

CONTENIDO:

Páginas

ARTÍCULO 1: PRINCIPIOS GENERALES 4

1.1 Campeonato del Mundo de Fórmula Uno

1.2 Marco normativo

1.3 Compromisos generales

ARTÍCULO 2: DEFINICIONES 5

2.1 Constructor

2.2 Competición del campeonato

2.3 Marca de automóvil

ARTÍCULO 3: CAMPEONATO MUNDIAL Y COMPETICIONES 6

3.1 Competiciones del campeonato

3.2 Campeonato del mundo

3.3 Licencias

3.4 Solicitudes de competidores y cuotas de inscripción

3.5 Promoción y organización de una competencia

3.6 Seguro

3.7 Delegados de la FIA

3.8 Oficiales

3.9 Instrucciones y comunicaciones a los competidores

3.10 Protestas y apelaciones

3.11 Sanciones

3.12 Cambios de piloto

3.13 Pases

ARTÍCULO 4: SESIONES Y CORRER EN PISTA DURANTE UNA COMPETICIÓN 13

4.1 Requisitos generales

4.2 Conducción

Fórmula 2021 1 Reglamento deportivo 2 31 de octubre de 2019

© 2019 Fédération Internationale de l'Automobile

4.3 Entrada a boxes, Pit Lane y Pit Exit

4.4 Sesiones de práctica

4.5 Prácticas libres

4.6 Prácticas de calificación

4.7 La parrilla

4.8 Procedimiento de salida

4.9 La carrera

4.10 Dispositivos para facilitar los adelantamientos

4.11 Incidencias durante la carrera

4.12 Safety Car

4.13 Virtual Safety Car (VSC)

4.14 Suspensión de una carrera

- 4.15 Reanudación de una carrera
- 4.16 Llegada
- 4.17 Clasificación

ARTÍCULO 5: PROCEDIMIENTOS Y LIMITACIONES OPERATIVAS DURANTE UNA COMPETICIÓN 32

- 5.1 Verificaciones técnicas
- 5.2 Pesaje
- 5.3 Repostaje
- 5.4 Parque cerrado antes de la carrera
- 5.5 Parque cerrado después de la carrera
- 5.6 Coches de repuesto
- 5.7 Uso de la unidad de potencia
- 5.8 Uso de componentes de número restringido (RNC)
- 5.9 Cubiertas de componentes durante una competencia
- 5.10 Personal operativo durante una competencia
- 5.11 Disposiciones de seguridad adicionales durante una competencia

ARTÍCULO 6 : LIMITACIONES DE NEUMÁTICOS 41

- 6.1 Suministro de neumáticos
- 6.2 Cantidad, selección y especificación de neumáticos durante una Competición
- 6.3 Control de neumáticos
- 6.4 Uso de neumáticos
- 6.5 Prueba de neumáticos

ARTÍCULO 7: ACTIVIDADES DE MEDIOS, PROTOCOLO Y REUNIONES 45

Reglamento Deportivo Fórmula 1 2021 3 31 de octubre de 2019

© 2019 Fédération Internationale de l'Automobile

- 7.1 Actividades de medios, desfile de conductores e himno nacional
- 7.2 Podio Ceremonia y actividades de prensa posteriores a la carrera
- 7.3 Reuniones
- 7.4 Librea del automóvil

ARTÍCULO 8: PISTA CORRER FUERA DE UNA COMPETICIÓN 50

- 8.1 Pruebas de autos actuales (TCC), eventos promocionales y de demostración (PE y DE)
- 8.2 Pruebas de autos anteriores (TPC)
- 8.3 Pruebas de Automóviles históricos (THC)
- 8.4 Requisitos de seguridad durante TCC, TPC o PE
- 8.5 Oportunidades disponibles para TCC
- 8.6 Requisitos específicos para TCC

ARTÍCULO 9: REGLAMENTOS OPERATIVOS 54

- 9.1 Propósito de este artículo
- 9.2 Parada de la fábrica en verano
- 9.3 Restricciones de pruebas aerodinámicas (ATR)
- 9.4 Banco de la unidad de potencia Restricciones de prueba

ARTÍCULO 10: CAMBIOS APROBADOS PARA AÑOS SUBSIGUIENTES 68

- 10.1 Cambios para 2022
- 10.2 Cambios para 2023
- 10.3 Cambios para 2024
- 10.4 Cambios para 2025

APÉNDICE 1: REGLAMENTOS DE LA JUNTA DE RECONOCIMIENTO DEL CONTRATO DE CONDUCTOR 69

APÉNDICE 2: FORMULARIO DE ENTRADA PARA EL CAMPEÓN MUNDIAL DE FÓRMULA UNO DE LA FIA 70

ANEXO 3: INFORMACIÓN REQUERIDA POR LA FIA 90 DÍAS ANTES DE UNA COMPETENCIA 74

ANEXO 4: SUMINISTRO DE UNIDADES DE POTENCIA PARA LAS TEMPORADAS DEL CAMPEONATO 2021-2025 76

AP PÉNDICE 5: FORMULARIO DE INSCRIPCIÓN DEL PERSONAL DEL COMPETIDOR 81

Convención:

Texto negro: aprobado por el WMSC el 30 de octubre de 2019

Texto rojo: texto que necesita atención / verificación / finalización

Texto verde: comentarios / no reglamentario

Reglamento deportivo de Fórmula 1 2021 4 31 de octubre de 2019

© 2019 Fédération Internationale de l'Automobile

ARTÍCULO 1: PRINCIPIOS GENERALES

1.1 Campeonato del Mundo de Fórmula Uno

1.1.1 La FIA organizará el Campeonato del Mundo de Fórmula Uno (el Campeonato) que es

propiedad de la FIA y comprende dos títulos de Campeón del Mundo, uno para conductores y uno para

constructores. Consiste en las carreras del Gran Premio de Fórmula Uno que están incluidas en el

calendario de Fórmula Uno y respecto de las cuales las ASN y los organizadores han firmado

acuerdos de organización con la FIA. Todas las partes participantes (FIA, ASN, organizadores, competidores y

circuitos) se comprometen a aplicar y observar las reglas que rigen el Campeonato y deben

poseer las Superlicencias FIA que se otorgan a los pilotos, competidores, oficiales, organizadores y circuitos.

1.1.2 El Campeonato y cada una de sus Competiciones se rigen por la FIA de acuerdo con el

Reglamento.

1.1.3 En el sentido del Reglamento, los términos referidos a personas físicas son aplicables a cualquier género.

1.2 Marco Regulatorio

1.2.1 Las regulaciones aplicables al Campeonato son el Código Deportivo Internacional (el "Código"),

el Reglamento Técnico de Fórmula Uno (el "Reglamento Técnico"), el

Reglamento Deportivo de Fórmula Uno (el "Reglamento Deportivo"), el Reglamento Financiero de la Fórmula Uno (el "

Reglamento Financiero ") y cualquier otro reglamento aplicable al Campeonato según lo emita la FIA de

vez en cuando, en conjunto denominado el "Reglamento".

1.2.2 Las Regulaciones Deportivas son emitidas por la FIA y se aplican al Campeonato que tiene lugar en el año calendario mencionado en el título. Cualquier cambio realizado por la FIA por razones de seguridad puede entrar en vigencia sin previo aviso o demora.

1.2.3 El texto definitivo del Reglamento Deportivo será la versión en inglés que se utilizará en caso de surgir alguna disputa sobre su interpretación. Los títulos de este documento son solo para facilitar la referencia y no afectan el significado del Reglamento Deportivo.

1.3 Compromisos generales

1.3.1 Todos los pilotos, competidores y oficiales que participan en el Campeonato se comprometen, en nombre de ellos mismos, sus empleados, agentes y proveedores, a observar todas las disposiciones (incluidas las complementarias o enmendadas) del Reglamento.

1.3.2 Es responsabilidad del competidor asegurarse de que todas las personas afectadas por su participación cumplan con todos los requisitos del Reglamento. Si un competidor no puede estar presente en persona en la Competencia, debe nominar a su representante por escrito. La persona que esté a cargo de un automóvil inscrito durante cualquier parte de una Competencia es responsable conjunta y solidariamente con el competidor de garantizar que se cumplan los requisitos.

1.3.3 Los competidores deben asegurarse de que sus autos cumplan con las condiciones de elegibilidad y seguridad durante los entrenamientos y la carrera.

1.3.4 La presentación de un automóvil para el escrutinio inicial (ver Artículo 5.1 a continuación) se considerará una declaración implícita de conformidad.

Reglamento Deportivo de Fórmula 1 2021 5 31 de octubre de 2019

© 2019 Fédération Internationale de l'Automobile

ARTÍCULO 2: DEFINICIONES

2.1 Constructor

Un constructor es la persona (incluida cualquier entidad corporativa o no incorporada) que posee la propiedad intelectual del conjunto de Componentes del Equipo Listado (LTC) establecido en el artículo 17 del Reglamento Técnico . La marca de un motor o chasis es el nombre que le atribuye su constructor.

La obligación de diseñar y utilizar Componentes Cotizados no impedirá que un constructor subcontrate el diseño y / o fabricación de cualquiera de los Componentes Cotizados a un tercero de

conformidad con lo dispuesto en el Artículo 17 del Reglamento Técnico.
Si la marca del chasis no es la misma que la del motor, se otorgará el título al primero que siempre precederá al segundo en el nombre del automóvil.

2.2 Competición del Campeonato

Cualquier Competición inscrita en el Calendario del Campeonato de F1 de la FIA para cualquier año que comience cinco horas antes de la programación de P1 e incluya todos los entrenamientos y la carrera en sí y que

termine en el momento posterior para la presentación de una protesta según los términos del

Código Deportivo Internacional o el momento en que se haya realizado una verificación técnica o deportiva en

los términos del Código Deportivo Internacional, el que sea posterior.

2.3 Marca de automóvil:

En el caso de los autos de carreras de Fórmula, una marca de automóvil es un automóvil completo. Cuando el

fabricante del automóvil instale un motor que no fabrica, el nombre del automóvil será la

combinación del nombre del fabricante del automóvil y el nombre del fabricante del motor,

precediendo siempre el primero al segundo. Si dicho automóvil gana un título de campeonato, una copa o un trofeo,

este se otorgará al fabricante del automóvil.

Reglamento Deportivo de Fórmula 1 2021 6 31 de octubre de 2019

© 2019 Fédération Internationale de l'Automobile

ARTÍCULO 3: CAMPEONATO MUNDIAL Y COMPETICIONES

3.1 Competiciones del campeonato

3.1.1 Las competiciones están reservadas para los coches de Fórmula Uno según se define en el Reglamento Técnico.

3.1.2 Cada Competición tendrá el estado de una competición internacional restringida.

3.1.3 La distancia de todas las carreras, desde la señal de salida mencionada en el Artículo 4.8.9 hasta la señal de fin de carrera

mencionada en el Artículo 4.16.1, será igual al menor número de vueltas completas que excedan una

distancia de 305km. Sin embargo, si transcurren dos horas antes de que se complete la distancia de carrera programada, al líder se le mostrará la señal de fin de carrera cuando cruce la línea de control (la

Línea) al final de la vuelta siguiente a la vuelta durante la cual los dos finalizó el período de horas, siempre que

esto no dé lugar a que se supere el número de vueltas programado. Solo bajo las circunstancias a continuación se hará alguna excepción a lo anterior:

a. La distancia de la carrera en Mónaco será igual al menor número de vueltas completas

que superen una distancia de 260 km.

B. En caso de que se suspenda la carrera (ver Artículo 4.14), la duración de la

suspensión se

agregará a este período hasta un tiempo total máximo de carrera de cuatro horas.

C. Si la vuelta de formación se inicia detrás del coche de seguridad (ver Artículo 4.8.14 (c)), el número de

vueltas de carrera se reducirá por el número de vueltas realizadas por el coche de seguridad menos uno.

3.1.4 El número máximo de Competiciones en el Campeonato es 25, el mínimo es 10.

3.1.5 La FIA publica la lista final de Competiciones antes del 1 de enero de cada año.

3.1.6 Una Competición que se cancele con menos de tres meses de notificación por escrito a la FIA no

se considerará para su inclusión en el Campeonato del año siguiente a menos que la FIA considere que la

cancelación se debió a fuerza mayor.

3.1.7 Una Competición puede cancelarse si hay menos de 12 coches disponibles para ella.

3.2 Campeonato del Mundo

3.2.1 El título de piloto del Campeonato del Mundo de Fórmula Uno se otorgará al piloto que haya obtenido

el mayor número de puntos, teniendo en cuenta todos los resultados obtenidos durante las

Competiciones que realmente se hayan celebrado.

3.2.2 El título de Constructor Campeón del Mundo de Fórmula Uno se otorgará al competidor que

haya obtenido el mayor número de puntos, teniendo

en cuenta los resultados de ambos autos (ver Artículo 3.4.7) .

3.2.3 Los puntos para ambos títulos se otorgarán en cada Competición de acuerdo con la siguiente escala:

1 °: 25 puntos

2 °: 18 puntos

3 °: 15 puntos

4 °: 12 puntos

5 °: 10 puntos

6 °: 8 puntos

7 °: 6 puntos

8 °: 4 puntos

9. °: 2 puntos

Reglamento deportivo de Fórmula 1 2021 7 31 de octubre de 2019

© 2019 Fédération Internationale de l'Automobile

10. °: 1 punto

Además de lo anterior, se otorgará un punto al piloto que haya logrado el tiempo de vuelta válido más rápido de la carrera y al constructor cuyo automóvil conducía, sujeto a las siguientes

condiciones:

a. Para cada

piloto solo se tendrá en cuenta la vuelta conseguida sin incurrir en penalización .

B. Estuvo entre los diez primeros puestos de la clasificación final de carrera (ver Artículo 4.17.1).

Para evitar dudas, no se otorgará ningún punto si el tiempo de vuelta más rápido, determinado de

acuerdo con lo anterior, lo logra un piloto que se clasificó fuera de los diez primeros puestos.

3.2.4 Si una carrera se suspende según el Artículo 4.14 y no se puede reanudar, no se otorgarán puntos si el líder ha completado dos vueltas o menos, se otorgarán medios puntos si el líder ha completado

más de dos vueltas pero menos de 75 Se otorgarán% de la distancia de carrera original y puntos completos

si el líder ha completado el 75% o más de la distancia de carrera original.

Si la vuelta de formación se inicia detrás del coche de seguridad (ver Artículo 4.8.14 (c)), la

distancia de carrera original se considerará la distancia calculada de acuerdo con el Artículo 3.1.3 (c).

Sin embargo, el tiempo máximo de carrera de cuatro horas (ver Artículo 3.1.3 (b) comenzará a la

hora programada de inicio de la carrera.

3.2.5 Los premios y puntos otorgados para todas las posiciones de los competidores que empaten, se sumarán y compartirán por igual. .

3.2.6 Si dos o más constructores o controladores terminar la temporada con el mismo número de puntos, el

lugar más alto en el campeonato (en ambos casos) será otorgado a:

. el titular de un mayor número de primeros puestos.

b .Si el número de primeros lugares es el mismo, el poseedor del mayor número de segundos lugares.

C. Si el número de segundos lugares es el mismo, el poseedor del mayor número de terceros

lugares y así sucesivamente hasta que surja un ganador.

d. Si este procedimiento no produce un resultado, la FIA nominará al ganador de acuerdo con los

criterios que considere adecuados.3.2.7

Los pilotos que terminen primero, segundo y tercero en el Campeonato deben estar presentes en la ceremonia anual

de entrega de premios de la FIA. .

3.3 Licencias

3.3.1 Todos los conductores, los competidores y oficiales Los participantes en el Campeonato deben tener una Superlicencia FIA

. Las solicitudes de Superlicencias deben presentarse anualmente a la FIA a través del ASN del solicitante.

3.3.2 Con la excepción de una reprimenda o multa, cuando se aplica una penalización según el

Código Deportivo Internacional o el Artículo 4.11.3, los comisarios pueden imponer puntos de penalización en la Superlicencia de un conductor

. Si un conductor acumula 12 puntos de penalización, su licencia será suspendida para la siguiente

Competencia, después de la cual se eliminarán 12 puntos de la licencia.

Los puntos de penalización permanecerán en la superlicencia de conducir durante un período de 12 meses, después del cual se

eliminarán respectivamente en el aniversario de 12 meses de su imposición.

Reglamento Deportivo de Fórmula 1 2021 8 31 de octubre de 2019

© 2019 Fédération Internationale de l'Automobile

3.4 Solicitudes de competidores y cuotas de inscripción

3.4.1 Las solicitudes para competir en el Campeonato pueden presentarse a la FIA durante el período del 21 de octubre al 1 de noviembre, incluido el año anterior al año al que se refiere la solicitud en

un formulario de inscripción según lo establecido en el Apéndice 2 adjunto, acompañado de un compromiso de pagar la tasa de inscripción, calculado de conformidad con el Artículo 3.4.2, y de un formulario de registro del personal debidamente cumplimentado y firmado como se establece en el Apéndice 5 adjunto, a la FIA a más tardar el 30 de noviembre del año anterior al año al que se refiere la solicitud. Las solicitudes en otros momentos solo se

considerarán si hay un lugar disponible y si se paga una tarifa de inscripción tardía que será fijada por la FIA. Los formularios de inscripción estarán disponibles por parte de la FIA, quien notificará al solicitante el resultado de la solicitud dentro de los treinta días posteriores a su recepción.

Los solicitantes seleccionados se inscriben automáticamente en todas las Competiciones del Campeonato y serán los únicos competidores en las Competiciones.

3.4.2 Las tarifas de inscripción para el competidor se establecen de la siguiente manera:

a. El ganador del Campeonato Mundial de Constructores del año anterior al año al que se refiere la solicitud. deberá pagar una tarifa básica de US \$ 546,133 más US \$ 6553 por cada punto ganado en el Campeonato Mundial de Constructores del año

anterior al año al que se refiere la solicitud

b. Todos los demás competidores deberán pagar una tarifa básica de 546133 dólares estadounidenses más 5459 dólares estadounidenses por cada punto que gane en el Campeonato Mundial de Constructores del año anterior al año al que se refiere la solicitud.

En ambos casos, la tarifa básica vence en el momento de la solicitud y el resto dentro de los 10 días

posteriores al Concurso final del año anterior al año al que se refiere esta solicitud.

Las cifras anteriores serán ajustadas anualmente por el Índice de IPC de EE. UU. Y anunciadas por la

Asamblea General de la FIA a fines del año anterior al año al que se refiere esta solicitud.

Solo a título informativo, las cifras que se muestran en este artículo se refieren a los valores del

Campeonato del Mundo de 2019 .

3.4.3 Las solicitudes deben incluir:

a. Confirmación de que el solicitante ha leído y comprendido el Reglamento y acepta, en

su propio nombre y en nombre de todos los asociados con su participación en el

Campeonato, observarlo.

B. El nombre del equipo (que debe incluir el nombre del chasis).

C. La marca del coche de competición.

D. La marca del motor.

mi. Los nombres de los conductores. Un conductor puede ser nominado después de la solicitud mediante el

pago de una tarifa fijada por la FIA.

F. Compromiso del solicitante de participar en todos los Concursos con el número de coches y conductores inscritos.

3.4.4 Un competidor puede cambiar la marca del motor en cualquier momento durante el Campeonato. Todos los puntos

anotados con un motor de marca diferente al que se inscribió por primera vez en el Campeonato pueden

contar (y se sumarán) para la evaluación de un beneficio comercial, sin embargo, dichos puntos

no contarán (ni se sumarán) para la Fórmula FIA. Un campeonato de constructores.

Un fabricante de automóviles importante no puede suministrar directa o

indirectamente motores para más de tres

equipos de dos automóviles cada uno sin el consentimiento de la FIA. A los efectos de este Artículo 3.4.4, un

importante fabricante de automóviles es una empresa cuyas acciones cotizan en una bolsa de valores reconocida

o la subsidiaria de dicha empresa.

Reglamento deportivo de Fórmula 1 2021 9 31 de octubre de 2019

© 2019 Fédération Internationale de l'Automobile

3.4.5 Con la excepción de aquellos cuyos coches hayan obtenido puntos en el Campeonato del

año anterior, los solicitantes deben proporcionar información sobre el tamaño de su empresa, su posición financiera

y su capacidad para cumplir con sus obligaciones prescritas.

3.4.6 Todas las solicitudes serán estudiadas por la FIA y aceptadas o rechazadas a su absoluta discreción. La

FIA publicará la lista de coches y pilotos aceptados junto con sus dorsales a más tardar el 30 de noviembre del año anterior al año al que se refieren las solicitudes, habiendo

notificado primero a los postulantes no seleccionados según lo establecido en el Artículo 3.4.1. Las solicitudes fuera de horario se

considerarán por separado.

3.4.7 No se admitirán más de 26 autos al Campeonato, dos de los cuales serán inscritos por cada

competidor.

3.4.8 Si en opinión de la Comisión de F1 un competidor no maneja su equipo de una manera

compatible con los estándares del Campeonato o de alguna manera

desacredita al Campeonato, la FIA puede excluir a dicho competidor del Campeonato de inmediato.

3.5 Promoción y Organización de una Competencia

3.5.1 Se debe presentar una solicitud para promover una Competencia a la ASN del país en el que

se llevará a cabo la Competencia, que se aplicará a la FIA. Debe ir acompañado de evidencia escrita de que el promotor ha hecho arreglos para asegurar la participación de los competidores, arreglos que están condicionados únicamente a que la FIA ingrese a la Competencia en el calendario del Campeonato.

3.5.2 Cualquier reglamento nacional especial debe enviarse a la FIA con la solicitud original para la inclusión de una Competición en el calendario internacional. Solo con la aprobación de la FIA pueden entrar en vigor tales regulaciones especiales para una Competición.

3.5.3 Un organizador es un organismo designado por la ASN y designado por la FIA. Al decidir otorgar una solicitud para realizar una Competencia, la FIA invitará a la ASN correspondiente a organizarla o nominar a un organizador. Si la ASN no está en condiciones de hacerlo, la FIA puede nombrar un organizador. El organizador debe ser un club u organismo aceptable para la FIA y debe firmar un acuerdo de organización con la FIA cuando se aplica para organizar la Competición.

3.6 Seguro

3.6.1 El promotor de una Competición debe procurar que todos los competidores, su personal y conductores estén cubiertos por un seguro de terceros de acuerdo con los requisitos de la FIA.

3.6.2 Noventa días antes de la Competición, el promotor debe enviar los detalles FIA de los riesgos cubiertos por la póliza de seguro que debe cumplir con las leyes nacionales vigentes así como con los requisitos de la FIA. La vista de la póliza debe estar disponible para los competidores a pedido.

3.6.3 El seguro contra terceros contratado por el promotor será adicional y sin perjuicio de cualquier póliza de seguro personal que posea un competidor o cualquier otro participante en el Concurso.

3.6.4 Los conductores que participan en la Competición no son terceros entre sí.

3.7 Delegados de la FIA

3.7.1 Para cada Competición, la FIA nominará a los siguientes delegados:

a. Delegado de seguridad.

B. Delegado médico.

C. Delegado técnico.

D. Delegado de medios.

Reglamento deportivo de Fórmula 1 2021 10 31 de octubre de 2019

© 2019 Fédération Internationale de l'Automobile

Y puede nominar:

e. Un representante del presidente de la FIA.

F. Un subdirector de carrera

g. Un observador.

h. Conductor de un coche de seguridad.

I. Un conductor de coche médico.

3.7.2 El papel de los delegados de la FIA es ayudar a los oficiales de la Competición en sus funciones, a ver dentro de sus campos de competencia que se respetan todas las normas que rigen el Campeonato , a hacer los comentarios que consideren necesarios y a redactar los informes necesarios relativos a la Competición.

3.7.3 El delegado técnico designado por la FIA es responsable del escrutinio. A este respecto, podrá realizar, o haber realizado por escrutadores, a su discreción, las comprobaciones para verificar la conformidad de los coches inscritos en la Competición, en cualquier momento hasta el final de la Competición, sin previa solicitud de los comisarios o secretario del curso. El delegado técnico de la FIA tiene plena autoridad sobre los escrutadores nacionales.

3.8 Oficiales

3.8.1 De entre los poseedores de una Superlicencia FIA, la FIA nombrará a los siguientes oficiales:

- a. Tres comisarios, uno de los cuales será nombrado presidente.
- B. Director de carrera.
- C. Un entrante permanente.

3.8.2 Entre los titulares de una Superlicencia FIA, la ASN nombrará a los siguientes oficiales

y sus nombres se enviarán a la FIA al mismo tiempo que la solicitud para organizar la Competición:

- a. Un mayordomo de entre los nacionales de la ASN.
- B. El secretario del curso.

3.8.3 El director de carrera trabajará en consulta permanente con el director de carrera. El

director de carrera tendrá autoridad suprema en los siguientes asuntos y el director de carrera podrá

dar órdenes con respecto a ellos solo con su consentimiento expreso:

- a. El control de los entrenamientos y de la carrera, el cumplimiento del horario y, si lo considera

necesario, la realización de cualquier propuesta a los comisarios para modificar el horario de

acuerdo con el Código Deportivo Internacional o el Reglamento Deportivo.

B. La detención de cualquier automóvil de acuerdo con el Código Deportivo Internacional o el

Reglamento Deportivo .

C. La detención de los entrenamientos o suspensión de la carrera de acuerdo con el Reglamento Deportivo si considera inseguro continuar y asegurando que se lleva a cabo el procedimiento de reinicio correcto .

D. El procedimiento de inicio.

mi. El uso del coche de seguridad.

3.8.4 Los comisarios, el director de carrera, el encargado de la carrera y el delegado técnico deben estar

presentes al inicio de la competencia.

3.8.5 El director de carrera debe estar en contacto por radio con el director de la pista

y el presidente de los comisarios en todo momento cuando se permite que los coches circulen por la pista. Además, el secretario del curso debe estar en control de carrera y en contacto por radio con todos los puestos del alguacil durante estos tiempos.

Reglamento deportivo de Fórmula 1 2021 11 31 de octubre de 2019

© 2019 Fédération Internationale de l'Automobile

3.8.6 Los comisarios pueden utilizar cualquier medio de vídeo o electrónico para ayudarles a tomar una decisión. Los comisarios pueden invalidar a los jueces de hecho.

3.9 Instrucciones y comunicaciones a los competidores

3.9.1 Los comisarios o el director de carrera pueden dar instrucciones a los competidores mediante circulares especiales de acuerdo con el Código Deportivo Internacional. Estas circulares se distribuirán a todos los

competidores a través del sistema de mensajes y documentos de la FIA.

3.9.2 Todas las clasificaciones y resultados de los entrenamientos y la carrera, así como todas las decisiones emitidas por los oficiales, serán publicadas a través del sistema de mensajes y documentos de la FIA.

3.9.3 Cualquier decisión o comunicación relacionada con un competidor en particular debe serle entregada dentro de los veinticinco minutos de dicha decisión a través del sistema de mensajes y documentos de la FIA.

3.10 Protestas y Apelaciones

3.10.1 Las protestas se realizarán de acuerdo con el Código Deportivo Internacional y se acompañarán de una tarifa de 2000 €.

3.10.2 No se podrán presentar apelaciones contra decisiones relativas a lo siguiente:

a. Sanciones impuestas de conformidad con los Artículos 4.11.3 (a), (b), (c), (d), (e), (f) o (g), incluidas las

impuestas durante las últimas tres vueltas o después del final de una carrera. .

B. Cualquier caída de las posiciones de la parrilla impuesta en virtud del artículo 5.7 o 5.8.

C. Cualquier sanción impuesta en virtud del Artículo 4.4.4.

D. Cualquier decisión tomada por los comisarios en relación con el Artículo 4.7.1.

mi. Cualquier sanción impuesta en virtud de los Artículos 4.8.4 o 4.15.3.

F. Cualquier decisión tomada por los comisarios bajo el Artículo 3.3.2.

3.11 Sanciones

3.11.1 Los comisarios pueden infligir las sanciones específicamente establecidas en el Reglamento Deportivo además o en lugar de cualquier otra sanción disponible para ellos bajo el Código Deportivo Internacional.

3.11.2 Cualquier piloto que reciba tres reprimendas en la misma temporada del Campeonato, al imponerse la tercera, recibirá una penalización de diez puestos en la parrilla en esa Competición. Si se impone la tercera amonestación después de un Incidente durante una carrera, se aplicará la penalización de diez puestos en la parrilla en la próxima Competencia del piloto.

La sanción de diez puestos en la parrilla solo se impondrá si al menos dos de las reprimendas se impusieron por una infracción de conducción.

3.12 Cambios de piloto

3.12.1 Durante una temporada, cada equipo podrá utilizar cuatro pilotos. Se pueden realizar cambios en cualquier momento antes del inicio de la sesión de práctica de calificación, siempre que cualquier cambio propuesto menos de 18 horas antes del inicio programado de P1 reciba el consentimiento de los comisarios.

Los cambios adicionales por motivos de fuerza mayor se considerarán por separado. Cualquier piloto nuevo puede sumar puntos en el Campeonato.

3.12.2 Además de lo anterior, a cada equipo se le permitirá correr pilotos adicionales durante P1 y P2 siempre que:

Reglamento deportivo de Fórmula 1 2021 12 31 de octubre de 2019

© 2019 Fédération Internationale de l'Automobile

a. Se informa a los comisarios qué coches y pilotos pretende utilizar cada equipo en cada

sesión no menos de 18 horas antes del inicio programado de P1, los cambios después de este tiempo

solo se pueden realizar con el consentimiento de los comisarios.

