

## FORMULA ONE SPORTING REGULATIONS

<b>art. contenuto</b>	<b>pagina</b>
1 REGOLAMENTI	pag. 2
2 NORME GENERALI	pag. 2
3 CONDIZIONI GENERALI	pag. 2
4 LICENZE	pag. 3
5 GARE CAMPIONATO	pag. 3
6 CAMPIONATO DEL MONDO	pagg. 3-4
7 PARIMERITO	pag. 4
8 DOMANDE CONCORRENTI	pagg. 4-5
9 LIVREA AUTO	pagg. 5-6
10 TEST IN PISTA OLTRE UN EVENTO E IN GALLERIA DEL VENTO	pagg. 6-8
11 PROMOTER	pag. 8
12 ORGANIZZAZIONE DEGLI EVENTI	pag. 8
13 ASSICURAZIONI	pag. 9
14 DELEGATI FIA	pag. 9
15 FUNZIONARI	pagg. 9-10
16 ISTRUZIONI E COMUNICAZIONI AI CONCORRENTI	pag. 10
17 PROTESTE E APPELLI	pag. 10
18 SANZIONI	pagg. 10-11
19 CONFERENZE STAMPA, MEDIA, OPPORTUNITÀ PARATA PILOTI E INNO NAZIONALE	pag. 11
20 RIUNIONI	pag. 11
21 REQUISITI GENERALI AUTO E PERSONALE	pagg. 11-14
22 SICUREZZA GENERALE	pagg. 14-15
23 RICAMBI, MOTORI E CAMBIO	pagg. 15-17
24 FORNITURA DI PNEUMATICI IN CAMPIONATO E LIMITAZIONE DEGLI PNEUMATICI DURANTE L'EVENTO	pagg. 17-19
25 VERIFICHE TECNICHE	pagg. 19-20
26 CAMBIO DEI PILOTI	pag. 20
27 GUIDA	pag. 20
28 PIT ENTRY – PIT LANE – PIT EXIT	pagg. 20-22
29 PESO	pag. 22
30 RIFORNIMENTO	pag. 23
31 SESSIONI DI PROVE	pagg. 23-24
32 PROVE LIBERE	pag. 24
33 QUALIFICHE	pag. 24
34 PARCO CHIUSO PRE GARA	pagg. 25-26
35 LA GRIGLIA	pagg. 26-27
36 PROCEDURA DI PARTENZA	pagg. 27-31
37 LA GARA	pag. 31
38 INCIDENTI DURANTE LA GARA	pagg. 31-32
39 SAFETY CAR	pagg. 32-34
40 VIRTUAL SAFETY CAR	pagg. 34-35
41 SOSPENSIONE GARA	pagg. 35-36
42 RIPRESA DELLA GARA	pagg. 36-37
43 TRAGUARDO	pag. 37
44 PARCO CHIUSO POST GARA	pag. 38
45 CLASSIFICAZIONE	pag. 38
46 CERIMONIA DEL PODIO E CONFERENZA STAMPA POST EVENTO	pag. 38
47 CAMBIAMENTI PER IL 2020	pag. 38

La FIA organizzerà "FIA Formula One World Championship" che è di proprietà della FIA e comprende due titoli: quello di Campione del Mondo per i piloti e quello per i costruttori. Si tratta di gran premi di Formula Uno che sono inclusi nel calendario della Formula Uno e per i quali le ASN e gli organizzatori hanno firmato accordi di organizzazione con la FIA. Tutte le parti partecipanti (FIA, ASN, organizzatori, concorrenti e circuiti) si impegnano ad applicare, nonché osservare le norme che disciplinano il campionato e devono essere in possesso della super licenza FIA che viene rilasciata a piloti, concorrenti, funzionari, organizzatori e circuiti.

## 1) Regolamenti

### 1.1

Il testo finale di questo Regolamento Sportivo è la versione in lingua inglese che sarà utilizzata in caso di controversia per la loro interpretazione. Le voci in questo documento sono per comodità di riferimento e non fanno parte di questo Regolamento Sportivo.

### 1.2

Questo regolamento sportivo si applica al campionato che si svolge nell'anno solare indicato nel titolo ("il campionato") e può essere modificato solo dopo il 30 aprile dell'anno precedente con l'accordo unanime di tutti i concorrenti, salvo le modifiche apportate dalla FIA per ragioni di sicurezza che possono entrare in vigore senza preavviso e senza indugio.

## 2) Norme generali

### 2.1

Tutti i piloti, concorrenti e funzionari che partecipano al campionato si impegnano, a nome di se stessi, loro dipendenti, agenti e fornitori, ad osservare tutte le disposizioni modificate o integrate nel Codice Sportivo Internazionale, il Regolamento Tecnico della Formula Uno e il presente Regolamento Sportivo insieme denominati "Regolamenti".

### 2.2

Il Campionato e ciascuno dei suoi eventi è regolato dalla FIA in conformità con i regolamenti. Per evento si indica qualsiasi evento inserito nel calendario del Campionato FIA di Formula Uno per qualsiasi anno a partire da **24 ore prima dell'inizio delle P1** e che termina al momento della presentazione di una protesta secondo i termini del Codice **0** nel momento in cui una certificazione tecnica o sportiva sia stata effettuata secondo i termini del Codice, **se successiva**.

### 2.3

Qualsiasi normativa speciale nazionale deve essere presentata alla FIA con la domanda iniziale di inserimento di un evento nel calendario internazionale. Solo con l'approvazione della FIA tale normativa speciale può entrare in vigore per un evento.

## 3) Condizioni generali

### 3.1

È responsabilità dei concorrenti garantire che tutte le persone interessate, dal loro ingresso, osservino tutti i requisiti dei regolamenti. Se un concorrente non è in grado di essere presente di persona all'evento deve nominare un suo rappresentante per iscritto. La persona incaricata di una vettura iscritta in qualsiasi ambito di un evento è responsabile solidalmente con il competente di garantire che i requisiti siano osservati.

### 3.2

I concorrenti devono garantire che le loro vetture sono conformi alle condizioni di ammissibilità e di sicurezza in tutte le prove e le gare.

### 3.3

La presentazione di una macchina per le verifiche tecniche **iniziali (vedi articolo 25.1 sotto)** sarà considerata una dichiarazione implicita di conformità.

### 3.4

Tutte le persone interessate in qualche modo con una vettura iscritta o presenti in qualsiasi altro titolo nel paddock, nella pit lane, o in pista devono indossare un "pass" adeguato in ogni momento.

### 3.5

Nessun pass può essere rilasciato o utilizzato se non con l'accordo della FIA. Un pass può essere utilizzato solo dalla persona e per lo scopo per cui è stato rilasciato.

## 4) Licenze

### 4.1

Tutti i piloti, i concorrenti e gli ufficiali che partecipano al Campionato devono essere in possesso della super licenza FIA.

Le domande per la super licenza devono essere effettuato annualmente alla FIA attraverso ASN del richiedente.

### 4.2

Con l'eccezione di una reprimenda o di una sanzione economica, quando un penalità viene applicata ai sensi del Codice Sportivo Internazionale o dell'articolo 38.3 sotto i commissari imporranno punti di penalità sulla super licenza di guida. Se un pilota accumula 12 punti di penalità, la sua licenza sarà sospesa per l'evento seguente, a seguito della quale 12 punti saranno rimossi dalla licenza.

I punti di penalizzazione rimarranno sulla super licenza di guida per un periodo di 12 mesi dopo di che saranno rispettivamente rimossi il giorno del 12° mese in cui erano stati imposti.

## 5) Gare campionato

### 5.1

Gli eventi sono riservati ad auto di Formula Uno come definito nel regolamento tecnico.

### 5.2

Ogni evento avrà lo status di un concorso internazionale ristretto.

### 5.3

La distanza in chilometri di tutte le gare, dal segnale di partenza di cui all'articolo 36,9 al segnale di fine gara come definito nell'articolo 43.1, è pari al numero minimo di giri completi che supera una distanza di 305 km. Tuttavia, se dopo due ore dall'inizio della gara, la distanza in programma non è completata, al leader viene mostrato il segnale di fine gara, quando attraversa la linea del traguardo alla fine del giro successivo a quello in cui il periodo delle due ore è finito, a condizione che ciò non comporti il superamento del numero di giri previsti. Solo nelle circostanze di seguito, senza alcuna eccezione, sarà effettuato quanto sopra:

a) La distanza della gara di Monaco è pari al numero minimo di giri completi che superi una distanza di 260 km.

b) Se la gara viene sospesa (vedi articolo 41) la lunghezza della sospensione viene aggiunta a questo periodo fino ad un tempo massimo totale della corsa di quattro ore.

c) Se il giro di formazione parte dietro la safety car (si veda l'articolo 36.14 c)) il numero di giri di gara sarà ridotto per il numero di giri effettuati dalla vettura di sicurezza meno uno.

### 5.4

Il numero massimo di eventi in campionato è 21, il minimo è 8.

### 5.5

L'elenco definitivo degli eventi è pubblicato dalla FIA prima del 1 ° gennaio di ogni anno.

### 5.6

Un evento che viene cancellato con meno di tre mesi di avviso scritto della FIA, non sarà preso in considerazione per l'inclusione nel Campionato dell'anno successivo a meno che i giudici della FIA stabiliscano che la cancellazione è stata effettuata per cause di forza maggiore.

### 5.7

Un evento può essere annullato se meno di 12 vetture sono disponibili per esso.

## 6) Campionato del mondo

### 6.1

Il titolo piloti del Campionato del Mondo di Formula Uno sarà assegnato al pilota che avrà raggiunto il maggior numero di punti, prendendo in considerazione tutti i risultati ottenuti durante gli eventi che hanno effettivamente avuto luogo.

### 6.2

Il titolo costruttori del Campionato del Mondo di Formula Uno sarà assegnato alla scuderia che avrà raggiunto il maggior numero di punti, con i risultati di entrambe le vetture (cfr. articolo 8.6) presi in considerazione.

### 6.3

Un costruttore è la scuderia (inclusa qualsiasi persona giuridica o senza personalità giuridica), che progetta le parti elencate di cui all'appendice 6. La marca di un motore o del telaio hanno il nome attribuito dal suo costruttore.

L'obbligo di progettare e utilizzare parti, non vieta a un costruttore di esternare la progettazione e/o la fabbricazione di tutte le parti quotate a terzi in conformità con le disposizioni di cui all'appendice 6.

Se la marca del telaio non è la stessa di quella del motore, il titolo sarà assegnato alla prima che deve sempre precedere quest'ultima nel nome della vettura.

### 6.4

I punti per entrambi i titoli vengono assegnati ad ogni evento secondo la seguente tabella:

- 1 °: 25 punti
- 2 °: 18 punti
- 3 °: 15 punti
- 4 °: 12 punti
- 5 °: 10 punti
- 6 °: 8 punti
- 7 °: 6 punti
- 8 °: 4 punti
- 9 °: 2 punti
- 10 °: 1 punto

### 6.5

Se una gara è sospesa ai sensi dell'articolo 41, e non può essere ripresa, nessun punto sarà assegnato se il leader ha completato due giri o meno, la metà dei punti sarà assegnata se il leader ha completato più di due giri ma inferiori al 75% della distanza in chilometri originale della gara e tutti i punti verranno assegnati se il leader ha completato il 75% o più della distanza in chilometri originale della gara.

Se il giro di formazione viene iniziato dietro la safety car (vedi Articolo 36.14 c)), la distanza di gara originale sarà considerata la distanza calcolata conformemente all'articolo 5.3 (c).

Tuttavia, il tempo massimo di gara di quattro ore (vedi Articolo 5.3 (b)) partirà all'ora di inizio della gara programmata.

### 6.6

I piloti che terminano per primo, secondo e terzo nel Campionato devono essere presenti durante l'annuale Premio FIA e relativa cerimonia di premiazione.

## 7) Pari merito

### 7.1

Premi e punti vengono assegnati per tutte le posizioni dei concorrenti che hanno un legame, e saranno aggiunti insieme e condivisi egualmente.

### 7.2

Se due o più piloti o costruttori finiscono la stagione con lo stesso numero di punti, la vittoria nel campionato (in entrambi i casi), sarà conferita a:

- a) al titolare del maggior numero di primi posti,
- b) se il numero di primi posti è lo stesso, al titolare del maggior numero di secondi posti,
- c) se il numero di secondi posti è lo stesso, al titolare del maggior numero di terzi posti e così via fino a un vincitore
- d) Se questa procedura non riesce a produrre un risultato, la FIA nominerà il vincitore in base ai criteri che saranno ritenuti opportuni

## 8) Domande concorrenti

### 8.1

Le domande per competere nel campionato possono essere presentate alla FIA nel periodo dal 21 ottobre al 1° novembre dell'anno precedente all'anno a cui la domanda si riferisce con un modulo di partecipazione di cui all'Appendice 2 accompagnate da un impegno a versare la quota di iscrizione, calcolato in conformità all'appendice 7, alla FIA entro il 30 novembre dell'anno precedente all'anno a cui la domanda si riferisce.

Le domande proposte in altri tempi saranno prese in considerazione solo se un posto è disponibile e su pagamento di una tassa di iscrizione per ritardi che è fissata dalla FIA. Le iscrizioni saranno messe a

disposizione dalla FIA, che comunica al richiedente il risultato della domanda entro trenta giorni dalla sua ricezione. I candidati prescelti vengono automaticamente inseriti in tutti gli eventi del campionato e saranno gli unici concorrenti in occasione di manifestazioni.

## **8.2**

Le domande devono contenere:

- a)** la conferma che il richiedente ha letto e compreso il Regolamento e si impegna, in proprio nome e per conto di tutti i suoi associati alla partecipazione al campionato;
- b)** il nome della squadra (che deve includere il nome del telaio);
- c)** la marca della vettura concorrente;
- d)** la marca del motore;
- e)** i nomi dei piloti. Un pilota non può essere nominato, successivamente alla richiesta, dietro pagamento di una tassa fissata dalla FIA;
- f)** l'impegno da parte del richiedente a partecipare ad ogni evento con il numero di vetture e piloti inseriti.

## **8.3**

Un concorrente può cambiare la marca del motore in qualsiasi momento durante il campionato. Tutti i punti segnati con un motore di marca diversa da quella che era la prima registrata nel campionato vengono contati (e saranno aggregati) per la valutazione di una prestazione commerciale, tuttavia tali punti non saranno conteggiati ai fini (né saranno aggregati) del Campionato Costruttori. Una grande casa automobilistica non potrà, direttamente o indirettamente, fornire motori a più di tre squadre di due auto ciascuna, senza il consenso della FIA. Ai fini del presente articolo 13.3, una grande casa automobilistica è una società le cui azioni sono quotate in una borsa riconosciuta o controllate da una società.

## **8.4**

Con l'eccezione di quelli le cui vetture hanno ottenuto punti nel Campionato dell'anno precedente, i richiedenti devono fornire informazioni sulle dimensioni della loro società, sulla loro posizione finanziaria e sulla loro capacità di rispettare gli obblighi prescritti.

## **8.5**

Tutte le domande saranno studiate dalla FIA e accettate o rifiutate a sua assoluta discrezione. La FIA pubblicherà l'elenco delle vetture e dei piloti che ha accettato con la loro numerazione entro il 30 novembre dell'anno precedente all'anno a cui si riferiscono le domande, dopo aver preliminarmente notificato i candidati respinti di cui all'articolo 13.1. Le applicazioni out-of-time saranno considerate separatamente.

## **8.6**

Non più di 26 posti auto saranno ammessi al Campionato, due sono iscritti per ciascun concorrente.

## **8.7**

Se nel parere della Commissione F1 un concorrente non riesce a operare con la sua squadra in modo compatibile con gli standard del campionato o in qualche modo mette in discredito il Campionato, la FIA può escludere il concorrente immediatamente durante il Campionato.

# **9) Livrea auto**

## **9.1**

Le disposizioni del Codice in materia di colori nazionali non si applicano al Campionato. Entrambe le vetture iscritte da un partecipante devono essere presentate in modo sostanziale, con la stessa livrea ad ogni evento. Ogni significativa modifica a questa livrea nel corso di una stagione di campionato può essere effettuata solo con l'accordo della commissione Formula Uno. Affinché le vetture di ogni squadra possano essere facilmente distinte le une dalle altre, mentre sono in pista, una telecamera a bordo si troverà sopra la struttura roll principale. Per la prima vettura deve essere prevalentemente rosso fluorescente e per la seconda giallo fluorescente.

Al fine di rendere i piloti facilmente distinguibili l'uno dall'altro, mentre sono in pista, il casco di ogni pilota, con l'eccezione di un evento a scelta dal pilota, deve essere presentato e mantenere in modo sostanziale la stessa livrea ad ogni evento durante una stagione del Campionato. Un cambiamento nella livrea del casco sarà inoltre consentita se un pilota cambia squadra durante una stagione di campionato.

## 9.2

Ogni vettura porterà il numero di gara del suo pilota, come pubblicato dalla FIA ad inizio della stagione o il numero di gara che è stato assegnato alla sua sostituzione ai sensi dell'articolo 26.1 (b) (iii). Questo numero deve essere chiaramente visibile dalla parte anteriore della macchina e sul casco del guidatore. Prima dell'inizio del Campionato del Mondo del 2014 i numeri per la stagione saranno assegnati in modo permanente ai piloti. Tali numeri devono poi essere utilizzati da quel pilota durante ogni Formula One World Championship Event a cui partecipa durante la sua carriera.

A qualsiasi nuovo pilota, sia all'inizio o durante una stagione, sarà assegnato un numero permanente nello stesso modo.

L'unica eccezione a questo processo di allocazione sarà per il Campione del Mondo in carica, che avrà la possibilità di utilizzare il numero uno. Il numero che è stato precedentemente assegnato a lui sarà riservato per lui nelle stagioni successive, se non mantiene il titolo di Campione del Mondo.

## 9.3

Il nome o l'emblema della marca della vettura deve apparire sulla parte anteriore del muso della vettura e in entrambi i casi deve essere grande 25mm nella sua dimensione massima. Il nome del conducente deve figurare sull'esterno della carrozzeria ed essere chiaramente leggibile.

## 10) Test in pista al di fuori di un evento e in galleria vento

### 10.1

I test di auto correnti (TCC) vengono definiti come qualsiasi tempo in pista, non parte di un evento, in cui un concorrente, entrato nel Campionato, partecipa (o in cui un terzo partecipa per conto di un concorrente o un fornitore di power unit omologate) utilizzando le auto che erano progettate e costruite in modo da rispettare il regolamento tecnico di Formula Uno del campionato, o del campionato dell'anno precedente o dell'anno successivo. Nessun concorrente può vendere o mettere a disposizione una qualsiasi vettura dell'anno in corso a terzi senza la prima autorizzazione della FIA.

A ogni concorrente sarà inoltre consentito di svolgere due eventi promozionali (PE) con le vetture di cui sopra, che non saranno considerati TCC. Un PE è definito come un evento in cui un concorrente partecipa esclusivamente per la commercializzazione o scopi promozionali. Nessuna tale prova può superare i 100 km in lunghezza e solo pneumatici realizzati appositamente per questo scopo dal fornitore designato possono essere utilizzati.

Con insindacabile giudizio della FIA, e con la piena consapevolezza di tutti i concorrenti, a ogni concorrente sarà consentito di effettuare:

- a) due eventi di dimostrazione (DE) con le vetture di cui sopra, che non saranno considerati TCC. Un DE è definito come un evento in cui un concorrente partecipa puramente a scopo dimostrativo
- b) altri eventi dimostrativi organizzati dal titolare dei diritti commerciali.

