

**6.6** La división TCR está reservada a los vehículos que cumplan el Reglamento Técnico TCR 2025 y sus respectivos formularios de homologación TCR.

**6.7.** El Comité Organizador se reserva el derecho de aceptar cualquier otro vehículo en las divisiones GTX, Cup y TC.

**6.8** Todo vehículo inscrito en una prueba/evento del campeonato podrá participar en más de una competición durante el mismo evento.

**7. FORMATO DE LAS PRUEBAS/EVENTOS**

**7.1** Cada prueba/evento tendrá el estatus de carrera nacional restringida.

**7.2.** Cada prueba/evento consistirá en:

**7.2.1.** Una sesión de entrenamientos libres con una duración máxima de 40 minutos.

**7.2.2.** Dos sesiones de entrenamientos cronometrados de 15 minutos cada una.

**7.2.3.** Dos carreras de 50 minutos cada una.

**7.2.4.** La Comisión Organizadora podrá decidir la realización de hasta dos sesiones adicionales de entrenamientos libres o privados, con una duración de 60 minutos cada una.

**7.3.** El número máximo de carreras/eventos en el CPV/IS es de seis.

La lista provisional de carreras/ eventos del CPV/IS 2025 es la siguiente:

**6.6** The TCR division is reserved for cars that comply with the 2025 TCR Technical Regulations and their respective TCR homologation forms.

**6.7.** The Organising Committee reserves the right to accept any other car in the GTX, Cup and TC divisions.

**6.8** Any vehicle entered in a championship race/event may take part in more than one competition during the same event.

**7. FORMAT OF THE RACES/ EVENTS**

**7.1** Each race/event will have the status of a restricted national race.

**7.2.** Each race/event will consist of:

**7.2.1.** one free practice session lasting a maximum of 40 minutes.

**7.2.2.** Two qualifying sessions lasting 15 minutes each.

**7.2.3.** two races lasting 50 minutes each.

**7.2.4.** The Organising Committee may decide to hold up to two additional free or private practice sessions, each lasting 60 minutes.

**7.3.** The maximum number of races/events in the CPV/IS is six.

The provisional list of races/ events in the 2025 CPV/IS is as follows:

**EVENTO/EVENT - CIRCUITO/CIRCUIT - DATA/DATE**

Evento 1 - Autódromo Internacional do Algarve (Portugal) - 05/04 & 06/04

Evento 2 - Circuito de Madrid Jarama-RACE (Espanña) - 30/05 & 01/06\*

Evento 3 - Circuito Internacional de Vila Real (Portugal) - 04/07 & 05/07

Evento 4 - Circuito Ricardo Tormo (Espanña) - 13/09 & 14/09\*

Evento 5 - Circuito de Jerez (Espanña) - 01/11 & 02/11\*

Evento 6 - Autódromo do Estoril (Portugal) - 29/11 & 30/11

\* a aguardar a autorização da RFEDA  
\* a la espera de la autorización de la RFEDA  
\*pending RFEDA approval

**7.4.** Os condutores e concorrentes pontuam para os seguintes Campeonatos Absolutos:

- CPV/IS de Grande Turismo - Absoluto
- CPV/IS de Turismo - Absoluto
- CPV/IS de GTC - Absoluto

**7.5.** Cada Campeonato é composto pelas seguintes divisões:

- Divisão GT4 Pro
- Divisão GT4 Pro-Bronze
- Divisão GT4 Bronze
- Divisão GT4 Am
- Divisão TCR
- Divisão TC
- Divisão TCL4
- Divisão GTX
- Divisão Cup

**7.6.** O participantes nas divisões GT4 Pro, GT4 Pro-Bronze, GT4 Bronze e GT4 Am pontuam para o CPV/IS Grande Turismo, as divisões TCR, TC e TCL4 pontuam para o CPV/IS Turismo e as divisões GTX e Cup pontuam para o CPV/IS GTC.

**7.4.** Los pilotos y concursantes puntúan para los siguientes Campeonatos Absolutos:

- CPV/IS Grand Turismo - Absoluto
- CPV/IS Turismo - Absoluto
- CPV/IS GTC - Absoluto

**7.5.** Cada Campeonato se compone de las siguientes divisiones:

- División GT4 Pro
- División GT4 Pro-Bronze
- División GT4 Bronze
- División GT4 Am
- División TCR
- División TC
- División TCL4
- División GTX
- División Cup

**7.6.** Los participantes en las divisiones GT4 Pro, GT4 Pro-Bronze, GT4 Bronze y GT4 Am puntúan para el CPV/IS Grande Turismo, las divisiones TCR, TC y TCL4 puntúan para el CPV/IS Turismo y las divisiones GTX y Cup puntúan para el CPV/IS GTC.

**7.4.** Drivers and competitors score points for the following Overall Championships:

- CPV/IS Grand Touring - Overall
- CPV/IS Touring Car - Overall
- CPV/IS GTC - Overall

**7.5** Each Championship is made up of the following divisions:

- GT4 Pro Division
- GT4 Pro-Bronze Division
- GT4 Bronze Division
- GT4 Am Division
- TCR Division
- TC Division
- TCL4 Division
- GTX Division
- Cup Division

**7.6.** Participants in the GT4 Pro, GT4 Pro-Bronze, GT4 Bronze and GT4 Am divisions score points for the CPV/IS Grand Touring, the TCR, TC and TCL4 divisions score points for the CPV/IS Touring Car and the GTX and Cup divisions score points for the CPV/IS GTC.

**VERSÃO PORTUGUESA**

**VERSIÓN EN CASTELLANO**

**ENGLISH VERSION**

**7.7 Pontuabilidade dos Eventos**

**7.7.1.** São pontuáveis para o Iberian Supercars, os Eventos 1, 4, 5 e 6.

**7.7.2.** São pontuáveis para o troféu "Supercars España" os Eventos 1, 2, 4 e 5, sendo este troféu atribuído aos vencedores de cada categoria absoluta, bem como aos vencedores de cada divisão.

**8. CLASSIFICAÇÃO E PONTUAÇÃO**

8.1. A pontuação para todas as classificações da prova/evento e campeonato será atribuída de acordo com o Art. 13.1 das PGAK:

**7.7 Puntuación de los Eventos**

**7.7.1.** Los eventos 1, 4, 5 y 6 son puntuables para lo Iberian Supercars.

**7.7.2.** Son puntuables para el Trofeo "Supercars España" los Eventos 1, 2, 4 y 5, siendo este trofeo otorgado a los vencedores de cada categoría absoluta, así como a los vencedores de cada división.

**8. CLASIFICACIÓN Y PUNTUACIÓN**

La puntuación para todas las clasificaciones de la prueba/evento y del campeonato se otorgará de acuerdo con el Art. 13.1 del PGAK:

**7.7 Scoring of Events**

**7.7.1.** Events 1, 4, 5 and 6 are eligible for the Iberian Supercars points.

**7.7.2.** The events 1, 2, 4, and 5 are points-scoring for the "Supercars España" trophy, which is awarded to the winners of each overall category, as well as to the winners of each division.

**8. CLASSIFICATION AND SCORING**

Scoring for all classifications of the race/event and championship will be awarded in accordance with Art. 13.1 of the PGAK:

<b>1º classificado / 1st place</b>	<b>25 pontos / points</b>	<b>6º classificado /6th place</b>	<b>10 pontos / points</b>
<b>2º classificado / 2nd place</b>	<b>20 pontos / points</b>	<b>7º classificado / 7th place</b>	<b>8 pontos / points</b>
<b>3º classificado / 3rd place</b>	<b>17 pontos / points</b>	<b>8º classificado /8th place</b>	<b>6 pontos / points</b>
<b>4º classificado / 4th place</b>	<b>14 pontos / points</b>	<b>9º classificado / 9th place</b>	<b>4 pontos / points</b>
<b>5º classificado / 5th place</b>	<b>12 pontos / points</b>	<b>10º classificado /10th place</b>	<b>2 pontos / points</b>
		<b>Restantes classificados / remaining classified</b>	<b>1 ponto / points</b>

**8.2. Provas Pontuáveis:**

Os resultados a considerar para a classificação final serão os pontos obtidos na última prova (últimas duas corridas) pontuável para o respetivo campeonato/troféu, a que se acrescentarão os cinco (5) melhores resultados das restantes seis corridas pontuáveis para o respetivo campeonato/troféu.

Os pontos para a melhor volta e melhor tempo nos treinos cronometrados de cada corrida serão sempre considerados.

**8.3.** Se uma corrida for suspensa ou interrompida, nos termos do Art.º 13.7 das PGAK, e não puder ser reiniciada, então:

- a) Nenhum ponto será concedido ao (s) condutor (s) se o líder tiver completado menos de duas voltas;
- b) Metade dos pontos serão concedidos ao (s) condutor (s) se o líder tiver completado duas ou mais voltas, mas menos de 75% da distância original da corrida (ou tempo), na condição de que pelo menos uma volta completa tenha sido completada pelo líder sem Safety Car ou em Full Course Yellow;
- c) A pontuação completa será atribuída ao(s) condutor(es) se o líder tiver completado 75% ou mais da distância original da corrida (ou tempo).

**8.2. Puntuación de las carreras:**

Los resultados a tener en cuenta para la clasificación final serán los puntos obtenidos en la última carrera (dos últimas carreras) puntuable para el respectivo campeonato/trofeo, a los que se sumarán los cinco (5) mejores resultados de las seis carreras restantes puntuables para el respectivo campeonato/trofeo.

Siempre se tendrán en cuenta los puntos obtenidos por la mejor vuelta y el mejor tiempo en los entrenamientos cronometrados de cada carrera.

**8.3** Si una carrera se suspende o interrumpe en virtud del Art. 13.7 del PGAK y no puede reanudarse, entonces:

- a) No se concederá ningún punto al piloto(s) si el líder ha completado menos de dos vueltas;
- b) Se otorgará la mitad de los puntos al piloto(s) si el líder ha completado dos o más vueltas, pero menos del 75% de la distancia (o tiempo) original de la carrera, a condición de que el líder haya completado al menos una vuelta completa sin Vehículo de Seguridad o en Full Course Yellow;
- c) Se concederán todos los puntos al piloto(s) si el líder ha completado el 75% o más de la distancia (o tiempo) original de la carrera.

**8.2. Scoring Races:**

The results to be considered for the final classification will be the points obtained in the last race (last two races) eligible for the respective championship/trophy, to which will be added the five (5) best results from the remaining six races eligible for the respective championship/trophy.

Points for the best lap and best time in qualifying for each race will always be taken into account.

**8.3.** If a race is suspended or interrupted under Art. 13.7 of the PGAK and cannot be restarted, then:

- a) No points will be awarded to the driver(s) if the leader has completed less than two laps;
- b) Half of the points will be awarded to the driver(s) if the leader has completed two or more laps, but less than 75 per cent of the original race distance (or time), on condition that at least one full lap has been completed by the leader without a Safety Car or on Full Course Yellow;
- c) Full points will be awarded to the driver(s) if the leader has completed 75 per cent or more of the original race distance (or time).

**VERSÃO PORTUGUESA**

**8.4.** As condições acima mencionadas terão como base o número de voltas que constam dos resultados publicados para efeitos de cálculo da classificação final.

**8.5.** Após a última prova/evento do calendário anual, serão entregues os títulos de vencedores.

**8.6.** Nos termos aplicáveis às divisões GT4 Pro, GT4 Pro-Bronze e GT4 Bronze, apenas os concorrentes titulares de Supercars Endurance Licences serão elegíveis para pontuar nos campeonatos e divisões de pilotos e equipas.

**VERSIÓN EN CASTELLANO**

**8.4** Las condiciones anteriores se basarán en el número de vueltas que figure en los resultados publicados a efectos del cálculo de la clasificación final.

**8.5** Después de la última prueba/evento del calendario anual, se entregarán los títulos de los ganadores.

**8.6.** Según los términos aplicables a las divisiones GT4 Pro, GT4 Pro-Bronze y GT4 Bronze, solo los competidores titulares de Supercars Endurance Licences serán elegibles para sumar puntos en los campeonatos y divisiones de pilotos y equipos.

**ENGLISH VERSION**

**8.4** The above conditions will be based on the number of laps shown in the published results for the purposes of calculating the final classification.

**8.5** After the last race/event of the annual calendar, the winners' titles will be awarded.

**8.6.** In accordance with the applicable provisions for GT4 Pro, GT4 Pro-Am, and GT4 Bronze, only competitors holding Supercars Endurance Licences shall be eligible to score points in the drivers' and teams' championships and divisions.

**8.7. Classificação de equipas:**

- a) São consideradas como equipas todas as entidades que possuam licença de equipa ou licenças coletivas de concorrente. Para efeitos desta classificação, serão considerados os resultados de todas as provas/eventos.
- b) Nas pontuações a atribuir, são considerados, em cada prova/evento, apenas duas viaturas por equipa classificadas na classificação geral final absoluta.
- c) Se mais de duas viaturas forem inscritas sob a mesma licença de equipa ou licença coletiva de concorrente, o concorrente em questão deve nomear as viaturas elegíveis para marcar pontos para o troféu de equipa até ao briefing de pilotos em cada prova/evento. Caso contrário, a elegibilidade para marcar pontos para o troféu de equipa será padronizada, tendo em conta as 2 viaturas com os números de competição mais pequenos sendo o número 1 o menor neste contexto.

**8.7 Clasificación de los equipos:**

- a) Se consideran como equipos todas las entidades que posean una licencia de equipo o licencias colectivas de concursante. A efectos de esta clasificación, se tendrán en cuenta los resultados de todas las pruebas o eventos.
- b) En las puntuaciones a otorgar, se tendrá en cuenta en cada prueba/evento el resultado obtenido por los dos vehículos mejor clasificados del equipo respectivo en la clasificación general final absoluta.
- c) Si se inscriben más de dos vehículos con la misma licencia de concursante, el concursante deberá designar los vehículos elegibles para puntuar en el Trofeo de Equipo a más tardar durante el briefing de pilotos de cada prueba o evento. En caso contrario, la elegibilidad para puntuar en el Trofeo de Equipo se normalizará, teniendo en cuenta los dos vehículos con los números de competición más bajos, siendo el número 1 el más bajo en este contexto.

**8.7 Classification of teams:**

- a) All entities holding a team licence or collective competitor licences will be considered as teams. For the purposes of this classification, the results of all the races/events will be taken into account.
- b) In the scores to be awarded, the result obtained by the two best-placed vehicles from the respective team in the absolute final general classification will be taken into account in each race/event.
- c) If more than two cars are entered under the same Competitor licence, the Competitor must nominate the cars eligible to score points for the Team Trophy by the Drivers' Briefing at each race or event. Otherwise, eligibility to score points for the Team Trophy will be standardised, considering the two cars with the lowest competition numbers, with number 1 being the lowest in this context.



**9. CATEGORIZAÇÃO DOS CONDUTORES**

**9.1** Os condutores que desejem competir nas divisões GT4 Pro, GT4 Pro-Bronze, GT4 Bronze e GT4 Am do CPV/IS, devem estar categorizados pela FIA. Os condutores que não forem categorizados, devem enviar à FIA um registo de palmarés, no máximo quatorze dias antes do início da primeira prova/evento na qual desejem participar, utilizando o link do site da FIA disponível em <http://www.fia.com/fia-driver-categorisation>

**9.1.1.** As definições das categorias, a Lista de Categorização de Condutores e o formulário de inscrição podem ser encontrados no site da FIA.

**9.1.2.** Todas as decisões relativas às categorizações são tomadas sob a autoridade da comissão de Categorização de Condutores da FIA.

**9.1.3.** A lista de concorrentes autorizados a participar na prova/evento indicará a categoria atribuída a cada condutor.

**9.1.4.** A Comissão Organizadora reserva-se o direito de atribuir categorizações provisórias aos condutores que aguardam a categorização da FIA no início da prova/evento ou de fazer qualquer alteração na categorização FIA de qualquer condutor de acordo com os critérios do CPV/IS.

**9.1.5.** A Comissão Organizadora reserva-se o direito de efetuar quaisquer alterações temporárias à categorização da FIA de qualquer condutor.

**9. CATEGORIZACIÓN DE LOS PILOTOS**

**9.1** Los pilotos que deseen competir en las divisiones GT4 Pro, GT4 Pro-Bronze, GT4 Bronze y GT4 Am del CPV/IS deberán estar categorizados por la FIA. Los pilotos que no estén categorizados deberán enviar a la FIA un registro a más tardar catorce días antes del inicio de la primera prueba/evento en el que deseen participar, utilizando el enlace de la página web de la FIA disponible en <http://www.fia.com/fia-driver-categorisation>.

**9.1.1** Las definiciones de las categorías, la lista de categorización de pilotos y el formulario de inscripción se encuentran en la página web de la FIA.

**9.1.2** Todas las decisiones relativas a las categorizaciones se toman bajo la autoridad de la Comisión de Categorización de Pilotos de la FIA.

**9.1.3** La lista de concursantes autorizados a participar en la prueba/evento indicará la categoría asignada a cada piloto.

**9.1.4** El Comité Organizador se reserva el derecho de asignar categorías provisionales a los pilotos en espera de la categorización FIA al inicio de la prueba/evento o de realizar cualquier cambio en la categorización FIA de cualquier piloto de acuerdo con los criterios del CPV/IS.

**9.1.5** El Comité Organizador se reserva el derecho de modificar temporalmente la categorización FIA de cualquier piloto.

**9. CATEGORISATION OF DRIVERS**

**9.1** Drivers wishing to compete in the GT4 Pro, GT4 Pro-Bronze, GT4 Bronze and GT4 Am divisions of the CPV/IS must be categorised by the FIA. Drivers who are not categorised must send the FIA a record no later than fourteen days before the start of the first race/event in which they wish to take part, using the link on the FIA website available at <http://www.fia.com/fia-driver-categorisation>.

**9.1.1** The definitions of the categories, the Driver Categorisation List and the entry form can be found on the FIA website.

**9.1.2** All decisions regarding categorisations are made under the authority of the FIA Driver Categorisation Commission.

**9.1.3** The list of competitors authorised to take part in the race/event will indicate the category assigned to each driver.

**9.1.4** The Organising Committee reserves the right to assign provisional categorisations to drivers awaiting FIA categorisation at the start of the race/event or to make any changes to the FIA categorisation of any driver in accordance with CPV/IS criteria.

**9.1.5** The Organising Committee reserves the right to make any temporary changes to the FIA categorisation of any driver.

## VERSÃO PORTUGUESA

**9.1.6.** As derrogações que diminuem a categorização de um condutor são temporárias e serão emitidas para a época ou para qualquer evento individual do CPV/IS, mas serão sempre reavaliadas no final de cada evento. Todos os condutores com derrogação temporária de categorização serão indicados na lista de inscritos com um asterisco.

Elevações de categorização de um condutor têm o mesmo carácter temporário e também podem ser emitidas para a época ou para qualquer evento individual e serão indicadas com um duplo asterisco na lista de inscritos.

**9.1.7.** Pedidos para revisão da categorização de condutores devem ser feitos com uma antecedência de (10) dias para o e-mail [gt4@raceready.pt](mailto:gt4@raceready.pt), com a exposição escrita justificativa e o currículo do condutor.

**9.1.8.** Todos os condutores que recebam tal derrogação serão monitorizados de perto e a derrogação pode ser removida a qualquer momento sem aviso prévio. Além disso, as equipas com dois condutores que incluem um condutor com uma derrogação podem receber peso adicional, sendo tal decidido pela Comissão Organizadora antes do final das verificações administrativas de cada prova/evento.

**9.1.9.** Derrogação temporária de categorização penalizações

## VERSIÓN EN CASTELLANO

**9.1.6.** Las derogaciones que reducen la categorización de un piloto son temporales y se emitirán para la temporada o para cualquier evento CPV/IS individual, pero siempre se volverán a evaluar al final de cada evento. Todos los pilotos con una derogación temporal de categorización se indicarán en la lista de inscripción con un asterisco.

Los aumentos en la categorización de un piloto tienen el mismo carácter temporal y también pueden ser emitidos para la temporada o para cualquier evento individual y se indicarán con un doble asterisco en la lista de inscritos.

**9.1.7** Las solicitudes de revisión de la categorización de un piloto deberán enviarse con (10) días de antelación a [gt4@raceready.pt](mailto:gt4@raceready.pt), con una declaración escrita de los motivos y el CV del piloto.

**9.1.8** Todos los pilotos que reciban una exención de este tipo serán supervisados de cerca y la exención podrá ser retirada en cualquier momento sin previo aviso. Además, los equipos de dos pilotos que incluyan a un piloto con una dispensa podrán recibir un peso adicional, según decida el Comité Organizador antes del final de las verificaciones administrativas de cada prueba/evento.

**9.1.9** Excepción temporal de las sanciones de categorización

## ENGLISH VERSION

**9.1.6.** Derogations reducing a driver's categorisation are temporary and will be issued for the season or for any individual CPV/IS event, but will always be reassessed at the end of each event. All drivers with a temporary categorisation derogation will be indicated on the entry list with an asterisk.

Upgrades in a driver's categorisation have the same temporary character and can also be issued for the season or for any individual event and will be indicated with a double asterisk on the entry list.

**9.1.7** Requests to revise a driver's categorisation must be made (10) days in advance to [gt4@raceready.pt](mailto:gt4@raceready.pt), with a written statement of reasons and the driver's CV.

**9.1.8** All drivers receiving such a waiver will be closely monitored and the waiver may be removed at any time without prior notice. In addition, two-driver teams that include a driver with a derogation may receive additional weight, as decided by the Organising Committee before the end of the administrative checks for each race/event.

**9.1.9** Temporary derogation from categorisation penalties

**9.1.9.1.** Qualquer condutor com derrogação temporária de categorização, reclassificado na categorização abaixo (p. ex. categorizado pela FIA como Silver e posteriormente categorizado como Bronze pela Comissão Organizadora), cuja melhor volta teórica, no Treino Cronometrado ou numa Corrida, fique a menos de 1 segundo da melhor volta teórica no cômputo dos tempos dos Treinos Cronometrados 1 e 2, ou da melhor volta teórica na Corrida correspondente, ser-lhe-á aplicado o valor adicional de 2% de lastro de 2% do peso homologado da sua viatura no Treino Cronometrado ou Corrida seguinte em que o condutor participe.

**9.1.9.2.** Caso se verifique uma segunda ocorrência consecutiva, em que o mesmo condutor fique novamente a menos de 1 segundo da melhor volta teórica no cômputo dos tempos dos Treinos Cronometrados 1 e 2, ou da melhor volta teórica na Corrida correspondente, ser-lhe-á aplicado lastro de 2% do peso homologado da sua viatura, acumulado ao lastro da primeira ocorrência, no Treino Cronometrado ou Corrida seguinte.

**9.1.9.3.** Caso se verifique uma terceira ocorrência consecutiva, em que o mesmo condutor fique novamente a menos de 1 segundo da melhor volta teórica no cômputo dos tempos dos Treinos Cronometrados 1 e 2, ou da melhor volta teórica na Corrida correspondente, ser-lhe-á aplicado lastro de 2% do peso homologado da sua viatura, acumulado ao lastro da segunda ocorrência, no Treino Cronometrado ou Corrida seguinte.

**9.1.9.1** Todo piloto con una derogación temporal de categorización, reclassificado en la siguiente categorización (por ejemplo categorizado por la FIA como Plata y posteriormente categorizado como Bronce por el Comité Organizador), cuya mejor vuelta teórica, en los Entrenamientos Cronometrados o en una Carrera, sea inferior en 1 segundos a la mejor vuelta teórica en el cálculo de los tiempos de los Entrenamientos Cronometrados 1 y 2, o a la mejor vuelta teórica en la Carrera correspondiente, recibirá un lastre del 2% del peso homologado de su vehículo en los siguientes Entrenamientos Cronometrados o Carrera en los que participe el piloto.

**9.1.9.2** Si se produce una segunda incidencia consecutiva en el que el mismo piloto se sitúa de nuevo a 1 segundos de la mejor vuelta teórica en el cálculo de los tiempos de los Entrenamientos Cronometrados 1 y 2, o de la mejor vuelta teórica en la Carrera correspondiente, se le aplicará un lastre del 2% del peso homologado de su vehículo, acumulado al lastre del primer incidencia, en los siguientes Entrenamientos Cronometrados o Carrera.

**9.1.9.3** Si se produce una segunda incidencia consecutiva en el que el mismo piloto se sitúa de nuevo a 1 segundos de la mejor vuelta teórica en el cálculo de los tiempos de los Entrenamientos Cronometrados 1 y 2, o de la mejor vuelta teórica en la Carrera correspondiente, se le aplicará un lastre del 2% del peso homologado de su vehículo, acumulado al lastre del segunda incidencia, en los siguientes Entrenamientos Cronometrados o Carrera.

**9.1.9.1** Any driver with a temporary categorisation derogation, reclassified in the following categorisation (e.g. categorised by the FIA as Silver and subsequently categorised as Bronze by the Organising Committee), whose best theoretical lap, in Qualifying or in a Race, is less than 1 second from the best theoretical lap in the calculation of the times of Qualifying 1 and 2, or from the best theoretical lap in the corresponding Race, will be given ballast of 2% of the homologated weight of their vehicle in the next Qualifying or Race in which the driver participates.

**9.1.9.2** If a second consecutive occurrence happens in which the same driver is again within 1 second of the best theoretical lap in the calculation of the times of Qualifying 1 and 2, or of the best theoretical lap in the corresponding Race, he shall be weighted by 2% of the homologated weight of his vehicle, accumulated to the ballast of the first incident, in the following Qualifying session or Race.