B. No se utilizan más de cuatro controladores en una sesión.

C. Llevan el dorsal que se les ha asignado.

D. Utilizan el motor y los neumáticos asignados al conductor designado.

mi. Están en posesión de una Superlicencia o una Superlicencia de Viernes.

Solo para P1, dos de estas ocasiones por temporada de campeonato son obligatorias y, en esos casos,

el piloto participante no puede haber participado en más de dos carreras de campeonato del mundo de F1 durante su carrera.

3.12.3 Si uno de los pilotos designados por el equipo no puede conducir en algún momento después del final de la verificación inicial (1,5 horas antes del inicio programado de P1), y los comisarios dan su consentimiento para un cambio de piloto, el piloto sustituto debe utilizar el motor, caja de cambios y neumáticos asignados al conductor original (véanse los artículos 5.7, 5.8 y 6.4).

3.13 Pases

3.13.1 Todas las personas involucradas de alguna manera con un automóvil inscrito o presentes en cualquier otra capacidad en el paddock, pit lane o pista deben usar un pase apropiado en todo momento.

3.13.2 No se puede emitir ni utilizar ningún pase que no sea con el acuerdo de la FIA. Un pase solo puede ser utilizado por la persona y para el propósito para el que fue emitido.

Reglamento Deportivo de Fórmula 1 2021 13 31 de octubre de 2019

© 2019 Fédération Internationale de l'Automobile

ARTÍCULO 4: SESIONES Y CORRER EN PISTA DURANTE UNA COMPETICIÓN

4.1 Requisitos generales

4.1.1 Se darán instrucciones oficiales a los conductores mediante las señales establecidas en el International

Código deportivo. Los competidores no deben usar banderas o luces similares a estas.

4.1.2 Salvo donde el Reglamento Deportivo requiera lo contrario, la disciplina de pit lane y la pista y las medidas de seguridad serán las mismas para todas las sesiones de práctica que para la carrera.

4.1.3 Aparte de conducir en la pista, los Competidores no pueden intentar alterar el agarre de ninguna parte de la superficie de la pista.

4.1.4 Si un automóvil se detiene en la pista, será deber de los alguaciles retirarlo lo más rápido posible

para que su presencia no constituya un peligro o entorpezca a otros competidores. En ningún

caso un conductor podrá detener su vehículo en la pista sin motivo justificado.

Si alguna asistencia mecánica recibida durante la carrera da como resultado que el auto se reincorpore, los comisarios

pueden descalificarlo de la carrera (excepto en el Artículo 4.1.7 (d)).

4.1.5 Un conductor que abandona un auto debe dejarlo en neutral o con el embrague desacoplado, con el ERS

cerrar y con el volante en su lugar.

4.1.6 Guardar como específicamente autorizado por el Código Deportivo Internacional o el Reglamento Deportivo, sin

nadie excepto el conductor puede tocar un coche parado a menos que sea en el paddock, el

área de garaje designada por el equipo , el pit lane o en la parrilla de

salida.4.1.7 Durante el período que comienza quince minutos antes y termina cinco minutos después de cada

sesión de práctica y el período entre el comienzo de la vuelta de formación que

precede inmediatamente a la carrera y el momento en que el último automóvil ingresa al parque cerrado, nadie está

permitido en la pista, la entrada o la salida de boxes con la excepción de:

a. Alguaciles u otro personal autorizado en el cumplimiento de su deber.

b. Conductores ers cuando conduzcan o vayan a pie, habiendo recibido previamente permiso para hacerlo de un alguacil.

C. El personal del equipo cuando empuja un automóvil o retira el equipo de la parrilla después de que todos los

autos que pueden hacerlo han abandonado la parrilla en la vuelta de formación.

D. El personal del equipo al ayudar a los comisarios a retirar un coche de la parrilla después del inicio de

la carrera.

4.1.8 Durante una carrera, el motor solo puede arrancarse con el juez de salida, excepto en el pit lane o en el área de garaje designada por el equipo, donde se permite el uso de un dispositivo de arranque externo.

4.1.9 Los pilotos que participan en los entrenamientos y la carrera deben llevar siempre la ropa, los cascos y los

soportes para la cabeza y el cuello especificados en el Código Deportivo Internacional.

4.1.10 Se impondrá un límite de velocidad de 80km / h en el pit lane durante toda la Competición. Sin embargo, este límite puede modificarse:

a. Por el delegado de seguridad de la FIA F1 en cualquier momento durante una Competición.

B. Por la FIA, si se considera que el tiempo total en el pit lane es demasiado corto en comparación con el tiempo en la pista entre la entrada y la salida de los boxes.

Cualquier cambio en

este caso debe, en cualquier caso, ser comunicado a los Equipos y al Proveedor de Neumáticos a

más tardar una semana antes de la fecha límite establecida en el Artículo 6.2 (b).

Cualquier equipo cuyo piloto exceda el límite durante cualquier sesión de práctica será multado con 100 € por cada

km / h por encima del límite, hasta un máximo de 1000 €.

Sin embargo, de acuerdo con el Artículo 3.11.1, los comisarios pueden infligir una penalización adicional si

sospechan que un piloto estaba acelerando para obtener algún tipo de ventaja.

Reglamento deportivo de Fórmula 1 de 2021 14 31 de octubre de 2019

© 2019 Fédération Internationale de l'Automobile

Durante la carrera, los comisarios pueden imponer cualquiera de las sanciones previstas en el Artículo 4.11.3 (a), (b), (c)

o (d) a cualquier conductor que excede el límite.

4.1.11 Si un piloto tiene serias dificultades mecánicas, debe abandonar la pista tan pronto como sea seguro hacerlo.

4.1.12 Las luces descritas en el Artículo 14.3 del Reglamento Técnico deberán estar encendidas en todo momento

cuando se utilicen neumáticos intermedios o para clima húmedo. Quedará a discreción del director de carrera

decidir si se debe detener o no a un piloto si no funciona la luz trasera. Si un automóvil se

detiene de esta manera, el conductor puede volver a incorporarse cuando se haya subsanado la falla.

4.2 Conducción

4.2.1 El conductor debe conducir el automóvil solo y sin ayuda.

4.2.2 Los conductores deben respetar en todo momento las disposiciones del Código Deportivo Internacional relativas al comportamiento de conducción en los circuitos.

4.2.3 Los conductores deben hacer todos los esfuerzos razonables para utilizar la pista en todo momento y no pueden abandonar la pista deliberadamente sin una razón justificable.

Se considerará que los conductores han abandonado la pista si ninguna parte del coche permanece en contacto con ella y, para

evitar dudas, las líneas blancas que definen los bordes de la pista se consideran parte de la

pista, pero los bordillos no.

Si un automóvil abandona la pista, el conductor puede volver a incorporarse, sin embargo, esto solo puede hacerse cuando sea

seguro hacerlo y sin obtener ninguna ventaja duradera. A la absoluta discreción del director de carrera, un piloto puede tener la oportunidad de devolver la totalidad de

cualquier ventaja que haya obtenido al abandonar la pista.

4.2.4 En ningún momento se puede conducir un automóvil de manera innecesariamente lenta, errática o de una manera que pueda considerarse potencialmente peligrosa para otros conductores o cualquier otra persona.

4.3 Entrada de boxes, Pit Lane y Pit Exit

4.3.1 La sección de la pista entre la primera línea del coche de seguridad y el comienzo del pit lane se denominará "entrada de boxes".

4.3.2 La sección de la pista entre el final del pit lane y la segunda línea del coche de seguridad se denominará "salida de boxes".

4.3.3 En ningún momento se podrá dar marcha atrás a un coche en el pit lane por sus propios medios.

4.3.4 El carril de boxes se dividirá en dos carriles, el carril más cercano al muro de boxes se designará como "carril rápido" y no podrá tener más de 3,5 metros de ancho, el carril más cercano a los garajes se designará como "carril interno". carril".

Excepto cuando los coches están al final del pit lane según los artículos 4.8.2 y 4.14, el carril interior es la única zona donde se puede realizar cualquier trabajo en un coche. Sin embargo, no se puede realizar ningún trabajo en el carril rápido si es probable que obstaculice a otros autos que intentan salir del carril de boxes.

4.3.5 La FIA asignará garajes y un área en el pit lane de manera estrictamente equitativa donde cada equipo puede trabajar y, dentro de cada una de estas áreas de estacionamiento designadas, una posición donde se pueden realizar paradas en boxes durante los entrenamientos y la carrera. .

4.3.6 No se puede utilizar ningún dispositivo motorizado para levantar ninguna parte de un coche en el pit lane durante una carrera.

4.3.7 A menos que un automóvil sea empujado fuera de la parrilla en cualquier momento durante el procedimiento de salida, los automóviles solo pueden conducirse desde el área de garaje designada por el equipo hasta el final del pit lane. Cualquier automóvil conducido hasta el final del carril de boxes antes de la salida o reinicio de una sesión de práctica debe formar una línea en el carril rápido y salir en el orden en que llegaron, a menos que otro automóvil se demore indebidamente.

Reglamento Deportivo de Fórmula 1 de 2021 15 31 de octubre de 2019

© 2019 Fédération Internationale de l'Automobile

4.3.8 Con la excepción de las vueltas de reconocimiento permitidas por el Artículo 4.8.1, cualquier piloto que deba comenzar la carrera desde el pit lane no puede conducir su coche desde el área de garaje designada por su equipo hasta 30 minutos antes del inicio programado de la vuelta de formación y debe detenerse en una línea en el carril rápido.

En estas circunstancias, se permitirá trabajar en el carril rápido, pero dicho trabajo está

restringido a:

- a. Arranque del motor y cualquier preparación directamente asociada.
- B. El montaje o desmontaje de dispositivos de refrigeración y calefacción permitidos.
- C. Cambios realizados para la comodidad del conductor.
- D. Cambio de ruedas y neumáticos.

Cuando se permite a los coches salir del pit lane, deben hacerlo en el orden establecido

en el Artículo 4.8.2, a menos que otro coche se retrase indebidamente. En todo momento, los conductores deben seguir las instrucciones de los alguaciles.

4.3.9 Aparte de secar o barrer, o colocar goma de neumáticos cuando los coches abandonan su posición de parada en boxes, los competidores no pueden intentar mejorar el agarre de la superficie en el pit lane a menos que

se haya identificado claramente un problema y se haya acordado una solución. por el delegado de seguridad de la FIA.

4.3.10 Los competidores no deben pintar líneas en ninguna parte del pit lane.

4.3.11 Aparte del punto 4.3.8 anterior, no se puede dejar ningún equipo en el carril rápido.

4.3.12 El personal del equipo solo puede estar en el pit lane inmediatamente antes de que

deba trabajar en un automóvil y debe retirarse tan pronto como se complete el trabajo.

Todo el personal del equipo que realice cualquier trabajo en un automóvil en el pit lane cuando el automóvil esté en su

posición de parada en boxes durante la sesión de práctica de calificación, o durante una parada en boxes de carrera, debe usar cascos

que cumplan o superen los requisitos de ECE 22.05 - Casco de carretera para motocicleta europeo, DOT -

Casco de carretera para motocicleta de EE . UU. O JIS T8133-2015, clase 2 - Cascos de protección JPN para

usuarios de vehículos de motor . Es obligatorio el uso de protección ocular adecuada.

4.3.13 Al liberar el automóvil de una parada en boxes, se deben aplicar las siguientes condiciones:

a. Los coches no deben salir de un garaje o de una parada en boxes de forma que puedan poner en peligro al personal del pit lane o a otro conductor.

Los competidores deben proporcionar un medio para establecer claramente, al ser vistos tanto desde

arriba como desde la parte delantera del automóvil, cuándo se soltó un automóvil.

B. Si se considera que un automóvil ha sido liberado en una condición insegura durante cualquier

sesión de práctica , los comisarios pueden dejar al piloto el número de posiciones en la parrilla que consideren apropiado.

C. Si se considera que un automóvil ha sido liberado en una condición insegura durante una carrera

, se impondrá una penalización bajo el Artículo 4.11.3 (d) al conductor en cuestión. Sin embargo, si el piloto se retira de la carrera como resultado de que el auto fue liberado en una condición insegura, se puede imponer una multa al equipo.

D. Se impondrá una penalización adicional a cualquier conductor que, en opinión de los comisarios, continúe conduciendo un automóvil sabiendo que ha sido liberado en una condición insegura.

En todos los casos anteriores, se considerará que un automóvil ha sido liberado cuando haya sido conducido fuera de su área de garaje designada (al salir del garaje) o después de que haya despejado completamente su posición de parada en boxes después de una parada en boxes.

4.3.14 En circunstancias excepcionales, el director de carrera puede solicitar el cierre de la entrada a boxes durante la carrera por razones de seguridad. En esos momentos, los conductores solo pueden entrar en el pit lane para que se realicen reparaciones esenciales y totalmente evidentes en el automóvil. Se impondrá una sanción en virtud del artículo

2021 del Reglamento Deportivo de Fórmula 1 16 31 de octubre de 2019

© 2019 Fédération Internationale de l'Automobile

4.11.3 (d) a cualquier conductor que, en opinión de los comisarios, haya entrado en boxes por cualquier otro motivo mientras estaba cerrado.

4.4 Sesiones de práctica

4.4.1 Ningún piloto puede iniciar la carrera sin haber participado en al menos una sesión de práctica.

4.4.2 Durante todos los entrenamientos habrá una luz verde y una roja al final del pit lane. Los autos solo pueden salir del pit lane cuando la luz verde está encendida. Además, se mostrará una bandera azul y / o una luz azul intermitente en la salida de boxes para advertir a los conductores que abandonan el pit lane si los coches se acercan a la pista.

4.4.3 A menos que la FIA haya otorgado un permiso por escrito para hacer lo contrario, el circuito solo se puede utilizar para fines distintos a la Competencia después de la última sesión de práctica de cada día de práctica y el día de la carrera no menos de una hora. antes de que se abra el final del pit lane para permitir que los coches cubran una vuelta de reconocimiento.

4.4.4 En el caso de una infracción de conducción durante cualquier sesión de práctica, los Comisarios pueden eliminar el tiempo de vuelta de un piloto (o tiempos de vuelta) o dejar al piloto el número de posiciones en la parrilla que consideren apropiado. A menos que esté completamente claro que un conductor cometió una infracción de conducción, dicho

incidente normalmente se investigará después de la sesión correspondiente.

Cuando proceda, también se tendrán en cuenta las disposiciones del Artículo 3.11.1.

4.4.5 Cualquier piloto que, en opinión de los comisarios, se detenga innecesariamente en el circuito o

impida innecesariamente a otro piloto, estará sujeto a las sanciones mencionadas en el Artículo 4.4.4.

4.4.6 En caso de que sea necesario detener una sesión de práctica porque el circuito está bloqueado por un

accidente o porque el clima u otras condiciones hacen que sea peligroso continuar, el director de la

pista ordenará que se muestren banderas rojas en todos los puestos de mariscal y abortar las luces que se mostrarán en la línea.

Cuando se dé la señal para que se detengan, todos los coches deben reducir inmediatamente la velocidad y regresar lentamente

al pit lane. Para garantizar que los conductores reduzcan la velocidad lo suficiente, desde el momento en que

aparece el mensaje "BANDERA ROJA" en el sistema de mensajería oficial hasta el momento en que cada automóvil

cruza la primera línea del auto de seguridad al ingresar al pit lane, los conductores deben permanecer por encima del

tiempo mínimo establecido por la ECU de la FIA al menos una vez en cada sector de clasificación (un sector de clasificación se define

como la sección de vía entre cada uno de los paneles de luces de la FIA).

Todos los coches abandonados en la pista serán trasladados a un lugar seguro.

Al final de cada sesión de práctica, ningún conductor puede cruzar la línea más de una vez.

4.4.7 El encargado de la pista puede interrumpir la práctica con la frecuencia y el tiempo que crea necesario para

despejar la pista o para permitir la recuperación de un coche. Sin embargo, solo durante los entrenamientos de calificación se extenderá la

sesión como resultado.

En caso de que una o más sesiones se interrumpan, no se

admitirá ninguna protesta sobre los posibles efectos de la interrupción en la calificación de los conductores admitidos a la salida.

4.5 Entrenamientos

libres Dos sesiones de entrenamientos libres (P1 y P2), de una hora y media cada una y separadas por al

menos dos horas, tendrán lugar el primer día de la Competición.

Una nueva sesión de entrenamientos libres (P3), que durará una hora y comenzará no menos de diecisiete

horas y media después de la finalización de P2, tendrá lugar el día antes de la carrera.

Reglamento Deportivo de Fórmula 1 2021 17 31 de octubre de 2019

© 2019 Fédération Internationale de l'Automobile

4.6 Práctica de calificación

4.6.1 La sesión de práctica de calificación tendrá lugar el día antes de la carrera y comenzará no menos

de dos horas después del final de P3.

La sesión se desarrollará de la siguiente manera:

a. Durante los primeros dieciocho minutos de la sesión (Q1) se permitirá a todos los coches en la pista

y al final de este período se prohibirá a los cinco coches más lentos participar en la sesión.

Los tiempos de vuelta conseguidos por los quince coches restantes se eliminarán.

B. Después de un descanso de siete minutos, la sesión se reanudará durante quince minutos (Q2) y los

quince coches restantes se permitirán en la pista. Al final de este período, los cinco coches más lentos no podrán seguir participando en la sesión.

A continuación, se eliminarán los tiempos de vuelta conseguidos por los diez coches restantes.

C. Después de una pausa de ocho minutos, la sesión se reanudará durante doce minutos (Q3) y los diez

coches restantes se permitirán en la pista.

El procedimiento anterior se basa en que 20 coches sean oficialmente elegibles para participar en la

Competición. Si 22 autos son elegibles, seis serán eliminados después de Q1 y Q2, si 24 autos son elegibles,

siete autos serán eliminados después de Q1 y Q2, y así sucesivamente si hay más autos elegibles.

4.6.2 Cualquier piloto cuyo coche se detenga en el circuito durante la sesión de clasificación no podrá

seguir participando en la sesión.

4.6.3 Al finalizar los entrenamientos de calificación se publicarán oficialmente los tiempos alcanzados por cada piloto.

4.6.4 Un AOT, como se define en el Reglamento Técnico de F1, debe estar vacío durante la

sesión de práctica de calificación completa .

4.7 La parrilla

4.7.1 A menos que el director de carrera declare mojada la pista , no se permitirá ningún piloto eliminado durante la Q1 cuya

mejor vuelta de clasificación supere el 107% del tiempo más rápido establecido durante esa sesión, o que no establezca un

tiempo. para participar en la carrera. Sin embargo, en circunstancias excepcionales, que pueden incluir establecer un tiempo de vuelta adecuado en una sesión de

entrenamientos libres, los comisarios pueden permitir que el coche comience la carrera.

Cualquier piloto aceptado de esta manera será colocado al final de la parrilla de salida después de que

se hayan aplicado otras penalizaciones, y detrás de cualquier piloto penalizado según el Artículo 5.7 o 5.8.

En caso de que haya más de un piloto aceptado de esta manera, se organizarán en la parrilla

en el orden en que fueron clasificados en P3.

4.7.2 La cuadrícula se trazará de la siguiente manera:

a. Las últimas cinco posiciones las ocuparán los coches eliminados durante la Q1, los más rápidos en la

16ª posición.

B. Las siguientes cinco posiciones las ocuparán los coches eliminados durante la Q2, los más rápidos en la 11ª posición.

C. Las diez primeras posiciones las ocuparán los coches que participaron en la Q3, el más rápido desde la posición en la parrilla que fue la pole el año anterior o, en un nuevo circuito, ha sido designado como tal por el delegado de seguridad de la FIA. . Si dos o más conductores establecen tiempos idénticos durante Q1, Q2 o Q3, se le dará prioridad al que lo estableció primero.

Reglamento Deportivo de Fórmula 1 de 2021 18 31 de octubre de 2019

© 2019 Fédération Internationale de l'Automobile

Si se inscriben más de 20 coches en el Campeonato, se realizarán las enmiendas correspondientes

a lo anterior de acuerdo con el Artículo 4.6.1.

D. Si más de un conductor no establece una hora durante el segundo o tercer trimestre, se organizarán en el siguiente orden:

i. Cualquier piloto que haya intentado establecer un tiempo de calificación iniciando una vuelta rápida.

ii. Cualquier piloto que no haya podido iniciar una vuelta rápida.

iii. Cualquier conductor que no haya salido de boxes durante el período.

mi. Una vez que se haya establecido la parrilla de acuerdo con (a) y (b) anteriores, las penalizaciones por posición en la parrilla se aplicarán a los pilotos en cuestión en el orden en que se

cometieron las infracciones . Si, después de la calificación, más de un piloto incurre en una penalización según el Artículo

5.7 o 5.8, se dará preferencia al piloto cuyo equipo informó primero al

delegado técnico que se llevará a cabo un cambio de unidad de potencia o caja de cambios.

F. Cualquier piloto

que deba comenzar la carrera desde la parte trasera de la parrilla después de haber incurrido en una penalización según el Artículo 5.7.3 se colocará en la parrilla detrás de cualquier piloto penalizado según el punto (e) anterior.

Si se requiere más de un piloto para comenzar la carrera desde la parte trasera de la parrilla, se

organizarán en orden de clasificación.

gramo. Cualquier piloto que incurre en una penalización según el Artículo 5.7 o 5.8 tendrá prioridad sobre cualquier

piloto cuyos tiempos de calificación hayan sido eliminados por cualquier motivo.

Si más de un piloto entra en una sola categoría en b) o e) anteriores, se organizarán en la

parrilla en el orden en que se clasificaron en el período anterior de clasificación o, en el caso de la Q1, en el

orden en el que se clasificaron. P3.

4.7.3 La parrilla de salida se publicará no menos de cuatro horas antes del inicio de la vuelta de formación.

Cualquier competidor cuyo coche (s) no pueda (n) arrancar por cualquier motivo (o

que tenga buenas razones para creer que su (s) coche (s) no estará (s) listo (s) para arrancar) debe informar a los comisarios en consecuencia lo antes posible y, en cualquier caso, a más tardar una hora y quince minutos antes del inicio de la vuelta de formación. Si se retiran uno o más coches, la parrilla se cerrará en consecuencia. La parrilla de salida final se publicará una hora antes del inicio de la vuelta de formación.

4.7.4 La cuadrícula estará en una formación escalonada de 1 x 1 y las filas de la cuadrícula estarán separadas por 16 metros.

4.8 Procedimiento de salida

4.8.1 40 minutos antes del inicio de la vuelta de formación, se abrirá la salida de boxes y todos los coches, incluidos los que estén obligados a iniciar la carrera desde el pit lane, podrán abandonar el pit lane para cubrir un vuelta de reconocimiento. Si algún piloto desea cubrir más de una vuelta de reconocimiento, debe hacerlo conduciendo por el carril de boxes a una velocidad muy reducida entre cada una de las vueltas. Si un conductor se detiene en su boxes entre vueltas de reconocimiento, el coche solo puede volver a unirse a la pista si lo conducen desde el garaje del conductor y no desde su posición de parada en boxes. Al final de estas vueltas, todos los coches que empiecen la carrera desde la parrilla deben detenerse en la parrilla en el orden de salida con el motor parado.

Todos los conductores que vayan a la salida de boxes en este momento deben hacerlo a velocidad constante y con aceleración constante. Esto se aplica a todo el pit lane, ya sea que un conductor vaya a la salida de boxes desde su garaje o recorra el pit lane entre vueltas de reconocimiento. Cualquier coche que no complete una vuelta de reconocimiento y llegue a la parrilla por sus propios medios no podrá comenzar la carrera desde la parrilla.

Reglamento Deportivo de Fórmula 1 2021 19 31 de octubre de 2019

© 2019 Fédération Internationale de l'Automobile

4.8.2 32 minutos antes del inicio programado de la vuelta de formación, se dará una señal de advertencia

indicando que el final del pit lane se cerrará en dos minutos.

30 minutos antes del inicio programado de la vuelta de formación se cerrará el final del pit lane y se dará

una segunda señal de advertencia. Cualquier automóvil que todavía esté en el pit lane puede comenzar desde el

final del pit lane siempre que haya llegado allí por sus propios medios. Si más de un automóvil se ve afectado

, deben alinearse en el orden en que calificaron. Sin embargo, cualquier automóvil que llegue al final del

pit lane después de la señal de cinco minutos debe comenzar detrás de cualquier

automóvil que ya esté en la salida de boxes.

Todos estos autos pueden unirse a la carrera una vez que todo el campo haya pasado el final del pit lane por primera vez después de la salida.

4.8.3 La aproximación a la salida se anunciará mediante señales mostradas diez minutos, cinco minutos, tres minutos, un minuto y quince segundos antes del inicio de la vuelta de formación, cada una de las cuales irá acompañada de una advertencia sonora.

Cuando se muestra la señal de diez minutos, todos, excepto los pilotos, los oficiales y el personal técnico del equipo, deben abandonar la parrilla.

4.8.4 Cuando se muestre la señal de tres minutos, todos los coches de la parrilla deben tener sus ruedas instaladas, después de esta señal, las ruedas solo se pueden quitar en el pit lane.

Se impondrá una penalización según el Artículo 4.11.3 (d) a cualquier conductor cuyo automóvil no tenga todas sus ruedas completamente montadas a la señal de tres minutos.

4.8.5 Cuando se muestre la señal de un minuto, los motores deben arrancar y todo el personal del equipo debe abandonar la parrilla en el momento en que se dé la señal de 15 segundos llevándose todo el equipo con ellos.

Si el personal del equipo o el equipamiento del equipo permanece en la parrilla después de que se haya mostrado la señal de 15 segundos, el conductor del auto en cuestión debe comenzar la carrera desde el pit lane como se especifica en el Artículo

4.8.2. Se impondrá una penalización según el Artículo 4.11.3 (d) a cualquier piloto que no comience la carrera desde el pit lane.

Si algún piloto necesita asistencia después de la señal de 15 segundos, debe levantar el brazo y, cuando el resto de los autos que puedan hacerlo, hayan abandonado la parrilla, se le indicará a los alguaciles que empujen el auto hacia el pit lane.

En cualquiera de los casos anteriores, los alguaciles con banderas amarillas se pararán al lado de cualquier automóvil (o automóviles) en cuestión para advertir a los conductores detrás.

4.8.6 Cuando las luces verdes estén encendidas, todos los autos en la parrilla deben comenzar la vuelta de formación con el piloto de la pole position a la cabeza.

Al salir de la parrilla, todos los pilotos deben respetar el límite de velocidad del pit lane hasta que pasen la pole position.

Los alguaciles recibirán instrucciones de empujar cualquier automóvil (o automóviles) que permanezcan en la parrilla hacia el pit lane por la ruta más rápida inmediatamente después de que los autos que puedan hacerlo hayan abandonado la parrilla. Cualquier piloto que sea expulsado de la parrilla no puede intentar arrancar el coche y debe seguir las instrucciones de los alguaciles.

4.8.7 Durante la vuelta de formación, las salidas de práctica están prohibidas y la formación debe mantenerse lo más ajustada posible.

4.8.8 Los adelantamientos durante la vuelta de formación solo están permitidos si un auto se retrasa y los autos que están detrás no pueden evitar adelantarlos sin demorar indebidamente el resto del campo. En este caso, los conductores solo podrán adelantar para restablecer el orden de salida original. Cualquier piloto retrasado de esta manera, y que no pueda restablecer el orden de salida original antes de llegar a la primera línea del coche de seguridad, debe ingresar al pit lane y comenzar desde el final del pit lane como se especifica en el Artículo 4.8.2.

Se impondrá una penalización bajo el Artículo 4.11.3 (d) a cualquier piloto que no ingrese al pit lane si no ha restablecido el orden de salida original antes de llegar a la primera línea del coche de seguridad.

Reglamento Deportivo de Fórmula 1 2021 20 31 de octubre de 2019

© 2019 Fédération Internationale de l'Automobile

4.8.9 Cuando los coches regresan a la parrilla al final de la vuelta de formación (o vueltas, ver Artículos

4.8.14 (c) y 4.15. 5), deben detenerse en sus respectivas posiciones de la parrilla de salida, manteniendo los motores en marcha.

Habrà una salida en parada, la señal se dará mediante luces activadas por el arranque permanente.

Una vez que todos los coches se hayan detenido, aparecerá la luz de cinco segundos seguida de las

luces de cuatro, tres, dos y un segundo. En cualquier momento después de que aparezca la luz de un segundo, la carrera se iniciará apagando todas las luces rojas.

Si, después de la salida, un automóvil está inmovilizado en la parrilla de salida, los mariscales junto a la parrilla agitarán

sus banderas amarillas para informar a los conductores que un automóvil está parado en la parrilla. Será deber de

los alguaciles empujarlo hacia el pit lane por la ruta más rápida. Cualquier conductor que sea expulsado de la parrilla no podrá intentar arrancar el coche.

Una vez que el coche está en el pit lane, sus mecánicos pueden intentar arrancarlo, si tiene éxito, el piloto puede

volver a unirse a la carrera. El conductor y los mecánicos deben seguir las instrucciones de los jefes de pista en todo momento durante dicho procedimiento.

4.8.10 A menos que lo autorice específicamente el delegado de seguridad de la FIA, durante el inicio de una carrera, el muro de boxes

debe mantenerse libre de todas las personas, con la excepción del personal del equipo permitido según el

Artículo 5.10.3, los oficiales y los bomberos.