Nessuna delle dimostrazioni che vanno in pista con una configurazione corrente approvata per una macchina di Formula 1 può superare i 15 km in lunghezza e solo pneumatici realizzati appositamente per questo scopo dal fornitore designato possono essere utilizzati.

Affinché un osservatore FIA possa essere nominato, i concorrenti devono informare la FIA di qualsiasi evento previsto TCC, PE o DE almeno 72 ore prima dell'inizio e devono essere fornite le seguenti informazioni:

- i) La descrizione precisa della/e macchina/e da utilizzare.
- ii) Il/I nome/i del/dei conducente/i se conosciuto/i.
- iii) La natura della prova.
- iv) La/Le data/e e durata prevista del test.
- v) Lo scopo della prova.

### 10.2

I test di auto precedenti (TPC) sono definiti come qualsiasi tempo in pista, non parte di un evento, in cui un concorrente entrato nel Campionato partecipa (o in cui un terzo partecipa per conto di un concorrente o un fornitore di power unit omologate), utilizzando le auto che erano progettate e costruite in modo da rispettare il regolamento tecnico di Formula Uno di un qualsiasi dei tre anni che cadono immediatamente prima dell'anno precedente il campionato. Nessun concorrente può vendere o mettere a disposizione una qualsiasi vettura dell'anno in corso a terzi senza la previa autorizzazione della FIA.

Un TPC può essere effettuato solo con vetture costruite per la specifica del periodo e solo pneumatici prodotti specificamente per questo scopo possono essere utilizzati.

Ad ogni concorrente sarà inoltre permesso di realizzare un evento dimostrativo (DE) con le vetture sopra indicate che non saranno considerate TPC. Un DE è definito come un evento in cui un concorrente partecipa puramente a scopi dimostrativi.

Nessuna dimostrazione di questo tipo può superare i 50 km di lunghezza e possono essere utilizzati solo pneumatici fabbricati appositamente per questo scopo dal fornitore designato. Se un concorrente desidera eseguire un DE superiore a 50 km, deve chiedere il consenso della FIA per iscritto prima dell'evento.

Affinché un osservatore FIA possa essere nominato, quando possibile, eventuali concorrenti devono informare la FIA di qualsiasi TPC o DE previsto almeno 72 ore prima dell'inizio e devono essere fornite le seguenti informazioni:

- i) La descrizione precisa della/e macchina/e da utilizzare.
- ii) Il/I nome/i del/dei conducente/i se conosciuto/i.
- iii) La natura della prova.
- iv) La/Le data/e e durata prevista del test.
- v) Lo scopo della prova.

### 10.3

I test di auto storiche (THC) sono definiti come qualsiasi tempo in pista, non parte di un evento, in cui un concorrente entrato nel Campionato partecipa (o in cui un terzo partecipa per conto di un concorrente), utilizzando le auto che erano progettate e costruite in modo da rispettare il regolamento tecnico di Formula Uno utilizzato l'anno precedente rispetto agli anni di riferimento nell'articolo 10.2 sopra.

Un THC può essere effettuato solo con vetture costruite per la specifica del periodo e solo pneumatici prodotti specificamente per questo scopo, o pneumatici del periodo, possono essere utilizzati.

### 10.4

I concorrenti possono partecipare solo a TCC, TPC o PE utilizzando auto che:

- a) sono state sottoposte e hanno soddisfatto i requisiti delle prove statiche e dinamiche descritte negli articoli 16, 17 e 18 del Regolamento tecnico di F1 dell'anno in questione.
- b) rispettano i requisiti degli articoli 13 e 14 del regolamento tecnico di F1 dell'anno in questione (ad eccezione degli articoli 13.1.1, 13.3.1 e 13.3.2 per il solo scopo di installare sensori di prova).

Ogni automobile utilizzata per TCC, TPC o PE deve essere dotata dei pannelli secondari descritti nell'articolo 15 del regolamento tecnico di F1 e nelle appendici dei regolamenti tecnico e sportivo dell'anno in questione.

### 10.5

Un TCC può avvenire solo su piste attualmente approvate per l'uso da parte di vetture di Formula 1 e che si trovano in Europa (a meno che non venga approvato dalla maggioranza dei concorrenti e dalla FIA); non può mai verificarsi durante un evento del campionato e deve essere limitato a:

- a) Due test, aperti a tutti i concorrenti, di durata non più di quattro giorni consecutivi effettuati tra il 1° febbraio e dieci giorni prima dell'inizio della prima prova del Campionato.

Un giorno di una qualsiasi di queste due prove, potrebbe essere annullato per il test degli pneumatici da bagnato, se richiesto dal fornitore di pneumatici. Disposizioni per questa giornata di test saranno effettuate da parte del fornitore di pneumatici nominato in stretta consultazione con tutti i concorrenti e la FIA.

- b) Due test, aperti a tutti i concorrenti, di durata non più di due giorni consecutivi effettuati su circuiti in cui un evento ha appena avuto luogo, con inizio di tali prove non meno di 36 ore dopo la fine degli eventi rilevanti.

Ogni concorrente deve allocare almeno due dei giorni di cui sopra per i conducenti in possesso di una licenza internazionale che non hanno partecipato a più di due gare del Campionato del Mondo di F1 nel corso della loro carriera.

Le prove di cui sopra saranno organizzate dalla FIA in consultazione con tutti i concorrenti e con il fornitore di pneumatici nominato. Il programma di test sarà finalizzato entro 21 giorni dalla prima pubblicazione del calendario del campionato; le modifiche potranno essere apportate dopo tale data solo con l'accordo di tutti i concorrenti.

- c) Un test, al solo scopo di fornire a tutti i concorrenti la possibilità di testare le specifiche degli pneumatici da utilizzare nella stagione successiva, della durata di due giorni consecutivi effettuati sul circuito in cui si è svolta l'ultima prova del Campionato, con inizio di tale prova non meno di 36 ore dopo la fine dell'evento.

Le prove di cui sopra saranno organizzate dalla FIA in consultazione con tutti i concorrenti e il fornitore di pneumatici nominato. Il programma di test sarà finalizzato entro 21 giorni dalla prima pubblicazione del calendario del Campionato, le modifiche possono essere effettuate solo dopo tale data con l'accordo di tutti i concorrenti.

- d) 25 giorni di test per il solo scopo di dare al fornitore di pneumatici nominato la possibilità di testare miglioramenti alla progettazione degli pneumatici, realizzati tra la fine del primo evento del campionato e una settimana dopo la fine del ultimo evento del Campionato, organizzati dalla FIA in consultazione con tutti i concorrenti e il fornitore di pneumatici nominato.

Qualsiasi test di questo tipo programmato su un circuito che ospita un evento del campionato può essere effettuato solo dopo che l'evento ha avuto luogo.

e) Un giorno, effettuato tra l'inizio di un periodo di dieci giorni che precede l'inizio del secondo evento e l'ultimo evento del campionato, nel caso un concorrente dichiari che uno dei suoi piloti attuali deve essere sostituito da un pilota che non ha partecipato a una gara di F1 nei due anni civili precedenti.

Occorre osservare quanto segue:

- Qualsiasi giorno può essere effettuato solo dal nuovo pilota e non può avvenire su un circuito che ospita una gara nel corso campionato.

- Qualsiasi giorno può avvenire solo entro un periodo di 14 giorni prima della sostituzione e 14 giorni dopo che la sostituzione ha avuto luogo.

- Se un concorrente, dopo aver dichiarato la sostituzione del pilota ed eseguito il test, non inizia un evento con il nuovo pilota, il concorrente verrà penalizzato con una riduzione di un giorno dalla TCC pre-campionato disponibile l'anno successivo.

Con l'eccezione di qualsiasi test in corso durante la notte, nel qual caso sarà organizzato un nuovo programma di test della durata di non più di nove ore, il lavoro può avvenire solo con orario 9:00-18:00. In entrambi i casi, ogni concorrente può utilizzare una sola auto al giorno.

## 10.6

Il TPC può essere effettuato solo su piste che al momento detengono una licenza FIA Grado 1 o 1T.

## 10.7

Durante tutti i TCC e TPC sulle auto devono essere montati le FIA ECU come richiesto dall'articolo 8.2 del regolamento tecnico di Formula Uno della FIA.

## 10.8

Durante tutti i Formula Uno TCC:

a) Le bandiere rosse e le procedure di fine sessione devono essere rispettate.

b) Le procedure di trattamento del carburante di cui all'articolo 30.4 devono essere rispettate.

c) Nessun altro tipo di veicolo è consentito in pista.

d) Le auto che vengono guidate da conducenti che non possiedono una super licenza devono essere munite di una luce posteriore verde che deve essere illuminato in ogni momento in cui la vettura è in pista.

e) Ogni ragionevole sforzo dovrebbe essere fatto per garantire che le raccomandazioni in materia di servizi di emergenza indicati nell'allegato 1 dell'appendice H al Codice sono state seguite.

## 10.9

Se, dopo un incidente durante TCC e TPC, i segnali medici luminosi segnalano pericolo per le condizioni del pilota, il conducente deve presentarsi per accertamenti nel centro medico del circuito senza indugio.

## 10.10

I concorrenti dovranno rispettare le restrizioni dei test aerodinamici di cui all'appendice 8.

## 11) Promoter

### 11.1

Una domanda per promuovere un evento deve essere fatta all'ASN del paese in cui l'evento dovrà avere luogo, che si appellerà alla FIA. Essa deve essere accompagnata da prove scritte che il promotore ha dato disposizioni volte a garantire la partecipazione dei concorrenti, e che gli accordi sono condizionati soltanto dalla FIA dal momento dell'entrata dell'evento nel calendario del Campionato.

## 12) Organizzazione degli eventi

### 12.1

Un organizzatore è un ente nominato dall'ASN e designato dalla FIA. Al momento di decidere di accettare la domanda di organizzare un evento, la FIA inviterà l'ASN competente a organizzarlo o a nominare un organizzatore.

Se l'ASN non è in grado di farlo, la FIA stessa può nominare un organizzatore. L'organizzatore deve essere un club o un organismo accettabile per la FIA e deve stipulare un accordo con la FIA che si applica per organizzare l'evento.



## 13) Assicurazioni

### 13.1

Il promotore di un evento deve fare in modo che tutte le scuderie, il loro personale e i piloti siano coperti da assicurazione in conformità con i requisiti FIA.

### 13.2

90 giorni prima della manifestazione, il promotore deve inviare i dettagli alla FIA dei rischi coperti da assicurazione politica che deve rispettare le leggi nazionali in vigore nonché i requisiti FIA. I documenti politici devono essere a disposizione dei concorrenti su richiesta.

### 13.3

L'assicurazione da parte di terzi, organizzata dal promotore, deve essere in aggiunta e senza pregiudizio personale da parte di un concorrente o di un qualsiasi altro partecipante alla Manifestazione.

### 13.4

I piloti che prendono parte alla manifestazione non sono soggetti terzi tra loro.

## 14) Delegati FIA

### 14.1

Per ogni evento la FIA nominerà i seguenti delegati:

- delegato alla sicurezza;
- delegato medico;
- delegato tecnico;
- delegato stampa.

e può nominare:

- Un rappresentante del presidente della FIA;
- un osservatore;
- un pilota della safety car;
- un pilota dell'auto medica.

### 14.2

Il ruolo dei delegati FIA è quello di aiutare i funzionari della manifestazione nei loro doveri, per vedere la loro competenza in tutti i regolamenti che disciplinano il campionato e che devono essere rispettati, e per fare eventuali osservazioni che ritengono necessarie e predisporre le relazioni necessarie per l'evento.

### 14.3

Il delegato tecnico nominato dalla FIA è responsabile delle verifiche tecniche. A tale riguardo, egli può eseguire, o aver effettuato, a sua discrezione, dai commissari, qualsiasi controllo per verificare la conformità delle vetture iscritte all'evento, in qualsiasi momento fino alla fine dell'evento, senza preventiva richiesta da parte degli steward o del cancellieri di gara. Il delegato tecnico della FIA ha piena autorità sui commissari tecnici nazionali.

## 15) Funzionari

### 15.1

Tra i funzionari nominati dalla FIA, saranno titolari della super licenza FIA:

- Tre delegati uno dei quali sarà nominato presidente;
- Un direttore di gara;
- Uno starter permanente.

### 15.2

Tra i titolari della super licenza FIA i seguenti funzionari saranno nominati dalla ASN e i loro nomi saranno inviati alla FIA, contemporaneamente alla richiesta di organizzazione dell'evento:

- Uno steward tra i cittadini ASN;
- Il cancelliere di gara.

### 15.3

Il cancelliere di gara opera in consultazione permanente con il direttore di gara. Il direttore di gara ha l'autorità prevalente nelle seguenti materie e il cancelliere di gara può dare ordini in materia di essi solo con il suo assenso esplicito:

- a) il controllo delle prove e della corsa, il rispetto del calendario e, se lo ritiene necessario, la

formulazione di proposte per i commissari di modificare il calendario in conformità con il Codice o Regolamento Sportivo;

**b)** lo stop di qualsiasi vettura in conformità con il Codice o Regolamento Sportivo;

**c)** la sospensione della pratica o la sospensione della gara in conformità con il Regolamento Sportivo, se ritiene pericoloso continuare e garantire la corretta procedura di ripartenza;

**d)** la procedura di partenza;

**e)** l'uso della safety car.

#### **15.4**

I commissari, il direttore di gara, il cancelliere di gara e il delegato tecnico devono essere presenti all'inizio dell'evento.

#### **15.5**

Il direttore di gara deve essere in contatto radio con il cancelliere della gara e il presidente degli steward tutte le volte in cui le auto sono autorizzate a circolare sulla pista. Inoltre, il cancelliere di gara deve effettuare il controllo della corsa e deve essere in contatto radio con i messaggi di tutti gli steward in questi orari.

#### **15.6**

I commissari possono utilizzare qualsiasi video o mezzo elettronico come aiuto per prendere una decisione. I commissari possono annullare di fatto i giudici.

### **16) Istruzioni e comunicazioni ai concorrenti**

#### **16.1**

Gli steward o il direttore di gara possono dare istruzioni ai concorrenti per mezzo di circolari speciali in conformità con il codice. Le circolari saranno distribuite a tutti i concorrenti che devono riconoscerne la ricezione.

#### **16.2**

Tutte le classifiche e i risultati delle prove e della corsa, così come tutte le decisioni emesse dai funzionari, saranno postate sulla bacheca ufficiale con documento FIA e sul sistema di messaggistica.

#### **16.3**

Qualsiasi decisione o comunicazione relativa ad un determinato concorrente deve essere messa a sua disposizione entro 25 minuti dalla presa di tale decisione, e dovrà esserne riconosciuta la ricezione.

### **17) Proteste e appelli**

#### **17.1**

Le proteste dovranno essere effettuate in conformità con il Codice e accompagnate da una quota di € 2000.

#### **17.2**

I ricorsi non possono essere presentati contro una decisione relativa ai seguenti casi:

**a)** Sanzioni irrogate ai sensi degli articoli 38.3a), b), c), d), e), f) o g) compresi quelle imposte durante gli ultimi tre giri o dopo la fine di una gara.

**b)** Ogni arretramento di posizioni in griglia inflitta ai sensi dell'articolo 23.

**c)** Qualsiasi sanzione applicata ai sensi dell'articolo 31.5.

**d)** Qualsiasi decisione presa dai commissari in relazione all'articolo 35.1.

**e)** Qualsiasi sanzione applicata ai sensi degli articoli 36.4 e 42.3.

**f)** Qualsiasi decisione presa dai commissari ai sensi dell'articolo 4.2

### **18) Sanzioni**

#### **18.1**

I commissari sportivi potranno infliggere le sanzioni specificamente previste dal presente Regolamento Sportivo in aggiunta o in sostituzione di altre eventuali sanzioni a loro disposizione ai sensi del Codice.

#### **18.2**

A qualsiasi pilota che riceve tre ammonizioni nello stesso campionato, all'imposizione della terza, può essere data una penalità di dieci posizioni sulla griglia a tale evento. Se la terza ammonizione è inflitta a seguito di un incidente durante una gara, dieci posizioni di penalità sulla griglia saranno inflitte al successivo evento di guida.

La penalità di dieci posizioni sulla griglia sarà imposta solo se almeno due delle ammonizioni sono state imposte per un'infrazione di guida.

## **19) Conferenze stampa, media e opportunità parata dei piloti e inno nazionale**

### **19.1**

Il giorno prima della prima sessione di prove:

il delegato stampa della FIA sceglierà un massimo di cinque piloti che devono partecipare a una conferenza stampa nel media center per un periodo di un'ora **20 ore prima che la prima sessione di prove abbia inizio**. Questi piloti saranno selezionati non meno di 48 ore prima della conferenza. Inoltre, un massimo di due personalità per squadra può essere scelta dal delegato stampa della FIA a partecipare a questa conferenza stampa.

### **19.2**

Prima giornata di prove:

Il primo giorno di prove, un minimo di tre e un massimo di sei piloti e/o personalità di squadra, (diversi da quelli che hanno partecipato alla conferenza stampa il giorno precedente e con il consenso del Team Principal) saranno scelti a scrutinio o a turno dal delegato stampa della FIA durante l'evento e deve fare sì che essi siano a disposizione dei media per una conferenza stampa al media center per la durata di un'ora **30 minuti dopo l'orario stabilito per la fine della prima sessione di prove**.

In un giorno scelto dal promotore tutti i piloti devono programmare la disponibilità per la firma autografi. Il tempo, il luogo e la procedura sarà comunicata alle squadre da parte della FIA, previo accordo con il promotore e il titolare dei diritti commerciali. Il pilota deve essere disponibile in ogni momento ragionevole nel corso di un evento per parlare ai media, come richiesto dal delegato stampa FIA.

### **19.3**

Seconda giornata di prove:

Tutti i piloti eliminati in Q1 e Q2 devono rendersi disponibili per le interviste con i media subito dopo la fine di ogni sessione. Inoltre, tutti i piloti che hanno partecipato al Q3, e che non sono tenuti a prendere parte alla conferenza stampa post-qualifiche, devono rendersi disponibili per interviste con i media subito dopo la Q3.

Immediatamente dopo la sessione di prove ufficiali ai primi tre piloti della sessione sarà richiesto di rendersi disponibili per interviste televisive in sala unilaterale e quindi partecipare ad una conferenza stampa nel media center, per un periodo massimo di 30 minuti.

### **19.4**

Giornata della gara:

**i)** Un ora e quaranta minuti prima dell'orario previsto per il giro di formazione, tutti i piloti devono partecipare a una sfilata piloti. Ai concorrenti saranno dati i dettagli della sfilata dal delegato stampa della FIA.

**ii)** 16 minuti prima dell'inizio programmato del giro di formazione tutti i piloti devono essere presenti nella parte anteriore della griglia per l'esecuzione dell'inno nazionale. Ai concorrenti saranno date informazioni da parte del delegato stampa della FIA.

**iii)** Qualsiasi pilota ritirato prima della fine della gara deve tenersi a disposizione per le interviste con i media dopo il suo ritorno nel paddock.

**iv)** Tutti i piloti che hanno terminato la gara fuori dai primi tre devono mettersi a disposizione subito dopo la fine della gara per le interviste dei media.

**v)** Durante la gara ogni squadra deve avere almeno un portavoce disponibile per le interviste ufficialmente accreditate da troupe televisive.

## **20) Riunioni**

### **20.1**

La riunione, presieduta dal direttore di gara, avrà luogo **22** ore prima dell'inizio delle P1 e un'ora e mezza dopo la fine delle P2. La prima deve essere frequentata da tutti i team manager e la seconda da tutti i piloti. Se il direttore di gara ritiene necessario un altro incontro si terrà tre ore prima dell'inizio della gara e sarà comunicato ai concorrenti entro e non oltre tre ore dopo la fine della sessione di prove ufficiali. Tutte i piloti e i team manager devono partecipare.