**9.1.9.3** If a third consecutive occurrence happens in which the same driver is again within 1 second of the best theoretical lap in the calculation of the times of Qualifying 1 and 2, or of the best theoretical lap in the corresponding Race, he shall be weighted by 2% of the homologated weight of his vehicle, accumulated to the ballast of the second incident, in the following Qualifying session or Race.

**VERSÃO PORTUGUESA**

**9.1.9.4.** Caso um condutor, a quem lhe foi aplicado lastro ao peso homologado da sua viatura de acordo com os dois Artigos anteriores, não fique a menos de 1 segundo da melhor volta teórica no cômputo dos tempos dos Treinos Cronometrados 1 e 2, ou da melhor volta teórica na Corrida correspondente, ser-lhe-á retirado o lastro aplicado no Treino Cronometrado ou Corrida seguinte.

**9.1.9.5.** Treinos Cronometrados ou Corridas disputadas em condições de “piso molhado”, e em que as condições da pista sejam consideradas variáveis, poderão não ser consideradas pela Comissão Organizadora.

**9.1.10** Quaisquer categorizações provisórias não constituirão uma categorização da FIA.

**9.2** A composição das equipas da divisão GT4 Pro será:

- Silver – Gold – ou Silver – Platinum, será aplicado lastro de 1,5% do peso homologado da viatura;
- Silver – Silver - sem lastro adicional

**9.2.1.** Todos os valores de lastro dados acima são provisórios, podendo ser sujeitos a modificações sob proposta da Comissão Organizadora e aplicados antes do final das verificações administrativas de cada prova/evento.

**VERSIÓN EN CASTELLANO**

**9.1.9.4.** Si un piloto, al que se le ha aplicado lastre al peso homologado de su vehículo de acuerdo con los dos artículos anteriores, no se sitúa a menos de 1 segundo de la mejor vuelta teórica en el cálculo de los tiempos de los Entrenamientos Cronometrados 1 y 2, o de la mejor vuelta teórica en la Carrera correspondiente, se le retirará el lastre aplicado en el siguiente Entrenamiento Cronometrado o Carrera.

**9.1.9.5.** Treinos Cronometrados o las carreras disputadas en condiciones «piso mojados» (set track), y cuando las condiciones de la pista se consideren variables, no podrán ser tenidas en cuenta por el Comité Organizador.

**9.1.10** Cualquier categorización provisional no constituirá una categorización de la FIA.

**9.2** La composición de los equipos de la división GT4 Pro será:

- Silver - Gold - se aplicará un lastre del 1,5% del peso homologado del vehículo;
- Silver - Silver - sin lastre adicional

**9.2.1** Todos los valores de lastre indicados anteriormente son provisionales y podrán ser modificados a propuesta del Comité Organizador y aplicados antes del final de las verificaciones administrativas de cada prueba/evento.

**ENGLISH VERSION**

**9.1.9.4.** If a driver, who has had ballast applied to the homologated weight of his vehicle in accordance with the two previous articles, does not come within 1 second of the best theoretical lap in the calculation of the times of Qualifying 1 and 2, or of the best theoretical lap in the corresponding Race, the ballast applied in the following Qualifying session or Race shall be removed.

**9.1.9.5.** Qualifying sessions or Races contested under ‘wet track’ conditions, and where track conditions are considered variable, may not be considered by the Organising Committee.

**9.1.10** Any provisional categorisations will not constitute an FIA categorisation.

**9.2** The composition of the GT4 Pro division teams will be:

- Silver - Gold - ballast of 1.5% of the homologated weight of the car will be applied;
- Silver - Silver - no additional ballast

**9.2.1** All the ballast values given above are provisional and may be subject to modification at the proposal of the Organising Committee and applied before the end of the administrative checks for each race/event.

**VERSÃO PORTUGUESA****VERSIÓN EN CASTELLANO****ENGLISH VERSION**

**9.3.** A composição das equipas da divisão GT4 Pro-Bronze será:

- Bronze-Silver

**9.4.** A composição das equipas da divisão GT4 Bronze será:

- Bronze-Bronze
- Um condutor Bronze a participar sozinho

**9.4.** Podem inscrever-se na divisão GT4 Am todos os condutores com um número reduzido de anos com licença desportivas de automobilismo ou karting e/ou com idade superior a 50 anos. Cabe sempre e unicamente à Comissão Organizadora a aceitação ou recusa da participação de condutores nesta divisão.

**9.4.1.** No seu primeiro evento/prova, qualquer condutor inscrito na divisão GT4 Am, cuja melhor volta teórica fique a menos de 2 segundos da volta teórica mais rápida das divisões GT4, nos Treinos Cronometrados ou Corridas, será automaticamente promovido à divisão GT4 Bronze na sessão ou corrida seguinte. Treinos Cronometrados ou Corridas disputadas em condições de "piso molhado", e em que as condições da pista sejam consideradas variáveis, poderão não ser consideradas pela Comissão Organizadora.

**9.3.** La composición de los equipos de la división GT4 Pro-Bronze será:

- Bronze-Silver

**9.4.** La composición de los equipos de la división GT4 Bronze será:

- Bronze-Bronze
- Un piloto Bronze que participe solo

**9.4** Pueden inscribirse en la división GT4 Am todos los conductores con un número reducido de años con licencia deportiva de automovilismo o karting y/o con una edad superior a 50 años. La aceptación o rechazo de la participación de los conductores en esta división será siempre y exclusivamente decisión de la Comisión Organizadora.

**9.4.1.** En su primer evento/carrera, cualquier piloto inscrito en la división GT4 Am cuya mejor vuelta teórica esté a menos de 2 segundos de la vuelta teórica más rápida de las divisiones GT4 en Pruebas Cronometradas o Carreras será ascendido automáticamente a la división GT4 Bronze en la siguiente sesión o carrera. Las Pruebas Cronometradas o Carreras disputadas en condiciones de «mojado», y cuando las condiciones de la pista se consideren variables, no podrán ser tenidas en cuenta por el Comité Organizador.

**9.3.** The composition of the GT4 Pro-Bronze division teams will be:

- Bronze-Silver

**9.4.** The composition of the GT4 Bronze division teams will be:

- Bronze-Bronze
- One Bronze driver taking part alone

**9.4** Drivers with a limited number of years holding a motorsport or karting licence and/or over the age of 50 may register in the GT4 Am division. The acceptance or refusal of a driver's participation in this division is solely at the discretion of the Organising Committee.

**9.4.1.** In their first event/race, any driver entered in the GT4 Am division whose best theoretical lap is less than 2 seconds from the fastest theoretical lap of the GT4 divisions in Timed Practice or Races will automatically be promoted to the GT4 Bronze division in the following session or race. Time Trials or Races contested in 'wet' conditions, and where track conditions are considered variable, may not be considered by the Organising Committee.



## VERSÃO PORTUGUESA

**9.4.2.** Do seu segundo evento/ prova até ao final da temporada, qualquer condutor inscrito na divisão GT4 Am que ficar a menos de 2 segundos do tempo mais rápido da categoria GT4, em alguma sessão oficial, incluindo as corridas, será automaticamente promovido à divisão GT4 Bronze na próxima temporada. Sessões disputadas em condições de piso molhado não serão consideradas.

**9.5.** A categoria GTC destina-se apenas a condutores Bronze. Visto não existir a obrigatoriedade da categorização FIA para esta categoria, cabe sempre à Comissão Organizadora a aceitação ou recusa da participação de condutores nesta categoria.

## 10. INSCRIÇÕES NAS PROVAS/EVENTOS

**10.1** Todos os concorrentes que se inscrevam numa prova/ evento do CPV/IS pontuam para o campeonato para que pontua a respectiva prova. Para o CPV só são considerados como pontuáveis os Eventos 1, 3, 5 e 6.

## VERSIÓN EN CASTELLANO

**9.4.2** Desde su segundo evento/ carrera hasta el final de la temporada, cualquier piloto inscrito en la división GT4 Am que esté a menos de 2 segundos del mejor tiempo de la categoría GT4 en cualquier sesión oficial, incluidas las carreras, ascenderá automáticamente a la división GT4 Bronze para la siguiente temporada. No se tendrán en cuenta las sesiones realizadas en condiciones de lluvia.

**9.5.** La categoría GTC es sólo para pilotos Bronze. Dado que no existe ningún requisito de categorización de la FIA para esta categoría, siempre dependerá del Comité Organizador aceptar o rechazar la participación de pilotos en esta categoría.

## 10. INSCRIPCIÓN EN PRUEBAS/EVENTOS

**10.1** Todos los concursantes que se inscriban en una prueba/ evento CPV/IS puntúan para el campeonato para el que puntúa el respectivo evento. Sólo los Eventos 1, 3, 5 y 6 se consideran puntuables para el CPV.

## ENGLISH VERSION

**9.4.2** From their second event/ race until the end of the season, any driver entered in the GT4 Am division who is less than 2 seconds off the fastest time in the GT4 category in any official session, including races, will automatically be promoted to the GT4 Bronze division for the next season. Sessions run in wet conditions will not be considered.

**9.5.** The GTC category is only for Bronze drivers. As there is no FIA categorisation requirement for this category, it is always up to the Organising Committee to accept or refuse the participation of drivers in this category.

## 10. ENTRY REGISTRATION FOR RACES/EVENTS

**10.1** All competitors who sign up for a CPV/IS race/event score points for the championship for which the respective event scores points. Only Events 1, 3, 5 and 6 are considered to be eligible for the CPV.



## VERSÃO PORTUGUESA

**10.2** O valor de inscrição, para as divisões GT4 Pro, GT4 Pro-Bronze, GT4 Bronze e GT4 Am, por prova/evento é de € 1750 (+ IVA) ou, em alternativa, € 7000 (+IVA) para cinco provas/eventos do CPV/IS ou € 8000 (+IVA) para seis provas/eventos do CPV/IS, os quais deverão ser pagos até dia 20 de Março de 2025.

Para as divisões GTX, Cup, TCR, TC e TCL4 é de 700€ (+IVA) por prova/evento.

**10.3** De acordo com o Art. 3.14 do CDI, a Comissão Organizadora do CPV/IS pode recusar a inscrição numa prova/evento, e deverão informar o concorrente, assim como a FPAK, nos dois dias seguintes ao encerramento das inscrições e o mais tardar cinco dias antes do evento. Esta recusa deverá ser justificada ao concorrente os motivos da mesma.

**10.3.1.** Todo o concorrente que pretenda participar numa prova/evento deve efetuar a sua inscrição exclusivamente através do boletim online disponível no site do organizador, em [raceready.pt](http://raceready.pt), e enviar à Comissão Organizadora (para o e-mail [gt4@raceready.pt](mailto:gt4@raceready.pt)) o comprovativo do respetivo pagamento. Sem esse comprovativo, a inscrição não será validada, conforme estipulado no Art. 3.9.3 do CDI.

## VERSIÓN EN CASTELLANO

**10.2** El valor de inscripción para las divisiones GT4 Pro, GT4 Pro-Bronze, GT4 Bronze y GT4 Am por prueba/evento es de 1750 € (+ IVA) o, alternativamente, 7000 € (+ IVA) para cinco pruebas/eventos del CPV/IS o 8000 € (+ IVA) para seis pruebas/eventos del CPV/IS, los cuales deberán ser abonados antes del 20 de marzo de 2025.

Para las divisiones GTX, Cup, TCR, TC y TCL4 es de 700 € (+ IVA) por prueba/evento.

**10.3.** De acuerdo con el Art. 3.14 del CDI, el Comité Organizador del CPV/IS puede rechazar la inscripción a una prueba/evento, y debe informar al concursante, así como a la FPAK, dentro de los dos días siguientes al cierre de inscripciones y a más tardar cinco días antes del evento. Esta negativa deberá ser justificada al concursante con los motivos de la misma.

**10.3.1** Todo concursante que desee participar en una prueba o evento debe realizar su inscripción exclusivamente a través del formulario en línea disponible en el sitio web del organizador, en [raceready.pt](http://raceready.pt), y enviar a la Comisión Organizadora (al correo electrónico [gt4@raceready.pt](mailto:gt4@raceready.pt)) el comprobante del correspondiente pago. Sin dicho comprobante, la inscripción no será validada, de acuerdo con lo estipulado en el Art. 3.9.3 del CDI.

## ENGLISH VERSION

**10.2** The entry fee for the GT4 Pro, GT4 Pro-Bronze, GT4 Bronze, and GT4 Am divisions is €1750 (+ VAT) per event, or alternatively, €7000 (+ VAT) for five CPV/IS events or €8000 (+ VAT) for six CPV/IS events, to be paid by 20th March 2025.

For the GTX, Cup, TCR, TC, and TCL4 divisions, the fee is €700 (+ VAT) per event.

**10.3** In accordance with Art. 3.14 of the ISC, the CPV/IS Organising Committee may refuse entry to a race/event, and must inform the competitor, as well as the FPAK, within two days of the closing of entries and no later than five days before the event. This refusal must be justified to the competitor with the reasons for it.

**10.3.1** Any competitor wishing to participate in a race/event must complete their registration exclusively through the online form available on the organiser's website at [raceready.pt](http://raceready.pt) and send proof of payment to the Organising Committee via email at [gt4@raceready.pt](mailto:gt4@raceready.pt). Without this proof of payment, the registration will not be validated, in accordance with Article 3.9.3 of the ISC.

**VERSÃO PORTUGUESA**

**10.4.** Todos os concorrentes cujas inscrições sejam aceites para o CPV/IS comprometem-se a participar em todas as provas/eventos inscritas com o número de viaturas e condutores inscritos. Qualquer eventual falta a uma prova/evento deverá ser comunicada por escrito à Comissão Organizadora. Qualquer eventual impossibilidade de competir deve ser devidamente explicada e justificada por escrito à Comissão Organizadora.

**10.5.** Todas as inscrições devem ser confirmadas à Comissão Organizadora até 5 dias antes de cada prova/evento.

**10.6.** Caso um concorrente se deseje inscrever após a lista de inscritos ter sido publicada, será cobrado ao concorrente o valor de 100€.

**10.7.** Alterações de condutor e da ordem dos mesmos, podem ser feitas até ao momento do briefing de condutores, se de acordo com este regulamento.

**10.8.** Alterações às viaturas inscritas ou outras podem ser realizadas até às verificações técnicas iniciais de acordo com os pontos 6.4, 6.5 e 6.5.1 das PGAK.

**VERSIÓN EN CASTELLANO**

**10.4** Todos los concursantes cuyas inscripciones sean aceptadas para el CPV/IS se comprometen a participar en todas las carreras/eventos inscritos con el número de vehículos y pilotos inscritos. Cualquier posible ausencia en una prueba/evento deberá ser notificada por escrito al Comité Organizador. Cualquier imposibilidad de competir deberá ser debidamente explicada y justificada por escrito al Comité Organizador.

**10.5** Todas las inscripciones deberán confirmarse al Comité Organizador a más tardar 5 días antes de cada prueba/evento.

**10.6** Si un concursante desea inscribirse después de que se haya publicado la lista de inscritos, se le cobrarán 100€.

**10.7** Se podrán realizar cambios en los pilotos y en su orden hasta el momento de lo briefing de pilotos, siempre que se ajusten al presente reglamento.

**10.8** Se podrán realizar cambios en los vehículos inscritos u otros hasta las verificaciones técnicas iniciales de acuerdo con los puntos 6.4, 6.5 y 6.5.1 del PGAK.

**ENGLISH VERSION**

**10.4** All competitors whose entries are accepted for the CPV/IS undertake to take part in all the races/events entered with the number of vehicles and drivers registered. Any possible absence from a race/event must be notified in writing to the Organising Committee. Any inability to compete must be duly explained and justified in writing to the Organising Committee.

**10.5** All entries must be confirmed to the Organising Committee no later than 5 days before each race/event.

**10.6** If a competitor wishes to register after the entry list has been published, the competitor will be charged 100€.

**10.7** Changes to drivers and their order may be made up to the time of the Drivers' Briefing, if in accordance with these regulations.

**10.8** Changes to the cars entered or others may be made up to the initial technical checks in accordance with points 6.4, 6.5 and 6.5.1 of the PGAK.

**VERSÃO PORTUGUESA****VERSIÓN EN CASTELLANO****ENGLISH VERSION**

**10.9.** Se um concorrente não respeitar os prazos de inscrição detalhados acima, a Comissão Organizadora poderá, a seu exclusivo critério, declarar nulo e sem efeito o pedido de inscrição. Neste caso, o concorrente não será reembolsado de qualquer adiantamento. As inscrições são consideradas “inscrições oficiais” assim que as taxas de inscrição forem pagas integralmente e o concorrente for informado pela Comissão Organizadora.

**10.10.** O número total de inscritos aceite por evento será o seguinte:

Evento 1 - Portimão: 50

Evento 2 - Jarama: 36

Evento 3 - Vila Real: 30

Evento 4 - Valência: 45

Evento 5 - Jerez: 45

Evento 6 - Estoril: 45

**11. INSTRUÇÕES E COMUNICAÇÕES AOS CONCORRENTES E CONDUTORES**

**11.1** Em circunstâncias excecionais, os Comissários Desportivos e/ou Diretor de Corrida podem dar instruções aos concorrentes por meio de comunicados, de acordo com o CDI. Estes comunicados, serão publicados no quadro oficial físico e/ou digital e serão distribuídos a todos os concorrentes, que deverão acusar o seu recebimento através da assinatura do concorrente ou do seu legítimo representante.

**10.9** Si un concursante no respeta los plazos de inscripción detallados anteriormente, el Comité Organizador podrá, a su entera discreción, declarar nula la solicitud de inscripción. En este caso, no se reembolsará al concursante ningún anticipo. Las inscripciones se considerarán «inscripciones oficiales» desde el momento en que los derechos de inscripción se hayan abonado en su totalidad y el Comité Organizador haya informado al concursante.

**10.10.** El número total de inscritos aceptados por evento será el siguiente:

Evento 1 - Portimão: 50

Evento 2 - Jarama: 36

Evento 3 - Vila Real: 30

Evento 4 - Valencia: 45

Evento 5 - Jerez: 45

Evento 6 - Estoril: 45

**11. INSTRUCCIONES Y COMUNICACIONES A LOS CONCURSANTES Y PILOTOS**

**11.1** En circunstancias excepcionales, los Comisarios y/o el Director de Carrera podrán dar instrucciones a los concursantes mediante avisos, de acuerdo con el CDI. Estos avisos se publicarán en el tablón de anuncios oficial físico y/o digital y se distribuirán a todos los concursantes, que deberán acusar recibo firmando el aviso el concursante o su legítimo representante.

**10.9** If a competitor fails to respect the registration deadlines detailed above, the Organising Committee may, at its sole discretion, declare the registration application null and void. In this case, the competitor will not be reimbursed for any advance payment. Entries are considered 'official entries' as soon as the entry fees have been paid in full and the competitor has been informed by the Organising Committee.

**10.10.** The total number of entries accepted per event will be as follows:

Event 1 - Portimão: 50

Event 2 - Jarama: 36

Event 3 - Vila Real: 30

Event 4 - Valencia: 45

Event 5 - Jerez: 45

Event 6 - Estoril: 45

**11. INSTRUCTIONS AND COMMUNICATIONS TO COMPETITORS AND DRIVERS**

**11.1** In exceptional circumstances, the Stewards and/or Race Director may give instructions to competitors by means of notices, in accordance with the ISC. These notices will be published on the official physical and/or digital notice board and will be distributed to all competitors, who must acknowledge receipt by signing the notice by the competitor or their legitimate representative.

**VERSÃO PORTUGUESA**

**11.2** Os monitores de cronometragem também são considerados como um quadro de avisos oficial (se as instalações do circuito permitirem).

**11.3** Todas as classificações, grelhas de partida e resultados dos treinos e da corrida, bem como todas as decisões emitidas pelos oficiais, serão publicadas no quadro de avisos oficial e no quadro de avisos digital, caso exista.

**11.4.** Qualquer decisão ou comunicação relativa a um concorrente ou condutor deve ser notificada de acordo com o Artº 5 das PGAK.

**11.5.** O BOP de uma prova/ evento será comunicado no mínimo 5 (cinco) dias antes da prova/evento. Para efeitos de ajuste do mesmo, os Comissários Desportivos emitirão um comunicado, no qual constará o valor da pressão atmosférica de referência a considerar para o evento, o qual poderá implicar a alteração do BOP inicial calculado para uma ou mais marcas/modelos de viaturas.

**11.6.** Poderá, no decurso de uma prova/evento, ser necessário alterar o BOP e/ou o valor da pressão atmosférica de referência inicialmente comunicados, o qual será feito através de aditamento emitido pelos Comissários Desportivos e a distribuir por todos os concorrentes inscritos e admitidos, os quais terão de acusar a sua recepção.

**VERSIÓN EN CASTELLANO**

**11.2** Los monitores de cronometraje también se consideran un tablón de anuncios oficial (si las instalaciones del circuito lo permiten).

**11.3** Todas las clasificaciones, parrillas de salida y resultados de entrenamientos y carreras, así como todas las decisiones emitidas por los oficiales, se publicarán en el tablón de anuncios oficial y en el tablón de anuncios digital, si está disponible.

**11.4** Cualquier decisión o comunicación relativa a un concursante o piloto debe ser notificada de acuerdo con el Artículo 5 del PGAK.

**11.5** La BOP para una prueba/ evento será comunicada al menos 5 (cinco) días antes de la prueba/evento. A efectos de su ajuste, los Comisarios Deportivos emitirán un comunicado que contendrá el valor de presión atmosférica de referencia a considerar para la prueba, lo que podrá implicar la modificación de la BOP inicial calculada para una o varias marcas/modelos de vehículos.

**11.6** Durante el transcurso de una prueba/evento, puede ser necesario modificar el BOP y/o el valor de presión atmosférica de referencia inicialmente comunicado, lo que se hará mediante un addendum emitido por los Comisarios Deportivos y distribuido a todos los concursantes inscritos y admitidos, que deberán acusar recibo del mismo.

**ENGLISH VERSION**

**11.2** The timing monitors are also considered to be an official notice board (if the circuit facilities allow it).

**11.3** All classifications, starting grids and practice/qualifying sessions and race results, as well as all decisions issued by the officials, will be published on the official notice board and on the digital notice board, if available.

**11.4** Any decision or communication concerning a competitor or driver must be notified in accordance with Article 5 of the PGAK.

**11.5** The BOP for a race/event will be communicated at least 5 (five) days before the race/event. For the purposes of adjusting it, the Stewards of the Meeting will issue a statement containing the reference atmospheric pressure value to be considered for the event, which may imply changing the initial BOP calculated for one or more makes/models of vehicles.

**11.6** During the course of a race/event, it may be necessary to change the BOP and/or the reference atmospheric pressure value initially communicated, which will be done by means of an addendum issued by the Stewards of the Meeting and distributed to all registered and admitted competitors, who must acknowledge receipt of it.

**12. INCIDENTES**

**12.1.** Incidente significa qualquer ocorrência ou conjunto de ocorrências envolvendo um ou mais condutores, ou qualquer ação por qualquer condutor, que é relatada aos Comissários Desportivos pelo Diretor de Corrida (ou anotada pelos Comissários Desportivos e encaminhada ao Diretor de Corrida para investigação) que:

- a) Provoca a interrupção de uma sessão de treinos (livres ou cronometrados) ou a suspensão de uma corrida;
- b) Constituiu uma infração ao presente Regulamento Desportivo, Regulamento Técnico, PGAK, ou do CDI;
- c) Causou uma falsa partida em uma ou mais viaturas;
- d) Causou uma colisão;
- e) Forçou um condutor a sair da pista;
- f) Impediu ilegalmente uma manobra de ultrapassagem legítima por um condutor;
- g) Cometeu uma infração no pitlane;
- h) Ultrapassou um (ou mais) condutor por fora dos limites de pista.

**12.2.** Todos os concorrentes têm, obrigatoriamente, de ter montada uma câmara a bordo da sua viatura, de acordo com o Anexo 1 deste regulamento.

**12. INCIDENTES**

**12.1** Incidente significa cualquier suceso o conjunto de sucesos que impliquen a uno o más pilotos, o cualquier acción de cualquier piloto, que sea comunicado a los Comisarios Deportivos por el Director de Carrera (o anotado por los Comisarios Deportivos y remitido al Director de Carrera para su investigación) que:

- a) Provoque la interrupción de una sesión de entrenamientos (libres o cronometrados) o la suspensión de una carrera;
- b) Constituya una infracción del presente Reglamento Deportivo, del Reglamento Técnico, del PGAK, del PEV o del CDI;
- c) Provocado una salida falsa en uno o más vehículos;
- d) Provocado una colisión;
- e) Forzado a un piloto fuera de la pista;
- f) Impedido ilegalmente una maniobra legítima de adelantamiento de un piloto;
- g) Cometer una infracción en el pitlane;
- h) Adelantar a uno (o más) pilotos fuera de los límites de la pista.

**12.2** Todos los concursantes deben tener una cámara instalada en su vehículo, de acuerdo con el Anexo 1 de este reglamento.