4.8.11 Si después de regresar a la parrilla de salida al final de la vuelta de formación

surge un problema,
se aplicarán los siguientes procedimientos:

a. Si un automóvil presenta un problema que podría poner en peligro la salida, el conductor debe levantar inmediatamente las manos por encima de la cabeza y el alguacil responsable de esa fila debe ondear inmediatamente una bandera amarilla. Si el director de carrera decide que se debe cancelar la salida, las luces verdes se iluminarán dos segundos después de que se enciendan las luces de suspensión, se mostrará un cartel que diga "VUELTA DE FORMACIÓN EXTRA" y todos los coches que puedan hacerlo deberán completar una vuelta de formación adicional. mientras que el coche que ha desarrollado el problema se traslada al pit lane.

Al salir de la parrilla para completar la vuelta de formación extra, todos los pilotos deben respetar el

límite de velocidad del pit lane hasta que pasen la pole position.

El equipo puede entonces intentar solucionar el problema y, si tiene éxito, el coche puede

empezar desde el final del pit lane. En caso de que haya más de un coche involucrado, su

orden de salida será determinado por el orden en el que llegaron al final del pit lane.

Cada vez que esto suceda, la carrera se acortará una vuelta.

B. Si surge otro problema que no requiera una demora en la salida (ver c) a continuación),

se les pedirá a los conductores que realicen una vuelta de formación adicional como se establece en a) arriba. Cualquier piloto

que haya provocado la interrupción de la largada y luego pueda iniciar la vuelta de formación adicional

debe ingresar al pit lane al final de la vuelta y comenzar la carrera como se especifica en el Artículo

4.8.2. Se impondrá una penalización según el Artículo 4.11.3 (d) a cualquier piloto que no comience

la carrera desde el pit lane.

C. Si surge cualquier otro problema, y si el director de carrera decide retrasar la salida, se aplicarán los siguientes procedimientos:

i. Si la carrera no ha comenzado, las luces de suspensión se encenderán, se mostrará un cartel que dice

"INICIO DIFERIDO", los motores deben detenerse y todos los equipos serán informados del posible retraso a través del sistema de mensajería oficial. Una vez que se conozca la hora de inicio, se dará una advertencia de al menos cinco minutos.

No se permite el cambio de neumáticos en la parrilla durante dicho retraso.

Reglamento deportivo de Fórmula 1 de 2021 21 de octubre de 2019

© 2019 Fédération Internationale de l'Automobile

Cada vez que esto suceda, la carrera se acortará en una vuelta.

ii. Si la carrera ha comenzado, los comisarios junto a la parrilla agitarán sus

banderas amarillas para informar a los pilotos que un automóvil está parado en la parrilla.

4.8.12 Si se aplica el Artículo 4.8.11, la carrera contará para el Campeonato sin importar la frecuencia con la que se repita el procedimiento o cuánto se acorte la carrera como resultado.

4.8.13 Cualquiera de las sanciones bajo los Artículos 4.11.3 (c) od) se impondrá a cualquier conductor que se considere que tiene:

a. Movido antes de que se dé la señal de inicio, dicho juicio será hecho por un transpondedor aprobado y suministrado por la FIA instalado en cada automóvil, o;
B. Colocó su automóvil en la parrilla de salida de tal manera que el transpondedor no pueda detectar el momento en el que el automóvil se movió por primera vez desde su posición de parrilla después de que se dio la señal de salida .

4.8.14 Solo en los siguientes casos se permitirá cualquier variación en el procedimiento de salida:

a. Si comienza a llover después de la señal de cinco minutos pero antes de que comience la carrera y, en opinión del director de carrera, los equipos deben tener la oportunidad de cambiar los neumáticos, las luces de suspensión se mostrarán en la línea y comenzará el procedimiento de salida de nuevo en el punto de los diez minutos.

B. Si el inicio de la carrera es inminente y, en opinión del director de carrera, el volumen de agua en la pista es tal que no se puede negociar con seguridad incluso con neumáticos para clima húmedo, las luces de suspensión se mostrarán en la línea y Todos los equipos serán informados del posible retraso a través del sistema de mensajería oficial. Una vez que se conozca la hora de inicio, se dará una advertencia de al menos diez minutos .

C. Si las condiciones de la pista se consideran inadecuadas para comenzar la carrera a la hora programada, el inicio de la vuelta de formación puede tener lugar detrás del coche de seguridad. Si este es el caso, en el

Señal de diez minutos, sus luces naranjas se iluminarán, siendo esta la señal a los pilotos de

que la vuelta de formación se iniciará detrás del coche de seguridad. Al mismo tiempo, esto se

confirmará a todos los equipos a través del sistema de mensajería oficial.

Cuando se encienden las luces verdes, el coche de seguridad abandonará la parrilla y todos los pilotos

deben seguir en el orden de la parrilla, separados por no más de diez autos, y deben respetar el

límite de velocidad del pit lane hasta que pasen la pole position. El coche de seguridad continuará hasta que las condiciones

se consideren adecuadas para las carreras.

Cualquier coche que comenzara la carrera desde el pit lane puede unirse a la vuelta de formación una vez que todo el campo haya pasado el final del pit lane por primera vez. Cualquiera de estos autos puede

completar todas las vueltas de formación, pero debe ingresar al pit lane después de que el auto de seguridad regrese a los

pits y comience la carrera desde el final del pit lane en el orden en que llegan allí.

Cualquier otro automóvil que ingrese al pit lane durante las vueltas de formación puede volver a unirse a la pista, pero

debe ingresar al pit lane después de que el auto de seguridad regrese a los pits y comience la carrera desde el

final del pit lane en el orden en que llegue allí.

Se impondrá una penalización bajo el Artículo 4.11.3 (d) a cualquier piloto cuyos neumáticos sean cambiados

por una especificación diferente antes del inicio de la carrera.

Adelantar durante la (s) vuelta (s) detrás del coche de seguridad solo está permitido en las siguientes

circunstancias:

i. Si un coche se retrasa al salir de la parrilla y los coches detrás no pueden evitar rebasarlo

sin retrasar indebidamente el resto del campo, o

ii. Si hay más de un coche saliendo del pit lane y uno de ellos se retrasa indebidamente .

Reglamento deportivo de Fórmula 1 de 2021 22 31 de octubre de 2019

© 2019 Fédération Internationale de l'Automobile

En cualquier caso, los pilotos solo podrán adelantar para restablecer el orden de salida original o el

orden en el que estaban los coches en la salida de boxes cuando se inició la vuelta de formación.

Cualquier piloto retrasado de cualquier manera, y que no pueda restablecer el orden de salida original antes de llegar a la primera línea del coche de seguridad en la vuelta, el coche de seguridad regresa a

boxes, debe entrar al pit lane y solo puede unirse a la carrera una vez. todo el campo ha pasado

el final del pit lane después del inicio de la carrera.

Se impondrá una penalización según el Artículo 4.11.3 (d) a cualquier piloto que no entre al pit

lane si no ha restablecido el orden de salida original antes de llegar a la primera línea del coche de seguridad en la vuelta a la que regresa el coche de seguridad. los hoyos.

Cuando el encargado de la pista decida que es seguro llamar al coche de seguridad , se enviará un mensaje "STANDING START" a todos los equipos a través del sistema de mensajería oficial, todos los

paneles de luces de la FIA mostrarán "SS" y las luces naranjas del coche estarán extinguido. Esta será la

señal para los equipos y pilotos de que entrará al pit lane al final de esa vuelta.

En este punto, el primer automóvil en la fila detrás del automóvil de seguridad puede dictar el ritmo y, si es

necesario, caer más de diez automóviles detrás de él.

Una vez que el coche de seguridad ha entrado en el pit lane, todos los coches, con excepción de los que deben salir desde el pit lane, deben volver a la parrilla, ocupar sus posiciones en la parrilla y seguir

los procedimientos establecidos en el Artículo 4.8.9 al 4.8. 13.

Si, después de varias vueltas de formación detrás del coche de seguridad, las condiciones de la pista se consideran

inadecuadas para comenzar la carrera desde parado, se

enviará el mensaje "COMIENZO RODANTE" a todos los equipos a través del sistema de mensajería oficial, todos los paneles de luces de la FIA mostrarán " RS "y

las luces naranjas del coche se apagarán. Esta será la señal para los equipos y pilotos de

que entrará al pit lane al final de esa vuelta.

En este punto, el primer automóvil en la fila detrás del automóvil de seguridad puede dictar el ritmo y, si es

necesario, caer más de diez automóviles detrás de él.

A medida que el coche de seguridad se acerca a la entrada de boxes, los paneles de luces de la FIA se apagarán y se

reemplazarán por banderas verdes ondeadas con luces verdes en la línea.

Ningún piloto podrá adelantar a otro coche en la pista hasta que pase la Línea (ver Artículo

3.1.3) por primera vez después de que el coche de seguridad haya regresado a boxes.

Se considerará que la carrera

ha comenzado cuando el coche líder cruce la Línea después de que el coche de seguridad haya

regresado a boxes.

Si, después de varias vueltas de formación detrás del coche de seguridad, las condiciones de la pista se consideran

inadecuadas para comenzar la carrera, se enviará el mensaje "PROCEDIMIENTO DE INICIO SUSPENDIDO"

a todos los equipos a través del sistema de mensajería oficial y todos los coches deben entrar en el pit lane detrás

del seguro. coche. A continuación, deberán seguirse los procedimientos descritos en los artículos 4.14 y 4.15

y no habrá salida de pie.

4.9 La carrera

Durante la carrera, los pilotos que abandonen el pit lane solo podrán hacerlo cuando el semáforo al final del pit

lane esté en verde y bajo su propia responsabilidad. Un alguacil con una bandera azul y / o una

luz azul intermitente , también advertirá al conductor si los autos se acercan a la pista.

4.10 Dispositivos para facilitar el adelantamiento

4.10.1 Carrocería ajustable por el conductor permitida por el Artículo 3.10.10 del Reglamento Técnico:

a. La carrocería ajustable solo puede ser activada por el conductor en cualquiera de las

zonas de activación predeterminadas alrededor de cada circuito. Sin embargo, en

condiciones de poca visibilidad

Reglamento Deportivo de Fórmula 1 de 2021 23 31 de octubre de 2019

© 2019 Fédération Internationale de l'Automobile,

el director de carrera puede, a su absoluta discreción, desactivar todos estos sistemas hasta que mejoren las condiciones .

Si la carrocería ajustable se inhabilita de esta manera en cualquier momento durante cualquiera de los tres períodos de la sesión de práctica de calificación (Q1, Q2 o Q3), permanecerá inhabilitada durante el resto del período correspondiente.

B. Con el único propósito de mejorar las oportunidades de adelantamiento durante la carrera, el conductor puede activar la carrocería ajustable después de haber completado dos vueltas después del inicio de la carrera o después de un período de coche de seguridad.

El piloto solo podrá activar la carrocería ajustable en carrera cuando haya sido notificado a través de la electrónica de control (ver artículo 8.2 del Reglamento Técnico de F1) que

está habilitada. Estará habilitado, y solo podrá ser utilizado por el conductor, si está a menos de un segundo del otro en cualquiera de los puntos de detección predeterminados alrededor de cada circuito.

El sistema será desactivado por la electrónica de control la primera vez que el conductor use los frenos después de haber activado el sistema. En condiciones de poca visibilidad, o si se muestran banderas amarillas en la zona de activación, el director de carrera puede, a su absoluta discreción, desactivar todos estos sistemas hasta que las condiciones mejoren o se retiren las banderas amarillas.

La FIA puede, después de consultar a todos los competidores, ajustar la proximidad de tiempo anterior para garantizar que se cumpla el propósito establecido de la carrocería ajustable.

C. En el caso de una falla en el sistema que notifique al conductor que estaba a menos de un

segundo del automóvil de delante y, por lo tanto, está autorizado a usar la carrocería ajustable, el

equipo en cuestión puede solicitar permiso al director de carrera para anular el sistema. Si

se otorga el permiso de esta manera, el equipo en cuestión tendrá la responsabilidad de asegurarse de que

su conductor solo use la carrocería ajustable si se encuentra a un segundo del automóvil que tiene delante.

Si se rectifica la falla en el sistema, el piloto ya no podrá usar esta anulación, el director de carrera notificará al equipo si la falla se ha subsanado.

4.11 Incidentes durante la carrera

4.11.1 El director de carrera puede informar

a los comisarios de cualquier incidente en la pista o sospecha de incumplimiento del Reglamento Deportivo o del Código Deportivo Internacional (un "Incidente"). Después de la revisión, quedará a discreción de los comisarios decidir si procede o no con una investigación.

Los comisarios también pueden investigar un Incidente observado por ellos mismos.

4.11.2 Quedará a discreción de los comisarios decidir si algún conductor involucrado en un Incidente debe

ser penalizado. A menos que esté claro para los comisarios que un conductor o conductores fueron total o

predominantemente culpables de un Incidente, no se impondrá ninguna sanción.

Si los comisarios están investigando un incidente

, se enviará un mensaje informando a todos los equipos qué conductor o conductores están involucrados a través del sistema de mensajería oficial.

Siempre que dicho mensaje se muestre a más tardar 60 minutos después de que la carrera haya terminado,

el piloto o los pilotos interesados no podrán abandonar el circuito sin el consentimiento de los comisarios.

4.11.3 Los comisarios pueden imponer cualquiera de las siguientes sanciones a cualquier conductor involucrado en un Incidente:

a. Una penalización de cinco segundos. El piloto debe ingresar al pit lane, detenerse en su posición de parada en boxes

durante al menos cinco segundos y luego volver a unirse a la carrera. Sin embargo, el piloto correspondiente puede optar por

no detenerse, siempre que no realice más paradas en boxes antes del final de la carrera. En tales

casos, se agregarán cinco segundos al tiempo de carrera transcurrido del piloto en cuestión.

Reglamento deportivo de Fórmula 1 2021 24 31 de octubre de 2019

© 2019 Fédération Internationale de l'Automobile

b. Una penalización de diez segundos. El piloto debe ingresar al pit lane, detenerse en su posición de parada en boxes

durante al menos diez segundos y luego volver a unirse a la carrera. Sin embargo, el piloto correspondiente puede optar por

no detenerse, siempre que no realice más paradas en boxes antes del final de la carrera. En tales

casos, se agregarán diez segundos al tiempo de carrera transcurrido del piloto en cuestión.

En los dos casos anteriores, el conductor en cuestión debe ejecutar la penalización la próxima vez que

entre en el pit lane y, para evitar dudas, esto incluye cualquier parada que haga el conductor mientras se utiliza

un VSC o un coche de seguridad.

C. Una penalización de drive-through. El conductor debe ingresar al pit lane y volver a unirse a la carrera sin

detenerse.

D. Una penalización de diez segundos de tiempo de parada y arranque. El piloto debe ingresar al pit lane, detenerse en su

posición de parada en boxes durante al menos diez segundos y luego volver a unirse

a la carrera.

Si cualquiera de las cuatro penalizaciones anteriores se impone a un piloto, y ese piloto no puede cumplir la penalización debido a su retiro de la carrera, los comisarios pueden imponer una penalización por lugar en la parrilla al conductor en su próxima Competición.

Si alguna de las cuatro penalizaciones anteriores se impone durante las últimas tres vueltas, o después del final de una carrera, el Artículo 4.11.4 (b) a continuación no se aplicará y se agregarán cinco segundos al tiempo de carrera transcurrido del piloto en cuestión en el caso de (a) anterior, 10 segundos en el caso de (b), 20 segundos en el caso de (c) y 30 segundos en el caso de (d).

mi. Una pena de tiempo.

F. Una reprimenda.

gramo. Una caída de cualquier número de posiciones en la parrilla en la próxima competencia del piloto.

Si se impone alguna de las siete sanciones anteriores, no se podrá apelar.

h. Descalificación de los resultados.

I. Suspensión de la próxima competencia del conductor.

4.11.4 Si los comisarios deciden imponer cualquiera de las penalidades del Artículo 4.11.3 (a), (b), (c) o

(d), se seguirá el siguiente procedimiento:

a. Los comisarios darán una notificación por escrito de la penalización que se ha impuesto al competidor en cuestión e informarán a todos los equipos a través del sistema de mensajería oficial.

B. Con la excepción de los Artículos 4.11.3 (a) y (b) anteriores, desde el momento en que

se notifica al equipo en cuestión la decisión de los comisarios a través del sistema de mensajería oficial, el conductor relevante

puede cruzar la Línea en la pista no más de dos veces antes. entrar al pit lane y, en el caso de una penalización según el Artículo 4.11.3 (d), proceder a su posición de parada en boxes donde

permanecerá durante el período de la penalización de tiempo.

Sin embargo, a menos que el conductor ya estuviera en la entrada de boxes con el propósito de cumplir su

penalización, no podrá ejecutar la penalización si el procedimiento VSC está en uso o después de que

se haya desplegado el coche de seguridad . El número de veces que el conductor cruza la Línea detrás del

coche de seguridad o durante el procedimiento VSC se sumará al número máximo de veces que puede

cruzar la Línea en la pista.

C. Mientras un automóvil esté parado en el pit lane como resultado de incurrir en una penalización según los Artículos

4.11.3 (a) o (b) anteriores, no se podrá trabajar en él hasta que el automóvil haya estado parado durante la duración de la penalización.

D. Mientras un automóvil esté parado en el pit lane como resultado de incurrir en una penalización de tiempo según el Artículo 4.11.3 (d) anterior, no se puede trabajar en él. Sin embargo, si el motor se detiene, cualquier trabajo necesario para volver a arrancarlo puede llevarse a cabo una vez transcurrido el período de penalización. Si el equipo no puede arrancar el motor, solo se podrá trabajar en el coche en el garaje del conductor .

Reglamento deportivo de Fórmula 1 2021 25 31 de octubre de 2019

© 2019 Fédération Internationale de l'Automobile

e. Cualquier incumplimiento o incumplimiento de los Artículos 4.11.4 (b), (c) o (d) puede resultar en la descalificación del vehículo .

4.12 Coche de seguridad

4.12.1 El coche de seguridad de la FIA será conducido por un piloto designado por la FIA y llevará un observador de la FIA capaz de reconocer a todos los coches de la competencia que estén en contacto permanente por radio con el control de carrera.

4.12.2 Cincuenta minutos antes del inicio de la vuelta de formación, el coche de seguridad abandonará el pit lane y tomará posición en la parte delantera de la parrilla y permanecerá allí hasta que se dé la señal de cinco minutos. En este punto (excepto bajo el Artículo 4.8.14 (c)) cubrirá una vuelta completa del circuito y tomará posición.

4.12.3 El coche de seguridad puede ponerse en funcionamiento para neutralizar una carrera por orden del director del recorrido.

Se utilizará únicamente si los competidores u oficiales se encuentran en peligro físico inmediato en la pista o cerca de ella , pero las circunstancias no son tales que obliguen a suspender la carrera.

4.12.4 Cuando se dé la orden de desplegar el coche de seguridad, se enviará el mensaje "COCHE DE SEGURIDAD DESPLEGADO" a todos los equipos a través del sistema de mensajería oficial, todos los paneles de luces de la FIA mostrarán "SC" y todos los puestos del mariscal mostrarán banderas amarillas ondeadas. y tableros "SC" durante la duración de la intervención.

4.12.5 Ningún automóvil puede conducirse innecesariamente lento, erráticamente o de una manera que pueda considerarse potencialmente peligrosa para otros conductores o cualquier otra persona en cualquier momento mientras el automóvil de seguridad esté desplegado. Esto se aplicará tanto si se conduce un coche de este tipo en la pista, la entrada de boxes o el pit lane.

4.12.6 El coche de seguridad se incorporará a la pista con sus luces naranjas encendidas y lo hará independientemente de dónde se encuentre el líder de la carrera.

4.12.7 Todos los coches de competición deben reducir la velocidad y formar una fila

detrás del coche de seguridad a no más de diez coches de distancia. Para garantizar que los conductores reduzcan la velocidad lo suficiente, desde el momento en que se ha enviado a todos los equipos el mensaje "COCHE DE SEGURIDAD DESPLEGADO" a través del sistema de mensajería oficial hasta el momento en que cada coche cruza la primera línea del coche de seguridad por segunda vez, los conductores debe permanecer por encima del tiempo mínimo establecido por la ECU de la FIA al menos una vez en cada sector de clasificación y tanto en la primera como en la segunda línea del coche de seguridad (un sector de clasificación se define como la sección de la pista entre cada uno de los paneles de luces de la FIA). Los comisarios pueden imponer cualquiera de las sanciones del Artículo 4.11.3 (a), (b), (c) o (d) a cualquier conductor que no se mantenga por encima del tiempo mínimo requerido por lo anterior.

4.12.8 Con la excepción de los casos enumerados en (a) ah) a continuación, ningún conductor puede adelantar a otro automóvil en la pista, incluido el de seguridad, hasta que pase la Línea (ver Artículo 3.1.3) por primera vez. tiempo después de que el coche de seguridad haya regresado a boxes.

Las excepciones son:

a. Si se le indica a un conductor que lo haga desde el coche de seguridad.

B. Bajo 4.8.14 (c) o 4.12.12 a continuación.

C. Al entrar en boxes, un conductor puede adelantar a otro coche que quede en la pista, incluido el coche de seguridad, después de haber llegado a la primera línea de coches de seguridad.

D. Al salir de boxes, un conductor puede adelantar o ser adelantado por otro automóvil en la pista antes de llegar a la segunda línea de seguridad.

mi. Cuando el coche de seguridad regresa a boxes, puede ser adelantado por coches en la pista una vez que haya alcanzado la primera línea de coches de seguridad.

F. Mientras esté en la entrada de boxes, en el carril de boxes o en la salida de boxes, un conductor puede adelantar a otro coche que también se encuentre en una de estas tres áreas.

Reglamento deportivo de Fórmula 1 2021 26 31 de octubre de 2019

© 2019 Fédération Internationale de l'Automobile

g. Cualquier automóvil que se detenga en su área de garaje designada mientras el automóvil de seguridad está usando el pit lane (ver 4.12.11 a continuación) puede ser adelantado.

h. Si algún coche frena con un problema obvio.

4.12.9 Cuando el encargado del recorrido lo ordene, el observador en el automóvil utilizará una luz verde para señalar a los automóviles que se encuentren entre él y el líder de la carrera que deben rebasar. Estos coches seguirán a velocidad reducida y sin adelantar hasta llegar a la fila de coches detrás del coche de seguridad.

4.12.10 Excepto en 4.12.12 a continuación, el coche de seguridad se utilizará al menos hasta que el líder esté detrás de él y todos los demás coches estén alineados detrás de él.

Una vez detrás del coche de seguridad, el líder de la carrera debe mantenerse dentro de la longitud de diez coches del mismo (excepto en 4.12.13 a continuación).

4.12.11 En determinadas circunstancias, el director de la pista puede pedir a los coches y al coche de seguridad que utilicen el pit lane. En estos casos, se mostrará una señal para usar el pit lane antes del inicio de la

entrada a boxes y todos los equipos serán informados a través del sistema de mensajería oficial, todos los autos deben ingresar al pit lane, pasar por él y volver a unirse al pit lane. pista.

Sin embargo, cualquier automóvil que ingrese al pit lane en estas circunstancias puede detenerse en el área de estacionamiento designada. Se impondrá una penalización según el Artículo 4.11.3 (c) a cualquier conductor que no ingrese al pit lane cuando se le requiera.

Excepto cuando los coches y el coche de seguridad estén obligados a utilizar el pit lane, ningún coche podrá entrar en boxes mientras el coche de seguridad esté desplegado, a menos que sea con el propósito de cambiar neumáticos.

4.12.12 Si el director del recorrido considera que es seguro hacerlo, y el mensaje "LOS AUTOS VUELTOS PUEDEN

SUPERARSE AHORA " ha sido enviado a todos los equipos a través del sistema de mensajería oficial,

se requerirá cualquier auto que haya sido regalado por el líder. pasar los coches en la vuelta del líder y el coche de seguridad.

Esto solo se aplicará a los autos que fueron vueltos en el momento en que cruzaron la Línea al final de la

vuelta durante la cual cruzaron la primera línea del Safety Car por segunda vez después de que se

desplegó el Safety Car .

Después de adelantar a los coches en la vuelta del líder y al coche de seguridad, estos coches deben circular

por la pista a una velocidad adecuada, sin adelantar, y hacer todo lo posible por ocupar su

posición en la parte trasera de la fila de coches detrás del coche de seguridad.

Mientras están adelantando, y con el

fin de garantizar que esto se pueda llevar a cabo de forma segura, los coches de la primera vuelta deben permanecer siempre en la

línea de carrera a menos que sea inevitable desviarse de ella. A menos que el encargado de la carrera considere que la

presencia del coche de seguridad sigue siendo necesaria, una vez que el último coche en la

vuelta haya pasado al líder, el coche de seguridad volverá a boxes al final de la siguiente vuelta.

Si el director del campo considera que las condiciones de la pista no son adecuadas para adelantar, se

enviará el mensaje "NO SE PERMITIRÁ EL APROBAR" a todos los equipos a través del

sistema de mensajería oficial .

4.12.13 Cuando el encargado del recorrido decida que es seguro llamar al coche de seguridad

, se enviará a todos los equipos el mensaje "COCHE DE SEGURIDAD EN ESTA VUELTA" a través del sistema de mensajería oficial y se apagarán las luces naranjas del coche . Esta será la señal para los equipos y pilotos de que entrará al pit lane al final de esa vuelta.

En este punto, el primer automóvil en la fila detrás del automóvil de seguridad puede dictar el ritmo y, si es necesario, caer más de diez automóviles detrás de él.

Para evitar la probabilidad de accidentes antes de que el coche de seguridad regrese a boxes, desde el

punto en que se apagan las luces del coche, los conductores deben avanzar a un ritmo que

no implique una aceleración o frenado erráticos ni ninguna otra maniobra probable.

poner en peligro a otros

conductores o impedir el reinicio.

A medida que el coche de seguridad se acerca a la entrada de boxes, las placas SC se retirarán y, salvo en

la última vuelta de la carrera, cuando el líder se acerque a la línea, las banderas amarillas se retirarán y

se mostrará una bandera verde en la línea.

Reglamento deportivo de Fórmula 1 de 2021 27 31 de octubre de 2019

© 2019 Fédération Internationale de l'Automobile

4.12.14 Cada vuelta completada mientras el coche de seguridad está desplegado se contará como una vuelta de carrera. Sin embargo, si

se sigue el procedimiento establecido en el Artículo 4.8.14 (c), se aplicará el Artículo 3.1.3 (c).

4.12.15 Si el coche de seguridad todavía está desplegado al comienzo de la última vuelta, o se despliega durante la última vuelta,

entrará en el pit lane al final de la vuelta y los coches tomarán la señal de fin de carrera. como de

costumbre sin adelantar.

4.13 Coche de seguridad virtual (VSC)

4.13.1 El procedimiento VSC puede iniciarse para neutralizar una sesión de práctica o una carrera por orden del

director del recorrido.

Normalmente se utilizará cuando se necesiten banderas amarillas de doble ondeo en cualquier sección de la pista y los

competidores u oficiales puedan estar en peligro, pero las circunstancias no justifican el uso

del coche de seguridad en sí.

4.13.2 Cuando se dé la orden para iniciar el procedimiento VSC, se enviará un mensaje "VSC DESPLEGADO" a

todos los equipos a través del sistema de mensajería oficial y todos los paneles de luces de la FIA mostrarán "VSC".

4.13.3 Ningún automóvil puede conducirse innecesariamente lento, errático o de una manera que pueda considerarse

potencialmente peligrosa para otros conductores o cualquier otra persona en

cualquier momento mientras el procedimiento VSC esté en uso. Esto se aplicará tanto si se conduce un coche de este tipo en la pista, la entrada de boxes o el pit lane.

4.13.4 Cuando se inicia durante una carrera, ningún coche puede entrar en boxes mientras se esté utilizando el procedimiento VSC, a menos que sea con el propósito de cambiar neumáticos.

4.13.5 Todos los autos en competencia deben reducir la velocidad y permanecer por encima del tiempo mínimo establecido por la ECU de la FIA al menos una vez en cada sector de clasificación y en la primera y segunda línea de autos de seguridad (un sector de clasificación se define como la sección de la pista entre cada uno de los paneles de luz de la FIA).

Todos los coches también deben estar por encima de este tiempo mínimo cuando los paneles de luces de la FIA cambian a verde (ver 4.13.7 a continuación).

Cuando se inicie durante una carrera, los comisarios pueden imponer cualquiera de las penalizaciones según el Artículo

4.11.3 (a), (b), (c) o (d) a cualquier piloto que no se mantenga por encima del tiempo mínimo requerido por lo anterior. .

4.13.6 Con la excepción de los casos enumerados en a) ad) a continuación, ningún piloto puede adelantar a otro automóvil en la pista mientras se esté utilizando el procedimiento VSC.

Las excepciones son:

a. Al ingresar a boxes, un conductor puede adelantar a otro automóvil que permanezca en la pista después de haber llegado a la primera línea de seguridad.

B. Al salir de boxes, un conductor puede adelantar o ser adelantado por otro automóvil en la pista antes de llegar a la segunda línea de seguridad.

C. Mientras esté en la entrada de boxes, en el carril de boxes o en la salida de boxes, un conductor puede adelantar a otro coche que también se encuentre en una de estas tres áreas.