## **21) Requisiti generali auto e personale**

### **21.1**

Radiazione elettromagnetica tra 2.0 e 2.7 GHz è vietata se non con il consenso scritto della FIA.

## 21.2

Registrazione dei dati degli infortuni:

**a)** Ogni vettura deve essere munita di un registratore FIA dei dati di un incidente nel corso di ogni evento e durante tutti i test a cui partecipano più di una squadra. Le squadre devono fare tutto il possibile per garantire che il registratore sia in funzione in ogni momento. L'unico scopo di queste unità è quello di monitorare, registrare o controllare uno o più dei seguenti:

- dati relativi a un incidente o inconveniente;
- una spia di decelerazione a bordo della vettura;
- un innesco sul giro;
- il segnale di ingresso del pilota utilizzato per avviare la propulsione della vettura alla partenza di una gara.

**b)** Ai fini dell'analisi degli incidenti, ogni pilota deve avere degli accelerometri auricolari che sono stati fabbricati dal fornitore FIA designato per una specifica stabilita dalla FIA. Questi devono essere indossati dal pilota durante ogni evento e a tutti i test in cui partecipano più di una squadra, inoltre, le squadre devono fare tutto il possibile per garantire che essi siano in grado di funzionare in qualsiasi momento.

**c)** Ai fini dell'aiuto al salvataggio del pilota, ogni conducente deve indossare un guanto biometrico fabbricato dal fornitore designato dalla FIA su una specifica determinata dalla FIA. Questi dovrebbero essere indossati dal conducente durante ogni Evento, e le squadre devono fare del loro meglio per assicurarsi che il guanto funzioni sempre.

**d)** In qualsiasi momento a seguito di un incidente o inconveniente i concorrenti devono rendere il registratore di dati disponibile e accessibile alla FIA. Un rappresentante del team in questione potrà essere presente quando i dati rilevanti per un incidente o inconveniente sono caricati dal registratore. Una copia dei dati sarà resa disponibile alla squadra.

**e)** Tutte le conclusioni per quanto riguarda la causa di un incidente, o tutti i dati rilevanti per un incidente, possono essere pubblicati sotto forma di una relazione che è stata concordata tra la squadra in questione e la FIA.

## 21.3

Tutte le vetture devono essere munite di un sistema di posizionamento auto che è stato prodotto dalla FIA e designato da un fornitore specifico dalla FIA. Nessun altro elemento che, a parere della FIA è in grado di svolgere una funzione simile, può essere montato su qualsiasi auto.

## 21.4

Durante tutta la manifestazione, nessuno schermo o qualsiasi altro ostacolo che in qualche modo oscura qualsiasi parte di un'auto (in qualsiasi momento) non sarà consentito (nel paddock, garage, box o griglia), a meno che non sia chiaro che tali coperture sono necessarie solo per motivi meccanici, che potrebbero, per esempio, includere la protezione contro gli incendi.

In aggiunta a quanto sopra le seguenti non sono specificamente autorizzate:

- motore, cambio o coperchi radiatore, mentre i motori sono modificati o spostati all'interno del garage;
- si estende per ali di scorta quando sono in uno stand nella pit lane non utilizzato;
- parti quali piani di ricambio, impianti di carburante o carrelli non possono essere utilizzati come strumenti di ostruzione.

I seguenti sono consentiti:

- coperture che sono disposte sopra auto o componenti danneggiati;
- un vassoio degli attrezzi trasparente, non più di 50 millimetri in profondità, posto sulla parte superiore dell'ala posteriore;
- Le coperture di riscaldamento o conservazione del calore per il motore e il cambio sulla griglia;
- Una copertura per l'alettone posteriore progettata appositamente per proteggere un meccanico dal fuoco quando deve avviare la macchina;
- Coperte di riscaldamento dello pneumatico;
- Coperture sui numeri di codice del produttore di pneumatici (non i numeri di codice a barre FIA);
- Una copertura della vettura in parco chiuso durante la notte;
- Una copertura sopra la vettura nella corsia dei box o in griglia se piove.

## 21.5

Le regolazioni alla carrozzeria di guida sono consentite dall'art 3.6.8 del regolamento tecnico di F1:

**a)** La carrozzeria regolabile può essere attivata solo dal pilota in una delle zone di attivazione predeterminate attorno a ciascun circuito. In condizioni di scarsa visibilità, tuttavia, il direttore di gara può, a sua assoluta discrezione, disabilitare tutti i sistemi fino a quando le condizioni non migliorano. Se la carrozzeria regolabile è disabilitata in questo modo all'inizio di uno dei tre periodi della sessione di prove di qualificazione (Q1, Q2 o Q3) rimarrà disabilitata per il resto del periodo di riferimento.

**b)** Per il solo scopo di migliorare le opportunità di sorpasso durante la gara la carrozzeria regolabile può essere attivata dal pilota dopo aver completato due giri dopo la partenza o dopo un periodo di safety car. Il conducente può attivare solo la carrozzeria regolabile in gara, quando gli viene notificato tramite l'elettronica di controllo (vedi articolo 8.2 del Regolamento Tecnico F1) che è abilitato a farlo. Potrà essere attivata solo se il pilota è meno di un secondo dietro l'altro in una qualsiasi delle posizioni

predeterminate nel circuito in ogni giro. Il sistema sarà disabilitato con l'elettronica di comando la prima volta che il pilota utilizza i freni dopo aver attivato il sistema. In condizioni di scarsa visibilità, o se le bandiere gialle vengono mostrate nella zona di attivazione, il direttore di gara può, a sua assoluta discrezione, disattivare tutti i sistemi di questo tipo fino a quando le condizioni migliorano o le bandiere gialle vengono ritirate.

La FIA, dopo aver consultato tutti i concorrenti, regola la vicinanza del tempo sopra, al fine di garantire che lo scopo dichiarato della carrozzeria regolabile, sia soddisfatto.

**c)** In caso di guasto del sistema che avvisa il conducente che era all'interno di un secondo dall'auto davanti, ed è quindi autorizzato ad utilizzare la carrozzeria regolabile, la squadra in questione può chiedere al direttore di gara il permesso di eseguire l'override del sistema. Se l'autorizzazione viene data in questo modo, l'onere sarà alla squadra interessata di garantire che il loro pilota utilizza la carrozzeria regolabile solo se è entro un secondo dalla macchina davanti a lui.

Se il guasto nel sistema viene rettificato, il conducente non può più utilizzare questa opzione alternativa, il direttore di gara comunicherà alla squadra se e quando il guasto è stato risolto.

## 21.6

Dall'inizio dell'evento fino a due ore dopo l'inizio della gara, nessun concorrente può avere più di un totale di 60 persone della squadra associate in qualche modo con il funzionamento delle macchine entro i confini del circuito. Tuttavia, dal periodo di partenza 45 minuti prima dell'inizio del primo giro di formazione fino a 15 minuti dopo l'inizio della corsa, il numero di tale personale operativo è illimitata. A scanso di dubbi, il personale le cui funzioni sono collegate esclusivamente con l'ospitalità, i camper del team, sponsor, marketing, relazioni pubbliche, la sicurezza o i camion di guida da o per l'evento non sono considerati personale operativo. Oltre ai 60 dipendenti descritti sopra, ad ogni concorrente saranno concesse sei eccezioni individuali durante una stagione di campionato per il personale tirocinante, tuttavia, nessun tirocinante individuale potrà partecipare a più di due eventi in questa veste.

Un elenco di tutto il personale, esenti, tirocinanti e singolo personale di gara deve essere presentato alla FIA prima di ogni evento utilizzando il modello ufficiale che si può trovare in appendice al presente Regolamento Sportivo.

## 21.7

Nessun personale della squadra che è associato in qualche modo con il funzionamento della vettura è autorizzato entro i confini del circuito durante due periodi limitati di otto ore che iniziano undici ore prima dei tempi di inizio programmato delle P1 e delle P3. Con l'eccezione di Monaco, se il tempo libero tra la fine della P2 e l'inizio del secondo periodo limitato supera nove ore l'eccesso verrà aggiunto al secondo periodo limitato.

Ad ogni squadra saranno permesse due eccezioni individuali durante una stagione di campionato, però, entrambe queste eccezioni non possono essere utilizzate nel corso di un singolo evento.

A scanso di equivoci, il personale le cui mansioni sono esclusivamente connesse con catering, mezzi di comunicazione o di marketing sono esenti dai requisiti di cui sopra.

## 21.8

Tutti i partecipanti devono osservare un periodo di chiusura di quattordici giorni consecutivi durante il tempo che due eventi consecutivi sono separati da almeno ventiquattro giorni durante i mesi di luglio e/o agosto. Se due eventi consecutivi durante questo periodo sono separati da solo diciassette giorni, si deve osservare un periodo di chiusura di tredici giorni consecutivi. In entrambi i casi i partecipanti devono informare la FIA del loro periodo di chiusura prevista entro 30 giorni dall'inizio della stagione di campionato.

Durante il periodo di chiusura nessuna squadra o persona affiliata può svolgere o incaricare un terzo fornitore di procedere a qualsiasi delle seguenti attività per o per conto della squadra:

**a)** Il funzionamento o l'uso di qualsiasi galleria del vento (ad esclusione di qualsiasi attività di servizio e di manutenzione).

**b)** Il funzionamento o l'uso di qualsiasi risorsa del computer per limitate simulazioni CFD (ad esclusione di qualsiasi attività di servizio e di manutenzione).

**c)** Di produzione o di sviluppo di parti galleria del vento, parti di automobili, parti di prova o utensili.

**d)** Sub-assemblaggio di parti di automobili o assemblaggio di automobili.

**e)** Qualsiasi attività lavorativa per tutti i dipendenti, consulenti o sub-consulenti impegnati nella progettazione, sviluppo o produzione (ad esclusione di qualsiasi attività lavorativa da svolgere in pista in preparazione per l'evento immediatamente dopo il periodo di chiusura).

Ogni concorrente dovrà comunicare ai propri fornitori le date del suo periodo di chiusura e non deve entrare in qualsiasi accordo o intesa con l'intento di eludere il divieto delle attività di cui sopra.

## 21.9

Durante il periodo di chiusura, delle seguenti attività non sarà considerata una violazione di quanto sopra:

**a)** Riparazioni effettuate con l'accordo della FIA a una macchina gravemente danneggiata durante l'evento che precede il periodo di chiusura.

- b)** Il montaggio e la manutenzione per le macchine show, nessuna delle quali può comportare la produzione, l'assemblaggio o la manutenzione di tutte le parti di automobili attuali.
- c)** Il funzionamento e l'utilizzo di qualsiasi galleria del vento o delle risorse del computer per limitati CFD simulazioni, se questo viene portato avanti per i progetti senza rapporto diretto con la Formula Uno o per conto o a nome di un concorrente che non è in quel momento all'interno del proprio periodo di chiusura.
- d)** Qualsiasi attività che sostiene progetti non collegati alla Formula Uno, fatta salva l'approvazione scritta da parte della FIA.
- e)** Qualsiasi attività in relazione alla parte di potenza definita nel regolamento tecnico.

## **22) Sicurezza generale**

### **22.1**

Le istruzioni ufficiali saranno date ai piloti mediante i segnali previsti dal Codice. I concorrenti non devono usare bandiere simili a queste.

### **22.2**

Salvo questo regolamento sportivo richieda diversamente, disciplina in pista e in pit lane e le misure di sicurezza saranno le stesse per tutte le sessioni di prove, come per la gara.

### **22.3**

Diverso da quello di guida in pista, i concorrenti non possono tentare di alterare il grip di parte della superficie della pista.

### **22.4**

Se una macchina è ferma in pista, è dovere dei commissari di gara rimuoverla il più rapidamente possibile in modo che la sua presenza non costituisca un pericolo o ostacoli gli altri concorrenti. Un pilota non può fermare la sua macchina in pista se non ci sono motivi giustificabili. Se una qualsiasi assistenza meccanica viene ricevuta con il risultato di rientrare in gara, i commissari sportivi potranno squalificare l'auto dalla gara (secondo l'articolo 22.7 (d)).

### **22.5**

Un pilota che abbandona la propria macchina deve lasciarla in folle o con frizione staccata, con l'ERS spento e con il volante in posizione.

### **22.6**

Salvo quanto espressamente autorizzato dal codice o da questo regolamento sportivo, nessuno tranne il pilota può toccare una vettura ferma, a meno che non sia nel paddock, nella zona garage designata della squadra, in pit lane o sulla griglia di partenza.

### **22.7**

Durante il periodo che inizia 15 minuti prima dell'inizio e termina 5 minuti dopo ogni sessione di prove e il periodo tra l'inizio del giro di formazione che precede immediatamente la gara e il momento in cui l'ultima vettura entra nel parco chiuso, nessuno è ammesso in pista, in entrata o in uscita dalla pit lane con l'eccezione di:

- a)** Ufficiali di Gara o altro personale autorizzato nell'esercizio del loro dovere;
- b)** I piloti durante la guida o a piedi, dopo aver ricevuto il permesso di farlo da parte di un commissario;
- c)** Un personale di squadra che deve spingere una macchina o l'attrezzatura di compensazione dalla griglia, dopo che tutte le vetture in grado di fare così hanno lasciato la griglia per il giro di formazione;
- d)** Il personale del team che assiste i commissari per rimuovere una vettura dalla griglia dopo l'inizio della gara.

### **22.8**

Durante una gara, il motore può essere avviato solo con l'avviatore, tranne che in corsia box o nell'area garage del team dove l'uso di un dispositivo esterno di partenza è permesso.

### **22.9**

I piloti impegnati nelle prove e nella corsa devono sempre indossare i vestiti, il casco e le protezioni per testa e collo come specificato nel Codice.

### **22.10**

Un limite di velocità di 80 km/h è imposto nella corsia box durante tutto l'evento, tuttavia, questo limite può essere modificato dai commissari sportivi a seguito di una raccomandazione del delegato per la sicurezza FIA.

Ogni pilota che supera il limite durante ogni sessione di prove sarà multato di € 100 per ogni km/h oltre il limite fino ad un massimo di 1000€. Tuttavia, in conformità con l'articolo 18.1 i commissari sportivi

potranno infliggere una sanzione supplementare se sospettano che un pilota stava accelerando al fine di ottenere un qualsiasi tipo di vantaggio.

Durante la gara i commissari possono imporre una delle sanzioni ai sensi dell'articolo 38.3 a), b), c) o d) a qualsiasi pilota che supera il limite.

#### **22.11**

Se il conducente ha gravi difficoltà meccaniche deve lasciare la pista appena è in sicurezza a farlo.

#### **22.12**

Le luci descritte "articolo 14.5 del regolamento tecnico" devono essere illuminate in tutti i momenti in cui si stanno utilizzando pneumatici intermedi o da bagnato. E' a discrezione del direttore di gara decidere se un pilota deve essere fermato o no, se nessuna luce posteriore funziona. Se una vettura si ferma in questo modo il pilota può ri-unirsi quando il guasto è stato risolto.

#### **22.13**

Solo dodici membri della squadra per pilota partecipante sono ammessi nella zona di segnalazione durante le prove e la gara.

#### **22.14**

Nessuno sotto i 16 anni di età è ammesso nella pit lane nei seguenti orari:

a) Il periodo che inizia quindici minuti prima e termina cinque minuti dopo ogni sessione di prove.

b) Il periodo che inizia quindici minuti prima dell'apertura dei box per consentire alle vetture di coprire i giri di ricognizione e il momento in cui l'ultima auto entra nel parco chiuso dopo la fine della gara.

#### **22.15**

Il direttore di gara, il cancelliere di gara o il delegato medico FIA possono richiedere che un pilota si sottoponga a una visita medica in qualsiasi momento durante l'evento. Se, dopo un incidente, il sistema di allarme medico segnala che le forze limite sono state superate il medico delegato determinerà il posto migliore per accertamenti.

#### **22.16**

Gli organizzatori devono fornire almeno due estintori di capacità 5kg a disposizione di ogni concorrente e assicurarsi che funzionino correttamente.

#### **22.17**

Gli animali, ad eccezione di quelli che possono essere stati espressamente autorizzati dalla FIA per l'utilizzo da parte dei servizi di sicurezza, sono vietati in pista, nella corsia box, nel paddock o in qualsiasi area spettatori.

### **23) Ricambi auto, motori e cambio**

#### **23.1**

Ogni concorrente non può avere più di due vetture disponibili per l'uso in qualsiasi momento durante l'evento.

#### **23.2**

Qualsiasi pilota la cui vettura ha un cambio di cellula di sopravvivenza dopo la terza sessione di prove libere (P3) deve iniziare la gara dalla corsia dei box in seguito alla procedura di cui all'articolo 36.2. In queste circostanze all'auto in questione non è tenuta a rispettare i requisiti di cui all'articolo 34

#### **23.3**

a) A meno che non guidi per più di una squadra (vedi 23.3 (c) sotto), e fatte salve le aggiunte descritte di seguito, ogni pilota non può utilizzare più di 3 motori (ICE), 3 unità motogeneratrici-calore (MGU-H), 3 turbocompressori (TC), 2 accumulatori di energia (ES), 2 elettroniche di controllo (CE) e 2 gruppi elettrogeni-cinetici (MGU-K) durante una stagione di campionato.

Con il consenso (e ad esclusiva discrezione) della FIA, i numeri sopra saranno aumentati di uno per ogni pilota che utilizza una power unit fornita da un produttore o da un fornitore (come definito in appendice 9) che prende parte alla stagione del campionato per la prima volta.

b) Se un pilota utilizza più del numero definito in a) sopra di un qualsiasi degli elementi durante una stagione di campionato, sarà imposta una sanzione di posizioni in griglia al primo evento durante il quale viene utilizzato ogni elemento aggiuntivo. Le sanzioni saranno applicati in base alla tabella seguente e saranno cumulative:

La prima volta di qualsiasi elemento aggiunto che viene utilizzato - 10 posizioni in griglia di penalità.

Le successive volte di qualsiasi elemento aggiunto che viene utilizzato - 5 posizioni in griglia di penalità.

Se un pilota incorre in una penalità superiore a 15 posti in griglia, sarà richiesto di iniziare la gara dal retro della griglia di partenza. Se più di un pilota riceve tale penalità, saranno disposti sul retro della griglia nell'ordine in cui sono stati commesse le infrazioni. Tuttavia, se più di un pilota incorre in tale penalità dopo la fine della sessione di qualifiche si applicherà l'articolo 35.2 (c).

Ciascuno dei sei elementi saranno considerati come utilizzati una volta che i tempi transponder della vettura hanno dimostrato che ha lasciato la corsia dei box.

Durante ogni singolo evento, se un pilota presenta più di uno stesso elemento del propulsore che è soggetto a sanzioni, solo l'ultimo elemento montato può essere usato a successivi eventi senza ulteriori penalità.

**c)** Se un pilota viene sostituito in qualsiasi momento durante la stagione del Campionato il suo sostituto sarà considerato come il pilota originale ai fini della valutazione di utilizzo delle power unit.

**d)** Dopo la consultazione con il fornitore in questione delle power unit, la FIA allegherà sigilli a ciascuno dei componenti rilevanti all'interno della power unit prima del loro uso per la prima volta ad un evento al fine di garantire che nessuna parte di rilievo in movimento possa essere ricostruita o sostituita.

Entro due ore dalla fine del parco chiuso post gara, delle piastre di chiusura (con un foro di ispezione di diametro di 10 millimetri per cilindro) e altri sigilli, saranno applicati a tutti i componenti del gruppo di alimentazione utilizzati al fine di garantire che essi non possano essere modificati o smantellati tra gli eventi.