**12. INCIDENTS**

**12.1** Incident means any occurrence or set of occurrences involving one or more drivers, or any action by any driver, which is reported to the Stewards by the Race Director (or noted by the Stewards and forwarded to the Race Director for investigation) which:

- a) Causes the interruption of a practice session (free or timed) or the suspension of a race;
- b) Constituted an infringement of these Sporting Regulations, Technical Regulations, PGAK, PEV or the ISC;
- c) Caused a jump start in one or more cars;
- d) Caused a collision;
- e) Forced a driver off the track;
- f) Illegally prevented a legitimate overtaking manoeuvre by a driver;
- g) Committed an offence in the pitlane;
- h) Overtook one (or more) drivers outside the track limits.

**12.2** All competitors must have a camera fitted to their vehicle, in accordance with Annex 1 of these regulations.



**VERSÃO PORTUGUESA**

**12.3.** A câmara deve estar voltada para a frente da viatura e mostrar a pista. Os dados do sistema de câmaras a bordo podem ser usados pelos Comissários Desportivos ou diretor de corrida para investigar incidentes, bem como podem ser usados para uso promocional e comercial da Comissão Organizadora. Todos os dados do(s) sistema(s) de câmaras a bordo são de propriedade da Comissão Organizadora e serão devolvidos à equipa após a prova/evento.

**12.4.** A câmara de bordo deve estar sempre ligada e configurada para o modo de gravação quando a viatura estiver na pista ou no pitlane. A falha pode resultar nas seguintes multas (cumulativas ao longo da temporada):

- a) Primeira infração: Trezentos euros (€ 300).
- b) Segunda infração: Seiscentos euros (€ 600).
- c) Terceira infração e seguintes: Novecentos euros (€ 900) por cada infração seguinte.

**12.5.** Para além das regulamentações da FIA sobre os padrões de condução (Apêndice L, Capítulo IV), aplica-se o seguinte:

**VERSIÓN EN CASTELLANO**

**12.3** La cámara debe estar orientada hacia la parte delantera del vehículo y mostrar la pista. Los datos del sistema de cámara a bordo pueden ser utilizados por los comisarios o el director de carrera para investigar incidentes, así como para uso promocional y comercial del Comité Organizador. Todos los datos del sistema de cámaras a bordo son propiedad del Comité Organizador y serán devueltos al equipo después de la prueba/ evento.

**12.4** La cámara de a bordo debe estar siempre encendida y en modo grabación cuando el vehículo esté en la pista o en el pitlane. El incumplimiento de esta norma podrá dar lugar a las siguientes multas (acumulativas a lo largo de la temporada):

- a) Primera infracción: Trescientos euros (300 €).
- b) Segunda infracción: Seiscentos euros (600 €).
- c) Tercera infracción y siguientes: Novecientos euros (900 €) por cada infracción posterior.

**12.5.** Además de las regulaciones de la FIA sobre los estándares de conducción (Apêndice L, Capítulo IV), se aplicará lo siguiente:

**ENGLISH VERSION**

**12.3** The camera must face the front of the car and show the track. Data from the on-board camera system may be used by the Stewards or Race Director to investigate incidents, as well as being used for promotional and commercial use by the Organising Committee. All data from the on-board camera system(s) is the property of the Organising Committee and will be returned to the team after the race/event.

**12.4** The on-board camera must always be switched on and set to recording mode when the car is on the track or in the pitlane. Failure to do so may result in the following fines (cumulative throughout the season):

- a) First offence: Three hundred euros (€300).
- b) Second offence: Six hundred euros (€600).
- c) Third and subsequent offences: Nine hundred euros (€900) for each subsequent offence.

**12.5.** Additional to the FIA regulations concerning the Driving standards (Appendix L Chapter IV) the following applies:



**VERSÃO PORTUGUESA****VERSIÓN EN CASTELLANO****ENGLISH VERSION****12.5.1. Ultrapassagem por dentro de uma curva:**

Qualquer carro que esteja a ser ultrapassado deve ceder espaço suficiente ao carro que o ultrapassa, caso este tenha alguma parte do carro ao lado do carro ultrapassado.

Ao considerar o que se entende por "alguma parte" nesta circunstância, o Diretor de Corrida e/ou os Comissários irão considerar se a parte da frente do carro que está a ultrapassar está alinhada com a parte traseira do outro carro, no máximo até ao ponto de viragem da curva. Em geral, também será tido em conta se a manobra de ultrapassagem foi realizada de forma segura e controlada, de modo que o carro que está por dentro possa tocar o apex da curva.

**12.5.2. Ultrapassagem por fora de uma curva:**

Qualquer carro que esteja a ser ultrapassado deve ceder espaço suficiente ao carro que o ultrapassa, caso este último tenha alguma parte do carro ao lado do carro ultrapassado.

Ao considerar o que se entende por "alguma parte" nestas circunstâncias, o Diretor de Corrida e/ou os Comissários terão em conta se a parte da frente do carro que ultrapassa está alinhada com o outro carro durante toda a curva. Em geral, também será tido em conta se a manobra de ultrapassagem foi realizada de forma segura e controlada.

**12.5.1. Adelantamiento por el interior de una curva:**

Cualquier coche que esté siendo adelantado deberá ceder suficiente espacio al coche que lo adelanta si este último tiene alguna parte del coche junto al coche que está siendo adelantado.

Al considerar qué se entiende por "alguna parte" en tales circunstancias, el Director de Carrera y/o los Comisarios tendrán en cuenta si la parte delantera del coche que adelanta está alineada con la parte trasera del otro coche a más tardar en el punto de entrada a la curva. En general, también se tendrá en cuenta si la maniobra de adelantamiento se llevó a cabo de manera segura y controlada, de manera que el coche por el interior pueda tomar el apex de la curva.

**12.5.2. Adelantamiento por el exterior de una curva:**

Cualquier coche que esté siendo adelantado deberá ceder suficiente espacio al coche que lo adelanta si este último tiene alguna parte del coche junto al coche que está siendo adelantado.

Al considerar qué se entiende por "alguna parte" en tales circunstancias, el Director de Carrera y/o los Comisarios tendrán en cuenta si la parte delantera del coche que adelanta está alineada con el otro coche durante toda la curva. En general, también se tendrá en cuenta si la maniobra de adelantamiento se realizó de manera segura y controlada.

**12.5.1. Overtaking on the inside of a corner:**

Any car being overtaken is required to give sufficient room to an overtaking car if the latter has some portion of the car alongside the car being overtaken.

When considering what is a "some portion" under such circumstances, the Race Director and/or the Stewards will consider if the overtaking car's front is alongside rear of the other car by no later than the turning point into the corner. In general, it will also be taken into consideration if the overtaking manoeuvre was conducted in a safe and controlled manner in a way the car in the inside can hit the corner apex.

**12.5.2. Overtaking on the outside of a corner:**

Any car being overtaken is required to give sufficient room to an overtaking car if the latter has some portion of the car alongside the car being overtaken.

When considering what is a "some portion" under such circumstances, the Race Director and/or the Stewards will consider if the overtaking car's front is alongside of the other car throughout the corner. In general, it will also be taken into consideration if the overtaking manoeuvre was conducted in a safe and controlled manner.

## VERSÃO PORTUGUESA

### 12.5.3. Defender uma posição

O piloto que defende a sua posição só pode realizar uma mudança de direção antes de iniciar a travagem. De acordo com os Padrões de Condução da FIA (CDI, Apêndice L, Capítulo 4), o piloto que defende pode voltar para a linha de corrida, mas deve deixar um mínimo de um largura de carro ao borde da pista.

Além disso, se o carro já estiver em travagem, o carro à frente não está autorizado a mudar a sua trajetória (racing line).

## 13. PENALIDADES

**13.1.** Os Comissários Desportivos poderão aplicar as penalidades previstas no presente Regulamento Desportivo, bem como as previstas no CDI e seus anexos, PGAK e PEV 2025, para os incidentes e infrações que lhes sejam reportados pelo Diretor de Corrida.

**13.2.** Fica a critério dos Comissários Desportivos decidir, mediante relatório ou solicitação do Diretor da Corrida, se um ou mais condutores envolvidos em um incidente serão penalizados.

**13.3.** Se um incidente estiver a ser investigado pelos Comissários Desportivos e / ou Diretor de Corrida, será exibida, nos monitores de cronometragem (se as instalações do circuito assim permitirem), uma mensagem a informar todas as equipas de qual ou quais os condutores sob investigação.

## VERSIÓN EN CASTELLANO

### 12.5.3. Defendiendo una posición

El piloto que defiende su posición solo puede realizar un cambio de dirección antes de frenar. Según los Estándares de Conducción de la FIA (CDI, Apêndice L, Capítulo 4), el piloto defensor puede volver hacia la línea de carrera, pero debe dejar un mínimo de un ancho de coche al borde de la pista.

Además, si el coche ya está frenando, el coche de delante no está autorizado a cambiar su trayectoria (línea de carrera).

## 13 SANCIONES

**13.1** Los Comisarios Deportivos podrán aplicar las sanciones previstas en el presente Reglamento Deportivo, así como las previstas en el CDI y sus anexos, PGAK y PEV 2025, por los incidentes e infracciones que les sean comunicados por el Director de Carrera.

**13.2** Queda a discreción de los Comisarios Deportivos decidir, previo informe o solicitud del Director de Carrera, si uno o más pilotos implicados en un incidente serán sancionados.

**13.3** Si un incidente está siendo investigado por los Comisarios Deportivos y/o el Director de Carrera, se mostrará un mensaje en los monitores de cronometraje (si las instalaciones del circuito lo permiten) informando a todos los equipos de qué piloto o pilotos están siendo investigados.

## ENGLISH VERSION

### 12.5.3. Defending a position

The defending driver can only use his one change of direction before breaking. As per FIA Driving Standards (ISC, Appendix L, Chapter 4) the defending driver is allowed to return towards the racing line but must leave minimum one car width space to the edge of the track.

Additionally, if the car is already on braking, the car in front is not permitted to change its race line.

## 13 PENALTIES

**13.1** The Stewards may apply the penalties provided for in these Sporting Regulations, as well as those provided for in the ISC and its annexes, PGAK and PEV 2025, for incidents and infractions reported to them by the Race Director.

**13.2** It is at the discretion of the Stewards to decide, upon report or request from the Race Director, whether one or more drivers involved in an incident will be penalised.

**13.3** If an incident is under investigation by the Stewards and/or Race Director, a message will be displayed on the timing monitors (if the circuit facilities permit) informing all teams of which driver or drivers are under investigation.

**VERSÃO PORTUGUESA**

**13.4.** Se um condutor estiver envolvido num incidente (conforme descrito no Artº 12.1 acima) e tiver disso sido informado (por exemplo, através dos monitores de cronometragem ou outra forma de notificação) pelos Comissários Desportivos até 30 minutos após a sessão ter terminado, não pode abandonar o circuito sem o consentimento dos Comissários Desportivos, salvo por motivos médicos.

**13.5.** Os Comissários Desportivos podem impor qualquer uma das seguintes penalizações (em substituição ou além de outras penalizações disponíveis) a qualquer condutor envolvido num incidente:

a) Uma repreensão.

b) Uma penalização de drive-through. O condutor deve entrar no pitlane e voltar à corrida sem parar no pitlane.

c) Penalização Stop & Go. O condutor deve entrar no pitlane, parar na zona de penalização durante o tempo definido e retornar à corrida imediatamente.

d) Uma penalização de tempo de, pelo menos, 10 segundos a ser adicionada ao tempo total da corrida e a ser aplicada, se possível, antes da cerimónia de entrega de prémios no pódio.

e) Uma queda de, pelo menos, duas (2) posições na grelha na próxima corrida em que o condutor alinhar.

f) Desqualificação de uma sessão e/ou corrida.

g) Suspensão para uma ou mais corridas.

**VERSIÓN EN CASTELLANO**

**13.4** Si un piloto se ve implicado en un incidente (como se describe en el Art. 12.1 anterior) y ha sido informado de ello (por ejemplo, a través de los monitores de cronometraje u otra forma de notificación) por los Comisarios Deportivos a más tardar 30 minutos después de que haya finalizado la sesión, no podrá abandonar el circuito sin el consentimiento de los Comisarios, salvo por razones médicas.

**13.5** Los Comisarios Deportivos pueden imponer cualquiera de las siguientes sanciones (en lugar de o además de otras sanciones disponibles) a cualquier piloto implicado en un incidente:

a) Amonestación.

b) Una penalización de drive-through. El piloto debe entrar en el pitlane y volver a la carrera sin detenerse en el pitlane.

c) Penalización Stop & Go. El piloto debe entrar en el pitlane, detenerse en la zona de penalización durante el tiempo establecido y volver a la carrera inmediatamente.

d) Una penalización de tiempo de al menos 10 segundos que se añadirá al tiempo total de carrera y que se aplicará, si es posible, antes de la ceremonia de entrega de premios en el podio.

e) Pérdida de al menos dos (2) posiciones en la parrilla de salida de la siguiente carrera en la que participe el piloto.

f) Descalificación de una sesión y/o carrera.

g) Suspensión de una o más carreras.

**ENGLISH VERSION**

**13.4** If a driver is involved in an incident (as described in Art. 12.1 above) and has been informed of this (e.g. via the timing monitors or another form of notification) by the Stewards no later than 30 minutes after the session has ended, he may not leave the circuit without the consent of the Stewards, except for medical reasons.

**13.5** The Stewards may impose any of the following penalties (in place of or in addition to other available penalties) on any driver involved in an incident:

a) A reprimand.

b) A drive-through penalty. The driver must enter the pitlane and return to the race without stopping in the pitlane.

c) Stop & Go penalty. The driver must enter the pitlane, stop in the penalty zone for the set time and return to the race immediately.

d) A time penalty of at least 10 seconds to be added to the total race time and to be applied, if possible, before the prize-giving ceremony on the podium.

e) A drop of at least two (2) grid positions in the next race in which the driver lines up.

f) Disqualification from a session and/or race.

g) Suspension for one or more races.

## VERSÃO PORTUGUESA

**13.6.** Se as penalidades mencionadas nas alíneas b) ou c) do Artº 13.5 forem impostas durante os últimos cinco minutos (caso o condutor não consiga cumprir a penalidade aplicada) ou após o final de uma corrida, as mesmas serão convertidas em tempo adicionado ao tempo total de corrida de acordo com o disposto nas PEV 2025.

**13.7.** O seguinte procedimento será aplicado:

a) Os Comissários Desportivos notificarão a penalização que foi imposta ao concorrente em questão e a mesma será exibida nos monitores de cronometragem. A partir do momento em que a decisão é notificada nos monitores de cronometragem, o condutor em questão não pode cruzar a linha na pista mais do que três vezes antes de entrar no pitlane e, no caso de uma penalização nos termos do Art.º 13.5 c), prosseguir para a zona de penalização, onde permanecerá pelo período de imobilização previsto.

b) Durante um procedimento de Full Course Yellow ("FCY") ou de Safety Car, não pode ser cumprida qualquer penalidade de pitlane a menos que o condutor já tenha iniciado a entrada na via das boxes quando o procedimento foi iniciado. O número de vezes que o condutor cruza a linha atrás do Safety Car ou durante um procedimento FCY será adicionado ao número máximo de vezes que ele pode cruzar a linha na pista.

## VERSIÓN EN CASTELLANO

**13.6** Si las penalizaciones mencionadas en el Art. 13.5 b) o c) se imponen durante los últimos cinco minutos (si el piloto no puede cumplir la penalización impuesta) o después del final de una carrera, se convertirán en tiempo añadido al tiempo total de la carrera de acuerdo con las disposiciones del PEV 2025.

**13.7** Se aplicará el siguiente procedimiento:

a) Los Comisarios Deportivos notificarán la penalización que se ha impuesto al concursante en cuestión y se mostrará en los monitores de cronometraje. Desde el momento en que la decisión sea notificada en los monitores de cronometraje, el piloto en cuestión no podrá cruzar la línea de la pista más de tres veces antes de entrar en el pitlane y, en el caso de una penalización según el Art. 13.5 c), se dirigirá a la zona de penalización, donde permanecerá durante el periodo de inmovilización prescrito.

b) Durante un procedimiento Full Course Yellow («FCY») o Safety Car, no se podrá aplicar ninguna penalización en el pitlane a menos que el piloto ya haya empezado a entrar en el pit lane cuando se inició el procedimiento. El número de veces que el piloto cruce la línea detrás del Safety-Car o durante un procedimiento FCY se sumará al número máximo de veces que puede cruzar la línea en pista.

## ENGLISH VERSION

13.6 If the penalties mentioned in Art. 13.5 b) or c) are imposed during the last five minutes (if the driver is unable to comply with the penalty imposed) or after the end of a race, they will be converted into time added to the total race time in accordance with the provisions of the PEV 2025.

**13.7** The following procedure will apply:

a) The Stewards will notify the penalty that has been imposed on the competitor in question and it will be displayed on the timing monitors. From the moment the decision is notified on the timing monitors, the driver in question may not cross the line on the track more than three times before entering the pitlane and, in the case of a penalty under Art. 13.5 c), proceed to the penalty zone, where he will remain for the prescribed period of immobilisation.

b) During a Full Course Yellow ('FCY') or Safety Car procedure, no pitlane penalty may be served unless the driver has already started entering the pit lane when the procedure was initiated. The number of times the driver crosses the line behind the Safety Car or during an FCY procedure will be added to the maximum number of times he can cross the line on track.

c) Enquanto um condutor está parado no pitlane como resultado de uma penalização de tempo, não é possível efetuar qualquer operação além da paragem. Se o motor parar, poderá ser dada partida após o término do período de penalização. Se o condutor não conseguir ligar a viatura sozinho, ele pode ser retirado para a box pelos mecânicos.

d) Quando o período de penalização de tempo tiver decorrido, o condutor pode voltar a entrar na pista.

e) Nenhuma penalização pode ser executada por uma equipa antes de ter sido notificada por escrito, seja nos monitores da cronometragem ou por documento emitido pelos Comissários Desportivos.

**13.8.** A inobservância dos procedimentos previstos no Artº 13.7 será penalizada ao critério dos Comissários Desportivos.

**13.9.** As seguintes penalizações podem ser aplicadas se houver uma infração durante a corrida:

**13.9.1.** Incumprimento do tempo de paragem obrigatória:

a) Penalidade de Stop & Go com a duração do tempo de paragem obrigatória não cumprido.

**13.9.2.** Excesso de velocidade no pitlane:

b) Drive-Through (1ª ocorrência);  
c) Stop & Go de 0 segundos (2ª ocorrência);  
d) Ao critério dos Comissários Desportivos (a partir da 2ª ocorrência)

c) Mientras un piloto esté parado en el pitlane como consecuencia de una penalización de tiempo, no podrá realizar ninguna otra operación que no sea la parada. Si el motor se para, puede arrancarse una vez finalizado el periodo de penalización. Si el piloto no puede arrancar el vehículo por sí mismo, puede ser llevado a boxes por los mecánicos.

e) Ningún equipo podrá ejecutar una penalización antes de que se le haya notificado por escrito, ya sea en los monitores de cronometraje o mediante un documento expedido por los Comisarios Deportivos.

**13.8** El incumplimiento de los procedimientos establecidos en el artículo 13.7 será sancionado a discreción de los comisarios.

**13.9** En caso de infracción durante la carrera, podrán aplicarse las siguientes penalizaciones:

**13.9.1** Incumplimiento del tiempo de parada obligatorio:

a) Penalización de Stop & Go por la duración del tiempo de parada obligatoria incumplido.

**13.9.2** Velocidad excesiva en el pitlane:

b) Drive-through (1ª incidencia);  
c) Stop & Go de 0 segundos (2ª incidencia);  
d) A discreción de los Comisarios (a partir de la 2ª incidencia).

c) While a driver is stopped in the pitlane as a result of a time penalty, it is not possible to carry out any operation other than the stop. If the engine stops, it can be started after the end of the penalty period. If the driver is unable to start the car himself, he may be taken to the pit by the mechanics.

d) When the time penalty period has elapsed, the driver may re-enter the track.

e) No penalty may be enforced by a team before it has been notified in writing, either on the timing monitors or by a document issued by the Stewards.

**13.8** Failure to comply with the procedures set out in Article 13.7 will be penalised at the discretion of the Stewards.

**13.9** The following penalties may be applied if there is an infringement during the race:

**13.9.1** Failure to comply with the mandatory stop time:

a) Stop & Go penalty for the duration of the mandatory stop time not complied with.

**13.9.2** Excessive speed in the pitlane:

b) Drive-through (1st occurrence);  
c) Stop & Go of 0 seconds (2nd occurrence);  
d) At the discretion of the Stewards (from the 2nd occurrence).



**VERSÃO PORTUGUESA****VERSION EN CASTELLANO****ENGLISH VERSION**

**13.9.3.** Início da paragem obrigatória fora da janela de paragem obrigatória:

e) Penalização Stop & Go de tempo equivalente ao tempo fora da janela, com um máximo de 80 segundos.

**13.9.4.** O incumprimento da paragem obrigatória será penalizado com 165 segundos a adicionar ao tempo total de corrida.

**13.10.** Todas as penalidades aplicadas serão comunicadas através dos monitores da cronometragem e na zona definida pelo Diretor de Corrida no Briefing para o efeito. Após esse momento, o condutor a quem foi aplicada a penalidade deve cumprir a mesma de imediato, não podendo passar pela Linha mais do que duas vezes desde que a penalidade lhe foi apresentada.

**13.11.** Especificamente para a aplicação das penalidades de Drive-Through, Stop & Go e tempo adicionado ao tempo total de corrida (seja por conversão das penalidades de Drive-Through, Stop & Go ou não), as mesmas serão comunicadas à cronometragem tão cedo quanto possível para que constem nas classificações provisórias, excepto nos casos em que seja necessária a audição de concorrentes envolvidos em incidentes.

**13.9.3** Inicio de la parada obligatoria fuera de la ventana de parada obligatoria:

e) Penalización de tiempo de Stop & Go equivalente al tiempo fuera de la ventana, con un máximo de 80 segundos.

**13.9.4** El incumplimiento de la parada obligatoria será penalizado con 165 segundos añadidos al tiempo total de carrera.

**13.10.** Todas las penalizaciones impuestas serán comunicadas a través de los monitores de cronometraje y en la zona definida por el Director de Carrera en el Briefing a tal efecto. A partir de ese momento, el piloto al que se le ha impuesto la penalización deberá cumplirla inmediatamente, no pudiendo pasar por la Línea más de dos veces desde que se le impuso la penalización.

**13.11.** Específicamente para la aplicación de penalizaciones Drive-Through, Stop & Go y tiempo añadido al tiempo total de carrera (ya sea por conversión de penalizaciones Drive-Through, Stop & Go o no), éstas serán comunicadas al cronometraje lo antes posible para que aparezcan en las clasificaciones provisionales, excepto en los casos en que sea necesario escuchar a los concursantes implicados en incidentes.

**13.9.3** Start of the mandatory stop outside the mandatory pit stop window:

e) Stop & Go time penalty equivalent to the time outside the pit stop window, with a maximum of 80 seconds.

**13.9.4** Failure to comply with the mandatory stop will be penalised with 165 seconds added to the total race time.

**13.10.** All penalties imposed will be communicated via the timing monitors and in the area defined by the Race Director at the Briefing for this purpose. After that moment, the driver who has been given the penalty must comply with it immediately, and may not pass through the Line more than twice since the penalty was given.

**13.11.** Specifically for the application of Drive-Through, Stop & Go penalties and time added to the total race time (whether by conversion of Drive-Through, Stop & Go penalties or not), these will be communicated to timing as soon as possible so that they appear in the provisional classifications, except in cases where it is necessary to hear competitors involved in incidents.



**VERSÃO PORTUGUESA****VERSIÓN EN CASTELLANO****ENGLISH VERSION****13.12. Sanções disciplinares acessórias:**

De acordo com o Art.º 9.15 do CDI, o concorrente será responsável pelos atos e omissões de qualquer pessoa participante ou que preste um serviço por sua conta em ligação com o Campeonato e serão considerados seus colaboradores diretos ou indiretos, os seus condutores, os seus mecânicos, os seus consultores ou prestadores de serviços ou os seus passageiros, bem como toda a pessoa à qual o Concorrente tenha permitido o acesso às Áreas Reservadas. Qualquer infração cometida por estes será comunicada aos Comissários Desportivos para aplicação das penalidades previstas no presente Regulamento Desportivo, CDI, PGAK e PEV 2025.

**14. RECLAMAÇÕES E APELOS**

**14.1.** As reclamações devem ser feitas de acordo com os Art.ºs 14 das PGAK e Art.º 13 do CDI, e devem ser acompanhadas da taxa exigida de 500€ (quinhentos euros), de acordo com o Art.º 14.1.1 das PGAK, a ser entregue em dinheiro ou por transferência bancária para a conta da FPAK.

**14.2.** Os concorrentes terão o direito de apelar certas decisões dos Comissários Desportivos (com exceção do que é coberto pelo Art.º 14.3), observando a forma e os prazos estabelecidos no Artº 15 do CDI. O valor da taxa de apelo é de € 2500 (dois mil e quinhentos euros), de acordo com o Art.º 14.2.1 das PGAK.

**13.12. Sanciones disciplinarias accesorias:**

De acuerdo con el Artículo 9.15 del CDI, el Concurante será responsable de los actos y omisiones de cualquier persona que participe o preste un servicio en su nombre en relación con el Campeonato y se considerarán como tales a sus colaboradores directos o indirectos, sus pilotos, sus mecánicos, sus asesores o prestadores de servicios o sus pasajeros, así como cualquier persona a la que el Concurante haya permitido el acceso a las Zonas Reservadas. Cualquier infracción cometida por ellos será comunicada a los Comisarios Deportivos para la aplicación de las sanciones previstas en el presente Reglamento Deportivo, CDI, PGAK y PEV 2025.