D. Si algún coche frena con un problema obvio.

4.13.7 Cuando el director del curso decida que es seguro finalizar el procedimiento de VSC

, se enviará el mensaje "VSC ENDING" a todos los equipos a través del sistema de mensajería oficial y, en cualquier momento entre 10

y 15 segundos después, "VSC". en los paneles de luces de la FIA cambiará a verde y los pilotos podrán continuar

la sesión o seguir compitiendo inmediatamente. Después de 30 segundos, las luces verdes se apagarán.

4.13.8 Cada vuelta completada cuando el procedimiento VSC está en uso durante una carrera se contará como una vuelta de carrera.

Reglamento Deportivo de Fórmula 1 de 2021 28 31 de octubre de 2019

© 2019 Fédération Internationale de l'Automobile

4.14 Suspensión de una carrera

4.14.1 Si los competidores u oficiales son puestos en peligro físico inmediato por los autos que circulan en la pista, y el director del recorrido considera que las circunstancias son de modo que la pista no se pueda sortear de forma segura, incluso detrás del coche de seguridad, la carrera se suspenderá. En caso de que sea necesario suspender la carrera, el secretario de la carrera ordenará que se

muestren banderas rojas en todos los puestos de alguacil y que se muestren las luces de aborto en la línea.

4.14.2 Cuando se dé la señal de que el adelantamiento está prohibido, la salida de boxes se cerrará y todos los coches deberán avanzar lentamente hacia el pit lane. El primer automóvil en llegar al carril de boxes debe dirigirse directamente a la salida de boxes manteniéndose en el carril rápido, todos los demás automóviles deben formar una línea detrás del primer automóvil.

4.14.3 Los coches que no puedan volver al pit lane como resultado de que la pista esté bloqueada serán devueltos cuando la pista esté despejada y se organizarán en el orden que ocupaban antes de que se suspendiera la carrera .

Además, los autos que se encontraran en el pit lane o en la entrada de boxes en el momento en que se suspendió la carrera se organizarán en el orden que ocupaban antes de que se suspendiera la carrera. Todos los autos en su garaje en el momento en que se suspendió la carrera se colocarán en la parte trasera de la línea de autos en el carril rápido en el orden en que llegaron allí. A cualquiera de estos autos se le permitirá abandonar el pit lane cuando se reanude la carrera, pero debe volver a ingresar al pit lane cuando el auto de seguridad regrese y podrá unirse a la carrera una vez que el último auto haya pasado la salida de boxes después del reinicio (también ver Artículo 4.15.8).

En todos los casos, el orden se tomará en el último punto en el que fue posible determinar la posición de todos los autos. A todos estos coches se les permitirá reanudar la carrera.

El Safety Car luego será conducido al frente de la línea de autos en el carril rápido.

4.14.4 Mientras la carrera está suspendida:

a. Ni la carrera ni el sistema de cronometraje se detendrán, sin embargo, de acuerdo con el

Artículo 3.1.3, la duración de la suspensión de la carrera se agregará al período máximo de dos horas .

B. Se puede trabajar en los coches una vez que se hayan detenido en el carril rápido, pero dicho trabajo se limita a lo que se indica en i) a ix) a continuación y no debe impedir la reanudación de la carrera.

i. Arranque del motor y cualquier preparación directamente asociada.

ii. La adición de gases comprimidos (ver artículo 4.5 del

Reglamento Técnico F1).

iii. El montaje o desmontaje de dispositivos de refrigeración y calefacción permitidos.

iv. Cambios en los conductos de aire alrededor de los frenos delanteros y traseros.

v. Cambios en los conductos del radiador.

vi. Cambios realizados para la comodidad del conductor.

vii. Cambio de ruedas y neumáticos.

viii. Reparación de daños genuinos por accidente, incluido el reemplazo de conjuntos que

contengan tales piezas dañadas.

ix. La configuración aerodinámica del alerón delantero se puede ajustar utilizando las piezas existentes . No se pueden agregar, quitar o reemplazar partes.

C. Solo los miembros del equipo, los oficiales y los camarógrafos de televisión debidamente acreditados podrán acceder al pit lane.

Reglamento Deportivo de Fórmula 1 2021 29 31 de octubre de 2019

© 2019 Fédération Internationale de l'Automobile

4.14.5 A menos que la FIA lo solicite, los coches no pueden moverse del carril rápido mientras la carrera esté

suspendida. Se impondrá una penalización según el Artículo 4.11.3 (c) a cualquier conductor cuyo coche se mueva

del carril rápido a cualquier otra parte del carril de boxes.

En todo momento, los conductores deben seguir las instrucciones de los alguaciles.

4.15

Reanudación de una carrera 4.15.1 La demora se mantendrá lo más breve posible y tan pronto como se conozca el tiempo de reanudación, todos los equipos serán informados a través del sistema de mensajería oficial, en todos los casos se dará al menos diez minutos de advertencia

4.15.2 Las señales se mostrarán diez minutos, cinco minutos, tres minutos, un minuto y quince segundos

antes de la reanudación y cada una de ellas irá acompañada de una advertencia sonora.

4.15.3 Cuando se muestre la señal de tres minutos, todos los autos deben tener sus ruedas instaladas, después de esta señal, las

ruedas solo se pueden quitar si el auto se ha movido fuera del carril rápido o durante una

suspensión de carrera adicional .

Se impondrá una penalización en virtud del Artículo 4.11.3 (d) a cualquier conductor cuyo coche no tenga todas sus

ruedas completamente instaladas en la señal de tres minutos o se le haya cambiado alguna de sus ruedas antes de abandonar el

pit lane después de que se haya reanudado la carrera. .

En el punto de dos minutos, cualquier coche entre el coche de seguridad y el líder, además de cualquier coche

que haya sido dado vuelta por el líder en el momento en que se suspendió la carrera, podrá abandonar

el pit lane y completar una vuelta más, sin adelantar y unirse a la fila de coches detrás del

coche de seguridad que abandonó el pit lane cuando se reanudó la carrera.

4.15.4 Cuando se muestre la señal de un minuto, los motores deben arrancar y todo el personal del equipo debe abandonar el carril rápido para cuando se dé la señal de 15 segundos llevándose todo el equipo con ellos. Si algún conductor necesita asistencia después de la señal de 15 segundos, debe levantar el brazo y, cuando el resto de los autos que puedan hacerlo, hayan abandonado el pit lane, se le indicará a los alguaciles que empujen el automóvil al carril lento. En este caso, los alguaciles con banderas amarillas se colocarán al lado de cualquier automóvil (o automóviles) en cuestión para advertir a los conductores detrás. Los conductores pueden abandonar el carril rápido para rebasar a cualquier automóvil que no pueda salir del carril de boxes.

4.15.5 La carrera se reanudará detrás del coche de seguridad cuando las luces verdes estén encendidas. El

coche de seguridad entrará en boxes después de una vuelta a menos que:

a. La carrera se reanuda en condiciones de lluvia y el director de carrera considera necesaria más de una

vuelta, en cuyo caso ver el Artículo 6.4 (m).

B. Todos los autos aún no están en una línea detrás del auto de seguridad.

C. Ocurre otro incidente que requiere otra intervención.

Cuando se enciendan las luces verdes, el coche de seguridad abandonará el pit lane y todos los conductores deberán

seguirlo, separados por no más de diez coches.

4.15.6 Adelantar detrás del coche de seguridad solo está permitido en los siguientes casos:

a. Cualquier conductor que se retrase al dejar su posición en el carril rápido o durante la (s) vuelta (s)

detrás del coche de seguridad puede adelantar para restablecer su posición de partida original, siempre

que lo haga antes de cruzar la primera línea del coche de seguridad en la vuelta. El coche de seguridad vuelve a

boxes. Si no lo hace, debe volver a entrar en el pit lane y solo podrá volver a unirse a la carrera una vez que todo el campo haya pasado el final del pit lane después de que la carrera se haya

reanudado.

Se impondrá una penalización según el Artículo 4.11.3 (d) a cualquier conductor que no vuelva a entrar al

pit lane si no ha restablecido el orden de salida original antes de llegar a la primera línea del coche de seguridad en la vuelta del coche de seguridad. vuelve a los boxes.

Reglamento deportivo de Fórmula 1 2021 30 31 de octubre de 2019

© 2019 Fédération Internationale de l'Automobile

b. Los conductores pueden abandonar el carril rápido para adelantar a cualquier automóvil retrasado al dejar su posición en el carril rápido.

Cualquier piloto cuyo coche haya sido empujado desde el carril rápido, de acuerdo con el Artículo 4.15.4

anterior, no podrá adelantar para restablecer el orden antes de que la carrera fuera suspendida.

4.15.7 Cualquiera de las penalizaciones bajo el Artículo 4.11.3 (c) o (d) se impondrá a cualquier piloto que, en opinión de los comisarios, adelantó innecesariamente a otro automóvil durante la vuelta (o vueltas).

4.15.8 Cuando el encargado de la pista decida que es seguro llamar al coche de seguridad, se enviará un mensaje "STANDING START" a todos los equipos a través del sistema de mensajería oficial, todos los paneles de luces de la FIA mostrarán "SS" y el color naranja del coche. las luces se apagarán. Esta será la señal para los equipos y pilotos de que entrará al pit lane al final de esa vuelta.

En este punto, el primer automóvil en la fila detrás del automóvil de seguridad puede dictar el ritmo y, si es necesario, caer más de diez automóviles detrás de él.

Una vez que el coche de seguridad ha entrado en el pit lane, todos los coches, a excepción de los que estaban en su garaje en el momento en que se suspendió la carrera (ver Artículo 4.14.3), deben volver a la parrilla, ocupar sus posiciones en la parrilla y seguir. los procedimientos establecidos en el Artículo 4.8.9 al 4.8.13.

4.15.9 Si, después de varias vueltas detrás del coche de seguridad, las condiciones de la pista se consideran inadecuadas para comenzar la carrera desde parado, se enviará el mensaje "COMIENZO RODANTE" a todos los equipos a través del sistema de mensajería oficial, todos los paneles de luces de la FIA mostrar "RS" y las luces naranjas del coche se apagarán. Esta será la señal para los equipos y pilotos de que entrará al pit lane al final de esa vuelta.

En este punto, el primer automóvil en la fila detrás del automóvil de seguridad puede dictar el ritmo y, si es necesario, caer más de diez automóviles detrás de él.

A medida que el coche de seguridad se acerca a la entrada de boxes, los paneles de luces de la FIA se apagarán y se reemplazarán por banderas verdes ondeadas con luces verdes en la línea.

Ningún piloto podrá adelantar a otro coche en la pista hasta que pase la Línea (ver Artículo 3.1.3) por primera vez después de que el coche de seguridad haya regresado a boxes.

Cada vuelta completada mientras el coche de seguridad está desplegado se contará como una vuelta de carrera.

4.15.10 Si, después de varias vueltas detrás del coche de seguridad, las condiciones de la pista se consideran inadecuadas para reanudar la carrera, se enviará el mensaje "PROCEDIMIENTO DE REARRANQUE SUSPENDIDO" a todos los equipos a través del sistema de mensajería oficial y todos los autos deben ingresar al carril de boxes detrás del coche de seguridad. Los procedimientos establecidos en los Artículos 4.14 y 4.15.1-4.15.7 deben seguirse y no habrá salida parada.

4.15.11 Si la carrera no puede reanudarse, los resultados se tomarán al final de la

penúltima vuelta antes de la vuelta durante la cual se dio la señal para suspender la carrera.

4.16 Llegada

4.16.1 Un panel de luces a cuadros será la señal de fin de carrera y se mostrará en la Línea tan pronto como el auto líder haya cubierto la distancia completa de la carrera de acuerdo con el Artículo 3.1.3.

4.16.2 Si por alguna razón se da la señal de fin de carrera antes de que el auto líder complete el número de vueltas programadas, o se haya completado el tiempo prescrito, se considerará que la carrera ha terminado cuando el auto líder cruzó por última vez el Línea antes de que se diera la señal.

Si la señal de fin de carrera se retrasa por cualquier motivo, se considerará que la carrera ha terminado cuando debería haber terminado.

4.16.3 Después de recibir la señal de fin de carrera, todos los autos deben continuar en el circuito directamente al parque cerrado posterior a la carrera sin demoras innecesarias, sin recibir ningún objeto y sin ninguna asistencia (excepto la de los alguaciles si es necesario). .

Reglamento Deportivo de Fórmula 1 de 2021 31 31 de octubre de 2019

© 2019 Fédération Internationale de l'Automobile

Se hará una excepción al Artículo 4.1.4 y a lo anterior para el piloto ganador que puede realizar un acto de celebración antes de llegar al parque cerrado, siempre que tal actuar:

a. Se realiza de forma segura y no pone en peligro a otros conductores ni a ningún funcionario.

B. No cuestiona la legalidad de su coche.

C. No retrasa la ceremonia del podio.

Cualquier coche clasificado que no pueda llegar al parque cerrado después de la carrera por sus propios medios será puesto bajo el control exclusivo de los comisarios que llevarán el coche al parque cerrado.

4.17 Clasificación

4.17.1 El auto colocado en primer lugar será el que haya recorrido la distancia programada en el menor tiempo o, en su caso, haya pasado la Línea en cabeza al cabo de dos horas (o más según el Artículo

3.1.3). Todos los coches se clasificarán teniendo en cuenta el número de vueltas completas que hayan recorrido, y para los que hayan completado el mismo número de vueltas, el orden en que cruzaron la Línea.

4.17.2 Los autos que hayan cubierto menos del 90% del número de vueltas cubiertas por el ganador (redondeado hacia abajo al número entero de vueltas más cercano), no serán clasificados.

4.17.3 La clasificación oficial se publicará después de la carrera. Será el único

resultado válido sujeto a las modificaciones que se puedan realizar en virtud del Código Deportivo Internacional y el Reglamento Deportivo .

2021 Fórmula 1 Reglamento Deportivo 32 31 de octubre de 2019

© 2019 Fédération Internationale de l'Automobile

ARTÍCULO 5: PROCEDIMIENTOS Y LIMITACIONES DE FUNCIONAMIENTO DURANTE UNA COMPETENCIA

5.1 Verificaciones

serán requeridos 5.1.1 Cada competidor para llevar a cabo las verificaciones inicial de sus coches y presentar la debida completado declaración a más tardar 1,5 horas antes del inicio de P1.

La plantilla del formulario de declaración se puede encontrar en el Apéndice del Reglamento Técnico y Deportivo .

5.1.2 A menos que los comisarios otorguen una exención, los competidores que no cumplan con estos límites de tiempo no podrán participar en la Competencia.

5.1.3 Ningún coche puede participar en la Competición hasta que se haya presentado la declaración descrita en el Artículo 5.1.1 anterior y el delegado técnico de la FIA haya confirmado al competidor que está satisfecho de que se ha completado completa y correctamente.

5.1.4 Cualquier competidor cuyo coche tenga un cambio de celda de supervivencia después del escrutinio inicial (ver Artículo 5.1.1 arriba) debe completar una nueva declaración para la aprobación del delegado técnico de la FIA. Sin embargo, dichos vehículos no se pueden utilizar hasta el día siguiente.

5.1.5 La carrocería (excluidos los radiadores) de cada automóvil, tal como se presenta para el escrutinio inicial, establecerá la Especificación de Referencia y el automóvil debe devolverse a esta antes de la salida de P3. El procedimiento para establecer la conformidad con este artículo se describe en el Anexo al Reglamento Técnico y Deportivo.

5.1.6 Los escrutadores pueden:

a. Verifique la elegibilidad de un automóvil o de un competidor en cualquier momento durante una Competencia.

B. Exigir que el competidor desmantele un automóvil para asegurarse de que se cumplen plenamente las condiciones de elegibilidad o conformidad.

C. Exigir al competidor el pago de los gastos razonables que pueda conllevar el ejercicio de las facultades mencionadas en este artículo.

D. Exigir a un competidor que les suministre las piezas o muestras que considere necesarias.

5.1.7 El director de carrera o el encargado de la carrera pueden exigir que se detenga y revise cualquier automóvil involucrado en un accidente .

5.1.8 Los controles y escrutinios serán realizados por oficiales debidamente designados que también serán responsables del funcionamiento del parque cerrado y que son los únicos

autorizados para dar instrucciones a los competidores.

5.1.9 Los comisarios publicarán los resultados de los escrutadores cada vez que se controlen los coches durante la competición. Estos resultados no incluirán ninguna cifra específica, excepto cuando se compruebe que un coche infringe el Reglamento Técnico.

5.2 Pesaje

5.2.1 Después de cualquier sesión de práctica libre o durante la sesión de práctica de calificación, los coches se pesarán de la siguiente manera:

a. Cuando se le indique que lo haga, el conductor procederá directamente al garaje de la FIA y detendrá el motor.

Reglamento deportivo de Fórmula 1 de 2021 33 31 de octubre de 2019

© 2019 Fédération Internationale de l'Automobile

Cualquier conductor que no se detenga cuando se le solicite y luego no devuelva el coche al

garaje de la FIA, o si se está trabajando en el coche antes de que sea devuelto al garaje de la FIA,

será remitido a los comisarios.

B. Al final de la sesión de clasificación, se pesarán todos los coches que participaron en la Q3. Si un

conductor desea dejar su coche antes de pesarlo, deberá pedir al delegado técnico que

lo pese para que este peso se sume al del coche.

C. Si un automóvil se detiene en el circuito durante la sesión de calificación y el piloto abandona el automóvil,

debe ir al garaje de la FIA inmediatamente a su regreso al pit lane para que se establezca su peso .

5.2.2 Después de la carrera se podrá pesar cualquier coche clasificado. Si un conductor desea dejar su coche antes de

pesarlo, deberá pedir al delegado técnico que lo pese para que este peso se sume al del coche.

5.2.3 El automóvil en cuestión puede ser descalificado si su peso es menor que el especificado en el Artículo 4.1 del

Reglamento Técnico cuando se pesa bajo (a) o (b) anteriores, salvo cuando la deficiencia de

peso se deba a la pérdida accidental de un componente. del carro.

5.2.4 No se puede agregar, colocar o quitar ninguna sustancia de un automóvil después de que haya sido seleccionado para

pesar o haya terminado la carrera o durante el procedimiento de pesaje. (Excepto por un escrutador cuando

actúe en su capacidad oficial).

5.2.5 En caso de incumplimiento de estas disposiciones para el pesaje de los coches, los comisarios pueden retirar al

piloto el número de posiciones en la parrilla que consideren apropiado o descalificarlo de la carrera.

5.3 Repostaje

5.3.1 Disposiciones generales

a. El reabastecimiento de combustible solo está permitido en los garajes designados por el equipo.

B. No se puede agregar ni quitar combustible a un automóvil después de que haya abandonado el pit lane para comenzar la primera vuelta de reconocimiento permitida según el Artículo 4.8.1.

5.3.2 No se puede repostar ni retirar combustible de un coche a una velocidad superior a 0,8 litros por segundo.

5.3.3 El conductor puede permanecer en su coche durante el repostaje, pero el motor debe estar parado.

5.3.4 Durante todas las operaciones de repostaje o manipulación de combustible:

a. El personal correspondiente debe llevar prendas exteriores que cumplan con la Norma FIA 8867-2016 o la Norma FIA 8856-2000.

B. Debe estar

presente un asistente equipado con un extintor de incendios adecuado de la capacidad adecuada y debe usar ropa exterior que cumpla con el Estándar FIA 8867-2016 o el Estándar FIA 8856-2000.

C. Todos los automóviles, equipos de reabastecimiento de combustible y contenedores deben estar debidamente conectados a tierra cuando sea necesario.

D. Cualquier sistema de bombeo motorizado que se utilice para transferir combustible debe ser operado por un

interruptor que no se enganche o apagarse automáticamente si el operador se va.

5.4 Parc cerrado antes de la carrera

5.4.1 Cada equipo debe proporcionar al delegado técnico de la FIA una hoja de configuración de suspensión para ambos

autos antes de que cada uno de ellos abandone el pit lane por primera vez durante la calificación

5.4.2 Cada auto será se considera que está en parque cerrado desde el momento en que abandona el pit lane por

primera vez durante la P3 hasta el inicio de la carrera. A partir de este punto, todos los coches deben presentarse en su

Reglamento Deportivo de Fórmula 1 de 2021 34 31 de octubre de 2019

© 2019 Fédération Internationale de l'Automobile

Reference Specification. Cualquier coche que no abandone el pit lane durante la P3 se considerará

en parque cerrado al final de la P3.

Desde este punto hasta el inicio de la calificación se podrán realizar los siguientes trabajos:

a. Se pueden arrancar los motores.

B. Las ruedas, los sujetadores de las ruedas y los neumáticos se pueden quitar, cambiar o reequilibrar y ajustar la presión de los neumáticos .

C. Las bujías se pueden quitar para realizar una inspección interna del motor y controles de compresión del cilindro.

D. Pueden instalarse dispositivos de ventilación, calefacción o refrigeración permitidos.

mi. Se puede conectar una batería auxiliar y se puede acceder libremente a las

unidades eléctricas a bordo a través de una conexión física al automóvil.

F. Carga y / o descarga de los dispositivos de almacenamiento de energía ERS. gramo. Los gases comprimidos se pueden drenar o agregar.

h. Los fluidos se pueden drenar, sangrar y / o reponer, sin embargo, los fluidos utilizados para el reabastecimiento

deben cumplir con la misma especificación que el fluido original.

I. La configuración aerodinámica del alerón delantero se puede ajustar utilizando las piezas existentes. No

se pueden agregar, quitar o reemplazar partes.

j. Si el delegado técnico de la FIA está convencido de que los cambios en las condiciones climáticas requieren

modificaciones en las especificaciones de un automóvil, se pueden realizar cambios en los conductos de aire alrededor de los

frenos delanteros y traseros y los conductos del radiador. Estos cambios pueden realizarse en cualquier momento después de que a

todos los equipos se les haya enviado el mensaje "CAMBIO EN LAS CONDICIONES CLIMÁTICAS" a través del

sistema de mensajería oficial. A partir de este punto, la elección de los conductos de aire alrededor de los

frenos delanteros y traseros y los conductos del radiador es libre y los tubos de pitot pueden cubrirse o

descubrirse, siempre que se cumplan las Normas Técnicas correspondientes.

k. Se puede quitar la carrocería (excluidos los intercambiadores de calor primarios)

l. Se pueden realizar cambios cosméticos en la carrocería y se puede agregar cinta adhesiva.

metro. Se puede limpiar cualquier parte del coche.

norte. Las cámaras a bordo, los componentes del sistema de clasificación, los transpondedores de temporización y cualquier

equipo asociado se pueden quitar, volver a montar o revisar.

o. Cualquier trabajo requerido por el delegado técnico de la FIA.

pag. Cambios para mejorar la comodidad del conductor. En este contexto, cualquier otra cosa que no sea el

ajuste de espejos, cinturones de seguridad y pedales solo se puede realizar con el permiso específico del delegado técnico de la FIA.

Si la temperatura ambiente cambiara significativamente, se solicitará a los equipos que cambien el

acolchado de la cabeza requerido por el Artículo 12.6.1-6 del Reglamento Técnico a través del

sistema de mensajería oficial .

La adición o eliminación de acolchado (o material similar) también está permitido, pero solo

puede llevarse a cabo bajo supervisión y, si lo requiere el delegado técnico de la FIA, debe

eliminarse antes del procedimiento de pesaje posterior a la carrera.

q. Se puede agregar líquido para beber para el conductor en cualquier momento, sin embargo, la capacidad del

recipiente para dicho líquido no debe exceder los 1,5 litros.

r. Reparación de daños genuinos por accidente.

s. Cualquier pieza que se retire del automóvil para realizar cualquier trabajo específicamente

permitido anteriormente, o cualquier pieza que se retire para realizar controles de seguridad esenciales, debe permanecer

cerca de él y, en todo momento, ser visible para el scrutador asignado al correspondiente coche.

Además, las piezas que se retiren del automóvil para realizar dichos trabajos deben volver a colocarse antes de que el automóvil salga del pit lane.

Además de lo anterior, desde el momento en que cada automóvil abandona el pit lane por primera vez en

P3 hasta el momento en que abandona el pit lane por primera vez en la calificación (o en su defecto al final de la Q1),

el siguiente trabajo puede llevarse a cabo:

t. Los elementos de suspensión descritos en el Artículo 10.4.2 y 10.4.3 del Reglamento Técnico pueden modificarse, así como cualquier ajuste realizado en los componentes de suspensión

definidos en el Artículo 10.3 del Reglamento Técnico con el objetivo de ajustar la inclinación, la punta o la altura de conducción.

u. La distribución del peso puede verse alterada.

v. La refrigeración del motor y de la caja de cambios podrá ajustarse modificando las aberturas descritas en el Artículo

3.7.6 (b) y (c) del Reglamento Técnico.

w. Los conductos de freno descritos en el artículo 3.13 del Reglamento Técnico pueden cambiarse.

X. La configuración aerodinámica del alerón trasero puede cambiarse para lograr el nivel necesario de resistencia aerodinámica. Para ello, está permitido cambiar todos los

componentes del Alerón Trasero, según se define en el Artículo 3.10 del Reglamento Técnico.

Sin embargo, por debajo de $Z = 650$, estos cambios solo pueden implicar componentes que tengan las mismas

superficies aerodinámicas que los componentes que se están reemplazando, con la excepción de

la camilla de la viga del alerón trasero. Además, el competidor debe poder

demostrar a la FIA, si se solicita, que los componentes reemplazados son necesarios para

ajustar la resistencia aerodinámica y no como parte de la experimentación o el desarrollo.

5.4.3 Cualquier trabajo que no esté en la lista anterior solo podrá realizarse con la aprobación del

delegado técnico de la FIA tras una solicitud por escrito del equipo en cuestión. Debe quedar claro que cualquier

pieza de repuesto que un equipo desee instalar es igual en diseño y similar en masa, inercia y

función a la original. Las piezas retiradas serán retenidas por la FIA.

Sin embargo, si un equipo desea cambiar una parte durante la P3, la sesión de

calificación, entre vueltas de reconocimiento y / o en la parrilla antes del inicio de la carrera, puede hacerlo sin solicitar primero el permiso del delegado técnico, siempre que sea necesario. Es razonable que el equipo pertinente crea que se otorgaría permiso si hubiera tiempo para preguntar y la pieza rota o dañada permanece a la vista del escrutador asignado al automóvil en todo momento.

5.4.4 Al final de la práctica de calificación, se elegirán al menos seis autos al azar para someterse a controles adicionales, una vez informado que su auto ha sido seleccionado, el equipo en cuestión debe llevar el auto al parque cerrado de inmediato.

5.4.5 Para asegurar que permanezcan seguros hasta el día siguiente, todos los autos deben estar cubiertos y

listos para que se apliquen los sellos de la FIA durante los siguientes tiempos:

a. El período que comienza tres horas después del final de P2 y finaliza al final del segundo período restringido de acuerdo con el artículo 5.10.2b.

B. El período que comienza a las tres horas y media siguientes a la finalización de la Clasificación y finaliza de acuerdo con el artículo 5.4.6.

Para fines de marketing, estos plazos pueden extenderse caso por caso para un automóvil

de cada competidor mediante un acuerdo previo con el delegado técnico de la FIA.

Sin embargo, durante

tales excepciones, no se puede realizar ningún trabajo de ningún tipo en el automóvil. Si bien los automóviles se cubren durante la noche, pueden estar equipados con dispositivos para mantenerlos calientes.

Reglamento Deportivo de Fórmula 1 2021 36 31 de octubre de 2019

© 2019 Fédération Internationale de l'Automobile

5.4.6 Cinco horas y 10 minutos antes del inicio de la vuelta de formación se pueden quitar los precintos y las cubiertas, pero los coches permanecerán en condiciones de parque cerrado hasta la inicio de la carrera.

5.4.7 Un competidor no puede modificar ninguna parte del automóvil o realizar cambios en la configuración de la suspensión mientras el automóvil se encuentra en condiciones de parque cerrado. En el caso de una infracción de este artículo, el piloto correspondiente debe iniciar la carrera desde el pit lane y seguir los procedimientos establecidos en el artículo 4.8.2.

Para que los escrutadores puedan estar completamente satisfechos de que no se han realizado alteraciones en

los sistemas de suspensión o configuración aerodinámica del automóvil (con la excepción del

alerón delantero) mientras se encontraba en el parque cerrado antes de la carrera, debe quedar claro a partir de la inspección física que no se pueden realizar cambios sin el uso de herramientas.

5.4.8 Se asignará un escrutador a cada coche con el fin de garantizar que no se lleve a cabo ningún trabajo no autorizado mientras los coches estén retenidos en

condiciones de parque cerrado.

5.4.9 Se

publicará y distribuirá a todos los equipos antes de la carrera una lista de las piezas sustituidas con el acuerdo específico del delegado técnico de la FIA mientras los coches se mantengan en condiciones de parque cerrado .

5.4.10 La masa de aceite contenida en cada tanque de aceite, con la excepción del tanque de aceite principal, debe declararse a la FIA una hora antes del inicio de la carrera.

5.5 Parque cerrado después de la carrera

5.5.1 Solo los oficiales encargados de la supervisión pueden entrar en el parque cerrado después de la carrera.

Allí no se permite ninguna intervención de ningún tipo a menos que lo autoricen dichos funcionarios.

5.5.2 Cuando el parque cerrado esté en uso, se aplicarán las normas de parque cerrado en el área entre la Línea y la entrada del parque cerrado.