Su richiesta alla FIA questi sigilli supplementari saranno rimossi dopo l'inizio delle verifiche iniziali al successivo evento in cui sono richieste le power unit. Tutti questi propulsori devono rimanere all'interno dell'area garage designata della squadra quando non sono montati su una macchina e non possono essere avviati in qualsiasi momento nel corso di un evento diverso da quello montato sull'auto che deve partecipare alla manifestazione.

**e)** Se uno qualsiasi dei sigilli FIA sono danneggiati o rimossi dai relativi componenti all'interno della power unit dopo che sono stati utilizzati per la prima volta, quelle parti non possono essere riutilizzate, se i sigilli non sono stati rimossi sotto controllo FIA.

#### **23.4**

Gli unici propulsori che possono essere utilizzati in un evento durante le stagioni 2017-2020 di campionato sono sia:

**a)** Una power unit che è costituita solo da elementi che erano in conformità alla data in cui sono stati introdotti in gara, con il dossier di omologazione più recente presentato e approvato, come definito nell'appendice 4 del presente regolamento, o

**b)** Una power unit precedentemente omologata durante il periodo 2014-2020. Il fabbricante che ha omologato una power unit in questo periodo, può chiedere alla FIA di riutilizzare una tale power unit in una determinata squadra senza passare attraverso il processo di ri-omologazione descritto nell'appendice 4 del presente regolamento. Tali power unit devono essere conformi con l'ultimo dossier di omologazione presentato alla FIA per quella particolare unità di alimentazione per quella stagione salvo le differenze nelle parti concordate dalla FIA e a sua assoluta discrezione per essere associate esclusivamente all'installazione della power unit con squadre diverse, a condizione che tali differenze non abbiano alcun effetto significativo sulle prestazioni della vettura. Il dossier di omologazione deve essere aggiornato con queste differenze. La FIA deve essere soddisfatta, a sua assoluta discrezione, che a tale power unit, in modo giusto ed equo, può essere consentito di competere con altri propulsori omologati.

#### **23.5**

Ai fini del presente articolo un evento si considera se comprende la pratica P3, la sessione di qualificazione e la gara.

**a)** Ogni pilota non può utilizzare più di un cambio per sei eventi consecutivi in cui la sua squadra compete. Se un pilota utilizza un cambio di sostituzione scenderà di cinque posizioni sulla griglia di partenza in tale evento e di altri cinque posti ogni volta che viene usato un cambio ulteriore.

Qualsiasi sostituzione del cambio sarà richiesta solo per completare il resto della manifestazione in questione.

A meno che il pilota non riesca a finire la gara (o è in grado di iniziare la gara per motivi diversi da una sanzione inflitta dai commissari) il cambio montato sulla macchina al termine della manifestazione deve rimanere in esso per il resto delle sei gare in sequenza.

Qualsiasi pilota che non sia riuscito a finire la gara al primo, secondo, terzo, quarto o quinto dei sei eventi per motivi che il delegato tecnico accetta come al di là del controllo della squadra o del pilota, può iniziare il seguente evento con un cambio diverso senza penalità.

Il cambio sarà considerato come utilizzato una volta i tempi del transponder della vettura hanno dimostrato che ha lasciato la corsia dei box.

**b)** Se un pilota viene sostituito dopo il primo evento, secondo, terzo o quarto di un periodo di cinque eventi, dopo aver finito il primo, secondo, terzo o quarto evento, il conducente di sostituzione deve usare il cambio che il pilota originale aveva usato.



- c)** Dopo una consultazione con la squadra in questione, la FIA metterà dei sigilli ad ogni cambio prima che esso venga utilizzato per la prima volta ad un evento al fine di garantire che nessuna parte in movimento significativa possa essere ricostruita o sostituita.
- d)** Cambi di ingranaggi e di anelli (escluse le unità finali o riduttori) possono essere effettuati sotto controllo per altri di specifiche identiche, in qualsiasi momento durante l'evento previsto del delegato tecnico della FIA se è soddisfatto dell'evidente danno fisico alle parti in causa e che tali cambiamenti non sono stati effettuati in modo sistematico.
- e)** Oltre al punto d), una sostituzione del cambio sarà considerata come utilizzata se un qualsiasi dei sigilli FIA è danneggiato o rimosso dal cambio originale dopo che è stato utilizzato per la prima volta.

## **24) Fornitura di pneumatici nel campionato e limitazione degli pneumatici durante un evento**

### **24.1**

Fornitura degli pneumatici:

Il singolo produttore di pneumatici (il costruttore) scelto dalla FIA deve impegnarsi a fornire:

- a)** Tre specifiche di pneumatici da asciutto ad ogni evento, ciascuno dei quali deve essere visibilmente distinguibile gli uni dagli altri, quando una macchina è in pista.
- b)** In occasione di eventi determinati una specifica supplementare di gomme da asciutto può essere messa a disposizione di tutte le squadre ai fini di valutazione a seguito di una raccomandazione alla FIA dal fornitore di pneumatici. Le squadre saranno informate riguardo una specifica supplementare, almeno una settimana prima dell'inizio della manifestazione in questione.
- c)** Una specifica di pneumatici intermedi ad ogni evento.
- d)** Una specifica di pneumatici da bagnato ad ogni evento.

### **24.2**

Quantità, selezione e specifiche degli pneumatici nel corso di un evento:

- a)** Ad eccezione degli **articoli 24.1 (b), 24.4 (e) e 24.4 (f)** nessun pilota può utilizzare più di tredici set di gomme da asciutto, quattro set di gomme intermedie e tre set di gomme da bagnato estremo durante un evento. Un set completo di pneumatici sarà considerato comprendente due anteriori e due posteriori ognuno dei quali devono essere della stessa specifica e come assegnati dalla FIA, tuttavia, set della stessa specifica possono essere mescolati dopo la sessione di prove ufficiali.
- b)** Non meno di nove settimane prima dell'inizio di ogni evento che si svolge in Europa, e quindici settimane prima dell'inizio di ogni evento che si svolge al di fuori dell'Europa, la FIA fornirà a tutti i concorrenti le seguenti informazioni rilevanti per l'evento in questione:
- i)** le specifiche degli pneumatici che saranno messe a disposizione dal fornitore.
- ii)** la specifica di gomma da asciutto da gara obbligatoria (fino a due).
- iii)** la specifica di gomma da asciutto per il Q3 obbligatoria (che sarà sempre il più morbido dei tre specifiche).

I concorrenti dovranno quindi informare la FIA, non meno di otto settimane prima dell'inizio di ogni evento che si svolge in Europa e di quattordici settimane prima dell'inizio di ogni evento che si svolge al di fuori dell'Europa, le specifiche delle gomme da asciutto che intendono utilizzare per ciascuno di loro piloti durante l'evento. Dai tredici set di gomme da asciutto disponibili per ciascun pilota:

- i)** almeno due set devono essere della specifica di gomma da gara obbligatoria. A scanso di equivoci, se ci sono due specifiche di gomma di gara obbligatorie, uno di ciascuno deve essere scelto.
- ii)** almeno un set deve essere della specifica obbligatoria di gomme per il Q3.
- iii)** I set rimanenti possono essere scelti tra le specifiche rimanenti.

Una volta che la FIA ha ricevuto tutte le informazioni da tutti i concorrenti il fornitore sarà informato. Se un concorrente non riesce a fornire le informazioni di cui sopra entro il termine, la FIA assegnerà le specifiche degli pneumatici, a qualsiasi pilota in questione, come ritiene opportuno.

**Se uno qualsiasi dei suddetti termini rientra nel periodo di chiusura descritto nell'articolo 21.8, la FIA, in consultazione con il fornitore, fornirà ai concorrenti date aggiornate. In nessun caso la data verrà spostata di più di due settimane.**

- c)** Una volta che le selezioni di cui sopra sono state fatte, il delegato tecnico della FIA assegnerà gli pneumatici a ogni pilota tra lo stock di pneumatici che il fornitore mette a disposizione per l'evento.

### **24.3**

Controllo degli pneumatici:

- a)** Il fianco esterno di tutti gli pneumatici che devono essere utilizzati in un evento deve essere contrassegnato con un'unica identificazione.
- b)** Salvo casi di forza maggiore (accettati come tali dagli steward dell'incontro), tutti gli pneumatici

destinati ad essere utilizzati in un evento devono essere presentati al delegato tecnico della FIA per l'assegnazione prima **dell'inizio dell'evento**.

**c)** In qualsiasi momento durante l'evento, ed a sua assoluta discrezione, il delegato tecnico della FIA può scegliere un' alternativa tra le gomme da asciutto per essere utilizzate da qualsiasi squadra o pilota, tra lo stock di pneumatici del fornitore designato presente all'evento.

**d)** Un concorrente che intende sostituire uno pneumatico non utilizzato con un altro identico non utilizzato deve presentare entrambi gli pneumatici al delegato tecnico della FIA.

**e)** L'uso di pneumatici senza la corretta identificazione può comportare una sanzione riguardo alla posizione in griglia o l'esclusione dalla gara.

#### **24.4**

Usò degli pneumatici:

Il ritorno ufficiale degli pneumatici sarà effettuato elettronicamente in conformità con la procedura descritta all'interno del appendice questo Regolamento Sportivo. Ogni set di gomme restituiti elettronicamente deve essere fisicamente restituito al fornitore prima dell'inizio della sessione seguente.

**a)** Tutti gli pneumatici devono essere gestiti secondo le prescrizioni rilasciate prima di ogni evento dalla FIA e le procedure di cui in appendice al presente Regolamento Sportivo.

**b)** Gli unici treni di pneumatici che possono essere utilizzati durante un evento sono quelli che sono definiti all'articolo 24.2 (a). Qualsiasi pilota che utilizza un set di pneumatici di specifiche differenti durante la gara non può completare più di tre giri su questo set prima di cambiarle per un set di pneumatici della stessa specifica. Una penalità ai sensi dell'articolo 38.3 (d) sarà imposta su qualsiasi pilota che non cambia le gomme entro tre giri. A scanso di equivoci, un set di pneumatici di specifiche diverse, non saranno prese in considerazione al momento di valutare il numero di specifiche utilizzate durante la gara.

**c)** Gli pneumatici saranno considerati utilizzati solo una volta che i tempi transponder della vettura hanno dimostrato che ha lasciato la corsia dei box.

**d)** Se si utilizza un pilota aggiuntivo (si veda l'articolo 26.1 (b)), deve usare gli pneumatici destinati al conducente designato ha sostituito.

**e)** Se una specifica supplementare di pneumatici da asciutto è reso disponibile ai sensi dell'articolo 24.1 (b), due set di questi pneumatici saranno assegnati a ciascun pilota per l'uso durante P1 e P2. Tali pneumatici devono essere restituiti elettronicamente al fornitore non dopo due ore dalla fine di P2.

**f)** Se P1 o P2 sono dichiarate bagnate, un set aggiuntivo di gomme intermedie sarà messo a disposizione dei piloti che abbiano utilizzato un set di pneumatici intermedi in entrambe le sessioni. In tali circostanze, un set di gomme intermedie usato deve essere restituito elettronicamente al fornitore di pneumatici prima dell'inizio della qualifica.

Se né P1 né P2 vengono dichiarate bagnate, ma la probabilità che P3 venga dichiarata bagnata è ritenuto dalla FIA elevata, un set supplementare di pneumatici intermedi sarà reso disponibile a tutti i piloti. In tali circostanze, un set di gomme intermedie deve essere restituito elettronicamente prima dell'inizio della sessione di prove ufficiali.

**g)** Dai tredici set di gomme da asciutto assegnate a ciascun pilota ai sensi dell'articolo 24.2 (c):

**i)** Un set della specifica di gomma obbligatoria per il Q3 non può essere utilizzato né restituito prima del Q3 e, per le auto che si sono qualificati per il Q3, deve essere restituito elettronicamente al fornitore non dopo 3 ore e mezza dalla fine della Q3.

**ii)** Due set della specifica di gomma obbligatoria in gara non possono essere restituiti prima della gara. A scanso di equivoci, se ci sono due specifiche di gomma da gara obbligatoria, una serie di ogni specifica non può essere restituito prima della gara.

Dei dieci set rimanenti:

**iii)** Un set, che ogni team deve nominare prima dell'inizio di P1 (o rinominato con il consenso del delegato tecnico FIA) può essere utilizzato solo per i primi 40 minuti della sessione. Se la sessione viene interrotta nei primi 40 minuti, il tempo di fermo verrà aggiunto al tempo limite di 40 minuti.

**iv)** Un altro set deve essere restituito elettronicamente al fornitore non dopo due ore dalla fine di P1.

**v)** Due ulteriori set devono essere restituiti elettronicamente al fornitore non dopo due ore dalla fine di P2 a meno che sia P1 e P2 sono dichiarate bagnate o cancellate; in questo caso uno di questi set può essere conservato da ogni pilota, ma deve essere restituito elettronicamente al fornitore non dopo due ore dalla fine di P3.

**vi)** Altri due set devono essere restituiti elettronicamente al fornitore non dopo due ore dalla fine di P3.

**h)** Una volta che tutti gli pneumatici sono stati restituiti elettronicamente dopo P2 e la sessione di prove di qualificazione, il fornitore pubblicherà l'elenco degli pneumatici che ogni pilota ha a sua disposizione per il resto della manifestazione.

**i)** Prima dell'inizio delle prove ufficiali di qualificazione, gli pneumatici intermedi e da bagnato possono essere utilizzati solo dopo che la pista è stata dichiarata bagnata dal direttore di gara, a seguito della quale gomme intermedie, da bagnato o da asciutto possono essere utilizzate per il resto della sessione.

**j)** Con l'eccezione di alcune macchine che hanno un cambiamento di cellula di sopravvivenza dopo la sessione di prove di qualificazione, all'inizio della gara ogni vettura che ha partecipato al Q3 deve avere montate le gomme con le quali il pilota ha fatto il suo tempo più veloce in Q2. Questo sarà necessario

solo se pneumatici da asciutto sono stati usati per realizzare il tempo più veloce in Q2 e se gomme da asciutto sono utilizzate all'inizio della corsa.

Eventuali pneumatici danneggiati durante la Q2 saranno ispezionati dal delegato tecnico della FIA che deciderà, a sua assoluta discrezione, se qualcuno può essere sostituito e, in caso affermativo, quali i pneumatici devono essere sostituiti.

Una sanzione ai sensi dell'articolo 38.3 (d), sarà imposta su qualsiasi pilota la cui auto non è dotata di gomme con cui ha realizzato il suo tempo più veloce in Q2 (a meno che gli pneumatici danneggiati sono stati sostituiti con l'approvazione del delegato tecnico della FIA).

**k)** A meno che non siano usate gomme intermedie o da bagnato durante la gara, ogni pilota deve utilizzare almeno due specifiche differenti di gomme da asciutto durante la gara, almeno uno dei quali deve essere un set di gomma da asciutto obbligatoria prevista ai sensi dell'articolo 24.2 (b). A meno che una gara venga sospesa e non può essere ri - iniziata, il mancato rispetto di tale obbligo comporterà l'esclusione del pilota interessato dai risultati di gara.

Se la gara viene sospesa e non può essere ri - avviata, trenta secondi verranno aggiunti al tempo trascorso di un pilota che è stato in grado di utilizzare almeno due specifiche di pneumatici da asciutto.

**l)** Se il giro di formazione si avvia dietro la safety car a causa della pioggia (cfr. articolo 36,14 c)), o ripristinata a norma dell'articolo 42.5 (a), l'uso di pneumatici da bagnato fino al ritorno della safety car ai box è obbligatorio.

Una sanzione ai sensi dell'articolo 38.3 (d), sarà imposta su qualsiasi pilota che non fa uso di gomme da bagnato, mentre la safety car è in pista in quei momenti.

## 24.5

Prove degli pneumatici:

**a)** Dal momento in cui ciascun concorrente riceve le gomme installate dal fornitore in un evento o prima, queste non possono essere utilizzate su alcun impianto, simulatore o veicolo, ad eccezione della vettura F1 per la quale erano previste

**b)** Gli pneumatici in dotazione a ogni concorrente in qualsiasi momento, non possono essere utilizzati su qualsiasi piattaforma o su di un veicolo (diverso da un' auto di F1 su una pista di F1 approvata, con l'esclusione di qualsiasi tipo di simulatore di strada), delle due squadre di proprietà o affittate, fornendo le misure delle forze e / o dei momenti prodotti da una rotazione completa della dimensione degli pneumatici di F1, diverse forze verticali, resistenza al rotolamento e resistenza aerodinamica.

**c)** Gli pneumatici possono essere utilizzati su un banco di prova per un controllo e monitoraggio da parte delle forze per la F1. Per i produttori di bordo l'unico scopo della prova è testare i propri prodotti.

## 25) Verifiche tecniche

### 25.1

Ogni concorrente dovrà eseguire le verifiche tecniche iniziali delle sue vetture e presentare la dichiarazione debitamente compilata entro e non oltre 18 ore prima dell'inizio delle P1.

Il modello del modulo di dichiarazione può essere trovato nell'appendice di questo regolamento sportivo.

### 25.2

A meno che non sia concessa una deroga da parte degli stewards, ai concorrenti che non rispettano questi limiti di tempo non sarà permesso prendere parte all'evento.

### 25.3

Nessun auto può partecipare alla manifestazione prima che la dichiarazione di cui all'articolo 25.1 di cui sopra e il delegato tecnico della FIA ha confermato al concorrente di essere soddisfatto che sia stato completato in modo completo e corretto.

### 25.4

Qualsiasi concorrente la cui auto abbia un cambio di cellula di sopravvivenza dopo le verifiche tecniche iniziali (vedere l'Articolo 25.1 sopra) deve compilare una nuova dichiarazione per approvazione da parte del delegato tecnico della FIA. Tuttavia, tali auto non possono essere utilizzate fino al giorno seguente.

### 25.5

I commissari tecnici possono:

**a)** verificare l'idoneità di una macchina o di un concorrente in qualsiasi momento durante un evento;

**b)** richiedere che una macchina sia smantellata da parte del concorrente per assicurarsi che le condizioni di ammissibilità o conformità sono pienamente soddisfatte;

**c)** richiedere che un concorrente paghi le spese che questo esercizio di cui al presente articolo può comportare;

**d)** richiedere che un concorrente fornisca loro parti o campioni che ritengono necessarie.

## 25.6

Il direttore di gara o il cancelliere di gara possono richiedere che ogni auto coinvolta in un incidente siano fermate e controllate.

## 25.7

Controlli e verifiche sono effettuate da funzionari debitamente designati che sono anche responsabili del funzionamento del parco chiuso e che sono autorizzati a dare istruzioni ai concorrenti.

## 25.8

I commissari pubblicheranno i risultati dei commissari tecnici ogni volta che le vetture vengono controllate durante l'evento. Questi risultati non includono alcuna cifra concreta a meno che una macchina si trovi ad essere in violazione del Regolamento Tecnico.

## 26) Cambio dei piloti

### 26.1

a) Nel corso di una stagione, a ogni squadra sarà permesso di utilizzare quattro piloti. Le modifiche possono essere effettuate in qualsiasi momento prima dell'inizio della sessione di qualifica prevista, eventuali proposte di modifica **dopo 18 ore prima dell'inizio previsto delle P1** riceveranno il consenso degli amministratori.

Altre modifiche, per motivi di forza maggiore saranno considerate separatamente.