**14. RECLAMACIONES Y APELACIONES**

**14.1** Las reclamaciones deberán presentarse de conformidad con el Art. 14 del PGAK y el Art. 13 del CDI, y deberán ir acompañadas de la tasa exigida de 500 euros (quinientos euros), de conformidad con el Art. 14.1.1 del PGAK, que deberá entregarse en efectivo o mediante transferencia bancaria a la cuenta de la FPAK.

**14.2.** Los concursantes tendrán derecho a apelar determinadas decisiones de los Comisarios (a excepción de lo contemplado en el Art. 14.3), observando la forma y plazos establecidos en el Art. 15 del CDI. La tasa de apelación es de 2500 euros (dos mil quinientos euros), de acuerdo con el Art. 14.2.1 del PGAK.

**13.12. Ancillary disciplinary sanctions:**

In accordance with Article 9.15 of the ISC, the Competitor will be responsible for the acts and omissions of any person taking part or providing a service on their behalf in connection with the Championship and will be considered to be their direct or indirect collaborators, their drivers, their mechanics, their consultants or service providers or their passengers, as well as any person to whom the Competitor has allowed access to the Reserved Areas. Any offence committed by them will be reported to the Stewards for the application of the penalties provided for in these Sporting Regulations, ISC, PGAK and PEV 2025.

**14. PROTESTS AND APPEALS**

**14.1** Protests must be made in accordance with Art. 14 of the PGAK and Art. 13 of the ISC, and must be accompanied by the required fee of €500 (five hundred euros), in accordance with Art. 14.1.1 of the PGAK, to be delivered in cash or by bank transfer to the FPAK bank account.

**14.2.** Competitors will have the right to appeal certain decisions of the Stewards (with the exception of what is covered by Art. 14.3), observing the form and deadlines established in Art. 15 of the ISC. The appeal fee is €2500 (two thousand five hundred euros), in accordance with Art. 14.2.1 of the PGAK.

## VERSÃO PORTUGUESA

**14.3.** De acordo com o Art.º 14 do CDI e Art.º 15 das PGAK, não são apeláveis as decisões dos Comissários Desportivos com as seguintes penalidades:

- Drive Through;
- Stop & Go;
- Cancelamento de uma ou mais voltas aplicadas pelos Comissários Desportivos ou pelo Diretor de Corrida durante as sessões de treinos livres ou cronometrados;
- Perda de posições na grelha de partida;
- Penalidades de tempo adicionado ao tempo total de corrida.

## 15. MUDANÇAS DE CONDUTOR E HANDICAP

**15.1.** Em cada prova/evento, a equipa será constituída por um ou dois condutores, sendo que um(ns) condutor(es) não poderá(ão) estar inscrito(s) em mais do que uma viatura em cada prova do CPV/IS.

**15.2.** Opcionalmente e, desde que assim o declare o concorrente no respetivo boletim de inscrição da prova/evento, a equipa poderá designar um único condutor para participar na competição a SOLO (um único condutor para a totalidade da prova/evento - treinos e corrida - numa mesma viatura).

**15.3.** Qualquer modificação na composição dos condutores que participam na prova/evento deve ser solicitada por escrito aos Comissários Desportivos até ao final do briefing. Quaisquer alterações de condutores após esse momento, só serão aceites em casos de força maior e sujeitas à aprovação dos Comissários Desportivos, os quais aplicarão as seguintes penalidades:

## VERSIÓN EN CASTELLANO

**14.3** De acuerdo con el Art. 14 del CDI y el Art. 15 de la PGAK, las decisiones de los Comisarios respecto a las siguientes penalizaciones no pueden ser apeladas:

- Drive Through;
- Stop & Go;
- Anulación de una o más vueltas aplicada por los Comisarios o el Director de Carrera durante los entrenamientos libres o cronometrados;
- Pérdida de posiciones en la parrilla de salida;
- Pérdida de posiciones en la parrilla de salida.

## 15. CAMBIOS DE PILOTO Y HANDICAP

**15.1** En cada prueba/evento, el equipo estará formado por uno o dos pilotos, y un piloto(s) no podrá(n) ser inscrito(s) en más de un vehículo en cada carrera CPV/IS.

**15.2.** Opcionalmente, y siempre que el concursante así lo declare en el respectivo formulario de inscripción de la prueba/evento, el equipo podrá designar a un único piloto para participar en la competición SOLO (un único piloto para toda la prueba/evento -entrenamiento y carrera- en el mismo vehículo).

**15.3** Cualquier cambio en la composición de los pilotos participantes en la prueba/evento deberá solicitarse por escrito a los Comisarios Deportivos antes del final del briefing. Cualquier cambio de pilotos después de este plazo sólo se aceptará en casos de fuerza mayor y estará sujeto a la aprobación de los Comisarios Deportivos, que aplicarán las siguientes sanciones:

## ENGLISH VERSION

**14.3** In accordance with Art. 14 of the ISC and Art. 15 of the PGAK, the decisions of the Stewards regarding the following penalties cannot be appealed:

- Drive Through;
- Stop & Go;
- Cancellation of one or more laps applied by the Stewards or Race Director during free practice or qualifying sessions;
- Loss of positions on the starting grid;
- Time penalties added to the total race time.

## 15. DRIVER CHANGES AND HANDICAP

**15.1** In each race/event, the team will be made up of one or two drivers, and a driver(s) may not be entered in more than one car in each CPV/IS race.

**15.2.** Optionally, and provided the competitor so declares on the respective race/event entry form, the team may designate a single driver to take part in the competition SOLO (a single driver for the entire race/event - training and race - in the same car).

**15.3** Any change to the composition of the drivers taking part in the race/event must be requested in writing to the Stewards by the end of the drivers' briefing. Any driver changes after this time will only be accepted in cases of force majeure and subject to the approval of the Stewards, who will apply the following penalties:

## VERSÃO PORTUGUESA

15.3.1. Em caso de troca da composição da equipa antes da primeira sessão de treinos cronometrados:

- perda de 3 lugares na grelha para a corrida 1;

15.3.2 Em caso de troca da composição da equipa após as sessões de treinos cronometrados e antes da corrida 1:

- perda de 5 lugares na grelha para ambas corridas;

15.3.3. Em caso de troca da composição da equipa após a corrida 1:

- saída do último lugar na grelha para a corrida 2.

15.3.4. No caso de passagem a equipa a SOLO de uma equipa com dois condutores:

- Em caso de força maior devidamente comprovado, os comissários desportivos poderão autorizar que uma equipa inscrita com dois condutores possa participar na (ou nas) corrida (s) com apenas um único condutor. Caso esta alteração ocorra após a realização dos treinos cronometrados para a qual o condutor desistente se qualificou, o outro condutor começará a 1ª corrida do último lugar da grelha (salvo se houver algum concorrente penalizado que será sempre último). Caso esta alteração ocorra após a realização da 1ª corrida o condutor em causa começará a 2ª corrida do último lugar da grelha (salvo se houver algum concorrente penalizado que será sempre último). O condutor desistente não obterá pontos nas corridas em que não participou.

- No caso da divisão GT4 Pro-Bronze, em que seja o condutor categorizado como Silver a competir a SOLO mesmo devido a motivos de "force majeure", este não obterá pontos e será sempre penalizado com 30 segundos adicionais ao handicap durante a paragem obrigatória.

## VERSIÓN EN CASTELLANO

15.3.1 Si se modifica la composición del equipo antes de la primera sesión de entrenamientos cronometrados:

- Pérdida de 3 puestos en la parrilla de salida de la carrera 1;

15.3.2 Si la composición del equipo se modifica después de las sesiones de entrenamientos cronometrados y antes de la carrera 1:

- pérdida de 5 puestos en la parrilla para ambas carreras;

15.3.3 Si la composición del equipo se modifica después de la carrera 1:

- retirada del último puesto de la parrilla para la carrera 2.

15.3.4 En caso de que un equipo de dos pilotos vaya SOLO:

- En casos de fuerza mayor debidamente probados, los comisarios pueden autorizar a un equipo inscrito con dos pilotos a participar en la(s) carrera(s) con un solo piloto. Si este cambio se produce después de los entrenamientos cronometrados para los que se ha clasificado el piloto retirado, el otro piloto saldrá en la primera carrera desde el último puesto de la parrilla (salvo si hay un concursante penalizado, que siempre saldrá último). Si este cambio se produce después de la carrera 1, el piloto en cuestión comenzará la carrera 2 desde el último lugar de la parrilla (a menos que haya un concursante penalizado, que siempre será el último). El piloto que se retire no recibirá puntos por las carreras en las que no haya participado.

- En el caso de la división GT4 Pro-Bronze, si el conductor categorizado como Silver compete SOLO, incluso por razones de "fuerza mayor", no obtendrá puntos y siempre será penalizado con 30 segundos adicionales al hándicap durante la parada obligatoria.

## ENGLISH VERSION

15.3.1 If the team composition is changed before the first qualifying session:

- loss of 3 places on the grid for race 1;

15.3.2 If the team composition is changed after the qualifying sessions and before race 1:

- loss of 5 places on the grid for both races;

15.3.3 If the team composition is changed after race 1:

- withdrawal from the last place on the grid for race 2.

15.3.4 In the event of a two-driver team going SOLO:

- In duly proven cases of force majeure, the stewards may authorise a team entered with two drivers to take part in the race(s) with only one driver. If this change occurs after the qualifying sessions for which the withdrawn driver has qualified, the other driver will start the first race from the last place on the grid (unless there is a penalised competitor, who will always be last). If this change occurs after race 1, the driver in question will start race 2 from the last place on the grid (unless there is a penalised competitor, who will always be last). The driver who withdraws will not be awarded points for the races in which he did not take part.

- In the case of the GT4 Pro-Bronze division, where the driver categorised as Silver competes SOLO even for reasons of 'force majeure', he will not obtain points and will always be penalised with 30 seconds additional to the handicap during the mandatory stop.

**VERSÃO PORTUGUESA****VERSIÓN EN CASTELLANO****ENGLISH VERSION**

**15.4** Ficará ao critério dos Comissários Desportivos a suspensão das penalidades nos Art.ºs 15.3.1, 15.3.2 e 15.3.3 acima, de acordo com o disposto no Art.º 12.3.3 c) do CDI.

**15.4** Quedará a discreción de los Comisarios Deportivos suspender las penalizaciones del Art. 15.3.1, 15.3.2 y 15.3.3 anteriores, de acuerdo con las disposiciones del Art. 12.3.3 c) del CDI.

**15.4** It will be at the discretion of the Stewards to suspend the penalties in Art. 15.3.1, 15.3.2 and 15.3.3 above, in accordance with the provisions of Art. 12.3.3 c) of the ISC.

**16. PARAGEM OBRIGATÓRIA****16. PARADA OBLIGATORIA****16. COMPULSORY PITSTOP**

**16.1** Em ambas corridas, haverá uma paragem obrigatória que se procederá da seguinte forma:

**16.1** En ambas carreras, habrá una parada obligatoria que se realizará de la siguiente manera:

**16.1** In both races, there will be a compulsory stop which will be carried out as follows:

**a)** Numa corrida com a duração de 50 minutos, a paragem obrigatória deve ser realizada cruzando o loop de entrada do pitlane entre o 20º e 30º minuto de corrida, respetivamente, nunca antes do minuto 20m.00s.000 e nunca após o minuto 29m.59s.999. Estes tempos serão contados a partir do sinal de início da corrida (luz verde ou apagar da luz vermelha).

**a)** En una carrera de 50 minutos de duración, la parada obligatoria deberá realizarse cruzando el bucle de entrada al pitlane entre el minuto 20 y 30 de carrera respectivamente, nunca antes del minuto 20m.00s.000 y nunca después del minuto 29m.59s.999. Estos tiempos se contarán a partir de la señal de inicio de carrera (luz verde o luz roja apagada).

**a)** In a race lasting 50 minutes, the mandatory stop must be made by crossing the pitlane entry loop between the 20th and 30th minute of the race respectively, never before minute 20m.00s.000 and never after minute 29m.59s.999. These times will be counted from the race start signal (green light or red light off).

**b)** Quando está em curso um procedimento de Safety Car, a partir do momento em que as bandeiras amarelas e a placa "SC" são mostradas, e até ao final da intervenção do Safety Car - luzes intermitentes rotativas apagadas, retirada das bandeiras amarelas, placas e do Safety Car -, ou quando as bandeiras vermelhas para a suspensão da corrida forem acionadas, nenhum condutor é autorizado a entrar no pitlane para efetuar a troca de condutor. A entrada no pitlane durante a intervenção do Safety Car, ou durante a suspensão da corrida, não contará como paragem obrigatória.

**b)** Cuando esté en curso un procedimiento de Safety Car, desde el momento en que se muestren las banderas amarillas y la señal «SC», y hasta el final de la intervención del Safety Car - apagado de las luces intermitentes rotativas, retirada de las banderas amarillas, señales y Safety Car - o cuando se activen las banderas rojas de suspensión de la carrera, ningún piloto estará autorizado a entrar en el pitlane para realizar un cambio de piloto. Entrar en el pitlane durante la intervención del Safety Car, o durante la suspensión de la carrera, no contará como parada obligatoria.

**b)** When a Safety Car procedure is in progress, from the moment the yellow flags and the 'SC' sign are displayed, and until the end of the Safety Car intervention - rotating flashing lights off, removal of the yellow flags, signs and Safety Car - or when the red flags for race suspension are activated, no driver is authorised to enter the pitlane to make a driver change. Entering the pitlane during the intervention of the Safety Car, or during the suspension of the race, will not count as a compulsory stop.



**VERSÃO PORTUGUESA**

**c)** Se durante a janela de tempo para troca de condutores e cumprimento de handicap adicional da paragem obrigatória, estiver em curso um procedimento de Safety Car, ou a corrida for suspensa, será decisão do Diretor de Prova prolongar a janela de tempo para troca de condutores, independentemente do período da janela de tempo ter terminado ou não durante a intervenção. Este prolongamento terá a duração que for definida pelo Diretor de Corrida após do relançamento da corrida, sendo comunicada nos monitores da cronometragem a hora do fecho da janela para a paragem obrigatória. Este prolongamento será comunicado através dos monitores de cronometragem ou, na sua falta, através de um painel indicativo. Na volta em que o Safety Car regressa ao pitlane, não é possível aos condutores entrarem atrás do Safety-Car para a troca obrigatória de condutor, tendo de cumprir uma volta em ritmo de corrida.

**d)** O tempo de paragem obrigatória para as duas corridas será de 120 segundos, medido entre o loop de entrada e o loop de saída da cronometragem no pitlane, iniciando-se quando a viatura cruza o loop de entrada do pitlane e termina quando a viatura cruza o loop de saída do pitlane.

Este tempo de paragem será igual em todas as provas constantes do presente Regulamento Desportivo, independentemente do tempo que seja necessário para percorrer o pitlane.

**VERSIÓN EN CASTELLANO**

**c)** Si durante la ventana de tiempo para cambiar de piloto y cumplir con la desventaja adicional de la parada obligatoria, un procedimiento de Safety Car está en curso, o la carrera está suspendida, será decisión del Director de Carrera ampliar la ventana de tiempo para cambiar de piloto, independentemente de si la ventana de tiempo ha terminado o no durante la intervención. Esta prórroga durará el tiempo que decida el Director de Carrera tras la reanudación de la prueba, y la hora del cierre de la ventana para la parada obligatoria se comunicará en los monitores de cronometraje.-Esta extensión se comunicará a través de los monitores de cronometraje o, en su defecto, a través de un panel indicador. En la vuelta en la que el Safety Car regrese al pitlane, los pilotos no podrán entrar detrás del Coche de Seguridad para el cambio obligatorio de piloto y deberán completar una vuelta a ritmo de carrera.

**d)** El tiempo de parada obligatoria para ambas carreras será de 120 segundos, medidos entre el bucle de entrada al pitlane y el bucle de salida de cronometraje del pitlane, comenzando cuando el vehículo cruza el bucle de entrada al pitlane y terminando cuando el vehículo cruza el bucle de salida del pitlane.

Este tiempo de parada será el mismo para todas las carreras enumeradas en este Reglamento Deportivo, independentemente del tiempo empleado en pasar por el pitlane.

**ENGLISH VERSION**

**c)** If during the time window for changing drivers and fulfilling the additional handicap of the mandatory stop, a Safety Car procedure is in progress, or the race is suspended, it will be the decision of the Race Director to extend the time window for changing drivers, regardless of whether or not the time window has ended during the intervention. This extension will last as long as is decided by the Race Director after the restart of the race, and the time of the closing of the window for the mandatory stop will be communicated on the timing monitors. This extension will be communicated via the timing monitors or, failing that, via an indicator panel. On the lap in which the Safety Car returns to the pitlane, drivers cannot enter behind the Safety Car for the compulsory driver change and must complete a lap at race pace.

**d)** The mandatory stop time for both races will be 120 seconds, measured between the pitlane entry loop and the pitlane timing exit loop, starting when the vehicle crosses the pitlane entry loop and ending when the vehicle crosses the pitlane exit loop.

This stoppage time will be the same for all the races listed in these Sporting Regulations, regardless of the time taken to travel through the pitlane.



**VERSÃO PORTUGUESA****VERSIÓN EN CASTELLANO****ENGLISH VERSION**

e) Caso a corrida seja neutralizada por bandeira vermelha e não seja possível o seu recomeço e, se nesse espaço de tempo esteja em curso o período de paragem obrigatória, os concorrentes que não tenham ainda realizado essa paragem obrigatória serão penalizados de acordo com o Art.13.9.4 deste Regulamento Desportivo, ou, em último caso, o colégio poderá decidir que a classificação da corrida será a classificação até ao momento da abertura da janela para troca de Piloto.

**16.2** Ao handicap de paragem previsto acima, a ambos os condutores classificados nas três primeiras posições de cada divisão, recebem o seguinte tempo adicional ao tempo de paragem para a corrida seguinte que disputem, individualmente ou em conjunto:

- a) 10 segundos para o 1º classificado de cada divisão
- b) 05 segundos para o 2º classificado de cada divisão
- c) 03 segundos para o 3º classificado de cada divisão

**16.3.** Durante esta paragem obrigatória, as equipas com dois condutores deverão proceder à troca dos mesmos em frente à sua box ou área designada de cada equipa pela Comissão Organizadora, sendo o cumprimento da paragem da responsabilidade da equipa.

e) Si la carrera es neutralizada por una bandera roja y no puede reanudarse, y si el periodo de parada obligatoria está en curso dentro de ese tiempo, los competidores que aún no hayan realizado la parada obligatoria serán penalizados de acuerdo con el Art.13.9.4 de este Reglamento Deportivo, o, en último caso, el colegio podrá decidir que la clasificación de la carrera será la clasificación hasta el momento de la apertura de la ventana para el cambio de piloto.

**16.2** Además del hándicap de parada previsto anteriormente, los dos pilotos clasificados en las tres primeras posiciones de cada división recibirán el siguiente tiempo adicional a su tiempo de parada para la siguiente carrera que disputen, individualmente o juntos:

- a) 10 segundos para el 1º clasificado de cada división
- b) 05 segundos para el 2º clasificado de cada división
- c) 03 segundos para el 3º clasificado de cada división

**16.3** Durante esta parada obligatoria, los equipos con dos pilotos deben cambiar de piloto delante de su box o en la zona designada para cada equipo por el Comité Organizador, y es responsabilidad del equipo cumplir con la parada.

e) If the race is neutralised by a red flag and cannot be restarted, and if the mandatory stop period is in progress within that time, competitors who have not yet made the mandatory stop will be penalised in accordance with Art.13.9.4 of these Sporting Regulations, or, as a last resort, the stewards may decide that the race classification will be the classification up to the moment the window for driver change opens.

**16.2** In addition to the stopping handicap provided for above, both drivers classified in the first three positions of each division will receive the following additional time to their stopping time for the next race they contest, individually or together:

- a) 10 seconds for the 1st-placed driver in each division
- b) 05 seconds for 2nd place in each division
- c) 03 seconds for the 3rd place finisher in each division

**16.3** During this compulsory pitstop, teams with two drivers must change drivers in front of their pit box or in the area designated for each team by the Organising Committee, and it is the team's responsibility to comply with the pitstop.

## VERSÃO PORTUGUESA

**16.4** Uma viatura só pode deixar sua área de box quando estiver pronta para voltar à pista e quando for seguro fazê-lo. Deve entrar na via rápida respeitando o limite de velocidade no pitlane, sem abrandar ou parar e sem obrigar outros a parar, salvo em caso de força maior devidamente aceite pelo Diretor de Corrida ou pelos Comissários Desportivos.

**16.5** Não é permitido às viaturas circularem a velocidade extremamente reduzida na “via rápida” das boxes como forma de cumprirem o tempo de paragem obrigatório.

**16.6.** O Colégio de Comissários desportivos, após receber o relatório do Diretor de Corrida e/ou juízes de facto, investigará o incidente e tomará a decisão com base nesse relatório e o qual poderá ser complementada com os meios de prova que o Colégio de Comissários Desportivos entender necessários, podendo a equipa investigada penalizada apresentar evidencias por telemetria de que se manteve sempre dentro das velocidades permitidas.

## 17. MUDANÇAS DE VIATURA

17.1 As alterações de viaturas em cada prova/evento serão realizadas de acordo com o disposto nos Art.ºs 6.5.1 e 6.7 das PGAK.

## 18. NÚMEROS DE COMPETIÇÃO

## VERSIÓN EN CASTELLANO

**16.4** Un vehículo sólo puede abandonar su zona de boxes cuando esté preparado para volver a la pista y cuando sea seguro hacerlo. Deberá entrar en la autopista respetando el límite de velocidad en el pitlane, sin reducir la velocidad ni detenerse y sin obligar a otros a detenerse, salvo en casos de fuerza mayor debidamente aceptados por el Director de Carrera o los Comisarios Deportivos.

**16.5** No está permitido que los vehículos circulen a velocidad extremadamente baja por el pit lane como forma de cumplir con el tiempo de parada obligatoria.

**16.6** El Colegio de Comisarios Deportivos, tras recibir el informe del Director de Carrera y/o jueces de hecho, investigará el incidente y tomará la decisión basada en ese informe, el cual podrá ser complementado con los medios de prueba que el Colegio de Comisarios Deportivos considere necesarios, pudiendo el equipo investigado presentar evidencias por telemetría de que se mantuvo siempre dentro de las velocidades permitidas.

## 17. CAMBIO DE VEHÍCULOS

17.1 Los cambios de vehículos para cada prueba/evento se realizarán de acuerdo con las disposiciones del Art. 6.5.1 y 6.7 del PGAK.

## 18. NÚMEROS DE COMPETICIÓN

## ENGLISH VERSION

**16.4** A car may only leave its pit area when it is ready to return to the track and when it is safe to do so. It must enter the motorway respecting the speed limit in the pitlane, without slowing down or stopping and without forcing others to stop, except in cases of force majeure duly accepted by the Race Director or the Stewards.

**16.5** Cars are not allowed to circulate at extremely low speed in the pit lane as a way of complying with the compulsory stop time.

**16.6** The Stewards of the Meeting, after receiving the report from the Race Director and/or from the judges of fact, will investigate the incident and make a decision based on that report, which may be supplemented by any evidence the Stewards of the Meeting deems necessary. The investigated team may present telemetry evidence that it remained within the permitted speeds at all times.

## 17. VEHICLE REPLACEMENT

17.1 Vehicle changes for each race/event will be made in accordance with the provisions of Art. 6.5.1 and 6.7 of the PGAK.

## 18. COMPETITION NUMBERS

**VERSÃO PORTUGUESA**

**18.1.** Cada viatura levará o número de competição atribuído pela Comissão Organizadora. Os números de competição devem ser inteiros e compreendidos entre 2 e 999.

**18.2.** Os números de competição serão exclusivos na temporada do Campeonato e não podem ser reutilizados por outra equipa.

**18.3.** Os números de competição e publicidade nas viaturas devem estar em conformidade com os desenhos no Anexo 2 a este Regulamento Desportivo.

**18.4.** O nome ou o emblema da marca da viatura de competição deve constar no local de origem. Os nomes dos condutores devem constar de cada lado da carroçaria.

**18.5.** Todos os concorrentes devem cumprir as diretrizes estabelecidas nas regras da publicidade obrigatória de viaturas, equipas e condutores do CPV/IS nomeadamente nenhum patrocínio de marcas que competem diretamente com os patrocinadores do Campeonato é permitido.

**18.6.** Cada equipa deve assinar o Acordo Comercial de Equipa em duas vias e devolvê-los à Comissão Organizadora, no limite, antes do início da primeira prova/evento da qual participam. A não assinatura do Acordo pode provocar a anulação da inscrição na prova/evento e ver recusada a sua participação.

**VERSIÓN EN CASTELLANO**

**18.1** Cada vehículo llevará el número de competición asignado por el Comité Organizador. Los números de competición deben ser números enteros comprendidos entre 2 y 999.

**18.2** Los números de competición serán exclusivos para la temporada del Campeonato y no podrán ser reutilizados por otro equipo.

**18.3** Los números de competición y la publicidad de los vehículos deberán ajustarse a los dibujos del Anexo 2 del presente Reglamento Deportivo.

**18.4** La marca o el emblema del vehículo de carreras debe aparecer en su emplazamiento original. Los nombres de los pilotos deben aparecer en cada lado de la carrocería.