5.5.3 El parque cerrado estará protegido de manera que ninguna persona no autorizada pueda acceder a él.

5.6 Autos de Repuesto

5.6.1 Cada competidor no puede tener más de dos autos disponibles para su uso al mismo tiempo durante una Competencia.

5.6.2 Cualquier piloto cuyo coche tenga un cambio de celda de supervivencia tras el inicio de la tercera sesión de entrenamientos libres (P3) debe iniciar la carrera desde el pit lane siguiendo los procedimientos detallados en el Artículo

4.8.2. En estas circunstancias, el automóvil en cuestión no tendrá que cumplir con los requisitos del Artículo 5.4.

5.7 Uso de la unidad de potencia

5.7.1 Las únicas unidades de potencia que se pueden usar en una competencia durante las

temporadas del campeonato 2021-2025 son:

a. Una unidad de potencia que esté constituida únicamente por elementos que estaban en conformidad, en la fecha de su introducción en el grupo de carreras, con el último expediente de homologación presentado y aprobado según se define en el Anexo 4 del Reglamento Técnico, o

b. Unidad de potencia previamente homologada durante el período 2014-2020.

Cualquier fabricante

que haya homologado una unidad de potencia durante este período puede solicitar a la FIA la reutilización de dicha

unidad de potencia en un equipo determinado sin pasar por el proceso de re-homologación

descrito en el Apéndice 4 del Reglamento Técnico. Cualquiera de estas unidades de potencia debe estar en

conformidad con el expediente de homologación más reciente presentado a la FIA para esa

unidad de potencia en particular para esa temporada, salvo las diferencias en las

partes acordadas por la FIA a su absoluta discreción para estar asociadas únicamente con la instalación de la unidad de potencia con diferentes equipos. siempre que tales diferencias no tengan un efecto significativo en el rendimiento del automóvil. El

Reglamento Deportivo de Fórmula 1 2021 37 31 de octubre de 2019

© 2019 Fédération Internationale de l'Automobile El

expediente de homologación debe actualizarse con estas diferencias. La FIA debe estar satisfecha,

a su absoluta discreción, de que tal unidad de potencia pueda competir de manera justa y equitativa con otras unidades de potencia homologadas.

5.7.2 A menos que conduzca para más de un equipo (ver el Artículo 5.7.4 (c) a continuación), y sujeto a las adiciones que se

describen a continuación, cada conductor no puede usar más de 3 motores (ICE), 3 unidades de generador de motor -

calor (MGU-H), 3 turbocompresores (TC), 2 acumuladores de energía (ES), 2 electrónica de control (CE) 2

unidades motogeneradoras cinéticas (MGU-K) y 8 juegos de sistemas de escape del motor durante una

temporada de campeonato .

Nota: Estos números se revisarán de acuerdo con el número de carreras por temporada de campeonato

y se agregarán a la tabla en el Artículo 5.8.2 o a uno similar

Con el consentimiento de (y a la sola discreción de) la FIA, los números anteriores serán aumentará

en uno para cualquier piloto que utilice una unidad de potencia proporcionada por un nuevo fabricante de unidades de potencia (como se define

en el Apéndice 4) que participe en su primera temporada de campeonato.

5.7.3 Si un conductor utiliza más elementos de la unidad de potencia que los números establecidos en el Artículo 5.7.2 de cualquiera de

los elementos durante una temporada de Campeonato, se le impondrá una penalización por lugar en la parrilla en

la primera Competencia durante la cual se utilizará cada elemento adicional. Las sanciones se aplicarán de

acuerdo con la siguiente tabla y serán acumulativas:

a. La primera vez que se utiliza un elemento adicional: diez puntos de penalización en la cuadrícula.

B. Las próximas veces que se utilice un elemento adicional: Penalización de cinco puestos en la cuadrícula.

Cualquiera de los seis elementos se considerará utilizado una vez que el transpondedor de cronometraje del coche haya demostrado que ha abandonado el pit lane.

Durante una única Competición, si un piloto introduce más de uno del mismo elemento de unidad de potencia que está sujeto a penalizaciones, solo el último elemento instalado podrá ser utilizado en

Competiciones posteriores sin más penalización.

5.7.4 Si un piloto es reemplazado en cualquier momento durante la temporada del Campeonato, se

considerará que su reemplazo es el piloto original a los efectos de evaluar el uso de la

unidad de potencia.

5.7.5 Después de consultar con el proveedor de la unidad de potencia correspondiente, la FIA colocará sellos en cada uno de los elementos relevantes de la unidad de potencia antes de que se utilicen por primera vez en una Competencia para garantizar que no se puedan reconstruir partes móviles importantes. o reemplazado.

Dentro de las dos horas posteriores al final del parque cerrado posterior a la carrera, se aplicarán sellos adicionales a todos los elementos de la unidad de potencia usados para garantizar que no se puedan ejecutar o desmontar entre Competiciones. El método de sellado debe acordarse con el delegado técnico de la FIA.

A solicitud de la FIA, estos sellos adicionales se quitarán 24 horas antes del inicio de la próxima Competencia en la que se requieran los elementos de la unidad de potencia. Todos estos elementos de la unidad de potencia deben permanecer dentro del área de garaje designada por el equipo cuando no estén instalados en un automóvil y no pueden iniciarse en ningún momento durante una Competencia, excepto cuando estén instalados en un automóvil elegible para participar en la Competencia.

Si alguno de los sellos de la FIA se daña o se quita de los componentes relevantes dentro de la

unidad de potencia después de que se hayan usado por primera vez, esas partes no se pueden usar nuevamente a menos que se hayan quitado bajo la supervisión de la FIA.

5.8 Uso de Componentes de Número Restringido (RNC)

5.8.1 Los Componentes de Número Restringido (RNC) son componentes que tienen una limitación en los números que cada piloto puede usar en una Competición durante una Temporada de Campeonato.

5.8.2 Para cada RNC, cada piloto podrá utilizar hasta un número máximo de dichos elementos en una

Temporada de Campeonato, y este valor máximo para este RNC variará en función de las

Competiciones en esa Temporada, de acuerdo con la tabla de este Artículo.

Reglamento Deportivo de Fórmula 1 2021 38 31 de octubre de 2019

© 2019 Fédération Internationale de l'Automobile

Si un piloto usa más del valor máximo permitido de elementos para un RNC dado, se le impondrá una penalización en la parrilla en la primera Competencia durante la cual cada adicional

se utiliza el elemento . Las penalizaciones variarán entre la primera vez que se utilice un RNC adicional o las siguientes

veces, de acuerdo con las columnas relevantes de la tabla de este artículo. Se considerará que se ha utilizado cualquier RNC adicional una vez que el transpondedor de cronometraje del coche haya demostrado que ha abandonado el pit lane. Componente de número

restringido Según se define en: Asignación de RNC para diferentes números de carreras Penalizaciones por unidades adicionales (posiciones de cuadrícula)

Asignación adicional para la 1a temporada <= 20 21 22 23 24 25 primera vez sucesivas veces Caja de cambios y casete TR Artículos 9.1.6 y 9.1.8 3 3 3 3 3 5 5 0 Caja de cambios transmisión, engranajes de cambio de componentes y auxiliares componentes Tr los artículos 9.1.3, 9.1.4, 9.1.5 4 4 4 4 5 5 5 5 0 discos de freno delantero y almohadillas TR Artículo 11.3 20 21 22 23 24 25 3 2 0 Discos y pastillas de freno trasero TR Artículo 11.3 20 21 22 23 24 25 3 2 0 Se aplican las siguientes excepciones y disposiciones: a. Los RNC pueden estar sujetos a trabajos de mantenimiento o reparación entre Competiciones siempre que: i. La naturaleza del trabajo a realizar ha sido aprobado por la FIA y comunicado a todos los Competidores ii. El Competidor toma todas las medidas necesarias para convencer a la FIA de que se respetan plenamente las disposiciones de este Artículo. Esto puede incluir, pero no se limita a, un registro exacto del trabajo de reparación que se lleva a cabo, fotografías, el registro de los números de pieza, etc. b. No se pueden reemplazar partes significativas de un RNC entre Competiciones, a menos que la FIA lo permita expresamente . C. Con el consentimiento de (y a la sola discreción de) la FIA, los números anteriores se incrementarán de acuerdo con la columna correspondiente de la tabla anterior, si: i. El RNC utilizado es suministrado por un nuevo fabricante de unidades de potencia (como se define en el Apéndice 4) para los RNC de unidades de potencia ii. El competidor en cuestión está participando en su primera temporada de campeonato d. Si un piloto es reemplazado en cualquier momento durante la temporada del campeonato, se considerará que su reemplazo es el piloto original a los efectos de evaluar el número de RNC disponibles . Reglamento deportivo de Fórmula 1 2021 39 31 de octubre de 2019 © 2019 Fédération Internationale de l'Automobile e. Durante una sola Competición, si un piloto introduce más de uno del mismo RNC que está sujeto a penalizaciones, solo el último elemento instalado podrá ser utilizado en Competiciones posteriores sin más penalización. F. Las sanciones aplicadas conforme a las disposiciones de este artículo son acumulativas y se aplican únicamente a la Competición en la que se han incurrido. 5.8.3 Para cada RNC, la FIA determinará el método apropiado de identificación con el fin de garantizar que se cumplan plenamente las disposiciones del Artículo 5.8.2. Esto puede implicar el uso de precintos, el escaneo de los números de pieza, el uso de contenedores apropiados que se pueden sellar entre Competiciones o cualquier otra solución que decida la FIA, debidamente comunicada a los Competidores. Todos los sellos utilizados se colocarán después de consultar con el competidor o el proveedor de la unidad de potencia correspondiente . Si alguno de los sellos de la FIA se daña o se quita de un RNC después de que se haya utilizado por primera vez, este RNC no se puede volver a usar a menos que los sellos se hayan quitado bajo la supervisión de la FIA. 5.9 Cubiertas de componentes durante una Competencia Veinticuatro horas antes de que comience la Competencia, no se permitirá en ningún momento ninguna pantalla, cubierta u otra obstrucción que oscurezca cualquier parte de un automóvil en el paddock, garajes, pit lane o parrilla, a menos que Está claro que dichas cubiertas son necesarias únicamente por razones mecánicas, que podrían incluir , por ejemplo, la protección contra incendios. Además de lo anterior, lo siguiente específicamente no está permitido: a. Cubiertas del motor, caja de cambios o radiador mientras se cambian los motores o se mueven por el garaje. B. Cubre las alas de repuesto cuando están en un stand en el pit lane que no se están utilizando. C. Partes como (pero no limitado a) pisos de repuesto, plataformas de combustible o carros de herramientas no pueden usarse como una obstrucción. Se permiten los siguientes: d. Cubiertas que se colocan sobre automóviles o componentes dañados. mi. Una bandeja de

herramientas transparente, de no más de 50 mm de profundidad, colocada en la parte superior del alerón trasero. F. Tapas calefactoras o retenedoras de calor para el motor y la caja de cambios en la rejilla. g. Una cubierta de alerón trasera diseñada específicamente para proteger a un mecánico que arranca el automóvil de un incendio. h. Cubre los números de código del fabricante de los neumáticos (no los números de código de barras de la FIA). i. Cubrir el coche en el parque cerrado durante la noche. j. Una cubierta sobre el coche en el pit lane o en la parrilla si llueve. k. Mantas calefactoras para neumáticos según se describe en el Artículo 12.7.3 del Reglamento Técnico.

5.10 Personal operativo durante una Competición

5.10.1 Desde el inicio de la Competición hasta dos horas después del inicio de la carrera, ningún competidor puede tener más de un total de 60 miembros del personal del equipo que estén asociados de alguna manera con la operación de los autos dentro del confines del circuito. Sin embargo, durante el período que comienza 45 minutos antes del inicio de la primera vuelta de formación hasta 15 minutos después del inicio programado de la carrera, el número de dicho personal operativo es ilimitado. Para evitar dudas, el personal cuyas funciones estén relacionadas únicamente con la hospitalidad, las autocaravanas del equipo, los patrocinadores, el marketing, las relaciones públicas, la seguridad o la conducción de camiones hacia o desde la Competencia no se consideran personal operativo.

Reglamento Deportivo de Fórmula 1 2021 40 31 de octubre de 2019 © 2019 Fédération Internationale de l'Automobile

Además de los 60 miembros del personal descritos anteriormente, cada competidor tendrá seis excepciones individuales durante la temporada del Campeonato para el personal en entrenamiento, sin embargo, ningún aprendiz individual puede asistir a más de dos Competiciones en esta capacidad. Se debe enviar a la FIA una lista de todo el personal operativo, exento, en entrenamiento y de una sola carrera antes de cada Competición utilizando la plantilla oficial que se puede encontrar en el Apéndice del Reglamento Técnico y Deportivo.

5.10.2 Ningún personal del equipo que esté asociado de alguna manera con la operación de los autos está permitido dentro de los límites del circuito durante los siguientes tiempos:

a. Un período de trece horas que comienza diecisiete horas antes de las horas de inicio programadas de P1

b. Un período de nueve horas y media que comienza doce horas y media antes del inicio programado de P3. Con la excepción de Mónaco, si el tiempo no restringido entre el final de P2 y el inicio del segundo período restringido excede las cinco horas, el exceso se agregará al segundo período restringido.

A cada equipo se le permitirán dos excepciones individuales a lo anterior durante una temporada de Campeonato, sin embargo, estas dos excepciones no se pueden usar durante una sola Competencia. Para evitar dudas, el personal cuyas funciones estén relacionadas únicamente con la restauración, los medios de comunicación o el marketing están exentos de los requisitos anteriores.

5.10.3 Solo doce miembros del equipo por competidor están permitidos en el área de señalización durante la práctica y la carrera.

5.11 Disposiciones de seguridad adicionales durante una Competición

5.11.1 El director de carrera, el director de la pista o el delegado médico de la FIA pueden exigir que un piloto se someta a un examen médico en cualquier momento durante una Competición. Si, después de un incidente, la Luz de Advertencia Médica indica que se han excedido las fuerzas del umbral, el conductor debe ser examinado por el servicio médico de la Competencia sin demora, el Delegado Médico de la FIA determinará el lugar más apropiado para este examen.

5.11.2 El organizador debe poner a disposición de cada competidor al menos dos extintores de 5 kg de capacidad y asegurarse de que funcionen correctamente.

5.11.3 A menos que lo

autorice la FIA, no se permite a ningún menor de 16 años en el pit lane en los siguientes horarios: a. El período que comienza quince minutos antes y termina cinco minutos después de cada sesión de práctica. B. El período que comienza quince minutos antes de que se abra la salida de boxes para permitir que los coches cubran las vueltas de reconocimiento y el momento en que el último coche entra en el parque cerrado una vez finalizada la carrera. 5.11.4 Los animales, excepto aquellos que hayan sido expresamente autorizados por la FIA para su uso por los servicios de seguridad, están prohibidos en la pista, en el pit lane, en el paddock o en cualquier área de espectadores. Reglamento deportivo de Fórmula 1 2021 41 31 de octubre de 2019 © 2019 Fédération Internationale de l'Automobile ARTÍCULO 6: LIMITACIONES DE NEUMÁTICOS 6.1 Suministro de neumáticos El fabricante individual de neumáticos (el Proveedor) designado por la FIA debe comprometerse a proporcionar: a. Tres especificaciones de neumáticos para clima seco en cada competencia, cada una de las cuales debe ser visiblemente distinguible entre sí cuando un automóvil está en la pista. B. En determinadas Competiciones, se puede poner a disposición de todos los equipos una especificación adicional de neumáticos para clima seco con fines de evaluación siguiendo una recomendación del Proveedor a la FIA. Se informará a los equipos sobre dicha especificación adicional al menos una semana antes del inicio de la Competencia correspondiente. C. Una especificación de neumático intermedio en cada Competición. D. Una especificación de neumático para clima húmedo en cada competencia. 6.2 Cantidad, selección y especificación de neumáticos durante una competición a. Excepto bajo los Artículos 6.1 (b), 6.4 (f) y 6.4 (g), ningún piloto puede usar más de trece juegos de neumáticos para clima seco, cuatro juegos de neumáticos intermedios y tres juegos de neumáticos para clima húmedo durante una Competencia. Se considerará que un juego completo de neumáticos comprende dos neumáticos delanteros y dos traseros, todos los cuales deben ser de la misma especificación y según lo asignado por la FIA, sin embargo, los juegos de la misma especificación pueden mezclarse después de la sesión de práctica de calificación. B. No menos de nueve semanas antes del inicio de cada Competición celebrada en Europa, y quince semanas antes del inicio de cada Competición celebrada fuera de Europa, la FIA proporcionará a todos los competidores la siguiente información relevante para la Competición en cuestión: i. Qué especificaciones de neumáticos pondrá a disposición el Proveedor. ii. Las especificaciones obligatorias de los neumáticos de carrera para clima seco (hasta dos). iii. La especificación obligatoria del neumático Q3 para clima seco (que siempre será la más suave de las tres especificaciones). Los competidores deben informar a la FIA, no menos de ocho semanas antes del inicio de cada Competición celebrada en Europa y catorce semanas antes del inicio de cada Competición celebrada fuera de Europa, qué especificaciones de neumáticos para clima seco desean utilizar para cada uno de sus pilotos. en el Concurso. De los trece juegos de neumáticos para clima seco disponibles para cada conductor: i. Al menos dos juegos deben tener las especificaciones obligatorias de neumáticos de carrera. Para evitar dudas, si hay dos especificaciones obligatorias de neumáticos de carrera, se debe elegir una de cada una. ii. Al menos un juego debe tener la especificación obligatoria de neumáticos Q3. iii. Los juegos restantes se pueden elegir a partir de las especificaciones de neumáticos disponibles. Una vez que todos los competidores hayan proporcionado a la FIA esta información, se informará al Proveedor. Si un competidor no proporciona la información anterior antes de la fecha límite, la FIA asignará las especificaciones de los neumáticos a cualquier piloto interesado según lo considere apropiado. Si

alguno de los plazos anteriores cae dentro del período de cierre descrito en el Artículo 9.2.1, la FIA, en consulta con el Proveedor, proporcionará a los competidores las fechas revisadas. En ningún caso ninguna fecha se trasladará más de dos semanas.

Reglamento deportivo de Fórmula 1 2021 42 31 de octubre de 2019 © 2019
Fédération Internationale de l'Automobile c. Una vez que se hayan realizado las selecciones anteriores, el delegado técnico de la FIA asignará juegos de neumáticos a cada piloto de entre el stock de neumáticos que el Proveedor pone a disposición para la Competición.

D. En circunstancias excepcionales. los plazos definidos en el artículo 6.2 (b) pueden retrasarse hasta dos semanas a discreción absoluta de la FIA. Las condiciones que pueden justificar tal decisión incluyen, entre otras, cambios en el diseño del circuito, cambios en la superficie del circuito, etc. e. En el caso de que las especificaciones de los neumáticos para una determinada temporada del campeonato sean significativamente diferentes a las de la anterior, la selección de los neumáticos, tal como se define en el punto (b) anterior, para las cinco primeras competiciones de la temporada del campeonato será realizada por la FIA. , en consulta con el proveedor de neumáticos, y será el mismo para todos los Competidores. La decisión de implementar esta cláusula será a absoluta discreción de la FIA.

6.3 Control de neumáticos a. La pared lateral exterior de todos los neumáticos que se utilizarán en una competición debe estar marcada con una identificación única. B. Excepto en casos de fuerza mayor (aceptados como tales por los comisarios), todos los neumáticos destinados a ser utilizados en una Competición deben presentarse al delegado técnico de la FIA para su asignación antes del inicio de la Competición. C. En cualquier momento durante una Competición, ya su absoluta discreción, el delegado técnico de la FIA puede seleccionar neumáticos alternativos para clima seco para ser utilizados por cualquier equipo o piloto de entre el stock de neumáticos que el proveedor designado tiene presente en la Competición. D. Un competidor que desee reemplazar un neumático sin usar por otro idéntico sin usar debe presentar ambos neumáticos al delegado técnico de la FIA. mi. El uso de neumáticos sin la identificación adecuada puede resultar en una penalización por posición en la parrilla o la descalificación de la carrera.

6.4 Uso de neumáticos La devolución oficial de neumáticos se realizará por vía electrónica de acuerdo con el procedimiento descrito en el Anexo del Reglamento Técnico y Deportivo. Cualquier juego de neumáticos devuelto electrónicamente también debe devolverse físicamente al Proveedor antes del inicio de la siguiente sesión. una. Todos los neumáticos deben ser operados de acuerdo con las prescripciones emitidas antes de cada Competición por la FIA y los procedimientos establecidos en el Apéndice del Reglamento Técnico y Deportivo. B. De acuerdo con el Artículo 10.8.4 del Reglamento Técnico, se prohíbe cualquier proceso o dispositivo que tenga como objetivo aumentar la temperatura de los neumáticos, con la excepción de las mantas para neumáticos definidas en los Artículos 10.8.4 (d) y 10.8.5 de el Reglamento Técnico. La FIA se reserva el derecho de emitir pautas para garantizar que se cumpla con este requisito. C. Los únicos juegos de neumáticos que pueden utilizarse durante una competición son los definidos en el artículo 6.2 (a). Cualquier piloto que utilice un juego de neumáticos de diferentes especificaciones durante la carrera no podrá completar más de tres vueltas en este juego antes de cambiarlos por un juego de neumáticos de la misma especificación. Se impondrá una penalización según el Artículo 4.11.3 (d) a cualquier piloto que no cambie neumáticos en tres vueltas. Para evitar dudas, no se considerará un juego de neumáticos de especificaciones diferentes al evaluar el número de especificaciones utilizadas

durante la carrera. Reglamento deportivo de Fórmula 1 2021 43 31 de octubre de 2019 © 2019 Fédération Internationale de l'Automobile d. Los neumáticos solo se considerarán usados una vez que el transpondedor de cronometraje del automóvil haya demostrado que ha abandonado el pit lane. mi. Si se utiliza un conductor adicional (ver Artículo 3.12.2), debe usar los neumáticos asignados al conductor designado que reemplazó. F. Si se pone a disposición una especificación adicional de neumático para clima seco de acuerdo con el Artículo 6.1 (b), se asignarán dos juegos de estos neumáticos a cada conductor para su uso durante P1 y P2. Cualquiera de estos neumáticos debe devolverse electrónicamente a más tardar dos horas después del final de P2. gramo. Si P1 o P2 se declaran mojado, un juego adicional de neumáticos intermedios estará disponible para cualquier piloto que haya utilizado un juego de neumáticos intermedios durante cualquiera de las sesiones. En tales circunstancias, un juego de neumáticos intermedios usados debe devolverse electrónicamente antes del inicio de la sesión de práctica de calificación. Si ni P1 ni P2 se declaran mojado, pero la FIA considera que la probabilidad de que P3 sea mojado es alta, se pondrá a disposición de todos los pilotos un juego adicional de neumáticos intermedios. En tales circunstancias, un juego de neumáticos intermedios debe devolverse electrónicamente antes del inicio de la sesión de práctica de calificación. h. De los trece juegos de neumáticos para clima seco asignados a cada conductor según el Artículo 6.2 (c): i. Un juego de la especificación obligatoria de neumáticos Q3 no se puede usar ni devolver antes de Q3 y, para los autos que calificaron para Q3, un juego de la misma especificación debe ser devuelto electrónicamente a más tardar tres horas y media después del final de Q3. ii. No se pueden devolver dos juegos de especificaciones de carrera obligatorias antes de la carrera. Para evitar dudas, si hay dos especificaciones de neumáticos de carrera obligatorias, no se puede devolver un juego de cada especificación antes de la carrera. De los diez conjuntos restantes: iii. Un juego, que cada competidor debe nominar antes del inicio de P1 (o puede renombrar con el consentimiento del delegado técnico de la FIA), solo se puede usar durante los primeros 40 minutos de la sesión. Si la sesión se detiene durante los primeros 40 minutos, la duración de la suspensión se agregará al límite de 40 minutos. Si P1 se declara mojado, el uso se extenderá por el resto de la sesión. Esta extensión solo estará disponible para los conductores que hayan cubierto más de una vuelta de instalación con un neumático intermedio o mojado. iv. Un juego más debe devolverse electrónicamente a más tardar dos horas después del final de P1. v. Dos juegos más deben devolverse electrónicamente a más tardar dos horas después del final de P2, a menos que tanto P1 como P2 se declaren mojados o cancelados, en cuyo caso cada conductor puede retener uno de estos juegos, pero debe devolverse electrónicamente no más tarde de dos horas después del final de P3. vi. Dos juegos más deben devolverse electrónicamente a más tardar dos horas después del final de P3. l. Una vez que todos los neumáticos hayan sido devueltos electrónicamente después de P2 y la sesión de práctica de calificación, el Proveedor publicará una lista de los neumáticos que cada piloto tiene a su disposición para el resto de la Competición. j. Antes del inicio de la sesión de práctica de calificación, los neumáticos intermedios y para clima húmedo solo se pueden usar después de que el director de carrera haya declarado que la pista está mojada, después de lo cual se pueden usar neumáticos intermedios, para clima húmedo o seco durante el resto de la sesión. . Reglamento deportivo de Fórmula 1 2021 44 31 de octubre de 2019 © 2019 Fédération Internationale de l'Automobile k. Con la excepción de los autos que deben comenzar

la carrera desde el pitlane, al inicio de la carrera, cada auto que calificó para la Q3 debe estar equipado con los neumáticos con los que el piloto marcó su mejor tiempo durante la Q2. Esto solo será necesario para estos autos si se usaron neumáticos para clima seco para marcar el tiempo más rápido en la Q2 y si se usan neumáticos para clima seco al inicio de la carrera. Cualquier neumático dañado durante la Q2 será inspeccionado por el delegado técnico de la FIA, quien decidirá, a su absoluta discreción, si se puede reemplazar alguno y, de ser así, con qué neumáticos se deben reemplazar. Se impondrá una penalización en virtud del Artículo 4.11.3 (d) a cualquier piloto cuyo coche no esté equipado con los neumáticos con los que marcó su mejor tiempo en la Q2 (excepto si los neumáticos dañados han sido reemplazados con la aprobación del delegado técnico de la FIA). . I. A menos que haya usado neumáticos intermedios o para clima húmedo durante la carrera, cada piloto debe usar al menos dos especificaciones diferentes de neumáticos para clima seco durante la carrera, al menos una de las cuales debe ser una especificación obligatoria de neumáticos de carrera para clima seco como se define en Artículo 6.2 (b). A menos que una carrera se suspenda y no se pueda reiniciar, el incumplimiento de este requisito resultará en la descalificación del piloto correspondiente de los resultados de la carrera. Si la carrera se suspende y no se puede reiniciar, se agregarán treinta segundos al tiempo transcurrido de cualquier piloto que no haya podido usar al menos dos especificaciones de neumáticos para clima seco. metro. Si la vuelta de formación se inicia detrás del coche de seguridad debido a una lluvia intensa (ver Artículo 4.8.14 (c)), o la carrera se reanuda de acuerdo con el Artículo 4.15.5 (a), el uso de neumáticos para clima húmedo hasta la seguridad La devolución del coche a boxes es obligatoria. Se impondrá una penalización bajo el Artículo 4.11.3 (d) a cualquier piloto que no use neumáticos para clima húmedo mientras el coche de seguridad esté en la pista en esos momentos. 6.5 Prueba de neumáticos a. Desde el momento en que cada competidor recibe neumáticos instalados por parte del Proveedor en o antes de una Competición, estos no pueden utilizarse en ningún equipo, simulador o vehículo que no sea el coche de F1 para el que fueron destinados. B. Aparte de las fuerzas verticales únicas, la resistencia a la rodadura de los neumáticos y la resistencia aerodinámica, los neumáticos suministrados a cualquier competidor en cualquier momento no se pueden usar en ningún equipo, dispositivo o vehículo (que no sea un coche de F1 en una pista aprobada para F1, con exclusión de cualquier tipo). del simulador de carretera), ya sea propiedad del equipo o alquilado, que proporcione mediciones de fuerzas y / o momentos producidos por un neumático F1 giratorio de tamaño completo, o cualquier forma de caracterización (excluidas las medidas geométricas externas) de los aspectos físicos del neumático o los compuestos o materiales a partir del cual se construye el neumático. Reglamento deportivo de Fórmula 1 2021 45 31 de octubre de 2019 © 2019 Fédération Internationale de l'Automobile ARTÍCULO 7: ACTIVIDADES, PROTOCOLO Y REUNIONES PARA LOS MEDIOS 7.1 Actividades para los medios, desfile de conductores e himno nacional 7.1.1 Primer día de la competición Todos los conductores deben estar disponibles para participar en actividades promocionales y de medios (según lo definido por el Delegado de Medios de la FIA, en conjunto con el Titular de los Derechos Comerciales con respecto a las actividades promocionales) por una duración máxima de dos horas, terminando no más tarde de una hora y 30 minutos antes del inicio de P1. Todos los conductores deben estar disponibles para los medios de comunicación en la hospitalidad de su equipo durante un mínimo de cinco minutos dentro de las dos horas posteriores al final de P2. 7.1.2 Segundo día de

la Competición El Delegado de Medios de la FIA seleccionará un máximo de seis representantes de equipo para participar en las actividades de los medios (según lo definido por el Delegado de Medios de la FIA) por un período de una hora, terminando no más tarde de una hora y 30 minutos antes del inicio de P3. Dentro de un período de una hora que termine a más tardar una hora y 30 minutos antes de P3, todos los conductores deben estar disponibles para las actividades de los fanáticos (incluidas, entre otras, sesiones de autógrafos y foros de fanáticos) por un período máximo de 15 minutos cada uno dentro del hora. A discreción del Delegado de Medios de la FIA, los representantes del equipo pueden dividirse en dos grupos de tres y rotar entre diferentes actividades de medios. Cada equipo debe enviar una lista de al menos cuatro miembros del personal senior disponibles para participar en estas actividades de medios al Delegado de Medios de la FIA a más tardar 10 días antes de cada Competición. Todos los conductores eliminados en el primer o segundo trimestre deben estar disponibles para entrevistas con los medios inmediatamente después del final de cada sesión. Además, todos los conductores que participaron en la Q3, y que no están obligados a participar en la conferencia de prensa posterior a la clasificación, deben estar disponibles para entrevistas con los medios inmediatamente después de la Q3. Inmediatamente después del final de la sesión de práctica de calificación, los primeros tres pilotos de la sesión

participará en los procedimientos de entrevistas con los medios posteriores a la calificación, tal como se establece en una nota del director de carrera emitida antes de la sesión.