Ogni nuovo pilota può segnare punti in campionato.

b) In aggiunta a quanto sopra, a ogni squadra sarà permesso di utilizzare piloti aggiuntivi durante P1 e P2 a condizione che:

- i commissari siano informati che auto e che pilota ogni team abbia intenzione di utilizzare in ogni sessione **non dopo 18 ore prima dell'inizio previsto delle P1**, cambiamenti dopo questo tempo possono essere effettuati solo con il consenso dei commissari;
- non più di quattro piloti sono utilizzati in una qualsiasi sessione;
- usano il numero di gara che è stato loro assegnato;
- usano il motore e le gomme che sono destinati al conducente nominato;
- sono in possesso della super licenza.

c) Se uno dei piloti nominati dalla squadra non è in grado di guidare ad un certo punto dopo la fine delle verifiche tecniche iniziali (**18 ore prima dell'inizio previsto delle P1**), e gli steward danno il consenso per il cambiamento del conducente, quello di sostituzione deve utilizzare il motore, il cambio e gli pneumatici che sono stati assegnati al pilota originale (si vedano gli articoli 23,3 e 23,5 e 24,4).

## 27) Guida

### 27.1

Il conducente deve guidare l'auto da solo e senza aiuto.

### 27.2

I piloti devono in ogni momento rispettare le disposizioni del Codice in materia di comportamento di guida su circuiti.

### 27.3

I piloti devono fare ogni ragionevole sforzo per utilizzare la pista in ogni momento e non possono deliberatamente lasciarla senza un giustificato motivo.

I piloti saranno giudicati per aver lasciato la pista se nessuna parte della vettura rimane a contatto con essa e, a scampo di dubbi, linee bianche che definiscono i bordi della pista sono considerati parte della pista, ma i cordoli non lo sono.

Nel caso in cui una vettura lasci la pista il conducente può rientrare, però, questo può essere fatto solo quando è sicuro per farlo e senza ottenere alcun vantaggio. A discrezione assoluta del direttore di gara può essere data la possibilità di riprendere la posizione che aveva prima di lasciare la pista.

### 27.4

In nessun momento una macchina può essere guidata inutilmente lentamente, in modo irregolare o in un modo che potrebbe essere considerato potenzialmente pericoloso per gli altri piloti o per qualsiasi altra persona.

## 28) Pit entry - Pit lane - Pit exit

### 28.1

Il tratto di pista tra la prima riga safety car e l'inizio della corsia box è denominato "pit entry".

## **28.2**

Il tratto di pista tra la seconda linea di safety car e la fine della corsia box è denominato "pit exit".

## **28.3**

In nessun momento può essere invertito il senso di una macchina nella corsia box con la propria potenza.

## **28.4**

La pit lane sarà divisa in due corsie: la corsia più vicina al muretto dei box sarà denominata come "corsia di sorpasso" e non può essere superiore a 3,5 metri di larghezza, la corsia più vicina ai garage sarà denominata come "corsia interna" .

A parte quando le auto sono alla fine della corsia box ai sensi degli articoli 36.2 e 41, la corsia interna è l'unica area in cui ogni lavoro può essere effettuato su una macchina. Tuttavia, nessun lavoro può essere effettuato sulla corsia se può ostacolare le altre auto che stanno cercando di abbandonare la pit lane.

## **28.5**

La FIA assegnerà un garage e una superficie in corsia box su base di assoluta parità in cui ogni squadra può lavorare e, all'interno di ciascuna di queste aree designate come garage, una posizione in cui il pit stop può essere effettuato sia durante le prove sia durante la gara.

## **28.6**

Dispositivi motorizzati che assistono a sollevare qualsiasi parte di un'auto sono vietati nella corsia box durante la gara.

## **28.7**

A meno che una macchina venga spinta dalla griglia in qualsiasi momento durante la procedura di avvio, le auto possono essere guidate solo dalla zona garage designata della squadra fino alla fine della corsia box.

Qualsiasi auto guidata fino alla fine della corsia box prima di iniziare o ri-avviare una sessione di prove, o qualsiasi auto che necessita di fermarsi all'uscita dei box durante un periodo di safety car, deve formare una linea sulla corsia di sorpasso e restare nell'ordine in cui sono arrivate a meno che un'altra macchina subisca indebiti ritardi.

## **28.8**

Con l'eccezione del giro di ricognizione consentito dall'articolo 23.2 (b), qualsiasi pilota che è ammesso ad iniziare la gara dalla pit lane non può portare in pit lane la sua macchina dalla zona garage designata della sua squadra fino a quando non sia stato dato il segnale di 20 minuti e deve fermarsi in linea nella corsia di sorpasso.

In queste circostanze sarà permesso lavorare in corsia di sorpasso ma ogni lavoro è limitata a:

- a)** Avviare il motore e qualsiasi preparazione direttamente associata.
- b)** L'installazione o la rimozione di dispositivi di raffreddamento e di riscaldamento.
- c)** Le modifiche apportate per il comfort del conducente.
- d)** Sostituzione degli pneumatici.

Quando le auto hanno il permesso di lasciare la corsia box devono farlo nel modo che è stato stabilito di cui all'articolo 36.2 a meno che un'altra vettura subisca indebiti ritardi. In ogni momento i piloti devono seguire le indicazioni dei commissari.

## **28.9**

Ad eccezione dell'asciugatura o la pulizia o la posa della gomma degli pneumatici quando le macchine lasciano la loro posizione di pit-stop, i piloti non possono tentare di migliorare l'aderenza della superficie nella corsia dei box a meno che non sia stato chiaramente identificato un problema e una soluzione concordata dal delegato FIA alla sicurezza.

## **28.10**

I concorrenti non possono dipingere linee su qualsiasi parte della corsia box.

## **28.11**

Altra attrezzatura che non rientra nel punto 28.8 sopra non può essere lasciata sulla corsia di sorpasso.

## **28.12**

Il personale della squadra è ammesso solo nella corsia dei box immediatamente prima di iniziare a lavorare su una macchina e deve ritirarsi non appena il lavoro è completo.

Tutto il personale del team che effettua qualsiasi intervento su una vettura in corsia box quando l'auto è in posizione di pit stop durante la sessione di prove di qualificazione, o durante un pit stop di gara, deve

indossare una protezione della testa che soddisfa o supera i requisiti della ECE 22.05 - europea casco da moto integrale da strada, DOT - USA casco da moto su strada o JIS T8133-2015, classe 2 - caschi protettivi JPN per gli utenti di veicoli a motore. L'uso di occhiali di protezione adeguati è obbligatorio.

### **28.13**

**a)** Le auto non devono essere rilasciate da una posizione di arresto in garage o piazzola in modo che potrebbe mettere in pericolo il personale in corsia o un altro pilota.

I concorrenti devono fornire un mezzo per stabilire chiaramente, quando viene visto da sopra e nella parte anteriore della macchina, che una macchina è stata rilasciata.

**b)** Se una macchina si considera rilasciata in condizioni di non sicurezza durante qualsiasi sessione di prove, i commissari sportivi potranno togliere al pilota un numero di posizioni in griglia che ritengono appropriate.

**c)** Se una macchina si considera rilasciata in condizioni di non sicurezza durante una gara una penalità ai sensi dell'articolo 38.3 (d) sarà imposta al pilota in questione. Tuttavia, se il pilota si ritira dalla gara a causa del rilascio della vettura in condizioni non sicure, può essere inflitta una multa alla squadra.

**d)** Sarà imposta una sanzione supplementare per qualsiasi pilota che, a giudizio dei Commissari Sportivi, continua a guidare una macchina sapendo che non è stato rilasciato in condizioni di sicurezza.

In tutti i casi di cui sopra, una vettura sarà considerata rilasciata sia quando è stata spinta fuori dalla sua zona garage designata (quando si esce dal garage) sia dopo che ha completamente lasciato la sua posizione di pit-stop dopo un pit stop

### **28.14**

In circostanze eccezionali il direttore di gara può chiedere che la pit entry venga chiusa durante la gara per motivi di sicurezza. In tal caso i piloti possono entrare nella corsia box per le riparazioni essenziali e del tutto evidenti da svolgere alla macchina.

Una penalità ai sensi dell'articolo 38.3 (d) sarà imposta su qualsiasi pilota che, a giudizio dei commissari, è entrato nella pit lane per qualsiasi altra ragione, mentre era chiusa.

## **29) Peso**

### **29.1**

**a)** Dopo ogni sessione di prove libere o durante la sessione di prove di qualificazione le vetture verranno pesate secondo come segue:

**1)** Quando viene deciso, il pilota riceverà un segnale per fare in modo che proceda direttamente al garage FIA e fermi lì il suo motore. Una reprimenda sarà imposta a qualsiasi pilota che non riesce a fermarsi quando gli viene segnalato di farlo, a condizione che la macchina venga poi riportata al garage FIA senza indugio e che il delegato tecnico della FIA sia soddisfatto della vettura che è stata riportata esattamente nella stessa condizione in cui si trovava quando è rientrata ai box.

Qualsiasi pilota che non riesce a fermarsi quando gli viene chiesto di farlo, e quindi non riesce a portare la vettura al garage FIA, o se del lavoro viene svolto sulla vettura prima di essere restituita al garage FIA, sarà richiesto di iniziare la gara dalla pit lane.

**2)** Al termine della sessione di qualifica tutte le vetture che hanno partecipato al Q3 saranno pesate. Se un pilota vuole lasciare la sua auto prima di essere pesata deve chiedere al delegato tecnico di pesarlo, affinché questo peso possa essere aggiunto a quello della vettura.

**3)** Se una macchina si ferma sul circuito durante la sessione di qualifica e il pilota lascia la macchina, deve andare al garage della FIA immediatamente al suo ritorno in pit lane in modo che il suo peso sia stabilito.

**b)** Dopo la gara ogni vettura classificata sarà pesata. Se il conducente desidera lasciare la sua auto prima che venga pesata, deve chiedere al delegato tecnico di pesarlo in modo che il suo peso possa essere aggiunto a quello della vettura.

**c)** Un'auto può essere squalificata se il suo peso risulta essere inferiore a quello di cui all'articolo 4.1 del Regolamento Tecnico in rapporto ai punti a) e b), salvo il caso di carenza di peso a causa di perdita accidentale di un componente della vettura.

**d)** Nessuna sostanza può essere aggiunta, appoggiata o rimossa da una macchina dopo che è stata selezionata per la pesatura o alla fine della gara o nel corso della procedura di pesatura. (eccetto quando effettuato da un Commissario Tecnico che agisce in veste ufficiale).

### **29.2**

In caso di violazione di tali disposizioni per la pesatura delle vetture i commissari sportivi potranno punire tale conducente con la perdita di posizioni in griglia che ritengono appropriate o squalificarlo dalla gara.

## **30) Rifornimento**

### **30.1**

- a) Il rifornimento è consentito solo nel garage designato della squadra.
- b) Il carburante non può essere aggiunto o rimosso dopo che una macchina ha lasciato la pit lane per iniziare il primo giro di ricognizione permesso dall'articolo 36.1.
- c) Il carburante non può essere aggiunto né tolto da un'auto durante una gara.

### **30.2**

Nessuna auto potrà essere rifornita, né combustibile potrà essere rimosso da una macchina, con una quantità superiore a 0,8 litri / secondo.

### **30.3**

Il pilota può rimanere nella sua auto per tutto il tempo del rifornimento di carburante, ma il motore deve essere spento.

### **30.4**

Durante tutto il rifornimento e le operazioni di movimentazione del combustibile:

- a) Il personale in questione deve indossare indumenti esterni che siano in conformità con entrambi gli standard FIA 8867-2016 e 8856-2000.
- b) Un assistente dotato di un estintore adeguato di capacità adeguata deve essere presente e deve essere indossare indumenti esterni che sono in conformità con entrambi gli standard FIA 8867-2016 e 8856-2000.
- c) Tutte le vetture, attrezzature per il rifornimento ed i contenitori devono essere opportunamente messi a terra, se necessario.
- d) Qualsiasi sistema di pompaggio a energia utilizzato per trasferire il carburante deve essere azionato da un non-latching switch o si spegnerà automaticamente se l'operatore lo abbandona.

### **30.5**

A nessuna auto è consentito consumare più di **110 kg** di combustibile, dal momento in cui il segnale per iniziare la corsa è dato al tempo in cui ogni macchina attraversa la linea dopo che è stato dato il segnale di fine-corsa. Tranne in casi di forza maggiore (accettata come tale dai Commissari Sportivi), qualsiasi pilota che abbia superato questo limite sarà squalificato dai risultati di gara.

## **31) Sessioni di prove**

### **31.1**

Nessun pilota può prender parte alla gara senza prendere parte ad almeno una sessione di prove libere.

### **31.2**

Durante tutte le prove ci sarà una luce verde e una luce rossa alla fine della corsia box. Le auto possono lasciare la corsia dei box quando la luce verde è accesa. Inoltre, una bandiera blu e/o una luce blu lampeggiante verrà visualizzata all'uscita dei box per avvisare le auto che lasciano la corsia dei box se delle macchine si stanno avvicinando sulla pista.

### **31.3**

Con permesso scritto della FIA di fare altrimenti, il circuito può essere utilizzato per scopi diversi da quelli degli eventi dopo l'ultima sessione di prove libere di ogni giorno di prove e il giorno della gara non meno di un'ora prima della fine che la pit lane venga aperta per permettere alle auto di fare un giro di ricognizione.

### **31.4**

Nel caso di infrazione alla guida nel corso di una sessione di prove i Commissari Sportivi possono cancellare il tempo (o i tempi) del giro/i o far retrocedere il conducente di un numero di posizioni in griglia che ritengono opportune. A meno che non sia del tutto chiaro che un pilota ha commesso un'infrazione di guida, tale evento sarà di norma studiato dopo la sessione plenaria. Se è il caso, sarà anche dato riguardo alle disposizioni di cui all'articolo 18.1.

### **31.5**

Ogni conducente che prende parte a qualsiasi sessione di prove che, a giudizio dei Commissari Sportivi, si ferma inutilmente sul circuito oppure ostacoli inutilmente un altro conducente è soggetto alle sanzioni di cui all'articolo 31.4.

### 31.6

Se fosse necessario fermare una sessione di prove in quanto il circuito è bloccato da un incidente o perché le condizioni meteorologiche o altro rendono pericoloso continuare, il Direttore di Gara ordinerà che le bandiere rosse vengano mostrate a tutti con i messaggi di un commissario e le luci di interruzione verranno mostrate sulla Linea.

Quando viene dato il segnale di fermarsi, tutte le vetture devono immediatamente ridurre la velocità e procedere lentamente verso la pit lane. Al fine di garantire che i piloti riducano sufficientemente la velocità, dal momento in cui il messaggio "BANDIERA ROSSA" appare sul sistema di messaggistica ufficiale fino al momento in cui ogni auto attraversa la prima linea della safety car quando entra nella pit lane, i piloti dovranno rimanere sopra il tempo minimo fissato dalla centralina ECU FIA almeno una volta in ogni settore dei commissari (un settore dei commissari è definito come la sezione di pista tra ciascuno dei pannelli luminosi FIA).

Tutte le auto abbandonate sulla pista verranno portate in un luogo sicuro.

Alla fine di ogni sessione di prove nessun conducente può attraversare la Linea più di una volta.

### 31.7

Il Direttore di Gara può interrompere la sessione più spesso e per tutto il tempo che ritiene necessario per cancellare la traccia lasciata o per consentire il recupero di una macchina. Tuttavia, solo durante le prove di qualificazione sarà la sessione estesa di conseguenza.

Qualora una o più sessioni vengano così interrotte, nessuna protesta può essere accettata per quanto riguarda i possibili effetti dell'interruzione sulla qualificazione dei piloti ammessi alla partenza.

## 32) Prove libere

### 32.1

a) Due sessioni di prove libere (P1 e P2), ognuna della durata di un'ora e mezza e separate da almeno due ore e mezza, si svolgeranno **nel secondo giorno dell'evento**.

b) Un'ulteriore sessione di prove libere (P3), della durata di un'ora e che inizia non meno di diciotto ore e mezza dopo la fine della P2, si svolgerà il giorno prima della gara..

## 33) Qualifiche

### 33.1

La sessione di prove di qualificazione si svolgerà il giorno prima della gara e inizierà non meno di due ore dopo la fine delle P3.

La sessione si svolgerà come segue:

a) Per i primi 18 minuti della sessione (Q1) tutte le vetture saranno ammesse in pista e alla fine di questo periodo le più lente cinque vetture saranno vietate dal prendere parte a qualsiasi parte ulteriore della sessione.

I tempi sul giro ottenuti dalle quindici vetture rimanenti verranno quindi cancellati.

b) Dopo sette minuti di pausa, la sessione sarà ripresa per 15 minuti (Q2) e le quindici vetture rimanenti saranno ammesse in pista e alla fine di questo periodo le più lente cinque vetture saranno vietate dal prendere parte a qualsiasi parte ulteriore della sessione.

I tempi sul giro ottenuti dalle dieci vetture rimanenti verranno quindi cancellati.

c) Dopo otto minuti di pausa, la sessione sarà ripresa per 12 minuti (Q3) e saranno ammesse in pista le dieci vetture rimanenti.

La procedura di cui sopra si basa su 20 vetture ufficialmente ammesse a partecipare alla manifestazione. Se 22 vetture sono ammissibili, sei saranno eliminate dopo Q1 e Q2, se 24 vetture sono ammissibili sette vetture saranno eliminate dopo la Q1 e Q2, e così via, se più macchine sono ammissibili.

### 33.2

Ogni pilota la cui auto si ferma sul circuito durante la sessione di qualifica non sarà ammesso a prendere parte a qualsiasi ulteriore parte della sessione.

### 33.3

Al termine delle prove ufficiali i tempi ottenuti da ciascun pilota saranno pubblicati ufficialmente.

### 33.4

Un AOT, come definito nel regolamento tecnico di F1, deve essere vuoto durante l'intera sessione di qualifica.



## 34) Parco chiuso pre gara

### 34.1

Ogni squadra deve fornire al delegato tecnico della FIA un foglio con il set-up delle sospensioni per entrambe le loro auto prima che ognuna di loro lasci la pit lane per la prima volta durante la sessione di prove ufficiali.

### 34.2

Ogni vettura sarà considerata in parco chiuso dal momento in cui lascia la pit lane per la prima volta durante le qualifiche fino all'inizio della gara. Qualsiasi vettura che non riesce a lasciare la corsia dei box durante le prove di qualificazione sarà considerata in parco chiuso alla fine del Q1....