**18.5** Todos los concursantes deben cumplir las directrices establecidas en las normas de publicidad obligatorias del CPV/IS para vehículos, equipos y pilotos, es decir, no se permite el patrocinio de marcas que compitan directamente con los patrocinadores del Campeonato.

**18.6** Cada equipo debe firmar el Acuerdo Comercial de Equipo en dos ejemplares y devolverlos al Comité Organizador a más tardar antes del comienzo de la primera prueba/evento en el que participe. En caso de no firmarlo, su inscripción podrá ser anulada y su participación rechazada.

**ENGLISH VERSION**

**18.1** Each car will carry the competition number assigned by the Organising Committee. Competition numbers must be integers between 2 and 999.

**18.2** Competition numbers will be exclusive to the Championship season and may not be reused by another team.

**18.3** The competition numbers and advertising on the vehicles must conform to the drawings in Annex 2 to these Sporting Regulations.

**18.4** The brand name or emblem of the vehicle must appear in its original location. The drivers' names must appear on each side of the bodywork.

**18.5** All competitors must comply with the guidelines set out in the CPV/IS compulsory advertising rules for vehicles, teams and drivers, namely no sponsorship of brands that compete directly with Championship sponsors is permitted.

**18.6** Each team must sign the Team Commercial Agreement in two copies and return them to the Organising Committee at the latest before the start of the first race/event in which they are taking part. Failure to sign the Agreement may result in their registration being cancelled and their participation refused.

## VERSÃO PORTUGUESA

**18.7.** As equipas inscritas com licenças diferentes devem usar nomes de equipas comerciais diferentes. Os concorrentes inscritos com licenças diferentes devem usar a decoração das suas viaturas de competição diferentes. Dentro de qualquer equipa, as viaturas devem ter características facilmente distinguíveis (sujeito à aprovação da Comissão Organizadora e/ou do Diretor de Corrida).

## 19. VERIFICAÇÕES ADMINISTRATIVAS

**19.1.** Em cada prova/evento, haverá lugar a uma verificação administrativa incidindo sobre a documentação do concorrente, dos condutores e viatura de competição.

Aquando da inscrição as equipas com dois condutores serão obrigadas a indicar a ordem do 1º e 2º condutor (1º condutor faz a primeira corrida, 2º condutor faz a segunda corrida). Esta ordem pode ser alterada em documento oficial durante as verificações administrativas até ao Briefing. Após este momento, esta ordem só poderá ser alterada por motivos de força maior e autorizada pelos Comissários Desportivos com respectiva penalização, conforme disposto acima.

**19.2.** Toda a equipa que pretenda efetuar tal alteração será penalizada conforme o disposto acima.

**19.3.** O Condutor 1 será o que tiver a categorização mais baixa, Condutor 2 será o que tiver a categorização mais alta. Caso os condutores tenham a mesma categorização, a ordem de condução deve ser dada pela equipa.

## VERSIÓN EN CASTELLANO

**18.7** Los equipos registrados con licencias diferentes deben utilizar nombres comerciales de equipo diferentes. Los concursantes inscritos con licencias diferentes deben utilizar libreas diferentes en sus vehículos de competición. Dentro de cualquier equipo, los vehículos deben tener características fácilmente distinguibles (sujeito a la aprobación del Comité Organizador y/o del Director de Carrera).

## 19. VERIFICACIONES ADMINISTRATIVAS

**19.1** En cada prueba habrá un control administrativo de la documentación del concursante, los pilotos y el vehículo de competición.

Al inscribirse, los equipos con dos pilotos estarán obligados a indicar el orden del 1º y 2º piloto (1º piloto hace la primera carrera, 2º piloto hace la segunda carrera). Este orden podrá modificarse en un documento oficial durante las verificaciones administrativas hasta el Briefing. Después de este momento, este orden sólo podrá ser cambiado por razones de fuerza mayor y autorizado por los Comisarios Deportivos con la respectiva penalización, como se ha indicado anteriormente.

**19.2** Todo equipo que desee realizar un cambio de este tipo será sancionado de acuerdo con lo indicado anteriormente.

**19.3** El piloto 1 será el de menor categorización, el piloto 2 será el de mayor categorización. Si los pilotos tienen la misma categorización, el orden de conducción deberá ser dado por el equipo.

## ENGLISH VERSION

**18.7** Teams registered with different licences must use different commercial team names. Competitors registered with different licences must use different livery on their competition vehicles. Within any team, the vehicles must have easily distinguishable characteristics (subject to the approval of the Organising Committee and/or the Race Director).

## 19. ADMINISTRATIVE CHECKS

At each race/event, there will be an administrative check on the documentation of the competitor, drivers and competition vehicle.

When registering, teams with two drivers will be obliged to indicate the order of the 1st and 2nd driver (1st driver does the first race, 2nd driver does the second race). This order can be changed in an official document during the administrative checks until the Briefing. After this point, this order can only be changed for reasons of force majeure and authorised by the Stewards with the respective penalty, as stated above.

**19.2** Any team wishing to make such a change will be penalised in accordance with the above.

**19.3** Driver 1 will be the one with the lowest categorisation, Driver 2 will be the one with the highest categorisation. If the drivers have the same categorisation, the driving order must be given by the team.

**20 VERIFICAÇÕES TÉCNICAS**

**20.1.** As verificações técnicas iniciais terão o seu início após as verificações administrativas e serão efetuadas no local indicado no regulamento particular da prova/evento em questão.

**20.2** Aquando das verificações técnicas iniciais, o concorrente terá de apresentar o Passaporte Técnico (PT) e a Ficha de Homologação de cada uma das suas viaturas inscritas na prova/ evento.

**20.2.1** Poderá ser apresentado um passaporte técnico FIA ou proveniente de outra ADN, desde que de forma pontual. Sempre que um concorrente inscrito no Campeonato de Portugal de Velocidade participe em mais do que duas provas/ evento com a mesma viatura com PT de outra ADN ou FIA, terá de requerer um PT FPAK de modo a ser efetuada uma monitorização da referida viatura conforme as PGAK.

**20.2.2.** No caso de viaturas de competição provenientes de troféus monomarca, deverá ser apresentado o regulamento do troféu de origem da viatura, previamente acordado com a Comissão Técnica.

**20 VERIFICACIONES TÉCNICAS**

**20.1** Las verificaciones técnicas iniciales comenzarán después de las verificaciones administrativas y se llevarán a cabo en el lugar indicado en el reglamento específico de la prueba/evento en cuestión.

**20.2** Durante las verificaciones técnicas iniciales, el concursante debe presentar el Pasaporte Técnico (PT) y el Formulario de Homologación para cada uno de los vehículos inscritos en la prueba/evento.

**20.2.1** Se podrá presentar un pasaporte técnico de la FIA o de otro ADN, siempre que se haga de forma puntual. Siempre que un concursante inscrito en el Campeonato de Portugal de Velocidade participe en más de dos carreras/eventos en el mismo vehículo con un PT de otro ADN o de la FIA, deberá solicitar un PT de la FPAK para que el vehículo pueda ser controlado en conformidad con PGAK.

**20.2.2** En el caso de vehículos de competición de trofeos monomarca, se deberá presentar el reglamento del trofeo de origen del vehículo, previamente acordado con la Comisión Técnica.

**20 TECHNICAL SCRUTINEERING**

**20.1** The initial technical Scrutineering will begin after the administrative checks and will be carried out at the location indicated in the specific regulations for the race/event in question.

**20.2** During the initial technical checks, the competitor must present the Technical Passport (PT) and the Homologation Form for each of the vehicles entered in the race/event.

**20.2.1** An FIA technical passport or a passport from another ASN may be presented, provided that this is done on a one-off basis. Whenever a competitor entered in the Campeonato de Portugal de Velocidade takes part in more than two races/events in the same car with a PT from another ASN or FIA, they must apply for an FPAK PT so that the car can be monitored in accordance with the PGAK.

**20.2.2** In the case of competition vehicles from single-brand trophies, the regulations of the trophy of origin of the vehicle must be presented, as previously agreed with the Technical Commission.



**VERSÃO PORTUGUESA**

**20.3.** As viaturas de competição terão de se apresentar à verificação técnica inicial no horário indicado nas seguintes condições:

**20.3.1.** com fichas de homologação e passaporte técnico da viatura de competição;

**20.3.2.** com certificados do depósito de combustível e do arco de segurança;

**20.3.3.** sem combustível;

**20.3.4.** com restritores preparados para selagem e arame a ser fornecido pela equipa;

**20.3.5.** com lastro preparado para selagem e arame fornecido pela equipa;

**20.3.6.** com o motor selado pelo fabricante ou pronto para selar da seguinte maneira:

**20.3.7.** Os concorrentes devem fazer orifícios suficientes nos pernos ou dois parafusos consecutivos no reservatório do cárter de óleo (seco ou molhado), cabeça do cilindro e tampas da cabeça do cilindro. Deve ser instalado arame de cada lado do motor, vindo do cárter, unindo cada grupo de parafusos/orifícios para que essas peças não possam ser separadas. As pontas dos arames devem ser suficientemente compridas e não devem ser torcidas para permitir a fixação dos selos.

**VERSIÓN EN CASTELLANO**

**20.3** Los vehículos de competición deberán presentarse al control técnico inicial a la hora indicada en las siguientes condiciones

**20.3.1.** con los formularios de homologación y el pasaporte técnico del vehículo de competición;

**20.3.2.** con los certificados del depósito de combustible y del arco de seguridad;

**20.3.3.** sin combustible;

**20.3.4.** con restrictores preparados para el precintado y alambre a suministrar por el equipo;

**20.3.5.** con lastre preparado para el sellado y alambre suministrado por el equipo;

**20.3.6.** con el motor precintado por el fabricante o preparado para el precintado como se indica a continuación:

**20.3.7.** Los concursantes deben perforar suficientes orificios en los espárragos o dos pernos consecutivos en el depósito del cárter de aceite (seco o húmedo), la culata y las tapas de culata. Deben instalarse cables a cada lado del motor, procedentes del cárter, uniendo cada grupo de pernos/agujeros de forma que estas partes no puedan separarse. Los extremos de los cables deben ser lo suficientemente largos y no deben retorcerse para permitir la fijación de las juntas.

**ENGLISH VERSION**

**20.3** Competition cars must present themselves for the initial technical check at the time indicated under the following conditions:

**20.3.1.** with the homologation forms and technical passport of the competition vehicle;

**20.3.2.** with fuel tank and safety arch certificates;

**20.3.3.** without fuel;

**20.3.4.** with restrictors prepared for sealing and wire to be supplied by the team;

**20.3.5.** with ballast prepared for sealing and wire supplied by the team;

**20.3.6.** with the engine sealed by the manufacturer or ready for sealing as follows:

**20.3.7.** The competitors must drill sufficient holes in the studs or two consecutive bolts in the oil sump reservoir (dry or wet), cylinder head and cylinder head covers. Wire must be installed on each side of the engine, coming from the crankcase, joining each group of bolts/holes so that these parts cannot be separated. The ends of the wires must be long enough and must not be twisted to allow the seals to be attached.

**VERSÃO PORTUGUESA****VERSIÓN EN CASTELLANO****ENGLISH VERSION**

**20.3.8** para viaturas equipadas com turbo compressor, o turbo deve estar pronto para ser selado;

**20.3.9.** com identificação e luzes adicionais instaladas, se aplicável;

**20.3.10** com todos os autocolantes obrigatórios (patrocinadores, técnicos / de segurança / campeonatos) de acordo com os Grafismos (ver Anexo 2);

**20.3.11.** com pneus slick em conformidade com o Art.º 20.1.

**20.4.** O peso da viatura e demais informações específicas da mesma (número de selos, diâmetro do restritor, distância ao solo), que estarão inscritos no passaporte técnico, são de inteira e exclusiva responsabilidade do concorrente. Caberá sempre ao concorrente fornecer, a qualquer momento durante a prova/ evento, a comprovação de que a viatura de competição e equipamentos estão em conformidade com os regulamentos técnicos e as informações respeitantes ao BOP em vigor.

**20.5.** O Data Logger pode ser lido e verificado a qualquer momento durante a prova/ evento, após uma decisão do Diretor de Corrida, Comissários Desportivos e/ou Delegado Técnico. Para este efeito, os concorrentes são responsáveis por guardar uma cópia de todos os dados de todas as sessões sem os modificar, eliminar ou alterar até duas horas após o final da última corrida da prova/ evento.

**20.3.8** para los vehículos equipados con turbocompresor, éste debe estar preparado para ser precintado;

**20.3.9.** con las luces de identificación y las luces adicionales instaladas, si procede;

**20.3.10** con todas las pegatinas obligatorias (patrocinadores, técnica / seguridad / campeonatos) de acuerdo con los Gráficos (ver Apéndice 2);

**20.3.11.** con neumáticos lisos de acuerdo con el Art. 20.1.

**20.4** El peso del vehículo y otras informaciones específicas sobre el mismo (número de retenes, diámetro del restrictor, distancia libre al suelo), que se consignarán en el pasaporte técnico, son responsabilidad única y exclusiva del concursante. Es siempre responsabilidad del concursante proporcionar, en cualquier momento de la prueba/evento, la prueba de que el vehículo de competición y el equipamiento cumplen con los reglamentos técnicos y la información del BOP en vigor.

**20.5** El Data Logger puede ser leído y comprobado en cualquier momento de la prueba/evento, por decisión del Director de Carrera, Comisarios Deportivos y/o Delegado Técnico. Con este fin, los concursantes son responsables de conservar una copia de todos los datos de todas las sesiones sin modificarlos, borrarlos o alterarlos hasta dos horas después del final de la última carrera del evento.

**20.3.8** for vehicles fitted with a turbo compressor, the turbo must be ready to be sealed;

**20.3.9.** with identification and additional lights fitted, if applicable;

**20.3.10** with all the compulsory stickers (sponsors, technical / safety / championships) in accordance with the Graphics (see Appendix 2);

**20.3.11.** with slick tyres in accordance with Art. 20.1.

**20.4** The weight of the vehicle and other specific information about it (number of seals, restrictor diameter, ground clearance), which will be entered in the technical passport, are the sole and exclusive responsibility of the competitor. It is always the competitor's responsibility to provide, at any time during the race/event, proof that the competition vehicle and equipment comply with the technical regulations and the information on the BOP in force

**20.5** The Data Logger can be read and checked at any time during the race/event, following a decision by the Race Director, Stewards and/or Technical Delegate. To this end, competitors are responsible for keeping a copy of all data from all sessions without modifying, deleting or altering it until two hours after the end of the last race of the event.

**VERSÃO PORTUGUESA****VERSION EN CASTELLANO****ENGLISH VERSION**

**20.6.** Os Comissários Desportivos publicarão as conclusões do Delegado Técnico cada vez que as viaturas forem verificadas durante a prova/evento.

**20.7.** Se uma viatura não estiver em conformidade com a sua ficha de homologação, regulamento técnico e / ou com o BOP aplicável, os Comissários Desportivos irão analisar o relatório do Delegado Técnico e aplicarão uma penalidade de acordo com disposto nas PEV.

**20.8.** Se os Comissários Desportivos constatarem, através de relatório do Delegado Técnico, que qualquer concorrente ou fabricante forneceu informações que foram enganosas, que influenciaram de forma inadequada o processo BOP ou onde o desempenho subsequente de um concorrente ou fabricante é superior ao resultado esperado, poderão impor sanções ou penalidades antes, durante ou após a prova/evento.

**20.9.** Se uma viatura for verificada no final da segunda sessão de treinos cronometrados e não estiver em conformidade, os Comissários Desportivos aplicarão uma penalidade de acordo com o definido nos Art.º20.13 das PEV 2025, a qual será aplicável a ambas sessões de treinos cronometrados.

**20.6** Los Comisarios Deportivos publicarán las conclusiones del Delegado Técnico cada vez que se controlen los vehículos durante la prueba/evento.

**20.7** Si un vehículo no cumple con su ficha de homologación, reglamentos técnicos y/o el BOP aplicable, los Comisarios analizarán el informe del Delegado Técnico y aplicarán una penalización de acuerdo con las PEV.

**20.8** Si los Comisarios descubren, a través de un informe del Delegado Técnico, que algún concursante o fabricante ha proporcionado información engañosa, que ha influido indebidamente en el proceso del BOP o cuando el rendimiento posterior de un concursante o fabricante es superior al resultado esperado, podrán imponer sanciones o penalizaciones antes, durante o después de la pruebas/evento.

**20.9** Si un vehículo es controlado al final de la segunda sesión de entrenamientos cronometrados y no es conforme, los Comisarios Deportivos aplicarán una penalización de acuerdo con el Art. 20.13 del PEV 2025, que se aplicará a ambas sesiones de entrenamientos cronometrados.

**20.6** The Stewards will publish the Technical Delegate's conclusions each time the vehicles are checked during the race/event.

**20.7** If a car does not comply with its homologation sheet, technical regulations and/or the applicable BOP, the Stewards will analyse the Technical Delegate's report and apply a penalty in accordance with PEV.

**20.8** If the Stewards find, through a report from the Technical Delegate, that any competitor or manufacturer has provided information that was misleading, that improperly influenced the BOP process or where the subsequent performance of a competitor or manufacturer is superior to the expected result, they may impose sanctions or penalties before, during or after the race/ event.

**20.9** If a car is checked at the end of the second qualifying session and is not in conformity, the Stewards will apply a penalty in accordance with Art. 20.13 of the PEV 2025, which will apply to both qualifying sessions.

**VERSÃO PORTUGUESA****VERSIÓN EN CASTELLANO****ENGLISH VERSION**

**20.10** No caso de aplicação de uma penalidade, de acordo com o definido nas PEV, que não implique a perda de tempos ou desqualificação das sessões de treinos cronometrados, será, adicionalmente, retirada a(s) melhor(es) volta(s) das sessões ao concorrente que tenha sido penalizado por não conformidade técnica, para garantir que não lhe é atribuída pontuação pela volta mais rápida com uma viatura que não está em conformidade.

**20.11.** Todas as medições terão de ser feitas com a viatura parada numa superfície plana e horizontal na Box Técnica, conforme o local definido pelo Delegado Técnico da prova/ evento.

**21. PNEUS**

**21.1.** Durante as sessões de treinos cronometrados e corridas e, em todas as provas do calendário do campeonato, apenas podem ser utilizados pneus da marca e fornecedor autorizados pela Comissão Organizadora.

**21.2.** A lista de especificações de pneus aprovados será publicada, sendo que cada equipa terá de usar as medidas específicas designadas para cada viatura/evento.

**20.10** En caso de aplicación de una penalización, tal y como se define en las PEV, que no conlleve la pérdida de tiempos o la descalificación de las sesiones de entrenamientos cronometrados, se retirará además la mejor vuelta o mejores vueltas de las sesiones al concursante que haya sido penalizado por no conformidad técnica, para garantizar que no se le conceden puntos por la vuelta más rápida con un vehículo no conforme.

**20.11.** Todas las mediciones deben realizarse con el vehículo parado sobre una superficie plana y horizontal en el Box Técnico, según la ubicación definida por el Delegado Técnico de la prueba/evento.

**21. NEUMÁTICOS**

**21.1** Durante las sesiones de entrenamientos cronometrados y las carreras, y en todas las carreras del calendario del campeonato, sólo podrán utilizarse neumáticos de la marca y el proveedor autorizados por el Comité Organizador.

**21.2** Se publicará la lista de especificaciones de neumáticos homologados, y cada equipo deberá utilizar las medidas específicas designadas para cada vehículo/evento.

**20.10** In the event of the application of a penalty, as defined in the PEV, which does not entail the loss of times or disqualification from the qualifying sessions, the best lap(s) of the sessions will additionally be withdrawn from the competitor who has been penalised for technical non-conformity, to ensure that he is not awarded points for the fastest lap with a non-conforming vehicle.

**20.11.** All measurements must be made with the car stationary on a flat, horizontal surface in the Technical Pits, according to the location defined by the Technical Delegate of the race/ event.

**21. TYRES**

**21.1** During qualifying sessions and races, and in all races on the championship calendar, only tyres from the brand and supplier authorised by the Organising Committee may be used.

**21.2** The list of approved tyre specifications will be published, and each team will have to use the specific sizes designated for each car/event.

**VERSÃO PORTUGUESA**

**21.3.** Qualquer tratamento químico e / ou mecânico dos pneus é proibido. A banda de rodagem e o perfil original do pneu não podem ser modificados ou cortados. É proibida a modificação da marcação, referência, informação escrita no pneu ou qualquer meio de rastreabilidade. Isso inclui o código de barras, número de série do fabricante, tipo de pneu, dimensões e quaisquer outros itens relevantes.

**21.4** As equipas devem respeitar os limites detalhados no folheto técnico emitido pelo fornecedor oficial do Campeonato e recebido pela Comissão Organizadora antes da primeira prova/evento, bem como os constantes de aditamentos com origem em propostas do Delegado Técnico ou da Comissão Organizadora recebidos durante o Campeonato. Qualquer incumprimento levará à aplicação de penalidade por parte dos Comissários Desportivos.

**21.5.** Os concorrentes e condutores devem assinar o formulário de reconhecimento de riscos emitido pelo fornecedor oficial do Campeonato antes da primeira prova/evento em que participe no Campeonato.

**21.6.** Um pneu novo é aquele que é inscrito pela primeira vez na prova/evento. Um pneu só pode ser registado para uma viatura, definido pelo número de competição da viatura.

**VERSIÓN EN CASTELLANO**

**21.3** Queda prohibido cualquier tratamiento químico y/o mecánico de los neumáticos. La banda de rodadura y el perfil originales del neumático no pueden modificarse ni cortarse.  
**21.4.** Está prohibido modificar el marcado, la referencia, la información escrita en el neumático o cualquier medio de trazabilidad. Esto incluye el código de barras, el número de serie del fabricante, el tipo de neumático, las dimensiones y cualquier otro elemento pertinente.

**21.4** Los equipos deben respetar los límites detallados en el folleto técnico emitido por el proveedor oficial del Campeonato y recibido por el Comité Organizador antes de la primera prueba/evento, así como los contenidos en las adiciones originadas por propuestas del Delegado Técnico o del Comité Organizador recibidas durante el Campeonato. Cualquier incumplimiento dará lugar a la aplicación de una sanción por parte de los Comisarios Deportivos.

**21.5.** Los concursantes y pilotos deberán firmar el formulario de reconocimiento de riesgos emitido por el proveedor oficial del Campeonato antes de la primera prueba/evento en el que participen en el Campeonato.

**21.6.** Un neumático nuevo es aquel que se inscribe por primera vez en la prueba/evento. Un neumático sólo puede ser inscrito para un vehículo, definido por el número de competición del vehículo.

**ENGLISH VERSION**

**21.3** Any chemical and/or mechanical treatment of the tyres is prohibited. The original tread and profile of the tyre may not be modified or cut. Modification of the marking, reference, information written on the tyre or any means of traceability is prohibited. This includes the barcode, manufacturer's serial number, tyre type, dimensions and any other relevant items.

**21.4** Teams must respect the limits detailed in the technical brochure issued by the official Championship supplier and received by the Organising Committee before the first race/event, as well as those contained in additions originating from proposals by the Technical Delegate or the Organising Committee received during the Championship. Any non-compliance will lead to a penalty being applied by the Stewards.

**21.5.** Competitors and drivers must sign the risk acknowledgement form issued by the official Championship supplier before the first race/event in which they take part in the Championship.

**21.6.** A new tyre is one that is entered for the first time in the race/event. A tyre can only be registered for one car, defined by the car's competition number.



**VERSÃO PORTUGUESA**

**21.7.** Um pneu usado é aquele que foi inscrito para uma viatura numa prova/evento anterior com o mesmo número de competição da viatura. O fornecedor oficial de pneus do Campeonato mantém uma lista dos pneus que foram registados durante o Campeonato.

**21.8.** Um conjunto de pneus consiste em dois pneus dianteiros e dois traseiros.

**21.9.** Um pneu de chuva é um pneu projetado para uso em pista molhada e possui ranhuras em mais de 25% simetricamente em torno da linha central do pneu.

**21.10** Os pneus de chuva só podem ser usados após a pista ter sido declarada molhada pelo Diretor de Corrida para a sessão em questão (treinos livres, treinos cronometrados ou corridas). Estes pneus de chuva não serão marcados, mas terão de ser da marca e composto autorizado pela Comissão Organizadora. Durante a corrida, em caso de mudança de tipo de pneu (pneus de seco para pneus de chuva ou vice-versa), é necessária uma paragem obrigatória de 2 (dois) minutos contados entre a entrada e saída do pitlane.

**VERSIÓN EN CASTELLANO**

**21.7** Un neumático usado es aquel que ha sido registrado para un vehículo en una prueba/evento anterior con el mismo número de competición que el vehículo. El proveedor oficial de neumáticos del Campeonato mantiene una lista de los neumáticos que han sido registrados durante el Campeonato.

**21.8.** Un juego de neumáticos consta de dos neumáticos delanteros y dos traseros.

**21.9** Un neumático de lluvia es un neumático diseñado para su uso en carreteras mojadas y tiene ranuras más del 25% simétricas alrededor de la línea central del neumático.

**21.10** Los neumáticos de lluvia sólo podrán ser utilizados después de que la pista haya sido declarada mojada por el Director de Carrera para la sesión en cuestión (entrenamientos libres, entrenamientos cronometrados o carreras). Estos neumáticos de lluvia no estarán marcados, pero deberán ser de la marca y compuesto autorizados por el Comité Organizador. Durante la carrera, en caso de cambio de tipo de neumático (neumáticos de seco a neumáticos de lluvia o viceversa), se requiere una parada obligatoria de 2 (dos) minutos entre la entrada y la salida del pitlane.