Entre dos y tres horas después de la sesión de práctica de calificación, un máximo de seis conductores

seleccionados por el titular de los derechos comerciales en forma rotativa deben estar disponibles para una actividad adicional de los fanáticos durante un máximo de 20 minutos cada uno.

7.1.3 Día de la carrera

Una hora y 40 minutos antes del inicio programado de la vuelta de formación, todos los pilotos deben asistir a

un desfile de pilotos. Los competidores recibirán detalles del desfile por parte del Delegado de Medios de la FIA. El Delegado de

Medios de la FIA puede dividir un período de diez minutos al inicio de este desfile de pilotos

para una actividad de los pilotos (incluidas, entre otras, fotos de grupo, actividades en las redes sociales,

interacción con celebridades o participación de los fanáticos en la pista). ser notificado de estas actividades a

más tardar 24 horas antes del inicio del procedimiento.

16 minutos antes del inicio programado de la vuelta de formación, todos los pilotos deben estar presentes al frente de la parrilla para tocar el himno nacional.

El Delegado de Medios de la FIA dará detalles a los competidores .

Cualquier piloto que se retire antes del final de la carrera debe estar inmediatamente disponible para

entrevistas con los medios después de su regreso al paddock.

Inmediatamente después de la carrera, los tres primeros pilotos participarán en los procedimientos de entrevistas con los medios posteriores a la carrera , tal como se establece en la Nota del Director de Carrera emitida antes de la sesión.

Reglamento deportivo de Fórmula 1 2021 46 31 de octubre de 2019

© 2019 Fédération Internationale de l'Automobile

Todos los pilotos que terminen la carrera fuera de los tres primeros deben estar disponibles inmediatamente

después del final de la carrera para entrevistas con los medios. Además, cualquier piloto que no tenga una

sesión de prensa escrita organizada por su equipo después de la carrera debe asistir a una sesión grupal según lo

definido por el Delegado de Prensa de la FIA.

Durante la carrera, cada equipo debe tener al menos un portavoz senior disponible para entrevistas

por parte de equipos de televisión oficialmente acreditados. Entre una y dos horas después del final de la carrera, todos los equipos

deben poner a disposición de los medios de comunicación un portavoz senior en la hospitalidad de su equipo durante un mínimo de cinco minutos.

7.1.4 Actividades de medios adicionales en todos los días de una Competencia Los conductores deben estar disponibles en todo momento razonable durante una Competencia para hablar con los medios según lo

requiera el Delegado de Medios de la FIA, en consulta con el Titular de los Derechos Comerciales para asuntos de transmisión.

Las pautas para las actividades de los fanáticos serán enviadas por el Titular de los Derechos Comerciales a la FIA para su

aprobación antes del inicio de la temporada de Fórmula 1; estas pautas deben ser respetadas por los

promotores locales. El formato aprobado de las actividades de los aficionados para cada evento será comunicado

a los equipos por la FIA y el Titular de los Derechos Comerciales a más tardar 10 días antes de cada

Competición.

7.2 Ceremonia del podio y actividades de prensa posteriores a la carrera

Los pilotos que terminen la carrera en 1a, 2a y 3a posición y un representante del constructor ganador deben asistir a la ceremonia de entrega de premios en el podio y cumplir con el

procedimiento de podio que se establece a continuación, excepto Mónaco .

7.2.1 Maestro de ceremonias

La FIA designará un maestro de ceremonias para que dirija y asuma la responsabilidad de

toda la ceremonia del podio.

7.2.2 Podio

a. PLATAFORMA Y MARGADA

Las dimensiones de la tarima deben seguir las que se encuentran en el manual de diseño gráfico de la FIA.

La distancia entre el borde del estrado del ganador y la barrera de retención del podio debe ser de un mínimo de 120 cm para proporcionar una pasarela.

El lugar donde debe colocarse cada persona que presente un trofeo debe estar marcado en el piso del podio.

Los trofeos deben colocarse en una sola mesa en un lado del podio. El champán debe estar en el estrado.

B. BANDERAS

Deben utilizarse "banderas planas" al estilo de los Juegos Olímpicos. Debe haber un espacio mínimo de

50 cm detrás de la estructura del podio para los hombres de la bandera.

C. PISO

El podio y los escalones deben estar cubiertos con alfombra verde o azul oscuro.

7.2.3 Himnos

a. Se tocará el himno nacional del piloto ganador y del equipo ganador. Las Nacionalidades de los equipos y pilotos serán notificadas al organizador por la FIA y estarán de

acuerdo con el Artículo 9.5.2 del Código Deportivo Internacional.

Reglamento deportivo de Fórmula 1 2021 47 31 de octubre de 2019

© 2019 Fédération Internationale de l'Automobile

b. Se debe instalar un sistema de sonido adecuado para garantizar que los himnos nacionales (iniciados por el maestro de ceremonias) se escuchen claramente con un enlace de audio a la transmisión de televisión.

C. Cuando comience la ducha de champán, se debe tocar música. Esto no debería comenzar hasta que los presentadores hayan abandonado el podio.

D. Un comentario de la ceremonia del podio debe transmitirse al público en general desde

la plataforma erigida para las cámaras de televisión.

7.2.4 Trofeos

Solo se entregarán 4 trofeos durante la ceremonia del podio:

a. Conductor ganador.

B. Representante del constructor ganador.

C. Segundo conductor.

D. Tercer conductor.

Los trofeos, serán entregados por la ASN y deberán mostrar:

e. El logotipo oficial del Campeonato del Mundo de Fórmula 1 de la FIA.

F. El nombre oficial del Concurso.

gramo. La posición del conductor.

La altura de los trofeos será:

h. Trofeos de ganador y constructor: no menos de 50 cm y no más de 65 cm de altura.

I. Trofeos de segundo y tercer piloto: no menos de 35 cm y no más de 45 cm de

altura.

El peso máximo por trofeo no debe superar los 5 kg. Los trofeos deben tener un diseño que pueda manipularse y transportarse sin sufrir daños.

7.2.5 Protocolo del podio (excepto en Mónaco)

El premio al piloto ganador será entregado por el jefe de estado o el primer ministro del

país anfitrión o el presidente de la FIA. Si tal persona no está disponible, se debe invitar a una persona comparable dentro del país anfitrión, o un dignatario de estatus internacional. En caso de que ninguno de estos esté disponible, se invitará al presidente de la ASN a presentar el trofeo del ganador. El premio de constructor debe ser presentado por el representante oficial del patrocinador de derechos de nomenclatura del Concurso. En ausencia de un patrocinador con derechos de nombre, el maestro de ceremonias seleccionará a una persona adecuada.

Los premios de segundo y tercer conductor deben ser presentados por el presidente de la ASN, a menos que las circunstancias locales requieran la presencia de un dignatario adicional. En este caso, este último entregará el segundo premio y el presidente de la ASN el tercero. Si el presidente de la ASN no está disponible o presenta el trofeo del piloto ganador, el maestro de ceremonias seleccionará un reemplazo adecuado .

Se enviará una invitación a cada persona que asista a la ceremonia del podio, con instrucciones claras sobre el procedimiento a seguir.

7.2.6 Escenario (los diseños indicativos están disponibles a pedido)

a. Solo tres personas deben estar en el podio para entregar los trofeos. En circunstancias excepcionales , el maestro de ceremonias puede aumentar esto a cuatro.

B. No se

permite subir al podio a policías, guardaespaldas o personas no autorizadas por el maestro de ceremonias .

Reglamento deportivo de Fórmula 1 2021 48 31 de octubre de 2019

© 2019 Fédération Internationale de l'Automobile

c. El maestro de ceremonias informará al comentarista de televisión y megafonía los nombres de las personas que presenten los trofeos.

D. El maestro de ceremonias debe estar en el lado del podio donde se encuentran los trofeos . Las personas que presenten los trofeos estarán al otro lado.

El maestro de ceremonias entregará los trofeos a quienes los presenten.

7.2.7 Televisión

La posición ideal para la cámara de televisión es inmediatamente enfrente del podio ya la misma altura.

Bajo ninguna circunstancia debe haber un camarógrafo de televisión en el podio.

7.2.8 Ubicación del parque cerrado

El parque cerrado debe colocarse lo más cerca posible del podio, preferiblemente inmediatamente

debajo, con acceso directo.

Tan pronto como todos los coches hayan cruzado la Línea, un coche de recorrido

debe dar la vuelta a la pista para recoger a cualquier piloto que haya terminado entre los tres primeros pero que se quede varado en el circuito.

7.2.9 Entrevistas al parque cerrado

Una vez que los tres primeros clasificados hayan aparcado en las posiciones designadas en el parque cerrado, seguirán el procedimiento establecido en la nota del director de carrera que se emitirá antes de la carrera, como se establece en el artículo 7.1.3. .

Cada piloto será entrevistado en el área de parque cerrado, antes de ser llevado por el Delegado de Medios de la FIA a la Sala de Enfriamiento, donde será pesado por el Delegado Técnico de la FIA antes de que comience la ceremonia del podio.

7.2.10 Actividades de prensa posteriores a la carrera

Una vez que la ceremonia del podio haya concluido, el Delegado de prensa de la FIA llevará a los conductores a realizar las actividades de prensa tal como se define en el Artículo 7.1.3.

7.2.11 Agua y toallas

Se deben depositar 3 botellas de agua en el parque cerrado (sin identificación).

Se deben poner 3 botellas de agua en la habitación unilateral (sin identificación).

Deben estar disponibles 3 toallas en la habitación unilateral.

No se permiten otras bebidas en el parque cerrado ni en la sala unilateral.

7.3 Reuniones

Las reuniones, presididas por el director de carrera, tendrán lugar tres horas antes del inicio de P1 y una

hora y media después del final de P2. Al primero deben asistir todos los jefes de equipo y

al segundo todos los pilotos.

Si el director de carrera considera necesaria otra reunión, se llevará a cabo tres horas antes

del inicio de la carrera. Los competidores serán informados a más tardar tres horas después del final de

la sesión de práctica de calificación. Todos los conductores y jefes de equipo deben asistir.

7.4 Decoración del coche

7.4.1 Las disposiciones del Código Deportivo Internacional relativas a los colores nacionales no se aplicarán al Campeonato.

Ambos autos inscritos por un competidor deben presentarse sustancialmente con la misma librea en cada

Competición, cualquier cambio significativo a esta librea durante una temporada de Campeonato solo puede

realizarse con el acuerdo de la Comisión de Fórmula Uno.

Reglamento Deportivo de Fórmula 1 2021 49 31 de octubre de 2019

© 2019 Fédération Internationale de l'Automobile

Para que los coches de cada equipo se puedan distinguir fácilmente entre sí mientras están

en la pista, las cámaras a bordo ubicadas sobre la estructura principal el primer coche debe

permanecer tal como se le entrega al equipo y el segundo coche debe ser predominantemente amarillo fluorescente .

Para que los pilotos se puedan distinguir fácilmente entre sí mientras están en la pista, el casco de protección de cada piloto debe, con la excepción de una Competición de su elección, presentarse sustancialmente con el mismo color en cada Competición durante un Campeonato. temporada. También se permitirá un cambio en la librea del casco si un piloto cambia de equipo durante una temporada de campeonato.

7.4.2 Cada automóvil llevará el número de carrera de su piloto según lo publicado por la FIA al comienzo de la temporada o el número de carrera que se le ha asignado a su reemplazo según el Artículo 3.12.2 (c).

Este número debe ser claramente visible desde la parte delantera del automóvil y en el casco del conductor.

Los números de carrera se asignarán de forma permanente a los pilotos y, a continuación, deberán utilizarse durante todas las competiciones del Campeonato del Mundo de Fórmula 1 en las que participe a lo largo de su carrera en la Fórmula

1. Se considerará que la carrera de un piloto en la Fórmula 1 ha terminado si no participa en un Competición durante dos temporadas completas consecutivas de campeonatos. La única excepción a este proceso de asignación será para el actual Campeón del Mundo, quien tendrá la opción de usar el número uno. El número que le fue asignado previamente le será reservado en temporadas posteriores si no conserva el título de Campeón del Mundo.

7.4.3 El nombre o el emblema de la marca del automóvil debe aparecer en la parte delantera del morro del automóvil

y, en cualquier caso, debe tener al menos 25 mm en su dimensión más grande. El nombre del conductor debe aparecer en la carrocería exterior y ser claramente legible.

Reglamento deportivo de Fórmula 1 2021 50 31 de octubre de 2019

© 2019 Fédération Internationale de l'Automobile

ARTÍCULO 8: PISTA CORRER FUERA DE UNA COMPETICIÓN

8.1 Pruebas de los coches actuales (TCC), eventos promocionales y de demostración (PE y DE)

8.1.1 Pruebas de los coches actuales (TCC) se definirá como cualquier tiempo de carrera en pista, que no forma parte de un Evento, en el que participa un competidor inscrito en el Campeonato (o en el que participa un tercero en nombre de un competidor o un proveedor de una unidad de potencia homologada), utilizar coches diseñados y fabricados para cumplir con el Reglamento Técnico de Fórmula Uno del Campeonato, o los del Campeonato del año anterior o del año siguiente. Ningún competidor puede vender o poner a disposición de ningún tercero ningún vehículo de

este tipo del año en curso sin la autorización previa de la FIA.

8.1.2 Eventos Promocionales (PE) A

cada competidor también se le permitirá llevar a cabo dos Eventos Promocionales (PE) con los

autos anteriores que no serán considerados TCC. Un PE se definirá como un evento en el que un competidor

participa únicamente con fines promocionales o de marketing. Ninguna prueba de este tipo puede exceder los 100 km de

longitud y solo se

pueden utilizar neumáticos fabricados específicamente para este fin por el proveedor designado .

8.1.3 Eventos de demostración (DE)

A exclusivo criterio de la FIA, y con el pleno conocimiento de todos los competidores, a cada competidor

también se le permitirá realizar:

a. Dos eventos de demostración (DE) con los autos anteriores que no se considerarán TCC. Un

DE se definirá como un evento en el que un competidor participa únicamente con fines de demostración.

B. Otros eventos demostrativos organizados por el Titular de los Derechos Comerciales.

Dichas demostraciones no pueden tener lugar en configuraciones de pista actualmente aprobadas para su uso por

autos de Fórmula 1 ni exceder los 15 km de longitud, y solo

se pueden usar neumáticos fabricados específicamente para este propósito por el proveedor designado.

8.1.4 Información proporcionada a la FIA con respecto a TCC, PE y DE

Para que un observador de la FIA pueda ser designado, los competidores deben informar a la FIA de cualquier

TCC, PE o DE planeado al menos 72 horas antes de que comience, Se debe proporcionar la siguiente información :

a. La especificación precisa de los automóviles que se utilizarán.

B. El (los) nombre (s) del (de los) conductor (es) si se conoce.

C. La naturaleza de la prueba.

D. La (s) fecha (s) y la duración prevista de la prueba.

mi. El propósito de la prueba.

8.1.5 Durante tales pruebas, los coches deben estar equipados con la ECU de la FIA requerida por el Artículo 8.3 del

Reglamento Técnico de Fórmula Uno de la FIA .

8.2 Pruebas de autos anteriores (TPC) Las

pruebas de autos anteriores (TPC) se definirán como cualquier tiempo de carrera en pista, que no forma parte de un Evento, en el

que participa un competidor inscrito en el Campeonato (o en el que

participa un tercero en nombre de un competidor o un proveedor de una unidad de potencia homologada), utilizando automóviles

que fueron diseñados y construidos para cumplir con el Reglamento Técnico de Fórmula Uno de

cualquiera de los tres años calendario inmediatamente anteriores al año calendario

anterior al

Reglamento Deportivo de Fórmula 1 2021 51 31 de octubre de 2019

© 2019 Fédération Internationale de l'Automobile

Championship. Ningún competidor puede vender o poner a disposición dicho automóvil a terceros sin

la autorización previa de la FIA.

El TPC solo se puede realizar con automóviles fabricados según la especificación del período y solo

se pueden utilizar neumáticos fabricados específicamente para este fin.

A cada competidor también se le permitirá llevar a cabo Eventos de Demostración (DE) con los

autos anteriores que no serán considerados TPC. Un DE se definirá como un evento en el que un competidor

participa únicamente con fines de demostración.

Ninguna de estas demostraciones puede exceder los 50 km de longitud y solo

se pueden utilizar neumáticos fabricados específicamente para este fin por el

proveedor designado. Si un competidor desea correr un DE por

más de 50 km, debe buscar el consentimiento de la FIA por escrito antes del evento.

Para que se pueda nombrar un observador de la FIA, cuando sea posible, los competidores deben informar a la FIA

de cualquier TPC o DE planeado al menos 72 horas antes de que comience, se debe proporcionar la siguiente información:

a. La especificación precisa de los automóviles que se utilizarán.

B. El (los) nombre (s) de los conductores, si se conocen.

C. La naturaleza de la prueba.

D. La (s) fecha (s) y la duración prevista de la prueba.

mi. El propósito de la prueba.

El TPC solo puede tener lugar en pistas que actualmente tengan una licencia FIA Grado 1 o 1T.

Durante todo el TPC, los coches deben estar equipados con la ECU de la FIA requerida por el Artículo 8.3 del

Reglamento Técnico de Fórmula Uno de la FIA .

8.3 Pruebas de coches históricos (THC) Las

pruebas de coches históricos (THC) se definirán como cualquier tiempo de carrera en pista, que no forma parte de un Evento, en el

que participa un competidor inscrito en el Campeonato (o en el que

participa un tercero en nombre de un competidor), utilizando automóviles que fueron diseñados y construidos para

cumplir con el Reglamento Técnico de Fórmula Uno vigente durante los años anteriores a los

mencionados en el Artículo 8.2 anterior.

El THC solo se puede realizar con automóviles fabricados según la especificación del período y solo

se pueden utilizar neumáticos fabricados específicamente para este fin, o neumáticos del período.

8.4 Requisitos de seguridad durante TCC, TPC o PE Los

competidores solo pueden participar en TCC, TPC o PE utilizando coches que:

a. Cumplir con todos los requisitos relacionados con la seguridad del Reglamento Técnico F1. Se

aceptarán excepciones mínimas con el único propósito de probar las instalaciones de los sensores, siempre que no comprometan la seguridad del conductor, el personal del equipo o los alguaciles. Cualquiera de estas excepciones debe comunicarse a la FIA al menos una semana antes del TCC, PPC o PE. La FIA puede, a su absoluta discreción, considerar que dicho diseño no es seguro y solicitar que se retire la modificación del automóvil.

B. Haber sido sometidos y cumplidos todos los requisitos de las pruebas estáticas y dinámicas descritas en el Reglamento Técnico F1 del año correspondiente.

Si, después de un incidente durante el TCC y el TPC, la Luz de Advertencia Médica indica que

se han superado las fuerzas de umbral, el conductor debe presentarse para ser examinado en el centro médico del circuito sin demora.

Reglamento deportivo de Fórmula 1 de 2021 52 31 de octubre de 2019

© 2019 Fédération Internationale de l'Automobile

8.5 Las oportunidades disponibles para TCC

TCC solo pueden tener lugar en pistas actualmente aprobadas para su uso por autos de Fórmula 1 y ubicadas en

Europa (a menos que lo acuerden la mayoría de los competidores y la FIA), nunca podrá ocurrir mientras se

esté llevando a cabo una Competencia de Campeonato y se limitará a:

a. Dos pruebas, abiertas a todos los competidores, cada una de no más de tres días consecutivos de

duración, realizadas entre el 1 de febrero y diez días antes del inicio de la primera Competición del Campeonato.

Se puede reservar un día de cualquiera de estas dos pruebas para la prueba de neumáticos para clima húmedo si así lo

solicita el proveedor de neumáticos designado. Los arreglos para este día de pruebas se

harán en total consulta con todos los competidores y la FIA.

B. Una prueba, de tres días consecutivos de duración realizada en el circuito en el que se desarrolló la última

Competición del Campeonato, comenzando dicha prueba no menos de 36 horas después de la finalización de la Competición.

I. Uno o dos días de esta prueba deben ser completados por pilotos que hayan participado

en al menos una carrera durante el Campeonato del Mundo de Fórmula 1 que se acaba de

completar, y debe ser con el único propósito de brindarles a los Competidores la oportunidad de probar las especificaciones de los neumáticos. para ser utilizado la siguiente temporada. En el

caso de que un Competidor no pueda proporcionar un automóvil que sea compatible con dichos

neumáticos, no se le permitirá participar en este día parcial de pruebas.

ii. Uno o dos días de esta prueba deben tener el único propósito de brindar a los conductores jóvenes la oportunidad de probar los autos de Fórmula 1 actuales. Los

conductores elegibles para este propósito deben:

- Estar en posesión de una Licencia Internacional A
- No haber competido en más de dos carreras del Campeonato Mundial de F1 durante su carrera

c. 25 días de pruebas de autos con el único propósito de brindar al proveedor designado de neumáticos

la oportunidad de probar mejoras en el diseño de sus neumáticos, realizadas entre el final de la primera Competición del Campeonato y una semana después del final de la última Competición. del Campeonato, organizado por la FIA en consulta con todos los competidores y el proveedor de neumáticos designado.

Cualquiera de estas pruebas programadas en un circuito que albergue una Competición del Campeonato

solo podrá realizarse después de que dicha Competición haya tenido lugar.

Las pruebas anteriores serán organizadas por la FIA en consulta con todos los competidores y el

proveedor de neumáticos designado. El programa de pruebas se finalizará dentro de los 21 días posteriores a la primera publicación

del calendario del Campeonato, los cambios solo se pueden realizar después de esta fecha con el acuerdo de todos los competidores.

D. Un día, realizado entre el inicio de un período de diez días que precede al inicio de la segunda Competición y la última Competición del Campeonato, en caso de que un competidor declare que uno de sus corredores actuales debe ser sustituido por un piloto

que ha no participó en una carrera del Campeonato del Mundo de F1 en los dos años calendario anteriores . Se debe observar lo siguiente:

i. Cualquiera de estos días solo puede ser realizado por el nuevo piloto y no puede tener lugar en

un circuito que albergue una carrera en el año actual del Campeonato.

ii. Cualquiera de esos días solo puede tener lugar dentro de un período de 14 días antes de la sustitución

y 14 días después de que se haya realizado la sustitución.

iii. Si un competidor, habiendo declarado la sustitución del conductor y realiza el examen,

no lo hace entonces entrar en una competición con el nuevo controlador, el competidor será

2021 Fórmula 1 Reglamento Deportivo 53 31 de octubre de 2019

© 2019 Fédération Internationale de l'Automobile

penalizado por una reducción de un día a partir de los días TCC de pretemporada disponibles en el año siguiente.

Con la excepción de cualquier prueba que se lleve a cabo de noche, en cuyo caso se programará un nuevo horario de pruebas

de no más de nueve horas, la carrera solo podrá tener lugar entre las 9:00 y las 18:00 horas. En ambos casos, cada competidor solo podrá utilizar un coche por día.

8.6 Requisitos específicos para TCC

a. Deben respetarse los procedimientos de bandera roja y de fin de sesión.

B. Deben respetarse los procedimientos de manipulación de combustible

establecidos en el Artículo 5.3.4.

C. No se permite ningún otro tipo de vehículo en la pista.

D. Los automóviles conducidos por conductores que no califiquen para una Superlicencia deben estar equipados con una luz trasera principal verde que debe estar iluminada en todo momento que el automóvil esté en la pista.

mi. Se deben realizar todos los esfuerzos razonables para garantizar que se sigan las recomendaciones relativas a los servicios de emergencia detalladas en el Suplemento 1 del Apéndice H del Código Deportivo Internacional .

Reglamento Deportivo de Fórmula 1 2021 54 31 de octubre de 2019

© 2019 Fédération Internationale de l'Automobile

ARTÍCULO 9: REGLAMENTOS OPERATIVOS

9.1 Propósito de este artículo

El propósito de este artículo es controlar ciertas actividades en las fábricas por razones de reducción de costos .

9.2 Cierre de la fábrica en verano

9.2.1 Todos los competidores deben observar un período de cierre de catorce días consecutivos durante el tiempo en que dos Competiciones consecutivas estén separadas por al menos veinticuatro días durante los meses

de julio y / o agosto. Si dos Competiciones consecutivas durante este período están separadas por solo

dieciocho días, se debe observar un período de cierre de trece días consecutivos. En cualquier caso, los

competidores deben notificar a la FIA de su período de cierre previsto dentro de los 30 días posteriores al inicio

de la temporada del campeonato.

Durante el período de cierre, ningún equipo o afiliado a un equipo puede llevar a cabo o instruir a un

proveedor externo para que lleve a cabo cualquiera de las siguientes actividades para o en nombre del equipo:

a. Operación o uso de cualquier túnel de viento (excluyendo cualquier actividad de servicio y mantenimiento).

B. Operación o uso de cualquier recurso informático para Simulaciones de CFD restringidas (excluyendo cualquier actividad de servicio y mantenimiento).

C. Producción o desarrollo de piezas de túneles de viento, piezas de automóviles, piezas de prueba o herramientas.

D. Subconjunto de piezas de automóvil o montaje de automóviles.

mi. Cualquier actividad laboral de cualquier empleado, consultor o subcontratista que participe en el diseño,

desarrollo o producción (excluyendo cualquier actividad laboral que se realice en la pista de carreras como preparación para la Competencia inmediatamente después del período de cierre).

Cada competidor debe notificar a sus proveedores las fechas de su período de cierre y no debe celebrar

ningún acuerdo o arreglo con la intención de eludir la prohibición de las

actividades anteriores.

9.2.2 Durante el período de cierre, las siguientes actividades no se considerarán un incumplimiento de lo anterior:

a. Reparaciones realizadas con el acuerdo de la FIA a un automóvil gravemente dañado durante la

Competencia anterior al período de parada.

B. El montaje y mantenimiento de coches de exhibición en funcionamiento o estáticos, ninguno de los cuales puede implicar la producción, montaje o mantenimiento de piezas de coche actuales.

C. La operación y uso de cualquier túnel de viento o recurso informático para Simulaciones de CFD restringidas siempre que se lleve a cabo para proyectos sin relación directa con la

Fórmula Uno o para o en nombre de un competidor que no se encuentre en ese momento dentro de su propio período de cierre.

D. Cualquier actividad cuyo único propósito sea apoyar proyectos no relacionados con la Fórmula

Uno, sujeto a la aprobación por escrito de la FIA.

mi. Cualquier actividad relacionada con la unidad de potencia definida en el Reglamento Técnico.

9.2.3 Parada para fabricantes de PU

Todos los fabricantes de PU deben respetar el mismo período de parada que el descrito en el artículo

9.2.1 con excepción de las fábricas con sede en países donde la ley y / o los sindicatos imponen una

semana de cierre diferente. En este caso, estas fábricas pueden reemplazar una semana de cada dos semanas del

período de cierre por la semana impuesta localmente. PU fabricantes afectados por este debe hacer

2.021 Fórmula 1 Reglamento Deportivo 55 31 de octubre de 2019

© 2019 Fédération Internationale de l'Automobile

una declaración a la FIA que su personal no se le permitirá al traslado a un trabajo en el país

que no es apagado durante estos períodos.

Durante el período de cierre no se pueden incrementar las horas de ocupación ni las horas de operación.

9.3 Restricciones de las pruebas aerodinámicas (ATR)

El ATR y las definiciones y reglas que se aplicarán a las pruebas aerodinámicas son las siguientes:

9.3.1 Condiciones generales

a. Las pruebas aerodinámicas restringidas son las pruebas realizadas por un competidor o cualquier asociado de un

competidor y / o por cualquier parte contratada de un competidor o de cualquier asociado de un

competidor o cualquier entidad externa que trabaje en nombre de un competidor o para sus propios

finés y posteriormente proporcionando los resultados de su trabajo a un competidor en un

entorno de prueba o simulación numérica de una representación de un automóvil o

subcomponente de F1

con el fin de medir, observar o inferir cualquier fuerza, desplazamiento, presión o dirección del flujo de aire que resulte directa o indirectamente de la flujo de aire incidente.

B. La representación de un automóvil de F1 o subcomponente sujeto a pruebas aerodinámicas restringidas , definidas física o digitalmente, se considerará a los efectos de este

artículo como una geometría de prueba aerodinámica restringida (RATG) y, salvo que lo

permita específicamente este artículo, no puede añadirse, eliminarse, transformarse o modificarse. Para evitar dudas, si la representación contiene superficies que representan más de un coche de F1, se interpretará como el número equivalente de RATG.

C. Un período de prueba aerodinámica (ATP) es un período de semanas calendario consecutivas a los

efectos de la evaluación de los límites de este artículo. Tan pronto como termina un ATP

, comienza uno nuevo , sin espacios entre ellos.