In questo tempo, tranne quando le auto sono sigillate durante la notte in conformità con l'articolo 34.4 di seguito, possono essere effettuati i seguenti lavori:

- il motore può essere avviato;
- il combustibile può essere aggiunto o rimosso; si può effettuare uno sfiato del carburante;
- i cerchi, gli elementi di fissaggio della ruota e gli pneumatici possono essere rimossi, modificati o riequilibrati e la pressione degli pneumatici controllata;
- le candele possono essere rimosse, al fine di effettuare un esame interno del motore e del cilindro di compressione;
- dispositivi di riscaldamento o di raffreddamento possono essere montati;
- una batteria esterna può essere collegata con le unità del quadro elettrico e può essere liberamente accessibile tramite un collegamento fisico con la macchina;
- carica e/o scarica delle periferiche di archiviazione di energia (ERS);
- rimozione dei dispositivi di archiviazione di energia (ERS) che, una volta segnati dal delegato tecnico della FIA, possono essere tenuti, durante la notte, dalla squadra;
- la batteria principale e le batterie elettriche della radio possono essere modificate;
- il sistema frenante può essere svuotato;
- l'olio motore può essere drenato;
- i gas compressi possono essere rimossi o aggiunti;
- i liquidi con un peso specifico inferiore a 1.1 possono essere rimossi e/o sostituiti, tuttavia, i fluidi usati per il rifornimento devono essere conformi alle stesse specifiche del fluido originale;
- la messa a punto dell'aerodinamica dell'ala anteriore può essere effettuata con le parti esistenti. Non ci sono parti che possono essere aggiunte, rimosse o sostituite;
- se il delegato tecnico della FIA ha accertato che le variazioni delle condizioni climatiche richiedono modifiche di specifiche di una vettura, le modifiche possono essere apportate ai condotti dell'aria intorno ai freni anteriori e posteriori e ai condotti dei radiatori. Queste modifiche possono essere effettuate in qualsiasi momento dopo che il messaggio "VARIAZIONE CONDIZIONI CLIMATICHE" è visualizzato da tutti i team sul monitor dei tempi. Da questo momento la scelta dei canali d'aria intorno ai freni anteriori e posteriori ed i condotti del radiatore è libera e i tubi di pitot possono essere coperti o scoperti, sempre con il rispetto dei regolamenti tecnici.
- parti della carrozzeria (radiatori esclusi) possono essere rimosse e/o pulite;
- modifiche estetiche possono essere effettuate alla carrozzeria e del nastro può essere aggiunto;
- ogni parte della vettura può essere pulita;
- sulle telecamere di bordo, componenti del sistema di smistamento, transponder dei tempi e le associate attrezzature possono essere rimosse, riparate o controllate;
- qualsiasi lavoro richiesto dal delegato tecnico della FIA;
- modifiche per migliorare il comfort del conducente. In questo contesto l'adeguamento degli specchietti, delle cinture di sicurezza e dei pedali può essere effettuato solo con l'autorizzazione specifica del delegato tecnico della FIA. Se la temperatura ambiente dovesse cambiare in modo significativo, alle squadre sarà richiesto di cambiare l'imbottitura poggiatesta prevista dall'articolo 14.6.1-6 del Regolamento Tecnico attraverso il sistema ufficiale di messaggistica. L'aggiunta o la rimozione di imbottitura (o materiale simile) è autorizzata, ma può essere eseguita solo sotto sorveglianza e, se richiesto dal delegato tecnico della FIA, deve essere rimossa prima della procedura di pesatura post gara.
- il liquido potabile per il conducente può essere aggiunto in qualsiasi momento, tuttavia, la capacità del contenitore per qualsiasi fluido, non deve superare gli 1,5 litri;
- la riparazione di danni causati da veri incidenti;
- le parti che vengono rimosse dalla macchina al fine di svolgere qualsiasi lavoro indicato sopra, o tutte le parti smontate per effettuare i controlli essenziali di sicurezza, devono rimanere vicini ad essa e, in ogni momento, devono essere visibili a uno scrutatore assegnato alla vettura in questione.

Qualsiasi lavoro non elencato sopra può essere effettuato soltanto con l'approvazione del delegato tecnico della FIA dopo una richiesta scritta da parte del team in questione. Deve essere chiaro che ogni parte di ricambio che un team desidera montare è simile in massa, inerzia e funzione all'originale. Tutte le parti smontate saranno trattenute dalla FIA.

Tuttavia, se una squadra vuole cambiare una parte durante la sessione di qualifica, **tra i giri di schieramento** e/o sulla griglia, prima dell'inizio della gara, questo può essere fatto senza prima chiedere il permesso del delegato tecnico, a condizione che sia ragionevole per la rispettiva squadra di credere che l'autorizzazione sarebbe stata data se non ci fosse il tempo di chiedere che la parte rotta o danneggiata resti in piena vista dello scrutatore assegnato a ciascuna vettura in ogni momento.

### **34.3**

Alla fine della qualifica, almeno sei vetture saranno scelte in modo casuale a sottoporsi a ulteriori controlli; una volta informati che la loro auto è stata selezionata la squadra interessata deve portare la macchina nel parco chiuso immediatamente.

### **34.4**

Entro tre ore e mezza dalla fine della sessione di prove ufficiali di qualificazione tutte le auto usate durante la sessione (o che erano previste per l'uso, ma non sono riuscite a lasciare la corsia box), devono essere coperte e preparate per l'applicazione dei sigilli FIA al fine di garantire che essi rimangano sicuri fino al giorno successivo. Per motivi di marketing il presente termine può essere prorogato per un'auto di ciascun concorrente per un massimo di due ore dalla prima in accordo con il delegato tecnico della FIA.

Tuttavia, nessun lavoro di qualsiasi tipo può essere effettuato sulla vettura oltre le tre ore e mezza dopo la fine della sessione di prove ufficiali.

Mentre le vetture sono coperte durante la notte possono essere dotate di dispositivi per tenerle al caldo.

### **34.5**

Cinque ore e 10 minuti prima dell'inizio del giro di formazione i sigilli e le coperture possono essere rimosse, ma le auto rimangono nel parco chiuso fino all'inizio della gara.

### **34.6**

Un concorrente non potrà né modificare la vettura né apportare modifiche al set-up della sospensione quando la vettura si trova in condizioni di parco chiuso. In caso di violazione del presente articolo, il pilota in questione deve iniziare la gara dalla pit lane e seguire le procedure di cui all'articolo 36.2. Affinché i commissari possano essere completamente certi che non sono state apportate modifiche ai sistemi di sospensione o di una configurazione aerodinamica della vettura (ad eccezione dell'ala anteriore), mentre si è nella fase di parco chiuso post-qualifica, deve essere chiaro ad un esame fisico che cambiamenti non possono essere fatte senza l'uso di attrezzi.

### **34.7**

Uno scrutatore sarà assegnato a ciascuna vettura al fine di garantire che nessun lavoro non autorizzato venga effettuato sulle vetture mentre sono in condizioni di parco chiuso.

### **34.8**

Un elenco delle parti sostituite sulle vetture con l'assenso specifico del tecnico delegato della FIA, mentre sono in condizioni di parco chiuso sarà pubblicato e distribuito a tutte le squadre prima della gara.

### **34.9**

La quantità di olio contenuta in ciascun serbatoio dell'olio, ad eccezione del serbatoio principale, deve essere dichiarata alla FIA un'ora prima dell'inizio della gara.

## **35) La griglia**

### **35.1**

A meno che la pista non sia stata dichiarata bagnata dal direttore di gara, i piloti eliminati durante la Q1, il cui migliore giro in qualifica supera il 107% del miglior tempo impostato durante la sessione, o che non riesce a impostare un tempo, non avranno il permesso di prendere parte alla gara. In circostanze eccezionali, tuttavia, che può includere l'impostazione di un adeguato tempo sul giro in una sessione di prove libere, i commissari sportivi potranno autorizzare l'auto a iniziare la gara.

I piloti accettati in questo modo saranno posizionati sul retro della griglia di partenza dopo che sono state applicate altre eventuali sanzioni, **e dietro a qualsiasi pilota penalizzato ai sensi dell'articolo 23, paragrafo 3, lettera b).**

Se dovesse esserci più di un pilota accettato in questo modo, l'ordine griglia sarà determinato dall'ordine in griglia che avevano durante le P3.

### **35.2**

a) La griglia sarà redatta come segue:

- i) Gli ultimi **cinque** posti saranno occupati dalle vetture eliminate nel Q1, la più veloce nella

16<sup>a</sup>posizione.

ii) I successivi **cinque** saranno occupati dalle auto eliminate nel Q2, la più veloce nella 11<sup>a</sup>posizione.

iii) La prime dieci posizioni saranno occupate dalle vetture che hanno partecipato al Q3, la più veloce nella posizione in griglia che è stata la pole position nel corso dell'anno precedente o, su un nuovo circuito, è stata designata come tale dal delegato alla sicurezza della FIA.

Se due o più piloti avranno tempi identici durante Q1, Q2 e Q3 la priorità sarà data a quello che l'ha fatto registrare per primo.

Se **più di 20** posti auto, vengono inseriti nel Campionato, gli emendamenti verranno effettuati come sopra conformemente all'articolo 33.1

- b) Se più di un pilota non riesce a impostare un tempo durante Q2 e Q3 saranno posizionati nei seguenti ordini:
- i) ogni pilota che ha tentato di impostare un tempo di qualificazione a partire da un giro lanciato;
  - ii) ogni pilota che è riuscito ad avviare un giro lanciato;
  - iii) ogni pilota che non riesce a lasciare i box durante il periodo.

c) Una volta che la griglia è stata stabilita in conformità ai punti a) e b), le sanzioni per le posizioni in griglia saranno applicate ai piloti in questione, secondo l'ordine di come i reati sono stati commessi. Se, dopo la qualifica, più di un pilota incorre in una sanzione ai sensi dell'articolo 23.3 e), o dell'articolo 23.5 a), sarà data preferenza al pilota la cui squadra ha per prima informato il delegato tecnico che una sostituzione di power unit o di cambio sarà effettuata.

**d) Qualsiasi pilota che deve iniziare la gara dal retro della griglia dopo aver subito una penalità ai sensi dell'articolo 23.3 (b) sarà disposto sulla griglia dietro a qualsiasi pilota penalizzato in base al punto c) sopra.**

**Se è richiesto a più di un pilota di iniziare la gara dal retro della griglia, saranno disposti in ordine di qualificazione**

**e) Qualsiasi pilota che incorre in una sanzione ai sensi dell'articolo 23.3 (e) o dell'articolo 23.5 (a) avrà la precedenza su qualsiasi conducente i cui tempi di qualificazione sono stati cancellati per un qualsiasi motivo.**

Se più di un pilota si trova in una singola categoria in b) oppure **e)** di cui sopra saranno disposti sulla griglia nell'ordine in cui sono stati classificati nel precedente periodo di qualificazione o, nel caso di Q1, nell'ordine in cui sono stati classificati in P3.

### 35.3

La griglia di partenza sarà pubblicata non meno di quattro ore prima dell'inizio del giro di formazione. Qualsiasi concorrente la cui vettura non è in grado di essere avviata per qualunque motivo (o che ha buone ragioni per cui credono che l'auto non sarà pronta per iniziare) deve informare i commissari di conseguenza al più presto e, in ogni caso, non oltre un'ora e quindici minuti prima dell'inizio del giro di formazione. Se una o più vetture vengono ritirate la griglia verrà chiusa di conseguenza. La griglia di partenza finale sarà pubblicata un'ora prima dell'inizio del giro di formazione.

### 35.4

La griglia sarà sfalsata in formazione 1 x 1 e le righe della griglia sono separate da 16 metri.

## 36) Procedura di partenza

A meno che non sia necessario utilizzare la procedura di cui all'articolo 39.16 la seguente procedura verrà utilizzata.

### 36.1

40 minuti prima dell'inizio del giro di formazione l'uscita box verrà aperta e a **tutte** le auto, **incluse quelle che dovranno iniziare la gara dalla pit lane**, sarà consentito lasciare la corsia dei box per coprire un giro di ricognizione. Alla fine di questo giro **tutte le auto che inizieranno la gara dalla griglia** si fermeranno sulla griglia di partenza in ordine con il proprio motore spento.

Qualora volessero coprire più di un giro di ricognizione, questo deve essere fatto con guida lungo la pit lane a velocità molto ridotta tra ciascuno dei giri. Se un pilota si ferma nella sua piazzola tra i suoi giri di ricognizione, la vettura può solo ri-unirsi alla pista dal garage del pilota e non dalla sua posizione pit stop.

Tutti i piloti che arrivano all'uscita dei box in questo momento devono farlo a velocità costante e con costante acceleratore. Questo vale su tutta la corsia box, se un pilota sta per uscire dalla corsia box dal suo garage o se sta passando attraverso la corsia dei box tra i giri di ricognizione.

Le vetture che non completano un giro di ricognizione e che non raggiungono la griglia con i propri mezzi non saranno ammesse all'inizio della gara sulla griglia.

### **36.2**

32 minuti prima dell'inizio del giro di formazione, un segnale di avviso verrà dato che indica che la chiusura della corsia dei box sarà chiusa dopo due minuti.

30 minuti prima dell'inizio del giro di formazione, la corsia dei box verrà chiusa e un secondo segnale di avviso sarà dato. Qualsiasi vettura che è ancora nella corsia dei box può partire dalla fine della pit lane a condizione che sia giunta lì con i propri mezzi. Se più di un'auto sono interessate, esse devono allinearsi nell'ordine in cui sono qualificate. Tuttavia, qualsiasi vettura che raggiunge la fine della pit lane dopo il segnale dei cinque minuti al via della gara deve partire dietro qualsiasi altra auto già all'uscita box.

Tutte le auto possono quindi partecipare alla gara una volta che tutto il gruppo ha raggiunto la fine della corsia box per il primo giro dopo l'inizio.

### **36.3**

L'approccio della partenza sarà annunciato da segnali mostrati dieci minuti, cinque minuti, tre minuti, un minuto e quindici secondi prima dell'inizio del giro di formazione, ognuno dei quali sarà accompagnato da un segnale acustico.

Quando il segnale di dieci minuti è mostrato tutti, tranne i piloti, i funzionari e il personale del team tecnico devono lasciare la griglia.

### **36.4**

Quando il segnale di tre minuti viene mostrato tutte le vetture in griglia devono avere le loro ruote montate; dopo questo segnale le ruote possono essere rimosse solo nella corsia dei box.

Una penalità sotto articolo 38.3.(d) sarà assegnata come sanzione nei confronti del conducente la cui auto non ha avuto tutti i suoi pneumatici completamente montati prima del segnale di tre minuti.

### **36.5**

Quando il segnale di un minuto viene mostrato, i motori devono essere avviati e tutto il personale del team deve lasciare la griglia entro il momento in cui viene dato il segnale dei 15 secondi prendendo anche tutte le apparecchiature.

Se del personale del team o delle apparecchiature della squadra rimangono in griglia dopo che il segnale dei 15 secondi è stato mostrato, il pilota della vettura in questione deve iniziare la gara dalla pit lane di cui all'articolo 36.2. Verrà inflitta una penalità ai sensi dell'articolo 38.3 (d) a qualsiasi pilota che non riesce a iniziare la gara dalla linea della pit lane.

Se qualche pilota ha bisogno di assistenza dopo il segnale dei 15 secondi, deve alzare il braccio e, quando il resto delle vetture in grado di partire avranno lasciato la griglia, i commissari saranno incaricati di spingere la macchina nella corsia box. In ogni caso, i commissari staranno accanto a ogni auto (o singola auto) con bandiere gialle per avvisare i piloti alle spalle.

### **36.6**

Quando le luci verdi vengono accese, tutte le vetture inizieranno il giro di formazione con il pilota della pole position davanti. Quando si lascia la griglia tutti i piloti devono rispettare il limite di velocità della pit lane fino a che non passano la posizione della pole position.

I commissari verranno istruiti a spingere qualsiasi auto che rimane sulla griglia di partenza nella corsia box per il percorso più veloce subito dopo che le automobili in grado di partire hanno lasciato la griglia. Qualsiasi pilota spinto dalla griglia non può tentare di avviare la vettura e deve seguire le istruzioni dei commissari di gara.

Una volta che l'ultima vettura in grado di farlo ha lasciato la griglia e superato l'uscita dei box, anche le vetture che devono iniziare la gara dalla pit lane possono unirsi al giro di formazione.

### **36.7**

Durante il giro di formazione la partenza libera è proibita e la formazione deve essere mantenuta più stretta possibile.

### **36.8**

Il sorpasso durante il giro di formazione è consentito solo se una macchina è in ritardo e le auto dietro non possono evitare di passarla senza ritardare indebitamente il resto del gruppo. In questo caso, i piloti possono sorpassare solo per ristabilire l'ordine originale di partenza. Qualsiasi pilota in ritardo, e che non è in grado di ristabilire la partenza originale deve raggiungere la prima linea della safety car, deve entrare nella corsia dei box e partire dal fine della pit lane come all'articolo 36.2.

Verrà inflitta una penalità ai sensi dell'articolo 38.3 (d) a qualsiasi pilota che non riesce a raggiungere la linea della pit-lane, se non ha ristabilito l'ordine di partenza originale prima di raggiungere la prima linea di safety car.

### 36.9

Quando le auto tornano sulla griglia al termine del giro di formazione (o giri, vedi articoli 36.14 c) e 42.5) si devono fermare nelle loro rispettive piazzole di partenza mantenendo i motori accesi.

Tutte le vetture che devono iniziare la gara dalla pit lane e che hanno completato un giro di formazione, devono entrare nella pit lane alla fine del giro e partire dalla fine della pit lane come specificato nell'articolo 36.2.

Ci sarà una partenza da fermi e il segnale verrà dato per mezzo di luci attivate dallo starter permanente. Una volta che tutte le vetture sono ferme, in cinque secondi il semaforo apparirà seguito dai quattro, tre, due e un secondo. In qualsiasi momento dopo la comparsa di una seconda luce, la gara sarà avviata dallo spegnimento di tutte le luci rosse.

### 36.10

Salvo specifica autorizzazione da parte della FIA, durante l'inizio di una gara il muretto dei box deve essere tenuto libero da ogni persona con l'eccezione del personale del team come da articolo 22.13, degli ufficiali e dei vigili del fuoco

### 36.11

Se, dopo il ritorno alla griglia di partenza alla fine del giro di formazione sorge un problema, si applicano le seguenti procedure:

- a) Se su una vettura si sviluppa un problema che potrebbe mettere in pericolo la partenza il conducente deve immediatamente alzare le mani sopra la sua testa e il commissario responsabile di quella riga di pista deve immediatamente sventolare una bandiera gialla. Se il direttore di gara decide che la partenza deve essere ritardata, le luci verdi saranno accese due secondi dopo che le luci arancioni si accendono e una scheda che dice "giro extra di formazione" sarà visualizzato e tutte le auto in grado di farlo devono completare un ulteriore giro di formazione mentre la vettura che ha sviluppato il problema viene spostata nella corsia box. Quando si lascia la griglia per completare l'extra giro di formazione tutti i piloti devono rispettare il limite di velocità della pit lane fino a che non passano la pole position. La squadra può quindi tentare di risolvere il problema e, in caso di successo, la vettura può quindi iniziare dalla fine della pit lane. Se ci dovesse essere più di una vettura coinvolta il loro ordine di partenza sarà determinato dall'ordine in cui hanno raggiunto la fine della pit lane.  
Ogni volta che questo accade la gara sarà accorciata di un giro.
- b) Se sorge un altro problema che non necessita di un ritardo alla partenza (vedi c) qui di seguito, ai piloti sarà chiesto di effettuare un giro di formazione in più di cui a). Qualsiasi pilota che ha causato che la partenza venga abortita, ma è in grado di iniziare il giro di formazione in più, deve entrare nella corsia dei box al termine del giro e iniziare la gara di cui all'articolo 36.2. Verrà inflitta una penalità ai sensi dell'articolo 38.3 (d) a qualsiasi pilota che non inizia la gara dalla pit lane.
- c) Se un altro problema si pone, e se il direttore di gara decide che la partenza deve essere ritardata, si applicano le seguenti procedure:
  - 1) Se la gara non verrà iniziata, le luci arancioni saranno accese e una tavola dicendo "partenza ritardata" verrà visualizzata, tutti i motori saranno spenti e tutte le squadre saranno informate del probabile ritardo attraverso il sistema ufficiale di messaggistica. Una volta che l'ora di inizio è nota almeno cinque minuti prima sarà dato avviso. Il cambio di pneumatici in griglia non è consentito durante un tale ritardo. Ogni volta che questo accade la gara sarà accorciata di un giro.
  - 2) Se la gara è stata iniziata i commissari a fianco della griglia agiteranno le bandiere gialle per informare i piloti che una vettura è ferma sulla griglia.
  - 3) Se, dopo la partenza, una vettura è ferma sulla griglia di partenza, sarà compito dei commissari di gara di portare la vettura nella pit lane con il percorso più veloce. Qualsiasi pilota spinto dalla griglia non può tentare di avviare la vettura.
  - 4) Una volta che la vettura è in corsia box i meccanici possono tentare di ri-avviarla, e in caso di successo il conducente può riprendere la gara. Il conducente e i meccanici devono seguire le istruzioni dei commissari di gara in qualsiasi momento durante tale procedura.