**ENGLISH VERSION**

**21.7** A used tyre is one that has been registered for a car in a previous race/event with the same competition number as the car. The official tyre supplier of the Championship keeps a list of the tyres that have been registered during the Championship.

**21.8.** A set of tyres consists of two front tyres and two rear tyres.

**21.9** A rain tyre is a tyre designed for use on wet roads and has grooves more than 25% symmetrically around the centre line of the tyre.

**21.10** Rain tyres may only be used after the track has been declared wet by the Race Director for the session in question (free practice, qualifying or races). These rain tyres will not be marked, but must be of the brand and compound authorised by the Organising Committee. During the race, in the event of a change of tyre type (dry tyres to rain tyres or vice versa), a compulsory stop of 2 (two) minutes is required between entering and leaving the pitlane.

**VERSÃO PORTUGUESA**

**21.11.** Durante esta paragem para troca de condutores é permitido efetuar outras operações na viatura, mas não é permitido trocar de pneus, mesmo caso a janela de troca esteja aberta.

São consideradas mudanças de pneus as seguintes operações:

- Mudança de um ou mais pneus do mesmo composto (seco ou chuva) independentemente se é novo ou previamente usado;
- Mudança de pneus de compostos diferentes (de seco para chuva ou vice-versa);
- Rotação dos pneus montados (de frente para trás e vice versa, cruzar pneus, etc), com a exceção das viaturas da divisão TCR;

A mudança de um pneu furado é considerada como um caso de força maior e não é considerado para o efeito acima mencionado nem obriga à paragem definida no Art. 21.10 do presente Regulamento Desportivo, desde que seja trocado apenas o pneu furado e o mesmo seja apresentado ao Delegado Técnico para efetuar o relatório relativamente a esta operação.

**VERSIÓN EN CASTELLANO**

**21.11.** Durante esta parada para cambiar de piloto, está permitido realizar otras operaciones en el vehículo, pero no está permitido cambiar de neumáticos, aunque la ventana de cambio esté abierta.

Se consideran cambios de neumáticos las siguientes operaciones

- Cambio de uno o más neumáticos del mismo compuesto (seco o lluvia) independientemente de si es nuevo o usado previamente;
- Cambio de neumáticos de diferentes compuestos (de seco a lluvia o viceversa);
- Rotación de los neumáticos montados (de delante a atrás y viceversa, cruce de neumáticos, etc.), con la excepción de los coches de la división TCR;

El cambio de un neumático pinchado se considera un caso de force majeure y no se considera a los efectos anteriores ni obliga a la parada definida en el Art. 21.10 de este Reglamento Deportivo, siempre que se cambie únicamente el neumático pinchado y se presente al Delegado Técnico para que informe de esta operación.

**ENGLISH VERSION**

**21.11.** During this pitstop to change drivers, it is permitted to carry out other operations on the vehicle, but it is not permitted to change tyres, even if the pit stop window is open.

The following operations are considered tyre changes:

- Changing one or more tyres of the same compound (dry or rain) regardless of whether it is new or previously used;
- Changing tyres of different compounds (from dry to rain or vice versa);
- Rotating the tyres fitted (from front to rear and vice versa, crossing tyres, etc), with the exception of TCR division cars;

Changing a punctured tyre is considered a case of force majeure and is not considered for the above-mentioned purpose nor does it oblige the stoppage defined in Art. 21.10 of these Sporting Regulations, provided that only the punctured tyre is changed and it is presented to the Technical Delegate to report on this operation.

**VERSÃO PORTUGUESA****VERSIÓN EN CASTELLANO****ENGLISH VERSION****21.12** Limitação de pneus para pneus de tempo seco:

Para as viaturas participantes das divisões GT4 Pro, , GT4 Pro Am, GT4 Bronze e GT4 Am do Campeonato: podem ser marcados no máximo dois (2) conjuntos de pneus de seco, novos ou usados (num total de 8 pneus), para utilização nas sessões de treinos cronometrados e corridas.

Para as viaturas participantes na divisão TCR podem ser marcados no máximo dez (10) pneus de seco, novos ou usados para utilização nas sessões de treinos cronometrados e corridas.

Nas divisões GTX, Cup, TC e TCL4, podem ser marcados no máximo um (1) conjunto de pneus de seco, novos ou usados (num total de 4 pneus) para utilização nas sessões de treinos cronometrados e corridas.

Um conjunto de pneus usados pode ser marcado para mais que uma prova/evento.

Durante as sessões de treinos livres e privados, a utilização dos pneus é livre.

**21.13** A parede lateral externa de todos os pneus que serão usados numa prova/evento será marcada com uma identificação única, que deve permanecer visível e legível durante toda a prova/evento.

**21.12** Limitación de neumáticos para seco:

Para los vehículos que participen en las divisiones GT4 Pro, GT4 Pro Am, GT4 Bronze y GT4 Am del Campeonato: se podrá marcar un máximo de dos (2) juegos de neumáticos de seco nuevos o usados (un total de 8 neumáticos) para su uso en las sesiones de entrenamientos cronometrados y en las carreras.

Para los vehículos que participen en la división TCR, se podrá marcar un máximo de diez (10) neumáticos de seco nuevos o usados para su uso en las sesiones de entrenamientos cronometrados y en las carreras.

En las divisiones GTX, Cup, TC y TCL4, se puede marcar un máximo de un (1) juego de neumáticos de seco nuevos o usados (un total de 4 neumáticos) para su uso en sesiones de entrenamientos cronometrados y carreras.

Se puede reservar un juego de neumáticos usados para más de una prueba/evento.

Durante las sesiones de entrenamientos libres y privados, el uso de neumáticos es gratuito.

**21.13** El flanco externo de todos los neumáticos que serán utilizados en una prueba/evento será marcado con una identificación única, que deberá permanecer visible y legible durante toda la prueba/evento.

**21.12** Tyre limitation for dry weather tyres:

For cars participating in the GT4 Pro, GT4 Pro Am, GT4 Bronze and GT4 Am divisions of the Championship: a maximum of two (2) sets of new or used dry tyres (a total of 8 tyres) may be marked for use in qualifying sessions and races.

For cars participating in the TCR division, a maximum of ten (10) new or used dry tyres can be booked for use in qualifying sessions and races.

In the GTX, Cup, TC and TCL4 divisions, a maximum of one (1) set of new or used dry tyres (a total of 4 tyres) can be marked for use in qualifying sessions and races.

A set of used tyres can be booked for more than one race/event.

During free and private practice sessions, the use of tyres is free.

**21.13** The outer sidewall of all tyres that will be used in a race/event will be marked with a unique identification, which must remain visible and legible throughout the race/event.

**VERSÃO PORTUGUESA****VERSIÓN EN CASTELLANO****ENGLISH VERSION**

**21.14** A verificação dos pneus será realizada de acordo com a lista de códigos de barras dos pneus fornecida pelo fornecedor oficial do Campeonato ao Delegado Técnico. O prazo para fornecer esta lista de código de barras do pneu (em formato digital) é uma (1) hora (60 minutos) antes da primeira sessão de treinos cronometrados.

**21.15** As marcações dos pneus feitas pelos concorrentes só podem ser de cor branca.

**21.16** A utilização de quaisquer sistemas de aquecimento de pneus é proibida.

**21.17** Além dos conjuntos de pneus permitidos de acordo o artigo acima, cada viatura inscrita no Campeonato para a totalidade da temporada, será permitida uma alocação de dois pneus joker para tempo seco para serem usados para substituição de pneus danificados ou inutilizáveis em treinos cronometrados e / ou corrida.

**21.14** La comprobación de los neumáticos se llevará a cabo de acuerdo con la lista de códigos de barras de neumáticos proporcionada por el proveedor oficial del Campeonato al Delegado Técnico. La fecha límite para proporcionar esta lista de códigos de barras de neumáticos (en formato digital) es una (1) hora (60 minutos) antes de la primera sesión de entrenamientos cronometrados.

**21.15** Las marcas de neumáticos realizadas por los concursantes sólo podrán ser blancas.

**21.16** Está prohibido el uso de cualquier sistema de calefacción de neumáticos.

**21.17** Además de los juegos de neumáticos permitidos según el artículo anterior, a cada vehículo inscrito en el Campeonato para toda la temporada se le permitirá una asignación de dos neumáticos comodín para tiempo seco que se utilizarán para sustituir neumáticos dañados o inservibles en los entrenamientos cronometrados y/o en la carrera.

**21.14** The tyre check will be carried out according to the tyre barcode list provided by the official Championship supplier to the Technical Delegate. The deadline for providing this tyre barcode list (in digital format) is one (1) hour (60 minutes) before the first qualifying session.

**21.15** The tyre markings made by competitors may only be white.

**21.16** The use of any tyre heating systems is prohibited.

**21.17** In addition to the sets of tyres permitted under the above article, each car entered in the Championship for the entire season will be permitted an allocation of two dry-weather joker tyres to be used to replace damaged or unusable tyres in qualifying and/or the race.

**VERSÃO PORTUGUESA****VERSIÓN EN CASTELLANO****ENGLISH VERSION**

**21.18** A utilização de um pneu joker será pedida pelo concorrente, por escrito e contendo a referência do pneu danificado e do seu substituto e só será permitida após a verificação do Delegado Técnico, que fará a verificação do pneu danificado ou inutilizado em conjunto com o técnico de pneus indicado pelo fornecedor oficial do Campeonato. Após a confirmação do Delegado Técnico e do fornecedor oficial de pneus do Campeonato, os Comissários Desportivos autorizarão a utilização do pneu joker em substituição do pneu danificado ou inutilizado.

**21.19** Cada viatura poderá requerer um pneu joker em cada prova/evento em que se inscreva.

**21.20** Se, durante a corrida, apenas caso exista um pneu danificado ou defeituoso tiver de ser substituído será considerado como um uso de pneu joker. A decisão do que é um pneu danificado ou defeituoso é uma decisão única e exclusiva do Delegado Técnico. Esta substituição deve ser notificada antes do final da prova/evento ao Delegado Técnico e aos Comissários Desportivos, sob pena de uma sanção a aplicar pelos Comissários Desportivos que pode ir até à desqualificação do concorrente. Nenhuma mudança de condutor pode ser realizada durante essa paragem.

**22 PESAGEM**

**22.1** No caso das viaturas das divisões GT4 Pro, GT4 Pro-Bronze, GT4 Bronze e GT4 Am, o condutor(es) não está(ão) incluídos no peso mínimo do BOP da viatura.

**21.18** El uso de un neumático comodín será solicitado por el concursante, por escrito y conteniendo la referencia del neumático dañado y su sustitución, y sólo será permitido tras la verificación del Delegado Técnico, que comprobará el neumático dañado o inutilizado junto con el técnico de neumáticos indicado por el suministrador oficial del Campeonato. Tras la confirmación del Delegado Técnico y del proveedor oficial de neumáticos del Campeonato, los Comisarios Deportivos autorizarán el uso del neumático comodín para sustituir al neumático dañado o inutilizable.

**21.19** Cada vehículo podrá solicitar un neumático comodín para cada prueba/evento en el que esté inscripto.

**21.20** Si, durante la carrera, sólo un neumático dañado o defectuoso tiene que ser sustituido, se considerará como el uso de un neumático comodín. La decisión de qué es un neumático dañado o defectuoso es decisión única y exclusiva del Delegado Técnico. Esta sustitución debe ser notificada antes del final de la prueba/evento al Delegado Técnico y a los Comisarios Deportivos, bajo pena de una penalización a aplicar por los Comisarios Deportivos que puede llegar hasta la descalificación del concursante. No se podrá realizar ningún cambio de piloto durante esta parada.

**22 PESAJE**

**22.1** En el caso de los vehículos de las divisiones GT4 Pro, GT4 Pro-Bronze, GT4 Bronze y GT4 Am, el piloto o pilotos no están incluidos en el peso mínimo del BOP del vehículo.

**21.18** The use of a joker tyre will be requested by the competitor, in writing and containing the reference of the damaged tyre and its replacement, and will only be allowed after verification by the Technical Delegate, who will check the damaged or unused tyre together with the tyre technician indicated by the official Championship supplier. After confirmation from the Technical Delegate and the official tyre supplier of the Championship, the Stewards will authorise the use of the joker tyre to replace the damaged or unusable tyre.

**21.19** Each vehicle may request a joker tyre for each race/event in which it is entered.

**21.20** If, during the race, only one damaged or defective tyre has to be replaced, it will be considered as the use of a joker tyre. The decision as to what is a damaged or defective tyre is the sole and exclusive decision of the Technical Delegate. This substitution must be notified before the end of the race/event to the Technical Delegate and the Stewards, under penalty of a penalty to be applied by the Stewards, up to and including disqualification of the competitor. No driver change may be made during this stop.

**22 WEIGHING**

**22.1** In the case of vehicles in the GT4 Pro, GT4 Pro-Bronze, GT4 Bronze and GT4 Am divisions, the driver(s) are not included in the minimum weight of the vehicle's BOP.



**VERSÃO PORTUGUESA****VERSIÓN EN CASTELLANO****ENGLISH VERSION**

**22.2.** No caso das viaturas da divisão TCR, o peso do BOP já inclui o peso do condutor. Assim, em caso de equipas com dois condutores e, para se determinar o “minimum racing weight”, deve ser calculado o peso da viatura acrescido do peso médio dos dois condutores.

**22.3.** O peso de qualquer viatura poderá ser verificado a qualquer momento durante a prova/evento:

**22.4.** Se o peso de uma viatura for inferior ao especificado nos Regulamentos Técnicos e aditamentos, o concorrente em questão será desclassificado da sessão, exceto quando a insuficiência de peso resultar da comprovada perda accidental de uma ou mais peças durante a sessão.

**22.5.** Nenhuma substância pode ser adicionada, colocada ou removida de uma viatura após ter sido selecionada para pesagem durante ou após qualquer uma das sessões.

**22.6.** Ninguém, para além, Comissários Técnicos, pode entrar ou permanecer na área técnica sem a permissão específica do Delegado Técnico.

**22.7.** Qualquer infração ao presente Artigo será alvo de penalidade a critério dos Comissários Desportivos.

**22.8.** Ao contrário do indicado nas PEV e PGAK, não existe qualquer tolerância sobre o valor mostrado na balança, sendo os restantes procedimentos de pesagem e repesagem aplicados.

**22.2** En el caso de los vehículos de la división TCR, el peso del BOP ya incluye el peso del piloto. Por lo tanto, en el caso de equipos con dos pilotos y para determinar el «peso mínimo de carrera», se debe calcular el peso del vehículo más el peso medio de los dos pilotos.

**22.3** El peso de cualquier vehículo podrá ser comprobado en cualquier momento durante la prueba/evento:

**22.4** Si el peso de un vehículo es inferior al especificado en el Reglamento Técnico y adiciones, el concursante en cuestión será descalificado de la sesión, excepto cuando el peso insuficiente resulte de la pérdida accidental demostrada de una o más piezas durante la sesión.

**22.5.** No se podrá añadir, colocar o retirar ninguna sustancia de un vehículo después de que haya sido seleccionado para el pesaje durante o después de cualquiera de las sesiones.

**22.6** Nadie que no sean los Comisarios Técnicos podrá entrar o permanecer en la zona técnica sin el permiso específico del Delegado Técnico.

**22.7** Cualquier infracción de este artículo será sancionada a discreción de los comisarios.

**22.8.** Contrariamente a lo que se indica en el PEV y el PGAK, no hay tolerancia en el valor indicado en las básculas, y se aplican los demás procedimientos de pesaje y repesaje.

**22.2** In the case of TCR division cars, the weight of the BOP already includes the weight of the driver. Therefore, in the case of teams with two drivers and in order to determine the ‘minimum racing weight’, the weight of the car plus the average weight of the two drivers must be calculated.

**22.3** The weight of any vehicle may be checked at any time during the race/event:

**22.4** If the weight of a car is less than that specified in the Technical Regulations and additions, the competitor in question will be disqualified from the session, except when the insufficient weight results from the proven accidental loss of one or more parts during the session.

**22.5.** No substance may be added to, placed on or removed from a car after it has been selected for weighing during or after any of the sessions.

**22.6** No-one other than the Technical Stewards may enter or remain in the technical area without the specific permission of the Technical Delegate.

**22.7** Any infringement of this Article will be penalised at the discretion of the Stewards.

**22.8.** Contrary to what is stated in the PEV and PGAK, there is no tolerance on the value shown on the scales, and the other weighing and reweighing procedures are applied.

**VERSÃO PORTUGUESA**

**22.9.** Nos GT4 Pro, GT4 Pro-Bronze, GT4 Bronze e GT4 Am, o peso médio dos Condutores em qualquer carro deve ser, no mínimo, de 85 quilogramas. Caso o peso médio dos Condutores de um carro específico seja inferior a 85 kg, o carro terá de transportar lastro adicional de Condutor para compensar.

O procedimento a seguir será o seguinte:

- a) Cada Concorrente deve declarar o peso dos seus Condutores, incluindo fatos de competição, roupa interior, sapatos, luvas, capacete e HANS, no momento das verificações administrativas. Note-se que os apoios de assento do Condutor não fazem parte do peso do Condutor e não devem ser incluídos no peso declarado. Os apoios de assento não estão incluídos no peso mínimo do carro.
- b) O peso médio dos Condutores no carro será calculado e arredondado para o número inteiro superior. Caso algum Condutor tenha autorização para correr sozinho, o peso desse Condutor será arredondado para cima.
- c) Se o peso médio for inferior a 85 kg, o lastro adicional a ser transportado pelo carro será calculado como 85 kg menos o peso médio.
- d) O lastro do Condutor deve ser instalado na caixa de lastro e selado antes do início dos treinos livres.
- e) Tanto o lastro do Condutor como o peso individual dos Condutores em questão podem ser verificados em qualquer momento do Evento. Quaisquer anomalias serão reportadas aos Comissários Desportivos. As penalizações podem incluir desde a anulação dos tempos de Qualificação até à Desclassificação da corrida.
- f) O lastro do Condutor não está incluído no peso mínimo BOP do carro.
- g) Para todos os carros, caso o peso médio seja superior a 85 kg, o excesso de peso, até um máximo de 10 kg, poderá ser descontado do peso mínimo BOP (se aplicável).

**VERSIÓN EN CASTELLANO**

**22.9.** En GT4 Pro, GT4 Pro-Bronze, GT4 Bronze y GT4 Am, el peso promedio de los Pilotos en cualquier coche debe ser, como mínimo, de 85 kilogramos. Si el peso promedio de los Pilotos en un coche específico es inferior a 85 kg, el coche deberá llevar un Lastre de Piloto adicional para compensar.

El procedimiento será el siguiente:

- a) Cada Concurante debe declarar el peso de sus Pilotos, incluyendo monos de competición, ropa interior, zapatos, guantes, casco y HANS, en el momento de las verificaciones administrativas. Cabe señalar que los insertos del asiento del Piloto no forman parte del peso del Piloto y no deben incluirse en el peso declarado. Los insertos del asiento tampoco están incluidos en el peso mínimo del coche.
- b) El peso promedio de los Pilotos en el coche será calculado y redondeado al número entero superior. Si algún Piloto tiene autorización para correr solo, el peso de dicho Piloto será redondeado hacia arriba.
- c) Si el peso promedio es inferior a 85 kg, el Lastre de Piloto que deberá llevar el coche será calculado como 85 kg menos el peso promedio.
- d) El Lastre de Piloto debe ser instalado en la caja de lastre y sellado antes del inicio de los entrenamientos libres.
- e) Tanto el Lastre de Piloto como el peso individual de los Pilotos en cuestión podrán ser verificados en cualquier momento del Evento. Cualquier anomalía será reportada a los Comisarios. Las sanciones podrán incluir la anulación de tiempos en la Clasificación o la Descalificación de la carrera.
- f) El Lastre de Piloto no está incluido en el peso mínimo BOP del coche.
- g) Para todos los coches, si el peso promedio es superior a 85 kg, el peso excedente, hasta un máximo de 10 kg, podrá ser descontado del peso mínimo BOP (si aplicable).

**ENGLISH VERSION**

**22.9.** In the GT4 Pro, GT4 Pro-Bronze, GT4 Bronze, GT4 Am, the average weight of the Drivers in any car must be at least 85 kilograms. Should the average weight of the Drivers in any specific car be less than 85 kg, the car will be required to carry Driver Ballast to compensate.

The following procedure will be followed:

- a) Each Competitor must declare the weight of his Drivers, including overalls, underwear, shoes, gloves, helmet and HANS, at the time of the administrative checks. Note that seat inserts for the Driver are not part of the Driver weight and should not be included in the declared weight. Seat inserts are not included in the minimum weight of the car.
- b) The average weight of the Drivers in the car will be calculated and rounded up to the nearest integer. If any Drivers are given permission to race alone, the driver's weight will be rounded up.
- c) If the average weight is under 85kg, then the Driver Ballast to be carried by the car will be calculated as 85kg minus the average weight.
- d) The Driver Ballast must be installed in the ballast box and sealed before free practice.
- e) The Driver Ballast, as well as the individual weight of the Drivers in question, may be checked at any point during the Event. Any anomalies will be reported to the Stewards. Penalties may go as far as deletion of times in Qualifying or Disqualification from the race.
- f) The Driver Ballast is not included in the minimum BOP weight of the car.
- g) For all cars, if the average weight is over 85kg, then the excess weight, up to a maximum of 10 kg, may be removed from the minimum BOP weight (if any).

**23. RECOLHA DE DADOS**

**23.1.** Em todas as provas/ eventos do Campeonato deve ser instalado em todas as viaturas de competição (exceto nas divisões GTX, Cup, TC e TCL4) o sistema *data logger*, com sensores adicionais, designado pela Comissão Organizadora, de acordo com o Anexo 1 deste regulamento.

**23.2.** Será responsabilidade de cada equipa concorrente instalar este sistema de data logger, cabo, antena e demais sensores que sejam necessários e garantir que esteja a funcionar corretamente durante toda a prova/evento.

**23.3.** Todas as viaturas sem data logger ou que não estejam a funcionar corretamente e não estejam em conformidade com os regulamentos, poderão vir a ser penalizados pelos Comissários Desportivos.

**23.4.** Os dados poderão ser verificados a qualquer momento durante a Competição.

**24. SEGURANÇA GERAL**

**24.1.** Durante uma prova/ evento, o motor só pode ser acionado com o motor de arranque.

**24.2.** Sempre que a pista for declarada como “pista molhada”, todas as viaturas devem circular com as luzes acesas. Fica a critério do Diretor da Prova decidir se um condutor deve ser parado porque sua luz traseira não está a funcionar. Se uma viatura for mandada parar por este motivo, apenas poderá regressar à pista quando o problema estiver solucionado.

**23. RECOGIDA DE DATOS**

**23.1** En todas las pruebas/ eventos, el sistema de registro de datos, con sensores adicionales, designado por el Comité Organizador, debe ser instalado en todos los vehículos de competición (excepto en las divisiones GTX, Cup, TC y TCL4) de acuerdo con el Anexo 1 de este reglamento.

**23.2** Será responsabilidad de cada equipo concursante instalar este sistema de registro de datos, cable, antena y cualquier otro sensor necesario y asegurarse de que funciona correctamente durante toda la prueba/evento.

**23.3.** Todos los vehículos que no dispongan de un registrador de datos o que no funcionen correctamente y no respeten el reglamento podrán ser sancionados por los Comisarios Deportivos.

**23.4.** Los datos podrán ser verificados en cualquier momento durante la Competición.

**24. SEGURIDAD GENERAL**

**24.1** Durante una prueba/ evento, el motor sólo puede arrancarse con el motor de arranque.

**24.2** Siempre que la pista sea declarada «pista mojada», todos los vehículos deberán circular con las luces encendidas. Queda a discreción del Director de Carrera decidir si un piloto debe ser detenido porque su luz trasera no funciona. Si un vehículo es detenido por este motivo, sólo podrá volver a la pista una vez solucionado el problema.

**23. DATA COLLECTION**

**23.1** At all Championship races/ events, the data logger system, with additional sensors, designated by the Organising Committee, must be installed in all competition vehicles (except in the GTX, Cup, TC and TCL4 divisions) in accordance with Annex 1 of these regulations.

**23.2** It will be the responsibility of each competing team to install this data logger system, cable, antenna and any other necessary sensors and to ensure that it is working correctly throughout the race/ event.

**23.3.** All vehicles without a data logger or which are not working properly and do not comply with the regulations may be penalised by the Stewards.

**23.4.** The data may be checked at any time during the Competition.

**24. GENERAL SECURITY**

**24.1** During a race/event, the engine may only be started with the starter motor.

**24.2** Whenever the track is declared a ‘wet track’, all vehicles must drive with their lights on. It is at the discretion of the Race Director to decide whether a driver should be stopped because his rear light is not working. If a car is stopped for this reason, it may only return to the track once the problem has been solved.

**VERSÃO PORTUGUESA**

**24.3.** Em qualquer momento da sessão, uma ou mais bandeiras amarelas poderão ser agitadas nos postos de sinalização dos comissários de pista, o que indicará a existência de algum tipo de perigo na pista. Os condutores devem reduzir a velocidade e estar preparados para mudar de direção ou, possivelmente, parar, sendo o seguinte aplicável:

- a) O Diretor de Corrida usará os tempos do setor de cronometragem como referência para detetar qualquer melhoria de tempos, sempre que o sistema de cronometragem do circuito o permita.
- b) Deve ser evidente que o condutor reduziu a velocidade no sector onde se encontra declarada a zona de bandeiras amarelas.
- c) Ultrapassar é estritamente proibido sob tais circunstâncias.