Habrán 6 ATP en cualquier año. Las fechas de estos períodos serán las siguientes:

i. El período 1 comenzará el 1 de enero y finalizará al final de la semana 9.

ii. Los períodos 2, 3 y 5 durarán exactamente 8 semanas cada uno.

iii. El período 4 tendrá una duración de 10 semanas y comprenderá el cierre de la fábrica durante el verano que se describe en el artículo 9.2

. iv. El período 6 terminará el 31 de diciembre.

Para la definición anterior, se supone que las semanas comienzan un lunes y la semana 1 es la primera

semana de cuatro días o más en el año calendario.

D. En el contexto de este artículo, las palabras carrocería, suspensión de muelles y conductos de aire del sistema de frenos tendrán la misma definición que las previstas en el artículo 3 del

Reglamento Técnico de F1 .

Cualquier dato adquirido durante las pruebas aerodinámicas restringidas solo puede estar disponible para el competidor

que lo adquirió mediante el uso de las pruebas aerodinámicas restringidas disponibles para él de acuerdo con los límites de este artículo.

9.3.2 Pruebas restringidas en túnel de viento (RWTT)

RWTT solo se puede realizar en túneles de viento que hayan sido nominados por el competidor a

la FIA. Cada competidor puede nominar solo un túnel de viento para su uso en cualquier

período de doce meses y declararlo por escrito a la FIA. Para un nuevo participante, la nominación debe realizarse a

más tardar 7 días después de la fecha en la que oficialmente se convierte en competidor. No se

pueden hacer nuevas nominaciones durante al menos 12 meses. Las nominaciones deben incluir la ubicación de la instalación, la

identificación única del túnel de viento y la escala del modelo y RATG que se utilizará.

La FIA

considere, a su entera discreción, nominaciones anteriores o temporales si un túnel de viento ya

2.021 Fórmula 1 Reglamento Deportivo 56 31 de octubre de 2019

© 2019 Fédération Internationale de l'Automobile

nominado por un equipo sufre un fracaso a largo plazo o con el propósito de evaluación de

túneles de viento alternativos . Si se va a utilizar una instalación diferente o si se cambia o mejora la instalación existente, que no

sea para mantenimiento de rutina o reemplazo, entonces se debe enviar una nueva declaración a la

FIA dentro de un mes del cambio o en el momento de la presentación de un informe del período de prueba, lo que

ocurra primero.

Para evitar dudas, cualquier RWTT realizado en nombre o en beneficio del competidor por un Asociado, una parte contratada del competidor o cualquier Asociado del

competidor o cualquier entidad externa que trabaje en nombre del competidor o para su para fines propios

y, posteriormente, proporcionar los resultados de su trabajo a un competidor debe tener lugar en el

túnel de viento designado por el competidor.

una. Los límites para RWTT serán el número de carreras de RWTT, la cantidad de tiempo de ocupación del túnel de viento y el tiempo de funcionamiento del túnel de viento.

i. Durante el RWTT, se considerará que comienza una sola carrera cada vez que la velocidad del aire en el túnel de viento supere los 5 m / s y terminará la primera vez que descienda por debajo de los 5 m / s.

ii. Durante el RWTT, una vez que la velocidad del aire del túnel de viento supera los 5 m / s, el RATG debe

permanecer fijo y sin modificaciones hasta que la velocidad del aire del túnel de viento vuelva por debajo de 1 m / s.

iii. Entre ejecuciones de RWTT se permiten cambios detallados en RATG y en el modelo.

B. Wind on time se define como la cantidad de tiempo en horas sumadas sobre el ATP, donde la

velocidad del aire del túnel de viento excede los 15 m / s para RWTT.

C. Durante el RWTT, se considerará que el primer turno de ocupación comienza la primera vez que la

velocidad del aire del túnel de viento sea superior a 5 m / s en un día calendario determinado, y terminará en un momento, declarado

por el competidor, cuando la velocidad del aire del túnel de viento sea superior a 5 m / s. cae por debajo de 5 m / s en el mismo

día calendario . Se considerará que un segundo turno de ocupación comenzará la primera vez que la

velocidad del aire en el túnel de viento sea superior a 5 m / s después del final del primer turno de ocupación (en el mismo

día calendario) y finalizará, ya sea cuando la velocidad del aire en el túnel de viento

cae por debajo de 5 m / s por última vez en el mismo día calendario o, al final del día calendario en el caso de que una ejecución todavía esté en curso. Solo se pueden realizar dos turnos de ocupación en un día calendario. D. En el caso de una falla demostrada en el túnel de viento u otra fuerza mayor, la FIA considerará, a su absoluta discreción, permitir que se utilice una ocupación adicional para

compensar la pérdida como resultado.

mi. Para evitar dudas, cualquier RWTT realizado para el competidor por cualquier Asociado del competidor y / o por cualquier parte contratada del competidor o de cualquier Asociado del

competidor o cualquier entidad externa que trabaje en nombre del competidor o para sus propios

fin y Posteriormente, proporcionar los resultados de su trabajo al competidor durante un ATP

estará sujeto a estos mismos límites que si las pruebas fueran realizadas por el competidor.

9.3.3 Tecnología permitida RWTT

Las siguientes restricciones se aplican durante RWTT:

a. Solo se permiten los túneles de viento que utilizan aire a presión atmosférica como fluido de prueba. Aparte

de las rotaciones del RATG y el modelo o plano del suelo alrededor del eje de guiñada, no se permiten diseños que intenten crear condiciones de flujo curvo en relación con el RATG., Para

túneles de viento de sección cerrada, la adaptación de paredes verticales y el techo para mejorar la uniformidad del flujo de aire esta permitido.

B. No se podrá realizar RWTT utilizando un modelo a escala y RATG que sea superior al 60% del

tamaño completo, ni tampoco podrá realizarse a una velocidad del aire en el túnel de viento superior a 50 m / s medida con

respecto al modelo a escala y RATG. Además, durante las pruebas de túnel de viento restringidas, la

magnitud de la tasa de cambio de la velocidad del aire del túnel de viento medida en relación con el

modelo a escala y el RATG debe ser inferior a $4,5 \text{ m} / \text{s}^2$. La tasa de cambio de la velocidad del aire en el túnel de viento

se definirá como la derivada de la velocidad del aire en el túnel de viento y se suavizará utilizando un filtro de promedio móvil de

Fórmula 1 2021 57 31 de octubre de 2019

© 2019 Fédération Internationale de l'Automobile

, centrado en cada muestra, de período de 0,5 segundos durante cada

fase de aceleración y desaceleración de la velocidad del aire en el túnel de viento.

Estas fases se definen como los períodos en los

que la velocidad del aire en el túnel de viento varía entre 15 m / s y el 95% de la velocidad máxima del aire en el túnel de viento

durante una carrera.

C. Solo se puede usar un modelo y RATG por ejecución. Se puede utilizar un máximo

de dos modelos y se puede realizar

un único cambio de modelo por Competidor por período de 24 horas. Para evitar dudas, un modelo en este contexto se define por su columna, motores y sensores subyacentes.

D. Los únicos grados de libertad permitidos del modelo y RATG durante una ejecución de RWTT son:

i. Rotación de la rueda sobre el eje de la rueda

ii. Cambios de altura de manejo y ángulo de balanceo con respecto al plano del suelo y

articulación asociada de los elementos que representan la suspensión RATG

iii. Cambios de carga aplicados a las ruedas a través de los elementos que representan la

suspensión RATG

iv. Dirección de las ruedas delanteras

v. Cambios del ángulo de guiñada en relación con el flujo de aire incidente

vi. Simulación de diferentes flujos de escape

vii. Ajuste del ángulo de los flaps del alerón delantero

viii. Ajuste de la incidencia del elemento más trasero y más alto del alerón trasero superior

ix. Ajuste u operación de sensores

e. Es posible que los cambios de actitud del modelo y RATG no ocurran a un ritmo que requiera cambios de

altura de manejo en la línea central del eje delantero o trasero mayores que el equivalente en escala de 0.033 m / s

en el auto F1 de tamaño completo y / o rotación sobre la guiñada. o rodar los ejes a una velocidad superior a $1,0 \text{ grados / s}$.

F. Cuando se utilizan neumáticos de túnel de viento no rígidos para RWTT, estos solo pueden ser producidos por el

proveedor de neumáticos designado. Además, no se permiten dispositivos que modifiquen activamente la forma del neumático

durante RWTT que no sean el resultado de cargas verticales y laterales que reaccionan en el parche de contacto

. Se permite el control de la presión de los neumáticos, pero la rueda completa debe contener

un solo volumen de gas interno fijo.

9.3.4 Simulaciones de CFD restringidas (RCFD) Las

RCFD son simulaciones de dinámica de fluidos computacional (CFD) realizadas por un competidor o cualquier Asociado de un

competidor y / o por cualquier parte contratada de un competidor o de cualquier Asociado de un competidor o

cualquier entidad externa que trabaje en en nombre de un competidor o para sus propios fines y, posteriormente,

proporcionar los resultados de su trabajo a un competidor de los flujos que son gaseosos en el caso de un automóvil de F1

y no están clasificados como simulaciones de unidad de potencia. Cualquier simulación de flujos contenidos dentro de los

sistemas de enfriamiento o lubricación de la unidad de potencia, aire, mezclas de aire / combustible, proceso de combustión o productos

de combustión desde un límite que comienza en los conductos de entrada de aire atmosférico de la unidad de potencia, pasa por la unidad de potencia y termina en la salida. del sistema de escape se clasificará como una simulación de unidad de potencia.

Para evitar dudas, si alguna simulación de CFD (que no sea la simulación de unidad de potencia definida anteriormente) revela información a un competidor o un Asociado del competidor, ya sea directamente, a través de una parte contratada o a través de una entidad externa que trabaje en nombre de un competidor. o para sus propios fines y posteriormente proporcionar los resultados de su trabajo a un competidor, sobre los flujos que son gaseosos en un automóvil de F1, entonces es una simulación RCFD. Por ejemplo, cualquier simulación CFD realizada a escalas distintas de 1: 1 o utilizando fluidos no gaseosos sigue siendo RCFD, ya que revela información sobre los flujos gaseosos en el coche de F1 de tamaño completo.

Reglamento deportivo de Fórmula 1 2021 58 31 de octubre de 2019

© 2019 Fédération Internationale de l'Automobile

a. Un RCFD se refiere al preprocesamiento, la parte o partes del solucionador del proceso de simulación

y el posprocesamiento de los resultados de la simulación.

i. El preprocesamiento se refiere al mallado, descomposición y configuración de la simulación.

ii. Solver se refiere al programa o programas que calculan la solución de las ecuaciones que describen el flujo, incluida cualquier extensión de la simulación o simulaciones que impliquen cálculos numéricos adicionales (por ejemplo, pero no limitado a cálculos adjuntos).

iii. El posprocesamiento se refiere a la generación de representaciones de la solución de flujo

que requieren procesamiento numérico, por ejemplo, pero no limitado al cálculo de coeficientes de presión, velocidad, esfuerzo cortante, líneas de flujo o vorticidad. En esta definición se incluye la generación de videos o imágenes que muestren esta información y cualquier forma o aplicación de aprendizaje automático, aprendizaje profundo o inteligencia artificial (IA)

basada en resultados de simulación.

B. Durante o antes de los RCFD, solo se permiten cambios en la actitud del RATG (altura de manejo, balanceo, guiñada, dirección y forma de llanta asociada o parche de contacto) y el ángulo del flap del alerón delantero o la

incidencia del elemento más trasero y más alto del alerón trasero . Se permiten modificaciones en la

resolución y el tipo de malla de superficie y volumen, así como la extensión del dominio de campo lejano, incluido el

cambio de la simulación entre un túnel de viento o un entorno de pista, la inicialización y

las condiciones de contorno, siempre que ninguna de ellas tenga la intención de

eludir los

requisitos de este artículo. creando de otro modo el efecto de un cambio en el RATG. La parte o partes del solucionador de todos los RCFD solo deben llevarse a cabo utilizando un recurso de cómputo

que contenga un conjunto de unidades de procesamiento homogéneas y que haya sido nominado por

el competidor a la FIA. Cada competidor debe declarar a la FIA por escrito los recursos de cómputo que se emplean para el propósito de la parte o partes del solucionador de las

simulaciones RCFD . Las operaciones flotantes, de punto fijo y enteras de la parte del solucionador o partes de

las simulaciones RCFD solo deben ejecutarse y no pueden descargarse de estos núcleos de CPU.

C. La declaración de un recurso informático por parte del competidor a la FIA debe incluir:

i. La computadora o identificación del grupo, el fabricante, el modelo y la ubicación y el

fabricante, el nombre y el número de modelo único completo de las Unidades de procesamiento.

ii. Número de núcleos de la unidad de procesamiento en el recurso informático.

iii. Velocidad del procesador a la que cada unidad de procesamiento está configurada para funcionar al 100% de la

carga de la CPU (CCF). Para evitar un subclocking deliberado, este valor no puede ser inferior a la frecuencia de reloj estándar o base proporcionada por la

especificación del fabricante .

Cualquier especificación de recurso informático declarado debe estar disponible de forma no exclusiva

para todos los competidores.

D. Si el recurso de cómputo se cambia o se actualiza, entonces se debe enviar una nueva declaración a la FIA dentro de un mes del cambio o en el momento de la presentación de un

informe del período de prueba, lo que ocurra primero. Dichos cambios pueden incluir, entre otros, un cambio de la especificación del hardware, la adición o eliminación de unidades de procesamiento o el cambio de ubicación de cualquier parte del recurso informático.

mi. La cantidad de recurso de cómputo utilizado para resolver parte o partes de todos los RCFD se

medirá en horas de unidad de megaasignación (MAUh) y se calculará de la siguiente manera.

$$AUh = (NCU * NSS * CCF) / 3600$$

Donde:

AUh = El número total de horas unitarias asignadas a una ejecución del solucionador de CFD. Una

hora de unidad de asignación representa el uso de una unidad de asignación de recursos durante una hora (y 1 x

Reglamento deportivo de Fórmula 1 de 2021 59 31 de octubre de 2019

© 2019 Fédération Internationale de l'Automobile

MAUh = 1,000,000 x AUh). Una hora de unidad de asignación equivale a una hora de núcleo

en un núcleo de CPU físico.

CCF = Frecuencia de reloj de la unidad de procesamiento máxima en GigaHertz lograda durante la

ejecución del solucionador de CFD . Esta será la frecuencia máxima teóricamente alcanzable durante la

ejecución según uno de los siguientes:

i) El valor de frecuencia de reloj estándar o base de la especificación del fabricante de la unidad de procesamiento (si no se utilizan overclocking o modos mejorados en la ejecución).

ii) El valor máximo de frecuencia "turbo", "HPC" u otro modo mejorado.

iii) El valor máximo de frecuencia overclockeado.

NCU = Número de núcleos de la unidad de procesamiento utilizados para la ejecución del solucionador. Se ignorarán los efectos de los subprocesos múltiples , donde los subprocesos simultáneos se ejecutan en el mismo núcleo físico

NSS = Número de segundos transcurridos durante la ejecución del reloj de pared del solucionador.

También se debe incluir el tiempo de paso del mensaje durante el cálculo.

Toda la información requerida para auditar este cálculo debe estar presente en la salida

de la ejecución, incluido el valor CCF.

F. Un competidor puede realizar no RCFD con el fin de optimizar la metodología de CFD,

siempre que utilicen un RATG único que haya sido simulado en CFD hace más de 30 meses

y se lleven a cabo utilizando solo los recursos de cómputo nominados descritos anteriormente.

Este RATG no puede cambiarse, agregarse, eliminarse, transformarse o modificarse. Para

evitar dudas, cualquier No RCFD realizado en nombre o en beneficio del competidor por un Asociado, una parte contratada del competidor o cualquier Asociado del

competidor o cualquier entidad externa que trabaje en nombre del competidor o para sus propios

finés y, posteriormente, proporcionar los resultados de su trabajo a un competidor también debe

llevarse a cabo utilizando un RATG único que haya sido simulado en CFD por el competidor hace más de 30 meses.

gramo. En el caso de no RCFD que utilizan un RATG único que se ha simulado en CFD hace más

de 30 meses, las manipulaciones de geometría (por ejemplo, en software de limpieza o mallado CAD)

tienen el único propósito de reproducir exactamente la misma geometría previamente resuelta en

CFD (con una tolerancia de 1,5 mm a escala de un coche 1: 1). Esta tolerancia se introduce solo para permitir cambios accidentales e involuntarios en los detalles de la

geometría

causados por las revisiones en el software y el proceso. Para evitar dudas, se permiten los

cambios estáticos en la actitud del automóvil (altura de manejo, balanceo, guiñada, dirección y forma asociada de la llanta o

parche de contacto) y el ángulo de la aleta del alerón delantero o la incidencia del elemento más atrás y más alto del alerón trasero

. Se permiten modificaciones en la resolución y el tipo de malla de superficie y volumen, así como

la extensión del dominio de campo lejano, incluido el cambio de simulación entre un túnel de viento o un entorno de pista.

h. Los límites de los RCFD se revisarán periódicamente para tener en cuenta los avances en las

simulaciones de CFD .

9.3.5 Excepciones a las restricciones de pruebas aerodinámicas (ATR)

a. Cualquier prueba aerodinámica realizada por un automóvil de F1 en cualquier Competición o cualquier

prueba aerodinámica realizada por un automóvil de F1 durante y en las pruebas en pista según lo define el Artículo 10 del

Reglamento Deportivo de F1 no se considerará una prueba aerodinámica restringida.

B. Pruebas en túnel de viento únicamente para el desarrollo de intercambiadores de calor de unidades de potencia que rechazan el

calor al aire, o el funcionamiento de la unidad de potencia desde un límite comenzando en los

conductos de entrada de aire de la unidad de potencia , pasando por la unidad de potencia y terminando en la salida del

escape. sistema no será considerado como pruebas Restricted aerodinámico, siempre que

los Reglamentos 2021 Fórmula 1 Sporting 60 31 de octubre de 2019

© 2019 Fédération Internationale de l'Automobile

no hay medición directa o indirecta de la fuerza aerodinámica durante la prueba. En este

contexto, las mediciones de presión y flujo dentro de un conducto no se considerarán mediciones de fuerza aerodinámica.

C. El trabajo con dinamómetro de motor dinámico y en estado estacionario con un automóvil o subcomponente de F1

no se considerará como prueba aerodinámica restringida siempre que:

i. La carrocería utilizada en la prueba no tiene un conjunto de alerón delantero (descrito en el artículo

3.9 del Reglamento Técnico de F1) ni un conjunto de alerón trasero (descrito en el artículo

3.10 del Reglamento Técnico de F1).

ii. En

la instalación utilizada no se instalan dispositivos diseñados para medir directa o indirectamente fuerzas aerodinámicas o características del campo de flujo .

iii. No se puede registrar ningún sensor instalado en el automóvil o subcomponente que sea capaz de medir

desplazamientos, presiones o dirección del flujo de aire de la corriente de aire externa resultante

directa o indirectamente del flujo de aire incidente. Los archivos de registro deben estar disponibles, si es necesario, durante la inspección de auditoría independiente.

iv. El flujo de gas que sale del sistema de escape se conduce fuera del área de prueba antes de impactar en cualquier componente de la carrocería (que no sea el escape en sí).

D. Ensayos en el túnel de viento únicamente para el desarrollo de sistemas de frenos, ruedas y neumáticos (artículo 11 del Reglamento Técnico de F1), y para el desarrollo y calibración de instrumentación de detección de presión (como tubos de Pitot, sondas multidireccionales y tubos de Kiel), siempre que Las pruebas no prueban simultáneamente, ni proporcionan de ninguna manera datos o conocimientos incidentales sobre el rendimiento o la resistencia de las piezas o sistemas clasificados como carrocería no se considerarán pruebas aerodinámicas restringidas.

mi. Pruebas en túneles de viento que utilizan un RATG con el único propósito de acondicionar la infraestructura del túnel de viento o el desarrollo de la infraestructura del túnel de viento (incluidos todos sus subsistemas, como carretera rodante, sistema de movimiento modelo, equilibrio de fuerzas, columna del modelo del túnel de viento, sensores, etc.) y la metodología se puede realizar y no contará para la acumulación de carreras, tiempo de viento y ocupación sujeto a las pruebas que cumplan con cualquiera de las siguientes restricciones:

i. El grupo de alerón delantero (descrito en el Artículo 3.9 del Reglamento Técnico de F1) y el grupo de alerón trasero (descrito en el Artículo 3.10 del Reglamento Técnico de F1) del RATG deben retirarse del túnel de viento durante la duración de la prueba o ambos deben estar equipados con cubiertas de farol que hayan sido aprobadas para este propósito por la FIA.

ii. Se utiliza un RATG que tiene más de 12 meses y que no se realiza ninguna modificación a este RATG previamente probado. Durante la auditoría, se puede solicitar a los competidores que demuestren el cumplimiento de dichas pruebas mediante la producción de datos de respaldo.

Para evitar dudas, cualquier prueba en túnel de viento para desarrollar piezas de carrocería distintas de las mencionadas anteriormente, incluso sin medición de la fuerza aerodinámica, está dentro de la definición de prueba aerodinámica restringida.

9.3.6 Límites, informes, inspección y auditoría

a. Los límites para RWTT y RCFD son los establecidos en la siguiente tabla:
Valor máximo en cualquier unidad ATP para 2021 para 2022-2025
RWTT Runs # 400320

2021 Fórmula 1 Reglamento deportivo 61 31 de octubre de 2019

© 2019 Fédération Internationale de l'Automobile

RWTT Wind On Time horas 100 80

RWTT Horas de ocupación 500 400 RATG

tridimensionales utilizados para

resolver o resolver parte de todos los RCFD

2000 2000

Calcular utilizado para resolver parte o

partes de todos los RCFD

MAUh 6.0 6.0

b. Cada competidor deberá informar a la FIA los detalles de su RWTT y RCFD para el ATP anterior dentro de los 14 días posteriores al final de ese ATP. Los datos deben proporcionarse en el formato exacto especificado por la FIA, cuyos detalles se pueden encontrar en el Apéndice del Reglamento Técnico y Deportivo.

C. Los archivos de imágenes digitales del túnel de viento en color y con suficiente campo de visión sin obstrucciones de

la sección de trabajo del túnel de viento para incluir el modelo completo deben registrarse,

referenciarse a otros datos recopilados y guardarse una copia que incluya una marca de tiempo única con

una precisión de al menos un segundo para el inicio de cada carrera individual.

D. Si la FIA desea acceder a las imágenes para su inspección en cualquier momento, deben ser de la

calidad adecuada de modo que sea posible utilizarlas para verificar, por ejemplo, si el grupo de alerón delantero (descrito en el Artículo 3.9 del Reglamento Técnico de F1) y El

grupo de alerón trasero (descrito en el Artículo 3.10 del Reglamento Técnico de F1) están instalados. En el caso de

otras carreras consideradas no RWTT en el contexto de este artículo, por ejemplo, usando un

RATG de más de 12 meses de antigüedad, o usando las cubiertas de ala aprobadas, las imágenes

también deben proporcionar una referencia visual clara para ayudar a verificar este aspecto de la prueba.

mi. La malla de la superficie completa sujeta a la parte o partes del solucionador de cada RCFD debe

registrarse y almacenarse durante un período de al menos 24 meses o hasta que la FIA acuerde una eliminación anterior, con referencia a todos los datos

relacionados con los RCFD, incluidos, entre otros,

a los datos de seguimiento de la solución e identificables de forma clara y única. A partir de estos datos, debe ser posible verificar los cambios realizados en los RCFD e identificar cada

solución de flujo individual generada con ellos.

F. Con el fin de verificar las instalaciones de pruebas aerodinámicas restringidas empleadas por los

competidores y como un medio para asegurar la aplicación común de las restricciones establecidas en

este artículo, la FIA organizará inspecciones de evaluación comparativa independientes de las actividades de túnel de viento y CFD que se llevarán a cabo desde tiempo al tiempo. Las recomendaciones que surjan de estas inspecciones se incorporarán a este artículo. El incumplimiento de los límites del ATR por parte de un competidor resultará en una reducción de los límites que se aplicarán a los ATP o ATP subsiguientes para ese competidor a la absoluta discreción de la FIA, pero por una reducción mínima equivalente a 10 múltiplos de la cantidad por la cual se superaron el límite o los límites pertinentes sin perjuicio de que se tomen otras medidas apropiadas. (Por ejemplo, si un competidor realiza 325 carreras de túnel de viento restringidas contra un máximo de 320 en un ATP, a ese competidor solo se le permitirá realizar 270 carreras de túnel de viento restringidas durante el próximo ATP).

9.3.7 Movimiento de personal

Ningún competidor podrá utilizar el movimiento de personal involucrado en el desarrollo, diseño o prueba de superficies aerodinámicas (ya sea empleado, consultor, contratista, adscrito o cualquier otro tipo de personal permanente o temporal) con otro competidor, ya sea directamente o a través de una entidad externa, con el fin de eludir los requisitos de este artículo. Para que el Reglamento Deportivo de Fórmula 1 de la FIA 2021 62 31 de octubre de 2019 © 2019 Fédération Internationale de l'Automobile pueda estar satisfecho de que dicho movimiento de personal cumple con este Artículo, cada competidor debe informar a la FIA de todos los movimientos de personal relevantes en el final de cada ATP utilizando la plantilla que se puede encontrar en el Apéndice del Reglamento Técnico y Deportivo y deben demostrar que han implementado todas las medidas razonables para evitar la divulgación de información, datos o diseños entre los competidores involucrados.

9.4 Restricciones de las pruebas en banco de la unidad de potencia

9.4.1 Limitaciones de la prueba del dinamómetro del motor

a) Definiciones:

- Banco de prueba del motor: Un banco de prueba del motor es un banco de prueba de la unidad de potencia y / o un banco de prueba del tren de fuerza .
- Banco de pruebas de la unidad de potencia: celda de la instalación del banco de pruebas donde se puede probar un motor encendido con más de 1 cilindro representativo de un motor de Fórmula Uno (cualquier accesorio instalado o no MGU-K, Almacén de energía, etc.).
- Banco de pruebas del tren de fuerza: celda de la instalación del banco de pruebas donde un motor encendido y la transmisión se pueden probar juntos (cualquier accesorio instalado o no MGU-K, almacén de energía, etc.). Esto incluye

dinamómetros de coche completos.

- Horas de ocupación del banco de pruebas: intervalo de tiempo entre el primer trabajo en el banco y el último trabajo en el banco en cualquier día calendario de 24 horas. El trabajo se puede organizar en turnos, pero solo se pueden realizar dos turnos de ocupación en un día calendario. Se considerará que el primer turno de ocupación comienza la primera vez que la velocidad del motor es superior a 1000 rpm en un día calendario determinado, o al inicio del día calendario si la velocidad del motor ya está por encima de 1000 rpm, y terminará en el momento, declarado por el competidor, cuando la velocidad del motor descienda por debajo de 1000 rpm en el mismo día calendario. Se considerará que un segundo turno de ocupación comienza la primera vez que la velocidad del motor es superior a 1000 rpm después del final del primer turno de ocupación (en el mismo día calendario) y finalizará, ya sea cuando la velocidad del motor caiga por debajo de 1000 rpm por última vez. hora en el mismo día calendario o, al final del día calendario en el caso de que una ejecución todavía esté en curso.

- Horas de funcionamiento del banco de pruebas: tiempo con velocidad del motor > 7500 RPM.

- Prueba de unidad de potencia: Prueba de unidad de potencia restringida es cualquier prueba realizada por un fabricante de PU, o cualquier Parte relacionada de ese fabricante de PU, o cualquier agente o subcontratista del fabricante de PU

o cualquiera de sus Partes relacionadas, en un entorno de prueba de un F1 PU completo o incompleto, pero siempre incluido el motor, para medir el par producido por este conjunto o cualquier parámetro relacionado con la función de este conjunto.

- Parada anual: Periodo en el que no se pueden incrementar las horas de ocupación ni las horas de funcionamiento.

- Puesta en servicio: Actividad de Dyno cuya única finalidad es probar el banco. Una prueba puede considerarse

puesta en servicio si se cumplen los siguientes criterios:

o Debe ser declarada a la FIA con un mínimo de 4 semanas de anticipación

o Debe ser aprobada por la FIA

o Se usa un motor de 2 años o más

b) Limitaciones de las instalaciones:

- Los bancos de prueba de unidades de potencia permitidos son:

Unidad de potencia estacionaria en el espacio, instalada con cigüeñal horizontal.

No más de una toma de fuerza.

Sin actuadores de fuerza del chasis.

Pruebe la presión de la celda +/- 10 mBar de ambiente.

Se permiten métodos para imitar la presión ambiental reducida en la entrada de aire del motor y las salidas de escape.

Reglamento deportivo de Fórmula 1 de 2021 63 31 de octubre de 2019

© 2019 Fédération Internationale de l'Automobile

- Los bancos de prueba del tren de fuerza permitidos son:

Unidad de potencia estacionaria en el espacio, instalada con cigüeñal horizontal.

Sin actuadores de fuerza del chasis.

Pruebe la presión de la celda +/- 10 mBar de ambiente.

Se permiten métodos para imitar la presión ambiental reducida en la entrada de aire del motor y las salidas de escape.

c) Implementación:

- Límite anual dividido en períodos de 8 semanas.

- El límite de tiempo para un período de 8 semanas puede excederse en un n% (pero no puede ser superior al 10%)

sin
incurrir en incumplimiento si el tiempo registrado para el período siguiente es inferior al límite de 8 semanas - $2 \times n\%$.