### 36.12

In caso dell'applicazione dell'articolo 36.11, la gara sarà comunque valida per il campionato e non importa quante volte la procedura viene ripetuta, o di quanto la gara è stata ridotta di conseguenza.

### 36.13

Entrambe le sanzioni di cui agli articoli 38.3 c) o d) saranno applicate a qualsiasi pilota che si ritiene si sia:

- a) Mosso prima che sia stato dato il segnale di partenza, tale giudizio viene effettuato da un transponder approvato e fornito dalla FIA e montato su ciascuna vettura, oppure;

**b)** Posizionato la sua auto sulla griglia di partenza in modo tale che il transponder non sia in grado di rilevare il momento in cui l'auto si sia spostata dalla sua posizione di griglia dopo che è stato dato il segnale di partenza.

### **36.14**

Solo nei seguenti casi saranno consentite variazioni delle procedure di partenza:

- a) Se inizia a piovere dopo che il segnale dei cinque minuti è stato dato, ma prima che la gara è stata avviata e a giudizio del direttore di gara, dovrebbe essere data l'opportunità ai team di cambiare le gomme; le luci arancioni verranno visualizzate sulla linea e la procedura di partenza sarà rifatta dal punto dei dieci minuti.
- b) Se la partenza della gara è imminente e, a giudizio del direttore di gara, il volume di acqua sulla pista è tale che non si possa iniziare in modo sicuro anche su pneumatici da bagnato, le luci arancioni saranno indicate sulla linea e tutti i team saranno informati relativamente al probabile ritardo tramite monitor dei tempi. Una volta che l'orario di inizio è conosciuto verrà dato un segnale almeno dieci minuti prima.
- c) Se le condizioni della pista sono considerate non idonee per iniziare la gara, al momento previsto della partenza, il giro di formazione si svolgerà dietro la safety car. Se questo è il caso, dieci minuti prima il segnale sarà con le sue luci arancioni illuminate, essendo questo il segnale per i piloti che il giro di formazione inizierà dietro la safety car. Allo stesso tempo, questo sarà confermato a tutte le squadre attraverso il sistema ufficiale di messaggistica.

Quando le luci verdi vengono accese la safety car lascerà la griglia e tutti i piloti devono seguirla, restando a non più di dieci lunghezze auto dietro, e devono rispettare il limite di velocità in corsia box fino a che non passano la pole position. La safety car continuerà fino a quando le condizioni non saranno considerate idonee per correre.

Ogni auto che comincia la gara dalla pit-lane, potrebbe unirsi al giro di formazione una volta che l'intero gruppo ha superato la fine della corsia box per la prima volta. Tali macchine possono completare tutti i giri di formazione, ma devono entrare nella corsia dei box dopo che la safety car torna ai box e iniziare la gara dalla fine della corsia box nell'ordine in cui arrivano. Qualsiasi altra auto che entra nella pit lane durante i giri di formazione può rientrare in pista, ma deve entrare nella pit lane dopo che la safety car sia tornata ai box e iniziare la gara dalla fine della pit lane nell'ordine in cui arrivano.

**Una sanzione ai sensi dell'Articolo 38.3 (d) sarà inflitta a qualsiasi pilota le cui gomme siano cambiate per una diversa specifica prima dell'inizio della gara.**

Il sorpasso durante i giri dietro la safety car è consentito solo nelle determinate circostanze sotto:

**a)** Se una macchina è ritardataria quando lascia la griglia e le auto dietro non possono evitare di passarla senza ritardare indebitamente il resto del gruppo;

**b)** Se c'è più di una macchina che parte dalla pit lane e una di loro è indebitamente in ritardo.

In entrambi i casi i piloti possono superare per ristabilire l'ordine originale di partenza o l'ordine delle vetture presso l'uscita dei box quando il giro di formazione è stato avviato.

I conducenti in ritardo in entrambi i casi, e che non sono in grado di ristabilire l'ordine iniziale di partenza prima di raggiungere la prima linea di safety car nel giro in cui la safety car torna in pit lane, devono entrare nella corsia dei box e possono partecipare alla gara una volta che l'intero gruppo ha superato la fine della pit-lane dopo l'inizio della gara.

Verrà inflitta una penalità ai sensi dell'articolo 38.3 (d) a qualsiasi pilota che non riesce a entrare nella corsia dei box, se non ha ristabilito l'ordine di partenza originale prima di raggiungere la prima linea di safety car nel giro in cui la safety car rientra ai box.

Quando il direttore decide che è sicuro richiamare la safety car, il messaggio "STANDING START" verrà inviato a tutte le squadre tramite il sistema di messaggistica ufficiale, tutti i pannelli luminosi FIA mostreranno "SS" e le luci arancione della vettura saranno spente. Questo sarà il segnale per i team e i piloti che entrerà nella pit lane alla fine di quel giro.

A questo punto, la prima auto in coda dietro la safety car può dettare il passo e, se necessario, avere più di dieci lunghezze di auto dietro di essa.

Una volta che la safety car è entrata nella pit lane tutte le vetture, ad eccezione di quelle che devono partire dalla pit lane, devono tornare alla griglia, prendere le loro posizioni in griglia e seguire le procedure di cui all'articolo 36,9-36,13.

Se, dopo diversi giri di formazione dietro la safety car, le condizioni della pista sono considerate inadatte per iniziare la gara da fermo, il messaggio "ROLLING START" verrà inviato a tutte le squadre tramite il sistema di messaggistica ufficiale, verranno visualizzati tutti i pannelli luminosi FIA "RS" e le luci arancioni dell'auto si spengono. Questo sarà il segnale per i team e i piloti che la safety car entrerà nella pit lane alla fine di quel giro.

A questo punto, la prima auto in coda dietro la safety car può dettare il passo e, se necessario, avere più di dieci lunghezze di auto dietro di essa.

Mentre la safety car si sta avvicinando all'ingresso dei box, i pannelli luminosi della FIA saranno spenti e sostituiti da bandiere verdi ondulate e con luci verdi sulla linea. Questi saranno visualizzati fino a quando l'ultima auto attraversa la linea.

Nessun pilota può sorpassare un'altra vettura sulla pista fino a quando non supera la linea del traguardo (vedi Articolo 5.3) per la prima volta dopo che la safety car è rientrata ai box. La gara verrà considerata iniziata quando l'auto in testa attraversa la linea dopo che la safety car è rientrata ai box. Se, dopo diversi giri di formazione dietro la safety car, le condizioni della pista sono considerate inadatte per iniziare la gara, il messaggio "procedura di avvio sospesa" verrà inviato a tutti i team attraverso il sistema ufficiale di messaggistica e tutte le vetture devono entrare nella pit lane dietro la safety car. Le procedure di cui agli articoli 41 e 42 devono poi essere seguite e non ci sarà alcuna partenza da fermo.

## 37) La gara

### 37.1

Durante la gara, i piloti possono lasciare la corsia dei box solo quando la luce alla fine della pit lane è verde e sotto la propria responsabilità. Un commissario con una bandiera blu e/o una luce lampeggiante blu, mette in guardia il conducente se delle macchine si stanno avvicinando sulla pista.

## 38) Incidenti durante la gara

### 38.1

Il direttore di gara può segnalare ogni incidente in pista o sospetto di violazione del presente Regolamento Sportivo o del Codice (un "incidente") agli steward. Dopo la revisione, avverrà a discrezione dei Commissari Sportivi decidere se procedere o meno con un'indagine. I commissari possono anche indagare su un incidente notato da loro stessi.

### 38.2

**a)** Sarà a discrezione dei Commissari Sportivi decidere se ogni pilota coinvolto in un incidente deve essere penalizzato.

A meno che non sia chiaro ai Commissari Sportivi che un pilota ha avuto interamente o prevalentemente colpa di un incidente, non sarà imposta alcuna penalità.

**b)** In caso di incidente sotto inchiesta da parte dei commissari sportivi, un messaggio che informa di tutte le squadre del pilota o dei piloti che sono coinvolti sarà visualizzato sui monitor dei tempi.

A condizione che tale messaggio venga visualizzato non più tardi di sessanta minuti dopo che la gara è terminata il pilota o i piloti interessati non possono lasciare la pista senza il consenso degli amministratori.

### 38.3

I commissari possono imporre una delle sanzioni di seguito su qualsiasi pilota coinvolto in un incidente:

**a)** Una penalità di cinque secondi. Il conducente deve entrare nella pit lane, fermarsi al suo pit per almeno cinque secondi e poi ri-partecipare alla gara. Il pilota in questione può tuttavia decidere di non fermarsi, se non svolge alcuna ulteriore sosta prima della fine della gara. In questo caso saranno aggiunti cinque secondi al tempo di gara trascorso del pilota interessato.

**b)** Una penalità di dieci secondi. Il conducente deve entrare nella pit lane, fermarsi al suo pit per almeno dieci secondi e poi ri-partecipare alla gara. Il pilota in questione può tuttavia decidere di non fermarsi, se non svolge alcuna ulteriore sosta prima della fine della gara. In questo caso saranno aggiunti dieci secondi al tempo di gara trascorso del pilota interessato.

In entrambi i casi sopra il pilota interessato deve effettuare la penalità alla successiva volta che entra nella corsia box e, a scanso di equivoci, questo include qualsiasi pit stop che il pilota compie mentre è in uso una procedura VSC o safety car

**c)** Una penalità "drive-through". Il conducente deve entrare nella corsia dei box e ri-unirsi alla corsa senza fermarsi.

**d)** Dieci secondi stop&go di penalità. Il conducente deve entrare nella pit lane, fare un pit stop per almeno dieci secondi e poi ri-unirsi alla gara.

Se una qualsiasi delle quattro sanzioni sopra sono inflitte ad un pilota, e che il pilota non è in grado di scontare la penalità a causa del ritiro dalla gara, i commissari possono imporre una sanzione di posizioni sulla griglia al pilota al prossimo evento.

Se una delle quattro sanzioni di cui sopra sono imposti negli ultimi tre giri, o dopo la fine di una gara, l'articolo 38.4b), qui di seguito non si applica e 5 secondi saranno aggiunti al tempo di gara trascorso del pilota come concerne il punto a) sopra; 10 secondi nel caso di b) di cui sopra; 20 secondi nel caso di c); e 30 nel caso d).

**e)** Una penalità di tempo.

**f)** Una reprimenda.

**g)** Una diminuzione di un qualsiasi numero di posizioni in griglia al prossimo evento.

Se una qualsiasi delle sette sanzioni di cui sopra è imposta, non deve essere oggetto di ricorso.

- h) L' esclusione dai risultati.
- i) La sospensione dal prossimo appuntamento del pilota.

#### **38.4**

Qualora i commissari decidono di imporre delle sanzioni ai sensi dell'articolo 38.3 (a), (b), (c) o (d) è da seguire la seguente procedura:

- a) I commissari daranno comunicazione scritta della penalità che è stata imposta al pilota in questione e farà in modo che questa informazione venga inviata a tutti i team tramite il sistema ufficiale di messaggistica.
- b) Con l'eccezione dell'articolo 38.3 (a) e (b) sopra, dal momento in cui la decisione è notificata dei Commissari Sportivi sui monitor dei tempi, il pilota relativo può attraversare la linea della pista non più di due volte prima di entrare nella corsia dei box e, nel caso di una sanzione ai sensi dell'articolo 38.3 (d), di entrare nella sua posizione di pit stop, dove deve rimanere per il periodo di tempo della penalità. Tuttavia, a meno che il conducente era già nell'ingresso della pit-lane al fine di scontare la sua penalità, non può scontarla se la procedura di VSC è in atto o la safety car è entrata in pista. Il numero di volte che il pilota attraversa la linea in regime di VSC o dietro la safety car saranno aggiunte al numero massimo di volte che egli può attraversare la linea della pista.
- c) Mentre un'automobile è ferma nella corsia box come risultato di essere incorsa in una sanzione ai sensi dell'articolo 38.3 (a) o (b) di cui sopra, non può essere modificata fino a quando la macchina è ferma per la durata della sanzione.
- d) Anche se una macchina è ferma nella corsia box a causa di essere incorsa in una penalità di tempo ai sensi dell'articolo 38.3 (d) di cui sopra non può essere modificata. Tuttavia, se il motore si arresta, qualsiasi lavoro necessario per riavviarlo può essere eseguito dopo che è trascorso il periodo di penalità. Se la squadra non è in grado di avviare il motore, sull'auto si può lavorare solo nel garage del pilota.
- e) Ogni violazione o inosservanza degli articoli 38.4 (b), (c) o (d) può provocare la squalifica dell'automobile.

### **39) Safety car**

#### **39.1**

La safety car FIA sarà guidata da un pilota nominato dalla FIA e porterà a bordo un osservatore FIA in grado di riconoscere tutte le vetture in gara e che è in contatto radio permanente con la direzione gara.

#### **39.2**

Cinquanta minuti prima della partenza del giro di formazione, la safety car lascerà la pit lane e prenderà posizione nella parte anteriore della griglia e vi rimarrà fino a quando il segnale dei cinque minuti viene dato. A questo punto (eccetto ai sensi dell'**articolo 36.14 c)**) coprirà un intero giro del circuito e prenderà posizione.

#### **39.3**

La safety car può essere utilizzata per neutralizzare una gara su ordine della Direzione di gara. Sarà usata solo se i concorrenti o i funzionari sono in immediato pericolo fisico, ma le circostanze non sono tali da richiedere la sospensione della gara.

#### **39.4**

Quando viene dato l'ordine per l'ingresso della safety car, il messaggio "SAFETY CAR DEPLOYED" verrà visualizzato da tutti i team sul sistema di messaggistica ufficiale e tutti i commissari lo mostreranno, sventolando le bandiere gialle e il messaggio "SC" per tutta la durata dell'intervento.

#### **39.5**

Nessuna macchina può essere guidata inutilmente lentamente, in modo irregolare o in un modo che potrebbe essere considerato potenzialmente pericoloso per gli altri piloti o qualsiasi altra persona in qualsiasi momento, mentre la safety car è in pista. Questo si applica se un'auto è guidata in pista, in entrata box o in pit-lane.

#### **39.6**

La safety car si unirà alla pista con le sue luci arancioni illuminate e lo farà a prescindere dal luogo in cui il leader della corsa si trova.

#### **39.7**

Tutte le vetture dovranno ridurre la velocità e formare una fila dietro la safety car a distanza di non più di dieci lunghezze auto. Al fine di assicurare che i conducenti riducano la velocità sufficientemente, dal momento in cui, a tutti i team, il messaggio "SAFETY CAR DEPLOYED" viene visualizzato sul sistema



di messaggistica ufficiale fino al momento che ogni auto attraversa la prima linea di safety car per la seconda volta, il pilota deve rimanere al di sopra del tempo minimo stabilito dalla centralina FIA ECU almeno una volta in ciascun settore di smistamento e sia alla prima che alla seconda linea della safety car (un settore di smistamento è definito come la sezione di pista tra ciascuno dei pannelli luminosi FIA).

I commissari possono imporre una delle sanzioni ai sensi dell'articolo 38.3 a), b), c) o d) a qualsiasi pilota che non riesce a rimanere al di sopra del tempo minimo come richiesto.

### 39.8

Ad eccezione dei casi di cui dalla lettera a) ad h) qui di seguito, nessun pilota può sorpassare un'altra vettura in pista, tra cui la safety car, fino a quando non passa la linea (vedi articolo 5.3) per la prima volta dopo che la safety car è tornata ai box.

Le eccezioni sono:

a) Se a un pilota viene segnalato di farlo dalla safety car.

b) Nei casi dei punti 36.14 c) o 39.16 qui di sotto.

c) Quando si entra ai box il conducente può passare un'altra auto che rimane sulla pista, tra cui la safety car, dopo che ha raggiunto la prima linea di safety car.

d) Quando si esce dai box il conducente può superare, o essere superato da un'altra macchina in pista prima di raggiungere la seconda linea di safety car.

e) Quando la safety car torna ai box può essere superata da vetture in pista una volta che hanno raggiunto la prima linea di safety car.

f) Mentre nella corsia box, in ingresso pit lane o uscita dei box il pilota può sorpassare un'altra vettura che è anch'essa in una di queste tre aree.

g) Qualsiasi auto che si ferma nella sua area garage designata, mentre la safety car sta utilizzando la corsia dei box (vedi sotto 39.11) può essere superata.

h) Nel caso in cui qualsiasi auto rallenta con un evidente problema.

### 39.9

Quando viene ordinato di farlo dal cancelliere di gara, l'osservatore in macchina utilizzerà una luce verde per segnalare a qualsiasi auto, tra la safety car e il leader della corsa, che deve passare. Queste vetture continueranno a velocità ridotta e senza sorpassi fino a raggiungere la linea di vetture dietro la safety car.

### 39.10

Eccetto sotto articolo 39.12 di seguito, la safety car deve essere utilizzata almeno fino a quando il leader è dietro di essa e tutte le auto rimanenti sono in fila dietro di lui.

Una volta dietro la safety car, il leader della corsa deve mantenere una distanza entro dieci lunghezze auto da essa (ad eccezione ai sensi dell'articolo 39.13 sotto).

### 39.11

In determinate circostanze, il Direttore di Gara può chiedere alle auto e alla safety car di utilizzare la corsia dei box. In questi casi, un segnale di utilizzo della pit lane sarà visualizzato prima dell'inizio della pit entry e tutti i team saranno informati tramite il sistema ufficiale di messaggistica; tutte le vetture devono quindi immettersi nella corsia dei box, guidare attraverso di essa e ri-unirsi alla pista. Ogni auto che entra nella corsia box in queste circostanze può tuttavia fermarsi nella sua zona garage designata. Una penalità ai sensi dell'articolo 38.3 (c) sarà imposta su qualsiasi pilota che non riesce ad entrare nella pit lane quando richiesto di farlo.

Inoltre, quando le vetture e la safety car sono tenuti ad utilizzare la corsia dei box, nessuna macchina può entrare ai box, mentre la safety car è in pista a meno che non sia a scopo di cambio gomme..

### 39.12

Se il Direttore di Gara ritiene sicuro farlo, il messaggio "LAPPED CARS MAY NOW OVERTAKE" viene visualizzato da tutti i team sul sistema di messaggistica ufficiale, e a tutte le auto che sono state doppiate dal leader, sarà richiesto di superare le vetture e la safety car. Questo si applica solo alle auto che sono state doppiate nel momento in cui hanno attraversato la linea alla fine del giro durante il quale hanno attraversato la prima linea di Safety Car per la seconda volta dopo la safety car.

Dopo aver superato le auto nel giro e la safety car, queste auto devono poi procedere lungo la pista ad una velocità appropriata, senza sorpassi, e prendere posizione in fondo alla fila di macchine dietro la safety car. Mentre sono in sorpasso, e al fine di garantire che questo venga effettuato in condizioni di sicurezza, le auto sul giro devono sempre rimanere in traiettoria, se non quando deviare da essa è inevitabile. A meno che il direttore di gara ritiene che la presenza della safety car sia ancora necessaria, una volta che l'ultima vettura doppiata ha superato il leader, la safety car tornerà ai box alla fine del giro successivo.

Se il direttore di gara ritiene che le condizioni della pista non siano adatte per il sorpasso, il messaggio "OVERTAKING WILL NOT BE PERMITTED" verrà visualizzato da tutti i team sul sistema di messaggistica ufficiale.