**24.4.** Quanto forem utilizadas duplas bandeiras amarelas durante os treinos livres e treinos cronometrados, deve ser evidente que um condutor não tentou definir um tempo de volta significativo; isso significa que o condutor deve abandonar a volta (isso não significa que ele tenha que ir para os boxes, pois a pista pode ficar limpa na volta seguinte).

**24.5.** Qualquer infração desta regra durante as sessões de treinos livres e treinos cronometrados resultará nas seguintes penalidades:

**VERSIÓN EN CASTELLANO**

**24.3** En cualquier momento de la sesión, pueden ondearse una o varias banderas amarillas en los puestos de señalización de los comisarios de pista, indicando que existe algún tipo de peligro en la pista. Los pilotos deberán reducir la velocidad y estar preparados para cambiar de dirección o posiblemente detenerse:

- a) El Director de Carrera utilizará los tiempos del sector de cronometraje como referencia para detectar cualquier mejora en los tiempos, siempre que el sistema de cronometraje del circuito lo permita.
- b) Debe ser evidente que el piloto ha reducido la velocidad en el sector donde se declara la zona de bandera amarilla.
- c) Los adelantamientos están estrictamente prohibidos en tales circunstancias.

**24.4** Cuando se utilicen dobles banderas amarillas durante los entrenamientos libres y cronometrados, debe ser evidente que un piloto no ha intentado establecer un tiempo de vuelta significativo; esto significa que el piloto debe abandonar la vuelta (esto no significa que tenga que ir a boxes, ya que la pista puede estar despejada en la vuelta siguiente).

**24.5** Cualquier infracción de esta regla durante los entrenamientos libres y cronometrados dará lugar a las siguientes sanciones:

**ENGLISH VERSION**

**24.3** At any time during the session, one or more yellow flags may be waved at the track stewards' signalling posts, indicating that there is some kind of danger on the track. Drivers must reduce speed and be prepared to change direction or possibly stop, as the following applies:

- a) The Race Director will use the times from the timing sector as a reference to detect any improvement in times, whenever the circuit's timing system allows it.
- b) It must be evident that the driver has reduced speed in the sector where the yellow flag zone is declared.
- c) Overtaking is strictly forbidden under such circumstances.

**24.4** When double yellow flags are used during free practice and qualifying, it must be evident that a driver has not attempted to set a meaningful lap time; this means that the driver must abandon the lap (this does not mean that he has to go to the pits, as the track may be clear on the following lap).

**24.5** Any infringement of this rule during free practice and qualifying sessions will result in the following penalties:

**VERSÃO PORTUGUESA**

- a) Primeira infração: anulação do melhor tempo da sessão do condutor.
- b) Segunda infração: anulação dos três melhores tempos da sessão do condutor.
- c) Terceira infração: anulação de todos os tempos registados na sessão.

**25. PITLANE E BOXES**

**25.1.** A fim de evitar qualquer dúvida, o pitlane estará dividido em duas vias, definidas do seguinte modo:

- a) A via mais próxima do muro de separação entre a pista e o pitlane é denominada “via rápida”.
- b) Toda a viatura que se encontre na “via rápida” tem de estar com o condutor a bordo sentado na sua posição normal de condução e em ordem de marcha, inclusive quando a viatura estiver a ser empurrada pelos mecânicos.
- c) A via mais próxima das boxes é denominada “via interior” e é a zona onde é permitido trabalhar nas viaturas enquanto estão no pitlane.
- d) Toda a viatura que circule na “via rápida” tem prioridade sobre as que se encontrem na “via interior” e queiram aceder à via rápida.

**VERSIÓN EN CASTELLANO**

- a) Primera infracción: anulación del mejor tiempo de la sesión del piloto.
- b) Segunda infracción: anulación de los tres mejores tiempos de la sesión del piloto.
- c) Tercera infracción: anulación de todos los tiempos registrados en la sesión.

**25. PITLANE Y BOXES**

**25.1** Para evitar dudas, el pitlane estará dividido en dos vías, definidos de la siguiente manera:

- a) La vía más próxima al muro de separación entre la pista y el pitlane se denomina «vía rápida».
- b) Todo vehículo que circule por la «vía rápida» deberá llevar a bordo a su piloto sentado en su posición normal de conducción y en orden de marcha, incluso cuando el vehículo esté siendo empujado por los mecánicos.
- c) La vía más cercano a los boxes se denomina «vía interior» y es la zona en la que se permite trabajar en los vehículos mientras están en el pitlane.
- d) Cualquier vehículo que circule por la «vía rápida» tiene prioridad sobre los del «vía interior» que quieran acceder al vía rápida.

**ENGLISH VERSION**

- a) First offence: cancellation of the driver's best time of the session.
- b) Second offence: cancellation of the driver's three best session times.
- c) Third offence: cancellation of all times recorded in the session.

**25. PITLANE E PIT GARAGES**

**25.1** For the avoidance of doubt, the pitlane will be divided into two lanes, defined as follows:

- a) The lane closest to the separation wall between the track and the pitlane is called the ‘fast lane’.
- b) The lane closest to the separation wall between the track and the pitlane is called the ‘fast lane’.
- c) The lane closest to the pits is called the ‘inner lane’ and is the area where work is allowed on the cars while they are in the pitlane.
- d) Any car travelling on the ‘fast lane’ has priority over those on the ‘inside lane’ that want to access the fast lane.



**VERSÃO PORTUGUESA**

- e) Uma viatura que que circule na “via rápida” do pitlane não pode ultrapassar outra viatura que circule à sua frente até à saída do pitlane, excepto em caso de força maior motivada por avaria que impeça a viatura de circular na via rápida sem prejudicar outros condutores.
- f) Não será considerada ultrapassagem quando a viatura ultrapassada sair da “via rápida” e se dirigir para a “via interior” para receber assistência na sua zona designada.
- g) Quaisquer infrações às alíneas acima serão penalizadas ao critério dos Comissários Desportivos.

**25.2.** É responsabilidade da equipa permitir que a sua viatura regresse à “via rápida” após uma paragem nas boxes apenas quando for seguro fazê-lo.

**25.3.** Os condutores só estão autorizados a deslocar-se para a “via rápida” do pitlane quando o semáforo verde estiver aceso.

**25.4.** Nenhuma operação pode ser realizada na viatura que se encontre na “via interior” do pitlane por mais de três (3) mecânicos.

**25.5.** Um elemento da equipa com a função de controlador (o 4º membro) pode supervisionar o trabalho dos mecânicos na viatura. Pode circular à volta da viatura enquanto estiver parada na “via interior”, mas não pode tocar na viatura, nos condutores e/ou nas peças de reposição, limitando-se a sua função à de observação e verificação visual.

**VERSIÓN EN CASTELLANO**

- e) Un vehículo que circule por el «via rápida» del pitlane no podrá adelantar a otro vehículo que circule delante de él hasta que abandone el pitlane, salvo en caso de fuerza mayor debido a una avería que le impida circular por la vía rápida sin perjudicar a otros pilotos.
- f) No se considerará adelantamiento cuando el vehículo adelantado abandone el «vía rápida» y se dirija al «vía interior» para recibir asistencia en su zona designada.
- g) Cualquier infracción de lo anterior será sancionada a discreción de los comisarios.

**25.2** Es responsabilidad del equipo permitir que su vehículo vuelva a la «vía rápida» después de una parada en boxes sólo cuando sea seguro hacerlo.

**25.3** Los pilotos sólo están autorizados a entrar en la «vía rápida» del pitlane cuando la luz verde esté encendida.

**25.4** Ninguna operación podrá ser efectuada en un vehículo en el pitlane por más de tres (3) mecánicos.

**25.5** Un miembro del equipo con el papel de controlador (el 4º miembro) puede supervisar el trabajo de los mecánicos en el vehículo. Puede caminar alrededor del vehículo mientras está parado en la «vía interior», pero no puede tocar el vehículo, los pilotos y/o las piezas de recambio, y su papel se limita a la observación y la verificación visual.

**ENGLISH VERSION**

- e) A car travelling on the pitlane's 'fast lane' may not overtake another car travelling in front of it until it leaves the pitlane, except in the event of force majeure due to a breakdown that prevents the car from travelling on the fast lane without harming other drivers.
- f) Overtaking will not be considered when the overtaken car leaves the 'fast lane' and heads for the 'inner lane' to receive assistance in its designated area.
- g) Any infringements of the above will be penalised at the discretion of the Stewards.

**25.2** It is the team's responsibility to allow their car to return to the 'fast lane' after a pit stop only when it is safe to do so.

**25.3** Drivers are only authorised to move into the pitlane 'fast lane' when the green light is on.

**25.4** No operation may be carried out on a car in the pitlane by more than three (3) mechanics.

**25.5** One member of the team with the role of controller (the 4th member) can supervise the mechanics' work on the car. He can walk around the car while it is stationary on the 'inner lane', but he cannot touch the car, the drivers and/or the spare parts, and his role is limited to observation and visual verification.

**VERSÃO PORTUGUESA****VERSIÓN EN CASTELLANO****ENGLISH VERSION**

**25.6.** Durante uma paragem obrigatória durante a corrida, o condutor que está a ser substituído pode ajudar o condutor substituto a entrar na viatura e apertar os cintos, mas não pode trabalhar na viatura. Um dos mecânicos autorizados a estar na zona de trabalho pode ajudar os condutores durante a operação de troca de condutores.

**25.7.** É permitida a reposição de lubrificantes e fluidos diversos, exceto combustível, durante as sessões de treinos e corridas na área de box de cada equipa.

**25.8.** Durante qualquer paragem no pitlane, não é obrigatório desligar o motor. No entanto, caso seja desligado, o motor apenas poderá ser posto em marcha quando a viatura estiver com todas as rodas em contacto com o solo e antes de regressar à pista para a sessão de treinos e/ou corrida.

**25.9.** Durante as sessões de treinos cronometrados e corridas, não é permitido às equipas colocarem as viaturas dentro das boxes para assistência. Todas as intervenções serão feitas na “via interior”.

**26. COMBUSTÍVEL E REABASTECIMENTO**

Não é permitido o reabastecimento das viaturas durante qualquer sessão de treinos oficial e corridas, incluindo o intervalo entre as sessões de treinos cronometrados 1 e 2.

**25.6** Durante una parada obligatoria durante la carrera, el piloto que está siendo sustituido puede ayudar al piloto sustituto a subir al vehículo y abrocharse el cinturón de seguridad, pero no puede trabajar en el vehículo. Uno de los mecánicos autorizados a estar en la zona de trabajo puede ayudar a los pilotos durante la operación de cambio de piloto.

**25.7** La reposición de lubricantes y fluidos varios, excepto combustible, está permitida durante las sesiones de entrenamientos y las carreras en la zona de boxes de cada equipo.

**25.8** Durante cualquier parada en boxes, no es obligatorio apagar el motor. Sin embargo, si se apaga el motor, sólo podrá arrancarse cuando todas las ruedas estén en contacto con el suelo y antes de volver a la pista para la sesión de entrenamientos/clasificación y/o carrera.

**25.9** Durante las sesiones de entrenamientos cronometrados y las carreras, los equipos no están autorizados a introducir sus vehículos en el interior de los boxes para efectuar intervenciones. Todas las intervenciones se llevarán a cabo en el vía interior.

**26. COMBUSTIBLE Y REPOSTAJE**

No se permite el repostaje de los vehículos durante ninguna sesión de entrenamientos oficiales y carreras, incluido el intervalo entre las sesiones de entrenamientos cronometrados 1 y 2.

**25.6** During a compulsory pitstop during the race, the driver who is being replaced may help the replacement driver to get into the car and fasten his seatbelt, but may not work on the car. One of the mechanics authorised to be in the work area can help the drivers during the driver change operation.

**25.7** Replenishment of lubricants and various fluids, except fuel, is permitted during practice sessions and races in each team's pit area.

**25.8** During any pitstop, it is not compulsory to switch off the engine. However, if the engine is switched off, it may only be started when all wheels are in contact with the ground and before returning to the track for the practice/qualifying session and/or race.

**25.9** During qualifying sessions and races, teams are not allowed to place their cars inside the pit garages for servicing. All interventions will be carried out on the ‘inside lane’.

**26. FUEL AND REFUELLING**

Refuelling of the cars is not permitted during any official practice session and races, including the interval between qualifying sessions 1 and 2.

**27. TREINO LIVRE, TREINOS CRONOMETRADOS**

**27.1.** Não é permitido que qualquer equipa ou condutor inscrito realize qualquer tipo de treinos ou testes privados com uma viatura que seja admissível no CPV/IS, no circuito onde se realizará um evento, até 15 dias de calendário antes do início dos treinos livres do primeiro evento, salvo quando os treinos/testes privados forem oficiais, abertos a todos os concorrentes, e tenham sido aprovados pela Comissão Organizadora.

Esta restrição estende-se a um período de 20 dias de calendário antes do início dos treinos livres de qualquer evento subsequente ao primeiro.

Em caso de incumprimento, o Colégio de Comissários Desportivos receberá um relatório da Comissão Organizadora, o qual será considerado como prova suficiente.

A equipa e/ou piloto será colocado no final da grelha de partida em ambas as corridas. Esta proibição aplica-se apenas a treinos ou testes privados, não impedindo a participação oficial noutras competições aprovadas pela Comissão Organizadora.

**27.2.** A prova/evento poderá ter sessões de treinos livres com duração máxima de 40 minutos.

**27. ENTRENAMIENTOS LIBRES, ENTRENAMIENTOS CRONOMETRADOS**

**27.1.** No está permitido que cualquier equipo o conductor inscrito realice cualquier tipo de entrenamientos o pruebas privadas con un vehículo que sea admisible en el CPV/IS, en el circuito donde se celebrará un evento, hasta 15 días antes del inicio de los entrenamientos libres, salvo cuando los entrenamientos/pruebas privadas sean oficiales, abiertos a todos los competidores y hayan sido aprobados por la Comisión Organizadora.

Esta restricción se amplía a un período de 20 días antes del inicio de los entrenamientos libres de cualquier evento posterior al primero.

En caso de incumplimiento, el Colegio de Comisarios Deportivos recibirá un informe de la Comisión Organizadora, el cual será considerado como prueba suficiente.

El equipo y/o piloto será colocado al final de la parrilla de salida en ambas las carreras. Esta prohibición se aplica únicamente a entrenamientos o pruebas privadas, no impidiendo la participación oficial en otras competiciones aprobadas por la Comisión Organizadora.

**27.2** La prueba/evento podrá tener sesiones de entrenamientos libres de una duración máxima de 40 minutos.

**27. FREE PRACTICE, QUALIFYING**

**27.1.** It is prohibited for any team or driver entered to conduct any form of private testing or practice with a vehicle eligible for the CPV/IS at the circuit where an event will take place, within 15 calendar days prior to the start of free practice, unless the private testing/practice is official, open to all competitors, and has been approved by the Organising Committee.

This restriction is extended to a period of 20 calendar days before the start of free practice for any event subsequent to the first.

In the event of non-compliance, the Panel of the Stewards will receive a report from the Organising Committee, which will be considered as sufficient evidence.

The team and/or driver will be placed at the back of the starting grid in both races. This prohibition applies only to private testing or practice, and does not prevent participation in other official competitions approved by the Organising Committee.

**27.2** The race/event may have a free practice session lasting a maximum of 40 minutes.

**VERSÃO PORTUGUESA**

**27.3.** Existirão duas sessões de treinos cronometrados com uma duração mínima de 15 minutos. Se a viatura for partilhada por 2 condutores, o condutor 1, designado para o efeito nas verificações administrativas de acordo com o presente Regulamento Desportivo, terá de fazer a primeira sessão de treinos cronometrados e condutor 2 terá de fazer a segunda sessão de treinos cronometrados.

1. A ordem de partida da corrida 1 será determinada pelo melhor tempo da sessão de treinos cronometrados 1

2. A ordem de partida da corrida 2 será determinada pelo melhor tempo da sessão de treinos cronometrados 2

3. O condutor que faz a sessão de treinos cronometrados 1 terá de iniciar a corrida 1.

4. O condutor que faz a sessão de treinos cronometrados 2 terá de iniciar a corrida 2.

**27.4.** Haverá um intervalo mínimo de 5 minutos entre a sessão de treinos cronometrados 1 e a sessão de treinos cronometrados 2. O tempo dos 5 minutos começa a contar assim que os 15 minutos tempo dos treinos cronometrados 1 terminarem e/ou a primeira viatura vir a bandeira de xadrez.

**VERSIÓN EN CASTELLANO**

**27.3** Habrá dos sesiones de entrenamientos cronometrados de una duración mínima de 15 minutos. Si el vehículo es compartido por 2 pilotos, el piloto 1, designado a tal efecto en las verificaciones administrativas de acuerdo con el presente Reglamento Deportivo, deberá realizar la primera sesión de entrenamientos cronometrados y el piloto 2 deberá realizar la segunda sesión de entrenamientos cronometrados.

1. El orden de salida de la carrera 1 vendrá determinado por el mejor tiempo de la sesión de entrenamientos cronometrados 1.

2. El orden de salida para la carrera 2 vendrá determinado por el mejor tiempo de la sesión de entrenamientos cronometrados 2.

3. El piloto que se lleve la sesión de entrenamientos cronometrados 1 deberá tomar la salida en la carrera 1.

4. El piloto que participe en la sesión de entrenamientos cronometrados 2 deberá tomar la salida en la carrera 2.

**27.4** Habrá un intervalo mínimo de 5 minutos entre la sesión de entrenamientos cronometrados 1 y la sesión de entrenamientos cronometrados 2. Los 5 minutos comenzarán en cuanto hayan transcurrido los 15 minutos de la sesión de entrenamientos cronometrados 1 y/o el primer vehículo vea la bandera a cuadros.

**ENGLISH VERSION**

**27.3** There will be two qualifying sessions lasting at least 15 minutes. If the car is shared by 2 drivers, driver 1, designated for this purpose in the administrative checks in accordance with these Sporting Regulations, must do the first qualifying session and driver 2 must do the second qualifying session.

1. The starting order for race 1 will be determined by the best time in the qualifying session 1.

2. The starting order for race 2 will be determined by the best time from the qualifying session 2.

3. The driver who takes the qualifying session 1 must start race 1.

4. The driver taking the qualifying session 2 must start race 2.

**27.4** There will be a minimum interval of 5 minutes between qualifying session 1 and qualifying session 2. The 5 minutes will start as soon as the 15 minutes of qualifying session 1 have elapsed and/or the first car sees the chequered flag.

## VERSÃO PORTUGUESA

**27.5.** O intervalo entre as sessões inicia-se após o sinal de final da sessão de treinos cronometrados 1, e a sessão de treinos cronometrados 2 terá início quando a luz verde do pitlane acender. A hora exata do início das sessões de treinos cronometrados poderá ser anunciada nos monitores da cronometragem.

**27.6.** Desde o início do Treino Cronometrado 1 será aplicado o regime de parque fechado e nenhum trabalho poderá ser feito nas viaturas, exceto a troca de condutor e pneus. Nenhum laptop ou computador pode ser conectado à viatura, nem nenhuma transferência de dados pode ser realizada. Qualquer infração ao regime de parque fechado será reportada aos Comissários Desportivos.

**27.7.** Caso seja definido no briefing inicial, durante o intervalo e, no sentido de otimizar o espaço disponível na via interior e permitir um trabalho seguro e sem perturbações às equipas colocadas nas boxes vizinhas, as viaturas deverão ser colocadas na via interior de frente e num ângulo de, aproximadamente, 45° relativamente à via rápida do pitlane. O regresso à “via rápida” do pitlane far-se-á recuando a viatura com o apoio de, no mínimo, 2 assistentes, sem nunca se recorrer aos próprios meios da viatura para tal efeito.

## VERSIÓN EN CASTELLANO

**27.5.** El intervalo entre sesiones comienza tras la señal de fin de la sesión de entrenamientos cronometrados 1, y la sesión de entrenamientos cronometrados 2 comenzará cuando se encienda la luz verde del pitlane. La hora exacta de inicio de las sesiones de entrenamientos cronometrados podrá anunciarse en los monitores de cronometraje.

**27.6** Desde el inicio de lo Entrenamiento Cronometrado 1 se aplicará el régimen de Parque Cerrado y no se podrá realizar ningún trabajo en los vehículos, excepto cambios de piloto y neumáticos. No se podrá conectar ningún ordenador portátil u ordenador al vehículo, ni se podrá realizar ninguna transferencia de datos. Cualquier infracción del régimen de Parque Cerrado será comunicada a los Comisarios Deportivos.

**27.7** Si está definido en el briefing inicial, durante la pausa, y con el fin de optimizar el espacio disponible en el vía interior y permitir a los equipos de los boxes vecinos trabajar con seguridad y sin molestias, los vehículos deberán colocarse en la vía interior mirando hacia el pitlane y en un ángulo de aproximadamente 45° respecto al pitlane. La vuelta al «via rápido» del pitlane se hará retrocediendo el vehículo con el apoyo de al menos 2 asistentes, sin utilizar nunca los medios propios del vehículo para este fin.

## ENGLISH VERSION

**27.5.** The interval between sessions starts after the end signal of qualifying session 1, and qualifying session 2 will start when the green pitlane light comes on. The exact start time of the qualifying sessions may be announced on the timing monitors.

**27.6** From the start of the Qualifying 1, the parc-fermé regime will apply and no work may be done on the cars, except driver and tyre changes. No laptop or computer may be connected to the car, nor may any data transfer be carried out. Any infringement of the parc-fermé regime will be reported to the Stewards.

**27.7** If defined in the initial drivers' briefing, during the break, and in order to optimise the space available on the inner lane and allow the teams in neighbouring pits to work safely and undisturbed, the cars must be placed on the inside lane facing the pitlane and at an angle of approximately 45° to the pitlane. The car must return to the pitlane 'fast lane' with the support of at least 2 assistants, without ever using the car's own resources for this purpose.



**VERSÃO PORTUGUESA**

**27.8.** Todas as viaturas abandonadas no circuito durante a primeira sessão de treinos livres e / ou a primeira sessão de treinos cronometrados serão trazidos de volta às boxes o mais rápido possível e podem participar na sessão seguinte, desde que reúnam condições de segurança para tal.

**27.9.** Conforme disposto no presente Regulamento Desportivo, não é permitido colocar a viatura dentro da box durante as sessões de treinos cronometrados para efectuar qualquer reparação na mesma, devendo as referidas reparações feitas na via interior do pitlane. O portão de acesso ao pitlane das boxes deve ser mantido aberto durante toda a sessão de treinos cronometrados.

**27.10.** Durante a sessão de treinos cronometrados 1, as dez primeiras viaturas serão colocadas, pela ordem de tempos do treino livre, na "via rápida" do pitlane antes da abertura do semáforo verde. As equipas serão chamadas por um responsável da organização ou por um comissário de boxes para a sua posição no pitlane. Caso a equipa chamada não esteja pronta para ocupar o seu lugar na "via rápida" do pitlane, ou indicar que não deseja sair naquele momento, apenas poderá entrar em pista após todos as viaturas que estejam na "via rápida" do pitlane tenham saído.

Durante o intervalo entre a sessão de treinos cronometrados 1 e 2, a "via rápida" estará aberta e as equipas poderão aguardar pelo início dos treinos cronometrados 2 junto ao semáforo do final do pitlane.

**VERSIÓN EN CASTELLANO**

**27.8** Todos los vehículos abandonados en el circuito durante la primera sesión de entrenamientos libres y/o la primera sesión de entrenamientos cronometrados serán devueltos a boxes lo antes posible y podrán tomar parte en la siguiente sesión, siempre que cumplan las condiciones de seguridad.

**27.9** De acuerdo con las disposiciones del presente Reglamento Deportivo, no está permitido meter el vehículo en el interior del box durante las sesiones de entrenamientos cronometrados para efectuar cualquier reparación en el mismo, debiendo realizarse dichas reparaciones en el vía interior del pitlane. La puerta de acceso al pitlane deberá permanecer abierta durante toda la sesión de entrenamientos cronometrados.

**27.10.** Durante la sesión de entrenamientos cronometrados 1, los diez primeros coches serán colocados, según el orden de tiempos de los entrenamientos libres, en la "vía rápida" del pitlane antes de la apertura del semáforo verde. Los equipos serán llamados por un responsable de la organización o por un comisario de boxes para ocupar su posición en el pitlane. En caso de que el equipo llamado no esté listo para ocupar su lugar en la "vía rápida" del pitlane, o indique que no desea salir en ese momento, solo podrá entrar en pista después de que todos los coches que estén en la "vía rápida" del pitlane hayan salido. Durante la pausa entre las sesiones de entrenamientos cronometrados 1 y 2, la vía rápida estará abierto y los equipos podrán esperar el inicio de la sesión de entrenamientos cronometrados 2 en el semáforo situado al final del pitlane.

**ENGLISH VERSION**

**27.8** All cars abandoned on the circuit during the first free practice session and/or the first qualifying session will be brought back to the pits as soon as possible and may take part in the next session, provided they fulfil the safety conditions.

**27.9** In accordance with the provisions of these Sporting Regulations, it is not permitted to place the car inside the pit during the qualifying sessions to carry out any repairs to it, and such repairs must be carried out on the inside lane of the pitlane. The access gate to the pitlane must be kept open during the entire qualifying session.

**27.10.** During qualifying session 1, the first ten cars will be placed in the order of their free practice times in the pitlane 'fast lane' before the green light opens. The teams will be called by an organiser or pit steward to their position in the pitlane. If the team called is not ready to take its place in the pitlane 'fast lane', or indicates that it does not wish to leave at that time, it may only enter the track after all the cars in the pitlane 'fast lane' have left.

During the break between qualifying sessions 1 and 2, the 'fast lane' will be open and teams can wait for the start of qualifying session 2 at the traffic lights at the end of the pitlane.

## VERSÃO PORTUGUESA

**27.11.** Sempre que a Comissão Organizadora desejar, os treinos cronometrados podem ser divididos em duas sessões. Nesse caso, no horário do evento será explícito que existirão duas sessões de treinos cronometrados 1 e duas sessões de treinos cronometrados 2, sendo que cabe à Comissão Organizadora pré-designar que divisões ou categorias participam em qual das sessões.

A constituição da grelha de partida da corrida 1 será em função dos melhores tempos do cômputo das duas sessões de treinos cronometrados 1, o mesmo sucedendo com os treinos cronometrados 2 para a corrida 2. As regras de parque fechado entre os treinos cronometrados 1 e 2 manter-se-ão.

**27.12.** Em caso de existirem sessões de treinos cronometrados separadas, e em situações extraordinárias de mudança de aderência da pista entre as sessões de treinos cronometrados, é possível, por motivos de segurança, que o Colégio de Comissários Desportivos decida organizar a grelha de partida por divisões, colocando primeira todos os participantes da divisão A, seguidos de todos os participantes da divisão B, seguidamente da C, etc.

## 28 GRELHA DE PARTIDA

**28.1.** No final de todas as sessões de treinos cronometrados, será publicada uma classificação final com o melhor tempo alcançado por cada um dos condutores que tenham tomado parte da sessão.

## VERSIÓN EN CASTELLANO

**27.11.** Siempre que el Comité Organizador lo desee, los entrenamientos cronometrados podrán dividirse en dos sesiones. En este caso, se dejará claro en el programa del evento que habrá dos sesiones de entrenamientos cronometrados 1 y dos sesiones de entrenamientos cronometrados 2, y corresponde al Comité Organizador designar previamente qué divisiones o categorías tomarán parte en qué sesiones.

La parrilla de salida para la carrera 1 se basará en los mejores tiempos de las dos sesiones de entrenamientos cronometrados 1, así como en las sesiones de entrenamientos cronometrados 2 para la carrera 2. Las normas de Parque Cerrado entre las sesiones de entrenamientos cronometrados 1 y 2 seguirán en vigor.

**27.12.** En caso de sesiones de entrenamientos cronometrados separadas, y en situaciones extraordinarias en las que la adherencia de la pista cambie entre sesiones de entrenamientos cronometrados, es posible, por razones de seguridad, que los Comisarios Deportivos decidan organizar la parrilla de salida por divisiones, colocando primero a todos los participantes de la división A, seguidos de todos los participantes de la división B, luego C, etc.

## 28 PARRILLA DE SALIDA

**28.1** Al final de todas las sesiones de entrenamientos cronometrados, se publicará una clasificación final con el mejor tiempo conseguido por cada uno de los pilotos que hayan tomado parte en la sesión.

## ENGLISH VERSION

**27.11.** Whenever the Organising Committee wishes, the qualifying sessions may be split into two sessions. In this case, it will be made clear in the event timetable that there will be two qualifying sessions 1 and two qualifying sessions 2, and it is up to the Organising Committee to pre-designate which divisions or categories take part in which sessions.

The starting grid for race 1 will be based on the best times from the two qualifying sessions 1, as well as the qualifying sessions 2 for race 2. The parc-fermé rules between qualifying sessions 1 and 2 will remain in place.

**27.12.** In the event of separate qualifying sessions, and in extraordinary situations where the grip of the track changes between qualifying sessions, it is possible, for safety reasons, for the Stewards to decide to organise the starting grid by divisions, placing all the participants in division A first, followed by all the participants in division B, then C, etc.

## 28 STARTING GRID

**28.1** At the end of all the qualifying sessions, a final classification will be published with the best time achieved by each of the drivers who have taken part in the session.

**VERSÃO PORTUGUESA**

**28.2.** As grelhas de partida para cada uma das corridas serão elaboradas com base nos melhores tempos de cada condutor obtidos nas sessões de treinos cronometrados. Se dois ou mais condutores registarem tempos idênticos, a prioridade será dada àquele que realizou o tempo em primeiro lugar, e assim sucessivamente.

**28.3.** Se mais de um condutor não se qualificar na sessão, será autorizado a participar nas corridas, sendo a ordem de inclusão na grelha será como se segue:

- a) Primeiro: qualquer condutor que tentou definir um tempo de qualificação iniciando uma 'volta rápida';
- b) Segundo: qualquer condutor que não conseguiu iniciar uma volta rápida;
- c) Terceiro: qualquer condutor que não conseguiu sair do pitlane.

**29 PROCEDIMENTO DE PARTIDA**

**29.1.** O procedimento de partida ocorrerá de acordo com o programa oficial da prova/ evento. No mínimo 10 minutos antes do horário de início da corrida, as viaturas deixarão o pitlane para fazer uma volta de reconhecimento. No final desta volta, as viaturas irão dirigir-se para a posição na grelha, desligando o motor assim que estejam imobilizadas na sua posição.

**VERSIÓN EN CASTELLANO**

**28.2** Las parrillas de salida de cada una de las carreras se establecerán en función de los mejores tiempos de cada piloto en los entrenamientos cronometrados. Si dos o más pilotos registran tiempos idénticos, se dará prioridad al piloto que haya logrado el tiempo en primer lugar, y así sucesivamente.

**28.3** Si más de un piloto no consigue clasificarse en la sesión, serán autorizados a participar en las carreras, y el orden de inclusión en la parrilla será el siguiente:

- a) Primero: cualquier piloto que haya intentado marcar un tiempo de clasificación iniciando una vuelta rápida;
- b) Segundo: cualquier piloto que no haya iniciado una vuelta rápida;
- c) Tercero: cualquier piloto que no haya salido del pitlane.

**29 PROCEDIMIENTO DE SALIDA**

**29.1** El procedimiento de salida tendrá lugar de acuerdo con el programa oficial de la prueba/ evento. Al menos 10 minutos antes de la hora de inicio de la carrera, los vehículos saldrán del pitlane para dar una vuelta de reconocimiento. Al final de esta vuelta, los vehículos se dirigirán a su posición en la parrilla, apagando el motor tan pronto como estén inmovilizados en su posición.

**ENGLISH VERSION**

**28.2** The starting grids for each of the races will be drawn up on the basis of each driver's best times from the qualifying sessions. If two or more drivers record identical times, priority will be given to the driver who achieved the time first, and so on.

**28.3** If more than one driver fails to qualify in the session, they will be authorised to take part in the races, and the order of inclusion on the grid will be as follows:

- a) First: any driver who attempted to set a qualifying time by starting a fast lap;
- b) Second: any driver who failed to start a fast lap;
- c) Third: any driver who failed to leave the pitlane.

**29 STARTING PROCEDURE**

**29.1** The starting procedure will take place in accordance with the official race/event programme. At least 10 minutes before the race start time, the cars will leave the pitlane for a reconnaissance lap. At the end of this lap, the cars will head for their position on the grid, switching off the engine as soon as they are immobilised in their position.

**VERSÃO PORTUGUESA**

**29.2.** Qualquer viatura que entrar no pitlane no final desta volta de reconhecimento não poderá voltar à pista e terá de partir do pitlane.

**29.3.** Os seguintes procedimentos serão aplicados:

- a) A aproximação da partida será anunciada por placas que serão apresentadas na linha de partida aos dez minutos, cinco minutos, três minutos, um minuto e quinze segundos antes do início da volta de formação, cada uma das quais será acompanhada por um aviso sonoro.
- b) Por indicação do Director de Corrida, será acesa a luz verde do semáforo no pitlane, podendo as viaturas dar início à sua volta de reconhecimento.
- c) O pitlane estará aberto durante cinco (5) minutos após os quais será acesa a luz vermelha do semáforo no pitlane. Qualquer viatura que chegue ao final do pitlane após o semáforo acender a luz vermelha deve partir atrás de qualquer outra viatura já alinhado junto à linha do semáforo de saída do pitlane.
- d) As mudanças de pneus na grelha de partida somente serão permitidas até à apresentação da placa de três minutos.

**VERSIÓN EN CASTELLANO**

**29.2** Todo vehículo que entre en el pitlane al final de esta vuelta de reconocimiento no podrá volver a la pista y tendrá que salir desde el pitlane.

**29.3** Se aplicarán los siguientes procedimientos:

- a) La aproximación a la salida se anunciará mediante señales que se mostrarán en la línea de salida a los diez minutos, cinco minutos, tres minutos, un minuto y quince segundos antes del inicio de la vuelta de formación, cada una de las cuales irá acompañada de una advertencia sonora.
- b) Por indicación del Director de Carrera, se encenderá la luz verde del semáforo en el pitlane, pudiendo los vehículos iniciar su vuelta de reconocimiento.
- c) El pitlane estará abierto durante cinco (5) minutos, tras los cuales se encenderá la luz roja del semáforo en el pitlane. Cualquier vehículo que llegue al final del pitlane después de que el semáforo encienda la luz roja deberá salir detrás de cualquier otro vehículo que ya esté alineado junto a la línea del semáforo de salida del pitlane.
- d) Los cambios de neumáticos en la parrilla de salida sólo se permitirán hasta que se muestre la señal de tres minutos.

**ENGLISH VERSION**

**29.2** Any car entering the pitlane at the end of this reconnaissance lap will not be able to return to the track and will have to start from the pitlane.

**29.3** The following procedures will apply:

- a) The approach to the start will be announced by signs that will be displayed on the start line at ten minutes, five minutes, three minutes, one minute and fifteen seconds before the start of the formation lap, each of which will be accompanied by an audible warning.
- a) At a time notified by the Race Director the green traffic light at the pitlane exit will be switched on and the cars can start their reconnaissance lap.
- a) The pitlane exit will remain open for five (5) minutes after which the red light in at the pitlane exit will come on. Any car arriving at the end of the pitlane after the red light has been switched on must start behind any other car already lined up next to the pitlane exit light line.
- a) Tyre changes on the starting grid will only be permitted until the three-minute sign is displayed.

**VERSÃO PORTUGUESA****VERSION EN CASTELLANO****ENGLISH VERSION**

- |  |  |  |
|--|--|--|
| e) Após a apresentação da placa de três minutos, todas as viaturas devem estar com as rodas montadas e assentes no solo. A partir deste sinal as rodas só podem ser removidas nas boxes. Qualquer viatura que não tenha todas as rodas totalmente montadas será sancionada com uma penalização de drive-through. Todos, exceto condutores, oficiais e no máximo 1 (um) técnico da equipa, devem deixar a grelha. | e) Después de la presentación de la cartel de tres minutos, todos los vehículos deben tener las ruedas montadas y en el suelo. A partir de esta señal, las ruedas sólo podrán desmontarse en boxes. Cualquier vehículo que no tenga todas sus ruedas completamente montadas será sancionada con un drive-through. Todos, excepto los pilotos, los oficiales y un (1) técnico de equipo como máximo, deberán abandonar la parrilla. | e) After the presentation of the three-minute board all cars must have their wheels mounted and on the ground. From this signal the wheels can only be removed in the pits. Any car that does not have all its wheels fully mounted will be penalised with a drive-through penalty. Everyone except drivers, officials and a maximum of one (1) team technician must leave the grid. |
| f) Quando o sinal de um minuto for mostrado, termina o prazo para que seja realizada qualquer operação de ajuda mecânica exterior nas viaturas que estão na grelha de partida, os motores devem ser acionados pelos condutores que devem estar ao volante e com os cintos apertados e o último mecânico deve sair da grelha.   | f) Cuando se muestra la señal de un minuto, se acaba el plazo para realizar cualquier tipo de asistencia mecánica externa a los coches de la parrilla de salida, los motores deben ser arrancados por los conductores, que deben estar al volante con los cinturones de seguridad abrochados y el último mecánico debe abandonar la parrilla.  | f) When the one-minute signal is shown, the deadline for any external mechanical assistance to be carried out on the cars on the starting grid is over, the engines must be started by drivers, who should be behind the wheel with their seat belts fastened, and the last mechanic must leave the grid.  |
| h) Sinal de quinze segundos: após este sinal, uma bandeira / luz verde será mostrada na frente da grelha e as viaturas iniciarão uma volta de formação atrás do Leading Car, mantendo sua ordem de partida. Durante esta volta, a formação deve ser mantida o mais fechada possível.   | h) Señal de quince segundos: después de esta señal, se mostrará una bandera/luz verde en la parte delantera de la parrilla y los vehículos comenzarán una vuelta en formación detrás del Leading Car, manteniendo su orden de salida. Durante esta vuelta, la formación debe mantenerse lo más cerrada posible.  | h) Fifteen-second signal: after this signal, a green flag/light will be shown at the front of the grid and the cars will start a formation lap behind the Leading Car, maintaining their starting order. During this lap, the formation must be kept as closed as possible.  |
| i) O procedimento de início de uma prova/evento pode ser modificado pelo Regulamento Particular ou por Aditamento dos Comissários Desportivos.   | i) El procedimiento de salida de una prueba/evento puede ser modificado por el Reglamento Particular o por una Adición de los Comisarios.  | i) The start procedure for a race/event may be modified by the Supplementary Regulations or by an Addendum from the Stewards.  |
| j) Uma penalidade mínima de drive-through será aplicada a qualquer condutor que, na opinião dos Comissários Desportivos e / ou Diretor de Prova, ultrapasse desnecessariamente outra viatura durante a volta de formação.  | j) Se aplicará una penalización mínima de drive-through a cualquier piloto que, en opinión de los Comisarios Deportivos y/o del Director de Carrera, adelante innecesariamente a otro vehículo durante la vuelta de formación.   | j) A minimum drive-through penalty will be applied to any driver who, in the opinion of the Stewards and/or Race Director, unnecessarily overtakes another car during the formation lap.   |
| k) Será utilizado o procedimento de partida rolante definido nas PEV.  | k) Se utilizará el procedimiento de salida rodada definido en el PEV.  | k) The rolling start procedure defined in PEV will be used.  |



**VERSÃO PORTUGUESA**

l) Uma penalização de drive through será aplicada por uma falsa partida.

**29.4.** Somente nos seguintes casos, qualquer variação no procedimento de partida será permitida:

- a) Se começar a chover após o sinal de cinco minutos, mas antes do início da corrida e, na opinião do Diretor da Corrida, as equipas devem ter a oportunidade de trocar os pneus, as luzes amarelas serão mostradas e o procedimento de partida começará novamente com a placa de dez minutos.
- b) Se o início da corrida for iminente e, na opinião do Diretor da Corrida, o volume de água na pista for tal que não pode ser negociado com segurança mesmo em pneus de chuva, as luzes amarelas serão mostradas na linha e as informações sobre o provável atraso serão exibidas nos monitores da cronometragem. Assim que a hora de início for conhecida, um aviso de pelo menos dez minutos será dado.
- c) Se a corrida for iniciada atrás do Safety Car, aplicar-se-á o previsto nas PEV 2025.

**30. CORRIDA**

**30.1.** O condutor tem de conseguir voltar à corrida por conta própria. Pode ser ajudado pelos comissários de pista a posicionar-se ou a sair de uma escapatória, mas tem de conseguir voltar a ligar o motor sem ajuda externa.

**VERSIÓN EN CASTELLANO**

l) Se aplicará una penalización de drive through por salida falsa.

**29.4** Sólo en los siguientes casos se permitirá cualquier variación en el procedimiento de salida:

- a) Si comienza a llover después de la señal de cinco minutos pero antes del comienzo de la carrera y, en opinión del Director de Carrera, los equipos deben tener la oportunidad de cambiar neumáticos, se mostrarán las luces amarillas y el procedimiento de salida comenzará de nuevo con la señal de diez minutos.
- b) Si el inicio de la carrera es inminente y, en opinión del Director de Carrera, el volumen de agua en la pista es tal que no se puede transitar con seguridad ni siquiera con neumáticos de lluvia, se mostrarán las luces amarillas en la línea de salida y en los monitores de cronometraje se mostrará información sobre el probable retraso. Tan pronto como se conozca la hora de salida, se dará un aviso de al menos diez minutos.
- c) Si la carrera se inicia detrás del Safety Car, se aplicarán las disposiciones del PEV.

**30. CARRERA**

**30.1.** El piloto debe ser capaz de volver a la carrera por sus propios medios. Puede ser ayudado por los comisarios para posicionarse o para salir de una escapatoria, pero debe ser capaz de volver a arrancar el motor sin ayuda exterior.

**ENGLISH VERSION**

l) A drive through penalty will be applied for a false start.

**29.4** Only in the following cases will any variation to the starting procedure be permitted:

- a) If it starts to rain after the five-minute signal but before the start of the race and, in the opinion of the Race Director, the teams should have the opportunity to change tyres, the yellow lights will be shown and the starting procedure will start again with the ten-minute sign.
- b) If the start of the race is imminent and, in the opinion of the Race Director, the volume of water on the track is such that it cannot be safely negotiated even on rain tyres, the yellow lights will be shown on the line and information about the likely delay will be displayed on the timing monitors. As soon as the start time is known, a warning of at least ten minutes will be given.
- c) If the race is started behind the Safety Car, the provisions of the PEV will apply.

**30. RACE**

**30.1.** The driver must be able to return to the race on his own. He may be helped by the stewards to position himself or to exit a pitlane, but he must be able to restart the engine without outside help.

**VERSÃO PORTUGUESA**

**30.2.** Durante a corrida, os condutores que saem do pitlane devem fazê-lo somente quando a luz do semáforo na saída estiver verde e sob sua própria responsabilidade.

**31. SAFETY CAR**

De acordo com o Artº 2.10 do Anexo H do Código Desportivo Internacional da FIA.

**32. FINAL DA CORRIDA**

**32.1.** O sinal de fim de corrida será dado na linha assim que o líder a cruzar após o tempo programado ter decorrido. No caso de o líder parar na última volta, mas estiver mais de uma volta completa à frente do próximo condutor mais bem colocado na passagem anterior da linha, a bandeira de xadrez será mostrada assim que este próximo condutor melhor colocado cruzar a linha.

**32.2.** Se, por qualquer razão, o sinal de fim de corrida for dado antes do tempo programado ter decorrido, a corrida será considerada como terminada quando o líder cruzar a linha pela última vez antes do sinal ser dado.

**32.3.** Se o sinal de fim de corrida for atrasado por qualquer motivo, a corrida será considerada como terminada quando terminar o tempo previsto para a duração da mesma.

**VERSIÓN EN CASTELLANO**

**30.2** Durante la carrera, los pilotos que salgan del pitlane deberán hacerlo únicamente cuando el semáforo de la salida esté en verde y bajo su propia responsabilidad.

**31. SAFETY CAR**

De conformidad con el artículo 2.10 del Anexo H del Código Deportivo Internacional de la FIA.

**32. FIN DE CARRERA**

**32.1.** La señal de fin de carrera se dará en la línea tan pronto como el líder la cruce una vez transcurrido el tiempo programado. En el caso de que el líder se detenga en la última vuelta, pero esté más de una vuelta completa por delante del siguiente piloto mejor clasificado en el cruce anterior de la línea, la bandera a cuadros se mostrará tan pronto como este siguiente mejor clasificado cruce la línea.

**32.2** Si, por cualquier motivo, se da la señal de fin de carrera antes de que haya transcurrido el tiempo previsto, se considerará que la carrera ha terminado cuando el líder cruce la línea por última vez antes de que se dé la señal.

**32.3** Si la señal de fin de carrera se retrasa por cualquier motivo, la carrera se considerará terminada cuando haya transcurrido el tiempo previsto para la duración de la misma.

**ENGLISH VERSION**

**30.2** During the race, drivers leaving the pitlane must do so only when the traffic light at the exit is green and under their own responsibility.

**31. SAFETY CAR**

In accordance with Article 2.10 of Annex H of the FIA International Sporting Code.

**32. RACE FINISH**

**32.1.** The end of race signal will be given at the line as soon as the leader crosses it after the programmed time has elapsed. In the event that the leader stops on the last lap, but is more than one full lap ahead of the next best placed driver on the previous crossing of the line, the chequered flag will be shown as soon as this next best placed driver crosses the line.

**32.2** If, for any reason, the end of race signal is given before the scheduled time has elapsed, the race will be deemed to have finished when the leader crosses the line for the last time before the signal is given.

**32.3** If the end-of-race signal is delayed for any reason, the race will be deemed to have finished when the time allotted for the duration of the race has elapsed.

**33 CLASSIFICAÇÃO**

**33.1.** O condutor que cruzar a linha em primeiro lugar será aquele que percorreu a maior distância no tempo programado. Para os fins deste artigo, o tempo programado significa o período desde o início da corrida até e, incluindo a exibição da bandeira de xadrez. Todos os condutores serão classificados levando em consideração o número de voltas completas que percorreram e, para aqueles que completaram o mesmo número de voltas, a ordem em que cruzaram a linha.

**33.2.** Os condutores que tiverem percorrido menos de 75% do número de voltas do vencedor da sua divisão (arredondado para o número inteiro de voltas mais próximo) não serão classificados.

**33.3.** As classificações provisórias e finais serão publicadas no Quadro Oficial de Avisos e no Quadro Digital (se aplicável) assim que possível após a sessão de treinos ou corrida. Estes serão os únicos resultados válidos, sujeitos a quaisquer alterações que possam ser feitas ao abrigo do CDI, PGAK, PEV e dos presentes Regulamentos Desportivos.

**33 CLASIFICACIÓN**

**33.1.** El piloto que cruce la línea en primer lugar será el que haya recorrido la mayor distancia en el tiempo previsto. A los efectos del presente artículo, se entiende por tiempo previsto el período comprendido entre el inicio de la carrera y la exhibición de la bandera a cuadros. Todos los pilotos serán clasificados teniendo en cuenta el número de vueltas completas que hayan recorrido y, para aquellos que hayan completado el mismo número de vueltas, el orden en el que hayan cruzado la línea de meta.

**33.2** Los pilotos que hayan recorrido menos del 75% del número de vueltas del ganador de su división (redondeado hacia abajo al número entero de vueltas más próximo) no serán clasificados.

**33.3** Las clasificaciones provisionales y finales se publicarán en el Tablón Oficial y en el Tablón Digital (si procede) lo antes posible tras la sesión de entrenamientos o la carrera. Estos serán los únicos resultados válidos, sujetos a cualquier cambio que pueda realizarse en virtud del CDI, PGAK, PEV y este Reglamento Deportivo.

**33 CLASSIFICATION**

**33.1.** The driver who crosses the line first will be the one who has travelled the greatest distance in the scheduled time. For the purposes of this article, the scheduled time means the period from the start of the race up to and including the display of the chequered flag. All drivers will be classified taking into account the number of complete laps they have travelled and, for those who have completed the same number of laps, the order in which they crossed the line.

**33.2** Drivers who have covered less than 75% of the number of laps of the winner of their division (rounded down to the nearest whole number of laps) will not be classified.

**33.3** Provisional and final classifications will be published on the Official Notice Board and the Digital Board (if applicable) as soon as possible after the practice session or race. These will be the only valid results, subject to any changes that may be made under the ISC, PGAK, PEV and these Sporting Regulations.

**ANEXO I: EQUIPAMENTO OBRIGATÓRIO****ANEXO I: EQUIPO OBLIGATORIO****ANNEX I: COMPULSORY EQUIPMENT****CÂMARAS ONBOARD (Art. 12.2)**

Todas as viaturas têm de estar equipadas com a câmara oficial da campeonato. Caso não seja designada uma câmara oficial do campeonato, é obrigatório o uso de uma câmara interna da viatura (onboard camera) que deve ser instalada de acordo com o Artº 12.3.

**CÁMARAS A BORDO (Art. 12.2)**

Todos los vehículos deben estar equipados con la cámara oficial del campeonato. Si no se designa una cámara oficial del campeonato, el uso de una cámara a bordo es obligatorio y debe instalarse de acuerdo con el Art. 12.3.

**ONBOARD CAMERAS (Art. 12.2)**

All cars must be equipped with the official championship camera. If an official championship camera is not designated, the use of an onboard camera is mandatory and must be installed in accordance with Art. 12.3.

**DATA LOGGER (Artº 23)**

Os kits SRO Dataloggerkits da Emotag de temporadas anteriores podem ser reutilizados em 2025 se o número de série for superior a 24000.

Os kits usados de temporadas anteriores devem ser enviados para a Emotag (completos, mas sem os LambdaKits) para verificação, atualização interna e calibração.

**REGISTRO DE DATOS (Art. 23)**

Los kits SRO Dataloggerkits de Emotag de temporadas anteriores pueden ser reutilizados en 2025 si el número de serie es superior a 24000.

Los kits usados de temporadas anteriores deben ser enviados a Emotag (completos, pero sin los LambdaKits) para su revisión, actualización interna y calibración.

**DATA LOGGER (Art. 23)**

SRO Dataloggerkits by Emotag from previous seasons can be re-used in 2025 if the serial number is above 24000.

Used Kits from previous seasons needs to be send in to Emotag (complete, but without LambdaKits) for checkup, internal update, calibration.