### 39.13

Quando il direttore di gara decide che è sicuro far rientrare la safety car il messaggio "SAFETY CAR IN THIS LAP" verrà visualizzato da tutti i team sul sistema di messaggistica ufficiale e le luci arancioni della vettura vengono spente. Questo sarà il segnale per le squadre e i piloti che entrerà nella pit lane alla fine di quel giro.

A questo punto la prima auto in fila dietro la safety car può dettare il ritmo e, se necessario, avere più di dieci lunghezze di auto dietro di essa.

Per evitare il rischio di incidenti prima che la safety car torni ai box, dal punto in cui vengono spente le luci della vettura, il pilota deve procedere ad un ritmo che non comporta alcuna accelerazione o frenata irregolare né qualsiasi altra manovra che possa mettere in pericolo gli altri piloti o impedire il riavvio.

Come la safety car si avvicina all'entrata della pit-lane le tavole SC verranno ritirate e, tranne che all'ultimo giro della gara, **quando il leader approccia la linea, le bandiere gialle saranno ritirate e la bandiera verde sarà mostrata** sulla linea.

### 39.14

Ogni giro completato, mentre la safety car è in pista sarà conteggiato come un giro di gara. Tuttavia, se si applica la procedura di cui all'**articolo 36.14 c), si applica l'articolo 5.3 c)**.

### 39.15

Se la safety car è ancora in pista all'inizio dell'ultimo giro, o entra in pista durante l'ultimo giro, entrerà nella corsia dei box alla fine del giro e le vetture avranno il **segnale di fine gara** come di consueto senza sorpassi.

## 40) Virtual safety car (VSC)

### 40.1

La procedura VSC può essere utilizzata per neutralizzare una sessione di prove una gara su ordine del cancelliere di gara.

Essa sarà normalmente utilizzata quando doppie bandiere gialle sventolate sono necessarie in qualsiasi sezione di pista e i piloti o i funzionari possono essere in pericolo, ma le circostanze non sono tali da giustificare l'uso della safety car in sé.

### 40.2

Quando l'ordine di utilizzare il procedimento VSC viene dato, il messaggio "VSC DEPLOYED" viene visualizzato da tutti i team sul sistema di messaggistica ufficiale e tutti i pannelli luminosi FIA mostreranno "VSC".

### 40.3

Nessuna vettura può essere guidata inutilmente lentamente, in modo irregolare o in una maniera che potrebbe essere considerata potenzialmente pericolosa per gli altri piloti o qualsiasi altra persona in qualsiasi momento durante la procedura di VSC. Questo si applica se tale macchina è guidata in pista, alla pit entry o in pit lane.

### 40.4

Quando una gara è iniziata, nessuna auto può entrare ai box mentre la procedura di VSC è in uso a meno che non sia a scopo di cambiare le gomme.

### 40.5

Tutte le vetture dovranno ridurre la velocità e stare al di sopra del tempo minimo stabilito dalla FIA ECU almeno una volta in ciascun settore dei commissari **e sia alla prima che alla seconda linea della safety car** (un settore dei commissari è definito come la sezione di pista tra ciascuno dei pannelli luminosi FIA).

Tutte le vetture devono essere anche al di sopra di questo tempo minimo nel momento in cui i pannelli luminosi FIA cambiano in verde (vedere sotto 40.7).

Quando la gara è iniziata, i commissari possono imporre una delle sanzioni ai sensi dell'articolo 38.3 a), b), c) o d) a qualsiasi pilota che non riesce a rimanere al di sopra del tempo minimo come richiesto.

### 40.6

Ad eccezione dei casi di cui dal punto a) a d) qui sotto, nessun pilota può sorpassare un'altra vettura in pista mentre la procedura di VSC è in uso.

Le eccezioni sono:

**a)** Quando entra ai box, il pilota può passare un'altra vettura rimasta in pista, dopo aver raggiunto la prima linea di safety car.

**b)** Nel lasciare i box, il pilota può superare, o essere superato da un'altra vettura in pista prima che raggiunga la seconda linea di safety car.

- c) Mentre si trova in pit entry, pit lane o pit exit, un pilota può sorpassare un'altra vettura, che è anch'essa in una di queste tre aree.
- d) Se un'auto rallenta con un evidente problema.

#### 40.7

Quando il cancelliere di gara decide che è sicuro terminare la procedura VSC, il messaggio "VSC ENDING" viene visualizzato da tutti i team sul sistema di messaggistica ufficiale e, in qualsiasi momento tra 10 e 15 secondi dopo, "VSC" sui pannelli luminosi FIA cambierà in luce verde e i piloti possono continuare immediatamente la gara. Dopo 30 secondi si spengono le luci verdi.

#### 40.8

Ogni giro completato sotto la procedura VSC in uso durante una gara, sarà conteggiato come un giro di gara.

### 41) Sospendere una gara

#### 41.1

Se i piloti o i funzionari sono collocati in immediato pericolo fisico con le macchine che girano sulla pista, e il direttore di gara ritenga che le circostanze sono tali che la pista non può essere usata in modo sicuro anche dietro la safety car, la gara sarà sospesa.

Se fosse necessario sospendere la gara, il direttore di gara ordinerà che le bandiere rosse vengano mostrate a tutti dai commissari di percorso e le luci di interruzione devono essere mostrate sulla linea.

#### 41.2

Quando viene dato il segnale, il sorpasso è vietato, l'uscita dei box verrà chiusa e tutte le vetture devono procedere lentamente nella corsia box. La prima auto ad arrivare in pit lane deve procedere direttamente all'uscita dei box rimanendo sulla corsia di sorpasso, tutte le altre auto devono formare una linea dietro la prima auto.

#### 41.3

Eventuali vetture incapaci di tornare fino alla griglia a causa della tracciato bloccato, saranno ricondotte quando il problema in pista sarà eliminato e verranno disposte nell'ordine che occupavano prima della sospensione della gara.

Inoltre, tutte le vetture in pit lane o ingresso pit lane al momento che la gara viene sospesa, saranno spinte sulla griglia e disposte nell'ordine che occupavano prima della sospensione della gara.

Qualsiasi auto nel loro garage nel momento in cui la gara è stata sospesa sarà sistemata sul retro della fila di auto nella corsia di sorpasso nell'ordine in cui sono arrivati lì. A tali vetture sarà permesso di lasciare la corsia dei box quando la gara riprenderà, ma dovrà rientrare nella corsia dei box quando la safety car rientra e potrà unirsi alla gara una volta che l'ultima auto ha superato l'uscita dei box dopo il riavvio (anche vedi articolo 42.8).

In tutti i casi, l'ordine sarà preso all'ultimo giro in cui è stato possibile determinare la posizione di tutte le automobili. A tutte queste vetture sarà poi permesso di riprendere la gara.

La safety car partirà poi dalla parte anteriore della linea delle auto dalla fast lane.

#### 41.4

Mentre la gara è sospesa:

- a) Né la corsa né il sistema di cronometraggio si ferma, tuttavia, ai sensi dell'articolo 5.3 alla lunghezza della corsa, dal momento della sospensione, saranno aggiunte un massimo di due ore;
- b) Sulle auto si può lavorare una volta che si siano fermate nella fast lane della corsia box, ma tale lavoro è ristretto ai punti da i) a ix) sotto e non deve impedire la ripresa della gara;
- i) Avviare il motore e qualsiasi preparazione direttamente associata.
- ii) L'aggiunta di gas compressi (vedere l'articolo 4.5 del regolamento tecnico F1).
- iii) Il montaggio o la rimozione dei dispositivi di raffreddamento e riscaldamento consentiti.
- iv) Modifiche ai condotti dell'aria attorno ai freni anteriori e posteriori.
- v) Modifiche ai condotti del radiatore.
- vi) Modifiche apportate al comfort del conducente.
- vii) Sostituzione di gomme e pneumatici.
- viii) Riparazione di danni reali degli incidenti, inclusa la sostituzione di assiemi contenente tali parti danneggiate.
- ix) L'assetto aerodinamico dell'ala anteriore può essere regolato utilizzando la parte esistente. Nessuna parte può essere aggiunta, rimossa o sostituita.
- c) Solo i membri del team, i funzionari e i **cameraman televisivi debitamente accreditati** saranno ammessi in pit lane.

#### **41.5**

Senza aver chiesto alla FIA, nessuna auto può essere spostata dalla fast lane mentre la gara è sospesa. Verrà inflitta una penalità ai sensi dell'articolo 38.3 (c) a qualunque pilota che viene spostato dalla fast lane o in ogni altra parte della pit lane.

In ogni momento i piloti devono seguire le indicazioni dei commissari.

### **42) Ripresa di una gara**

#### **42.1**

Il ritardo viene mantenuto il più breve possibile e non appena un tempo di ripresa è noto, le squadre saranno informate tramite il sistema di messaggistica ufficiale e in tutti i casi saranno dati almeno dieci minuti di avvertimento.

#### **42.2**

I segnali verranno visualizzati dieci minuti, cinque minuti, tre minuti, un minuto e quindici secondi prima della ripresa e ciascuno di questi saranno accompagnati da un segnale acustico.

#### **42.3**

Quando il segnale dei tre minuti viene mostrato, tutte le vetture sulla griglia di partenza devono avere i loro pneumatici montati; possono essere rimossi solo se la vettura viene portata fuori dalla fast lane o durante un'altra sospensione della gara.

Verrà inflitta una penalità ai sensi dell'articolo 38.3 (d) su ogni pilota la cui auto non aveva tutte gli pneumatici completamente montati al segnale dei tre minuti o ha una qualsiasi gomma sostituita prima di lasciare la pit lane dopo la ripresa della gara.

Al segnale dei due minuti, tutte le auto tra la safety car e il leader, in aggiunta a tutte le auto che erano state doppiate dal leader al momento in cui la gara è stata sospesa, potranno lasciare la pit lane e completare un ulteriore giro, senza sorpassi, e unirsi in una linea di vetture dietro la safety car che ha lasciato la corsia dei box, quando la gara è stata ripresa.

#### **42.4**

Quando viene visualizzato il segnale di un minuto, i motori devono essere avviati e tutto il personale del team deve lasciare la griglia entro il segnale dei 15 secondi portando tutte le apparecchiature con loro. Se un pilota ha bisogno di assistenza dopo il secondo segnale dei 15 secondi, deve alzare il braccio e, quando il resto delle vetture in grado di farlo hanno lasciato la pit lane, i commissari saranno autorizzati a spingere l'auto nella slow lane. In questo caso, commissari con bandiere gialle staranno accanto a qualsiasi auto in questione per avvisare i conducenti dietro. I piloti possono lasciare la fast lane in ordine per passare ogni auto non in grado di lasciare la pit lane.

#### **42.5**

La gara sarà ripresa dietro la safety car, quando le luci verdi vengono accese. La safety car entrerà ai box dopo un giro a meno che:

- a)** La gara viene ripresa in condizioni di bagnato e il direttore di gara ritiene necessario più di un giro, in tal caso, si veda l'articolo 24.4 (l)
- b)** Tutte le vetture non sono ancora in linea dietro la safety car.
- c)** Un ulteriore incidente si verifica che richiede un intervento.

Quando le luci verdi sono accese, la safety car lascerà la pit lane e tutti i piloti devono seguirla, a non più della lunghezza di dieci auto.

#### **42.6**

Il sorpasso dietro la safety car è consentito solo nei casi che seguono:

**a)** Ogni pilota che è in ritardo al momento di lasciare la sua posizione nella corsia di sorpasso o durante i giri dietro safety car, può superare a ri-stabilire la sua posizione di partenza prima che attraversa la prima linea di safety car nel giro in cui la safety car rientra ai box. Se dovesse riuscire a farlo, deve ri-entrare nella corsia box e può ri-partecipare alla gara una volta che l'intero gruppo ha superato l'uscita dei box dopo che la gara è stata ripresa.

Verrà inflitta una penalità ai sensi dell'articolo 38.3 (d) a qualsiasi pilota che non riesce a ri-entrare nella corsia dei box, se non ha ri-stabilito l'ordine di partenza originale prima di raggiungere la prima linea di safety car nel giro in cui la safety car rientra ai box.

**b)** I piloti possono lasciare la corsia di sorpasso, al fine di superare qualsiasi auto in ritardo al momento di lasciare la sua posizione sulla corsia di sorpasso.

Ogni pilota la cui auto è stata spinta dalla corsia di sorpasso, ai sensi dell'articolo 42.4 di cui sopra, non può superare, al fine di ri-stabilire l'ordine prima che la gara sia stata sospesa.

#### 42.7

Entrambe le sanzioni di cui all'articolo 38.3 c) o d) saranno imposte ai piloti che, a giudizio dei Commissari Sportivi, hanno inutilmente superato un'altra vettura durante il giro (o giri)

#### 42.8

Quando il direttore decide che è sicuro richiamare la safety car, il messaggio "STANDING START" verrà inviato a tutte le squadre tramite il sistema di messaggistica ufficiale, tutti i pannelli luminosi FIA mostreranno "SS" e le luci arancioni della vettura saranno spente. Questo sarà il segnale per i team e i piloti che entrerà nella pit lane alla fine di quel giro.

A questo punto, la prima auto in coda dietro la safety car può dettare il passo e, se necessario, avere più di dieci lunghezze di auto dietro di essa.

Una volta che la safety car è entrata nella corsia dei box tutte le auto, ad eccezione di quelle che erano nel loro garage al momento della sospensione della gara (vedi Articolo 41.3), devono tornare alla griglia, riprendere le posizioni della griglia e seguire le procedure di cui agli articoli da 36.9 a 36.13.

#### 42.9

Se, dopo diversi giri dietro la safety car, le condizioni della pista sono considerate inadatte per iniziare la gara da fermo, il messaggio "ROLLING START" verrà inviato a tutte le squadre tramite il sistema di messaggistica ufficiale, tutti i pannelli luminosi FIA mostreranno "RS" e le luci arancioni dell'auto si spengono. Questo sarà il segnale per i team e i piloti che entrerà nella pit lane alla fine di quel giro.

A questo punto, la prima auto in coda dietro la safety car può dettare il passo e, se necessario, avere più di dieci lunghezze di auto dietro di essa.

Mentre la safety car si sta avvicinando all'ingresso dei box, i pannelli luminosi della FIA saranno spenti e sostituiti da bandiere verdi ondulate e con luci verdi sulla Linea. Questi saranno visualizzati fino a quando l'ultima auto attraversa la linea.

Nessun pilota può sorpassare un'altra vettura sulla pista fino a quando non supera la Linea (vedi Articolo 5.3) per la prima volta dopo che la safety car è rientrata ai box.

Ogni giro completato mentre la safety car è in pista verrà conteggiato come giro di gara.

#### 42.10

Se, dopo diversi giri dietro la safety car, le condizioni della pista sono considerate inadatte a riprendere la corsa, il messaggio "PROCEDURA DI RIPARTENZA SOSPESA" verrà inviato a tutte le squadre tramite il sistema di messaggistica ufficiale e tutte le auto dovranno entrare nella pit lane dietro la safety car. Devono quindi essere seguite le procedure di cui all'articolo 41 e agli articoli 42.1-42.7 e non vi sarà alcun inizio ufficiale.

#### 42.11

Se la gara non può essere ripresa i risultati saranno presi alla fine del penultimo giro prima del giro durante il quale il segnale di sospendere la gara è stato dato.

### 43) Traguardo

#### 43.1

Un pannello luminoso a scacchi sarà il segnale di fine corsa e sarà mostrato sulla linea appena la vettura di testa ha raggiunto a pieno la distanza di gara, ai sensi dell'articolo 5.3.

#### 43.2

Qualora per qualsiasi motivo il segnale di fine corsa venisse dato prima che la vettura di testa completasse il numero di giri previsti, o il tempo prescritto è stato completato, la gara verrà considerata conclusa quando la vettura di testa ha attraversato la linea prima che il segnale sia stato dato.

Se il segnale di fine gara viene ritardato per qualsiasi motivo, la gara verrà considerata conclusa quando dovrebbe essere conclusa.

#### 43.3

Dopo aver ricevuto il segnale di fine gara, tutte le vetture devono procedere sul circuito direttamente fino al parco chiuso, senza inutili ritardi, senza ricevere alcun oggetto di sorta e senza alcun'assistenza (tranne quello dei commissari se necessario).

Un'eccezione all'articolo 22.4 al di sopra sarà effettuata per il pilota vincente che può compiere un atto di festa prima di raggiungere il parco chiuso, purché tale atto:

- a) Venga eseguito in modo sicuro e non metta in pericolo gli altri piloti o qualsiasi funzionario.
- b) Non metta in discussione la legittimità della sua auto.
- c) Non ritardi la cerimonia del podio

Ogni auto, che non riesce a raggiungere il parco chiuso con i propri mezzi sarà posta sotto il controllo esclusivo dei commissari di gara che porteranno la vettura al parco chiuso.

## **44) Parco chiuso post gara**

### **44.1**

Solo i funzionari incaricati di supervisione possono entrare al parco chiuso post gara. Nessun intervento di qualsiasi tipo è consentito lì, se non autorizzati da tali funzionari.

### **44.2**

Quando il parco chiuso è in uso, i regolamenti di parco chiuso saranno applicati nella zona tra la linea e l'ingresso parco chiuso.

### **44.3**

Il parco chiuso deve essere fissato in modo che nessuna persona non autorizzata possa accedere ad esso.

## **45) Classificazione**

### **45.1**

La vettura al primo posto sarà quella che avrà coperto la distanza prevista nel più breve tempo, o, se nel caso, passava la linea in testa al termine di due ore (o più se la gara viene sospesa, si veda l'articolo 5.3). Tutte le vetture verranno classificate tenendo conto del numero di giri completi che hanno coperto, e per quelli che hanno completato lo stesso numero di giri, l'ordine in cui essi hanno attraversato la linea.

### **45.2**

Le auto che hanno coperto meno del 90% del numero di giri completati dal vincitore (arrotondati per difetto al numero intero più vicino di giri), non saranno classificati.

### **45.3**

La classifica ufficiale verrà pubblicata dopo la gara. Sarà l'unico risultato valido fatte salve eventuali modifiche che possono essere apportate ai sensi del Codice e presente Regolamento Sportivo.

## **46) Cerimonia del podio e conferenza stampa post evento**

### **46.1**

I piloti che terminano la gara in 1<sup>a</sup>, 2<sup>a</sup> e 3<sup>a</sup> posizione e un rappresentante del costruttore vincitore devono partecipare alla cerimonia di premiazione sul podio e rispettare la procedura del podio di cui all'appendice 3 (tranne Monaco); e subito dopo, rendersi disponibili per un periodo di 1 ora e 30 minuti al fine di interviste televisive unilaterali e la conferenza stampa nel media center.

## **47) Modifiche per il 2020**

### **47.1 Modifiche all'articolo 21.7**

#### **21.7**

Nessun membro del personale di squadra che sia associato in alcun modo con il funzionamento delle vetture è consentito entro i confini del circuito durante due periodi limitati di ~~otto ore~~ **nove ore** che iniziano ~~undici~~ **dodici** ore prima dell'orario di partenza programmato delle P1 e delle P3. Ad eccezione di Monaco, se il tempo illimitato tra la fine della P2 e l'inizio del secondo periodo limitato supera le nove ore, l'eccesso verrà aggiunto al secondo periodo limitato.

Ad ogni squadra saranno permesse due eccezioni individuali a quanto sopra durante una stagione di campionato, tuttavia, entrambe queste eccezioni non possono essere utilizzate durante un singolo evento.

A scanso di equivoci, il personale le cui mansioni sono esclusivamente legate alla ristorazione, ai media o al marketing sono esenti dai requisiti di cui sopra.