- Un límite único para todos los tipos de bancos (límite de un número de bancos de prueba, límite de una hora de ocupación, límite de una hora de funcionamiento).

- Tiempo de seguimiento basado en la declaración sobre la base de la medición del software aprobado (Certificado de software contador de tiempo de aplicación, desarrollada junto a la cama proveedor de automatización de pruebas de motores.)

- Número de banco de pruebas del motor:

o Antes del 1

er

diciembre del año anterior: Declaración de la PU proveedor del número de banco de pruebas de la unidad de potencia y el número de banco de prueba del tren de fuerza que se utilizará en un año calendario (y sus identidades (= nombre, descripción, ubicación)). Esto incluye cualquier

banco independientemente de su ubicación, propiedad o duración de uso durante el año calendario.

o 2 semanas antes de cada período de 8 semanas:

☒ Designación por parte del proveedor de PU de los bancos que se utilizarán para el período

☒ Sin limitación del número de cambios por año calendario pero todos los bancos deben

estar entre los declarados al inicio del año.

o Con el fin de verificar el hardware empleado por los fabricantes de PU y como un medio de

asegurar la aplicación común de las restricciones establecidas, la FIA organizará inspecciones de evaluación comparativa independientes de las actividades de los dinamómetros que se llevarán a cabo de vez en cuando.

- Ocupación del banco de pruebas:

o Suma de las horas de ocupación de cada banco individual: Horas
totales de ocupación: OCH

OCH = $NNNNNNNNNN nn = NN nn = 1$

Con:

- N = Número de bancos de prueba

- NOCHn = Número de horas de ocupación durante el período del banco número n

- o Declaración 14 días después de cada período de 8 semanas de los fabricantes de PU firmada por la alta dirección.

- o Los fabricantes de PU deben mantener registros de las pruebas de banco hasta 1 mes después del final del año calendario

. Horas de funcionamiento del banco de pruebas:

- o Suma de las horas de funcionamiento de cada banco individual.

Reglamento deportivo de Fórmula 1 2021 64 31 de octubre de 2019

© 2019 Fédération Internationale de l'Automobile

Horas totales de funcionamiento: OPH

OPH = $NNNNNNNNNN nn = NN nn = 1$

Con:

- N = Número de bancos de pruebas

- NOPHn = Número de horas de funcionamiento durante el período para el número de banco n

- o Declaración 14 días después de cada período de 8 semanas de los fabricantes de PU firmada por la alta dirección

- o Los fabricantes de PU deben mantener registros de las pruebas de banco hasta 1 mes después del final del año calendario

d) Limitaciones:

Base:

Año 2021 2022 2023 2024 2025

ensayo máx bancos 9 9 9 9 9

horas Max ocupación 10000 8000 8000 8000 8000

horas de la operación Max 1250 1000 1000 1000 1000

Esta base de banco de pruebas limitaciones de prueba incluye la provisión para cualquier prueba para un equipo para un calendario del año (incluyendo pero no limitado a pruebas de caja de cambios, sistemas de automóviles, combustible y aceite del motor).

Si un proveedor de PU proporciona PU a otros equipos que diseñan su propia caja de cambios o escape, o

tienen su propio proveedor de combustible o aceite, se asignarán 30 horas de operación adicionales por

año calendario y por equipo de cliente adicional específica y exclusivamente para aprobar estos artículos

sujetos a acuerdo con el proveedor de PU y el departamento técnico de la FIA.

Si un equipo de cliente adicional solicita a su proveedor de PU y a la FIA poder funcionar con un combustible y / o un aceite de motor diferente a los que ya están homologados para su uso con su motor; y si el proveedor de PU considera que este combustible y / o aceite de motor está (están) listos para ser utilizados en eventos de carreras, el proveedor de PU puede solicitar la aprobación de este (ese) combustible y / o aceite de motor. Una vez que se apruebe este (ese) combustible y / o aceite de motor, la FIA podrá otorgar una asignación adicional de 30 horas de funcionamiento específica y exclusivamente para la validación de resistencia de este (ese) combustible y / o aceite de motor . Esta asignación adicional solo puede ocurrir un máximo de 2 veces por temporada de campeonato en 2021 y 2022 y 1 vez por temporada de campeonato a partir de 2023 en adelante. En todos los casos, estas horas adicionales deben ser declaradas conjuntamente a la FIA por el proveedor de PU y el equipo del cliente. Las horas de ocupación adicionales para respaldar las horas de operación adicionales anteriores se otorgarán en una proporción de 8: 1

e) Excepciones: Las actividades de puesta en servicio no se cuentan ni para la ocupación ni para la operación.

9.4.2 Limitaciones del banco de pruebas ERS

a) Definiciones:

Reglamento deportivo de Fórmula 1 de 2021 65 31 de octubre de 2019

© 2019 Fédération Internationale de l'Automobile

- Banco de pruebas ERS: Un banco de pruebas ERS es un banco de pruebas ES, un banco de pruebas de electrónica de potencia y / o un banco de pruebas MGU.

- Banco de pruebas de ES: celda de la instalación del banco de pruebas donde se puede probar un ES completo representativo de un ES de Fórmula Uno . Esto excluye el banco de pruebas que entra en la definición de banco de pruebas de motores.

- Banco de pruebas MGU: celda de la instalación del banco de pruebas donde se puede probar una MGU (MGU-H o MGU-K) representativa de una pieza de Fórmula Uno. Esto excluye el banco de pruebas que entra en la definición de banco de pruebas de motores .

- Banco de pruebas de electrónica de potencia: celda de la instalación del banco de pruebas donde se puede probar una unidad de control ERS, representativa de una pieza de Fórmula Uno. Esto excluye el banco de pruebas que entra en la definición de banco de pruebas de motores .

- Horas de ocupación del banco de pruebas: intervalo de tiempo entre el primer trabajo en el banco y el último trabajo en el banco en cualquier día calendario de 24 horas. El trabajo se puede organizar en turnos, pero solo

se pueden realizar dos turnos de ocupación en un día calendario. Se considerará que el primer turno de ocupación comienza la primera vez que la corriente dentro o fuera del sistema probado es superior a 1 amperio o cuando la velocidad de la MGU es superior a 100 rpm en un día calendario determinado, o al comienzo del día calendario si estos Los criterios ya se cumplen, y terminarán en el momento, declarado por el competidor, cuando estos criterios ya no se cumplan en el mismo día calendario. Se considerará que un segundo turno de ocupación comenzará la primera vez que la corriente dentro o fuera del sistema probado sea superior a 1 amperio o cuando la velocidad de la MGU sea superior a 100 rpm después del final del primer turno de ocupación (en el mismo día calendario) y finalizará, ya sea cuando estos criterios ya no se cumplan por última vez en el mismo día calendario o, al final del día calendario en el caso de que una ejecución aún esté en curso

- Horas de funcionamiento del banco de pruebas: tiempo con corriente en o fuera del sistema probado por encima de 10 amperios o tiempo con una velocidad de MGU superior a 1000 rpm.

- Prueba ERS: Prueba ERS restringida es cualquier prueba realizada por un fabricante de PU, o cualquier Parte relacionada de ese fabricante de PU, o cualquier agente o subcontratista del fabricante de PU o cualquiera de sus

Partes relacionadas, en un entorno de prueba completo o Sistema F1 ERS incompleto, pero siempre

incluyendo al menos 3 de 5 de los componentes principales del ERS (ES, CU-H, CU-K, MGU-K, MGU-H)

para medir cualquier parámetro relacionado con la función de este montaje. Las pruebas que caen dentro del

alcance de la limitación del dinamómetro del motor están fuera de esta restricción.

Se

incluye cualquier prueba de cierre o prueba de final de línea .

- Parada anual: Periodo en el que no se pueden incrementar las horas de ocupación ni las horas de funcionamiento.

- Puesta en servicio: Actividad de Dyno cuya única finalidad es probar el banco. Una prueba se puede considerar

como puesta en servicio si se cumplen los siguientes criterios:

- o Debe ser declarada a la FIA con un mínimo de 4 semanas de anticipación

- o Debe ser aprobada por la FIA

- o Se usa un ensamblaje de 2 años o más

b) Limitaciones de las instalaciones:

- Permitido Los bancos de pruebas ES son:

Cualquier banco donde se pueda instalar y ejecutar un ES.

Esto incluye los bancos donde se pueden probar otros elementos de PU como, por ejemplo, el motor.

ES estacionario en el espacio.

- Los bancos de prueba de MGU permitidos son:

Cualquier banco donde se pueda instalar y ejecutar una MGU.

Esto incluye los bancos donde se pueden probar otros elementos de PU como, por ejemplo, el motor.

MGU estacionaria en el espacio, instalada con eje horizontal.

No más de una toma de fuerza.

Reglamento deportivo de Fórmula 1 2021 66 31 de octubre de 2019

© 2019 Fédération Internationale de l'Automobile

Sin actuadores de fuerza de chasis.

- Los bancos de prueba de Power Electronics permitidos son:

Cualquier banco donde se pueda instalar y ejecutar una unidad de control ERS.

Esto incluye los bancos donde se pueden probar otros elementos de PU como, por ejemplo, el motor.

CU estacionaria en el espacio

c) Implementación:

- Límite anual dividido en períodos de 8 semanas.

- El límite de tiempo para un período de 8 semanas puede excederse en un $n\%$ (pero n no puede ser superior al 10%)

sin incurrir en incumplimiento si el tiempo registrado para el período siguiente es inferior al límite de 8 semanas -

$2 \times n\%$.

- Un límite único para todos los tipos de bancos (un límite de un número de bancos de prueba, un límite de horas de ocupación, un límite de horas de funcionamiento).

- Tiempo de seguimiento basado en la declaración sobre la base de la medición del software aprobado (Certificado de software contador de tiempo de aplicación, desarrollada por la prueba de proveedor de automatización como ERS.)

- Número de banco de pruebas ERS:

o Antes del 1

er

diciembre del año anterior: Declaración de la PU proveedor del número de bancos de prueba ERS que se utilizarán en un año calendario (= nombre, descripción,

ubicación)). Esto incluye cualquier banco independientemente de su ubicación, propiedad o duración de uso

durante el año calendario.

o 2 semanas antes de cada período de 8 semanas:

☒ Designación por parte del proveedor de PU de los bancos que se utilizarán para el período

☒ Sin limitación del número de cambios por año calendario pero todos los bancos deben

estar entre los declarados al inicio del año.

o Con el fin de verificar el hardware empleado por los fabricantes de PU y como un medio de

asegurar la aplicación común de las restricciones establecidas, la FIA organizará

inspecciones de evaluación comparativa independientes de las actividades de los dinamómetros que se llevarán a cabo de vez en cuando.

- Ocupación del banco de pruebas:

o Suma de las horas de ocupación de cada banco individual: Horas totales de ocupación: OCH

$$OCH = NNNNNNNNNN \text{ } nn = NN \text{ } nn = 1$$

Con:

• N = Número de bancos de prueba

• NOCHn = Número de horas de ocupación durante el período del banco número n

o Declaración 14 días después de cada período de 8 semanas de los fabricantes de PU firmada por la alta dirección.

o Los fabricantes de PU deben mantener registros de las pruebas de banco hasta 1 mes después del final del año calendario

- Horas de funcionamiento del banco de pruebas:

Reglamento deportivo de Fórmula 1 2021 67 31 de octubre de 2019

© 2019 Fédération Internationale de l'Automobile

o Suma de las horas de funcionamiento de cada banco individual .

Horas de operación totales: OPH

$$OPH = NNNNNNNNNN \text{ } nn = NN \text{ } nn = 1$$

Con:

• N = Número de bancos de prueba

• NOPHn = Número de horas de operación durante el período para el número de banco n

o Declaración 14 días después de cada período de 8 semanas de los fabricantes de PU firmado por la alta dirección

o Los fabricantes de PU deben mantener registros de las pruebas de banco hasta 1 mes después del final del año calendario

d) Limitaciones:

Año 2021 2022 2023 2024 2025

Bancos de prueba máx. 4 4 4 4 4

Horas de ocupación máx. 2000 2000 2000 2000 2000 2000

Máx. Horas de funcionamiento 500 500 500 500 500

e) Excepciones: Las

actividades de puesta en servicio no se contabilizan ni para ocupación ni para funcionamiento.

Reglamento deportivo de Fórmula 1 2021 68 31 de octubre de 2019

© 2019 Fédération Internationale de l'Automobile

ARTÍCULO 10: CAMBIOS APROBADOS PARA AÑOS POSTERIORES

Nota: los cambios (en relación con el texto de 2021 de este documento) se muestran así.

Se muestran así los parámetros aún por decidir.

10.1 Cambios para 2022

10.1.1 Cambios al Artículo 5.10.2

5.10.2 Ningún personal del equipo que esté asociado de alguna manera con la operación de los autos está

permitido dentro de los límites del circuito durante los siguientes tiempos:

a. Un período de trece horas que comienza diecisiete horas antes de las horas de inicio programadas de P1

b. Un período de diez horas y media que comienza trece horas y media antes del inicio programado de P3.

Con la excepción de Mónaco, si el tiempo no restringido entre el final de P2 y el inicio del segundo período restringido excede las cuatro horas, el exceso se agregará al

segundo período restringido.

A cada equipo se le permitirán dos excepciones individuales a lo anterior durante una temporada de Campeonato, sin embargo, estas dos excepciones no se pueden usar durante una sola

Competencia.

Para evitar dudas, el personal cuyas funciones estén relacionadas únicamente con la restauración, los

medios de comunicación o el marketing están exentos de los requisitos anteriores.

10.2 Cambios para 2023

10.3 Cambios para 2024

10.4 Cambios para 2025

2021 Reglamento deportivo de Fórmula 1 69 31 de octubre de 2019

© 2019 Fédération Internationale de l'Automobile

APÉNDICE 1: REGLAMENTOS DE LA JUNTA DE RECONOCIMIENTO DEL CONTRATO DE CONDUCTOR

("Reservado para el uso exclusivo de los competidores inscritos en el Campeonato del Mundo de Fórmula Uno de la FIA ")

2021 Reglamento Deportivo de Fórmula 1 70 31 de octubre de 2019

© 2019 Fédération Internationale de l'Automobile

APÉNDICE 2

FEDERATION INTERNATIONALE DE L'AUTOMOBILE

FORMULARIO DE INSCRIPCIÓN AL CAMPEONATO MUNDIAL DE FÓRMULA UNO DE LA FIA

Inscripción para el Campeonato del Mundo de Fórmula Uno de la FIA

EL SOLICITANTE

Nombre completo de la empresa

.....

País de constitución

Número de registro

Fecha de incorporación

País de residencia

Domicilio social

.....

.....

.....

Dirección comercial

Tel

Fax

Correo electrónico

Directores

Director del

equipo Director del equipo

.....

2021 Reglamento deportivo de Fórmula 1 71 31 de octubre de 2019

© 2019 Fédération Internationale de l'Automobile

Autorizado Representantes con poder exclusivo para obligar a la empresa

Título

Título

Título

DETALLES DE ENTRADA DEL CONSTRUCTOR

Licencia de competidor nacional

Emitido por

Número

Nombre del equipo

(que debe incluir el nombre o f el chasis)

Por la presente solicitamos participar en el... .. Campeonato del Mundo de
Fórmula Uno de la FIA y nos comprometemos a
participar en todos y cada uno de los Eventos:

i) Con la marca del automóvil mencionado a continuación que nominamos para el propósito del Artículo 3.4.3 (c)

(d) del Reglamento Deportivo

Nombre del chasis

Marca del motor

ii) Con los impulsores mencionados a continuación que nominamos a los efectos de los Artículos 3.4.3 (e) y 3.12

del Reglamento Deportivo

Conductor del primer coche [o *]

Número de licencia Emitido por

.....

Conductor del segundo automóvil [o*]

Número de licencia Emitido por

.....

(marque sólo si corresponde)

☐ * Deseamos nombrar el nombre del conductor del primer automóvil posterior a esta solicitud.

A tal efecto, aceptamos expresamente estar sujetos a las disposiciones del Artículo 3.4.3 (e) del

Reglamento Deportivo .

☐ * Deseamos nombrar el nombre del conductor del segundo automóvil después de esta

solicitud. A tal efecto, aceptamos expresamente estar sujetos a las disposiciones del Artículo 3.4.3 (e) del

Reglamento Deportivo.

Confirmamos que hemos leído y entendido las disposiciones del Código Deportivo Internacional, el

Reglamento Técnico de Fórmula Uno y el Reglamento Deportivo de Fórmula Uno.

Aceptamos regirnos por

ellos (en su forma complementada o modificada) y además acordamos en nuestro propio nombre y en nombre de todos los

asociados con nuestra participación en el Campeonato Mundial de Fórmula Uno de la FIA para observarlos.

Reglamento deportivo de Fórmula 1 2021 72 31 de octubre de 2019

© 2019 Fédération Internationale de l'Automobile

Declaramos que hemos examinado este formulario de inscripción y que la información proporcionada es verdadera, correcta y

completa y nos comprometemos a pagar la tasa de inscripción, calculada de acuerdo con Apéndice 7, a la FIA a

más tardar el 30 de noviembre del año anterior al año al que se refiere esta solicitud.

Entendemos y

aceptamos que cualquier cambio debe notificarse a la FIA por escrito dentro de los 7 días posteriores a dicho cambio para permitir la

reevaluación de la entrada.

FIRMADO POR (FIRMA)

(ESCRIBA EL NOMBRE DE LA PERSONA QUE FIRMA)

Ser una persona debidamente autorizada para firmar por y en nombre de
(ESCRIBA EL NOMBRE COMPLETO DEL SOLICITANTE)

Fecha

Confirmamos que hemos leído el Aviso de Protección de Datos al final de este documento y puse esto a
disposición de las personas a las que se hace referencia en este documento ☐

PARA SER COMPLETADO POR LA FIA
Número de Superlicencia Conductor n ° 1
Número de Superlicencia Conductor n ° 2
Fecha de aceptación

AVISO DE PROTECCIÓN DE DATOS

El La seguridad de sus datos personales es extremadamente importante para la Fédération Internationale de l'Automobile of 8, place de la Concorde, 75008, París, Francia ("FIA", "nosotros", "nosotros", "nuestro"). Es posible que conozca el Reglamento general de protección de datos ((UE) 2016/679) ("GDPR"), que ahora requiere que establezcamos los siguientes detalles sobre cómo recopilamos y usamos sus datos personales.

Como parte de la entrada de su equipo en el Campeonato Mundial de Fórmula Uno de la FIA (el "Campeonato"), puede proporcionarnos, y podemos recopilar de usted, ciertos datos personales (como se define en las leyes de privacidad de datos aplicables, incluido el RGPD ("Leyes de privacidad")), incluyendo, sin limitación, la información establecida en este formulario (siendo su nombre, detalles de contacto y número de licencia de conducir, según corresponda) y cierta otra información, incluida información biográfica, como sus imágenes.

Somos el controlador de datos con respecto a sus datos personales y los manejaremos de acuerdo con nuestras obligaciones bajo las Leyes de Privacidad. Usaremos esta información únicamente en relación con la administración del Reglamento Deportivo de Fórmula 1 de 2021 73 31 de octubre de 2019 © 2019 Fédération Internationale de l'Automobile Championship y explotando los derechos que se nos otorgan de conformidad con cualquier acuerdo separado celebrado con su equipo o de otro modo. Tenemos derecho a hacerlo sobre la base de nuestros intereses legítimos, es decir, para permitirnos operar el Campeonato y promover y explotar su participación en el mismo.

Podemos compartir sus datos personales con la FIA Suiza en relación con estos fines (Suiza es reconocida por la Comisión Europea como proveedor de niveles adecuados de protección para la protección de datos). También se nos puede solicitar que divulguemos sus datos personales si así lo exige la ley o de conformidad con una solicitud reglamentaria vinculante (en tales circunstancias, dicha divulgación será en todo momento únicamente en la medida requerida por la ley o la solicitud reglamentaria aplicable).

Conservaremos sus datos personales en nuestros sistemas solo durante el tiempo estrictamente necesario para los fines para los que se recopilaron originalmente (como se mencionó anteriormente) y, a partir de entonces, durante un período más prolongado que pueda exigir la ley.

Sus derechos

En determinadas situaciones, tiene derecho a: (i) solicitar el acceso a sus datos personales; (ii) solicitar que corrijamos sus datos personales; (iii) solicitar que borremos sus datos personales; (iv) oponerse al procesamiento de sus datos personales cuando dependamos de un interés legítimo; (v) solicitar la restricción del procesamiento de sus datos personales ; (vi) solicitar la transferencia de sus datos personales a un tercero; o (vii) cuando haya dado su consentimiento para algunas de nuestras actividades de procesamiento, puede retirar su consentimiento en cualquier momento (pero tenga en cuenta que podemos continuar procesando dichos datos personales si tenemos motivos legales legítimos para hacerlo).

Para ejercer estos derechos, póngase en contacto con: dpo@fia.com

Tenga en cuenta que también tiene derecho a presentar una queja ante la Autoridad supervisora de protección de datos francesa o suiza (respectivamente, CNIL o FDPIC) si le preocupa la forma en que manejamos su información personal. datos.

Reglamento deportivo de Fórmula 1 2021 74 31 de octubre de 2019

© 2019 Fédération Internationale de l'Automobile

APÉNDICE 3: INFORMACIÓN REQUERIDA POR LA FIA 90 DÍAS ANTES DE UNA COMPETICIÓN PARTE A.

1. NOMBRE Y DIRECCIÓN DE LA AUTORIDAD DEPORTIVA NACIONAL (ASN).
2. NOMBRE Y DIRECCIÓN DEL ORGANIZADOR.
3. FECHA Y LUGAR DEL EVENTO.
4. HORA DE INICIO DE LA CARRERA (SEGÚN ACUERDO CON LA OFICINA PERMANENTE DE LA COMISIÓN DE FÓRMULA UNO DE LA FIA).

5. DIRECCIÓN Y NÚMEROS DE TELÉFONO, FAX Y TELEX A LOS QUE SE PUEDEN DIRIGIR LAS CONSULTAS.

6. DETALLES DEL CIRCUITO, QUE DEBE INCLUIR:

- UBICACIÓN Y CÓMO ACCEDER.
- DURACIÓN DE UNA VUELTA.
- NÚMERO DE VUELTAS POR CARRERA.
- SENTIDO (EN SENTIDO HORARIO O ANTIHORARIO).
- UBICACIÓN DEL FINAL DEL CARRIL DE PIT EN RELACIÓN CON LA LÍNEA.

7. UBICACIÓN PRECISA EN EL CIRCUITO DE:

- OFICINA DE MAYORDOMOS.
- OFICINA DEL DIRECTOR DE CARRERA.
- OFICINA FIA.
- PARC FERMÉ.
- INFORME DE CONDUCTORES Y COMPETIDORES.
- CONFERENCIA DE PRENSA DE GANADORES.

8. LISTA DE CUALQUIER TROFEO Y PREMIOS ESPECIALES.

9. LOS NOMBRES DE LOS SIGUIENTES FUNCIONARIOS DEL EVENTO DESIGNADOS POR LA ASN:

- MAYORDOMOS.
- SECRETARIO DEL CURSO.
- SECRETARIO DEL EVENTO.
- JEFE DE ESCRITORIO NACIONAL.
- DIRECTOR MÉDICO NACIONAL JEFE.

Reglamento deportivo de Fórmula 1 2021 75 31 de octubre de 2019

© 2019 Fédération Internationale de l'Automobile

PARTE B.

1. MAYORDOMOS DE LA FIA.

2. DIRECTOR DE CARRERA.

3. DELEGADO DE SEGURIDAD.

4. ARRANQUE PERMANENTE.

5. DELEGADO MÉDICO.

6. DELEGADO TÉCNICO.

7. DELEGADO DE MEDIOS.

8. ASESOR DEL CAMARERO.

Y, SI ES APROPIADO.

9. UN REPRESENTANTE DEL PRESIDENTE DE LA FIA.

10. UN OBSERVADOR.

11. UN CONDUCTOR DE COCHE DE SEGURIDAD.

12. CONDUCTOR DE AUTOMÓVIL MÉDICO.

2021 Fórmula 1 Reglamento Deportivo 76 31 de octubre de 2019

© 2019 Fédération Internationale de l'Automobile

ANEXO 4: suministro de energía UNIDADES PARA EL CAMPEONATO 2021-2025
ESTACIONES

a) Ninguna unidad de potencia puede ser utilizado en una temporada del Campeonato dada a menos que la unidad de potencia del fabricante suministro dicha unidad de potencia acepta y se adhiere a las siguientes condiciones.

Cada uno de los Fabricantes de Unidades de Potencia de una unidad de potencia homologada debe:

- i) proporcionar la FIA, antes del 15 de mayo (o cualquier otra fecha acordada por escrito entre todos los Fabricantes de Unidades de Potencia y la FIA) de la temporada anterior a aquella en la que dicha potencia las unidades deben ser suministradas, con la lista de equipos (identificando claramente el equipo "fábrica / fábrica" designado , si lo hubiera) para los cuales se ha concluido un contrato de suministro para la temporada del Campeonato en cuestión;
- ii) si así lo solicita la FIA antes del 1 de junio (o en cualquier otra fecha acordada por escrito entre todos los fabricantes de unidades de potencia y la FIA) de la temporada anterior a la de suministro de dichas unidades de potencia, suministrar en al menos un número de equipos ("T") igual a la siguiente ecuación:

$$T = \frac{11}{1 - A} / (BC)$$

- A = Número total de equipos (incluidos los equipos de "fábrica / fábrica") que tienen un contrato de suministro celebrado para la temporada de campeonato dada con un nuevo fabricante de unidades de potencia.

- B = Número total de fabricantes de Unidades de Potencia homologadas para la temporada del Campeonato en cuestión.

- C = Número total de nuevos fabricantes de unidades de potencia para la temporada de campeonato determinada.

siempre que si el resultado contiene una fracción, la fracción contará como un equipo completo (p. ej.

11 equipos divididos por 4 fabricantes = 2,75, cada fabricante debe, si así lo solicita la FIA, suministrar al menos 3 equipos).

1

Esta cifra se revisará cada año ya que el "número total de equipos inscritos" no se conocerá hasta noviembre anterior a la temporada del Campeonato. La cifra de 11 cubre el suministro de 12 equipos o menos de acuerdo con la regla de cálculo.

Al hacerlo, la FIA asignará primero el suministro de la unidad de potencia entre los Fabricantes de unidades de potencia que estén suministrando el menor número de equipos, siempre que los equipos sin un acuerdo de suministro se asignen a los Fabricantes de unidades de potencia que suministran (suministro)

el menor número de equipos y así sucesivamente. Si hay más de un fabricante de unidades de potencia que suministra el menor número de equipos (es decir, en la misma posición) y / o más de un equipo que solicita un suministro, la asignación entre dichos fabricantes de unidades de potencia se realizará mediante votación (la votación será transparente y realizado por la FIA en presencia de un representante de cada uno de los fabricantes de unidades de potencia y el nuevo equipo de cliente correspondiente).

Cualquier asignación de este tipo realizada por la FIA deberá formalizarse mediante un acuerdo de suministro con el equipo en cuestión a más tardar el 1 de agosto (o en cualquier otra fecha acordada por escrito entre todos los fabricantes de unidades de potencia y la FIA).

No se requerirá que un nuevo fabricante de unidades de potencia cumpla con esta obligación de suministro como se establece anteriormente.

Reglamento deportivo de Fórmula 1 2021 77 31 de octubre de 2019

© 2019 Fédération Internationale de l'Automobile

b) La FIA tendrá derecho a solicitar a un fabricante de unidades de potencia que suministre a un equipo ("Equipo de nuevo cliente") una unidad de potencia según los términos de este Apéndice, excepto si, en la fecha establecida en el Artículo

a) i) anterior:

- dicho equipo ha celebrado un contrato de suministro con un Fabricante de unidades de potencia para una temporada de Campeonato determinada antes de la fecha establecida en el Artículo a) i) anterior, y

- a dicho equipo se le ha concedido el derecho, en virtud de una oferta actualmente vinculante con un fabricante de unidades de potencia, a recibir una unidad de potencia para dicha temporada de campeonato.

Además, a dicho fabricante de unidades de potencia solo se le pedirá que proporcione un equipo de nuevo cliente

si se cumplen las siguientes condiciones acumulativas. Si no se cumplen dichas condiciones, el

fabricante de la unidad de potencia puede, a su única y exclusiva discreción, rechazar la solicitud de suministro de dicho equipo de nuevo cliente y el rechazo de dicha solicitud no se considerará un incumplimiento de los términos

establecidos en este Apéndice (sin embargo, el Artículo b) no puede ser aplicado o interpretado por el

Fabricante de la Unidad de Potencia de una manera que privaría a la obligación de suministro como se menciona en el Artículo a)

anterior de cualquier efecto y / o que evitaría que la FIA haga y haga cumplir las disposiciones

establecidas en el artículo a) anterior. El Fabricante de la Unidad de Potencia se compromete a ejercitar de buena fe las

condiciones a que se refieren los apartados 1 a 11 siguientes). Los equipos y los

fabricantes de unidades de potencia tienen libertad para negociar los términos del contrato de suministro, sujeto a las posiciones alternativas que se establecen a continuación, que se aplicarán en caso de que un equipo y un fabricante de unidades de potencia no lleguen a un acuerdo, a pesar de negociar de buena fe. .

1. A los efectos de este párrafo, el contrato de suministro solo se refiere al contrato relacionado con el Perímetro de Suministro de la FIA según el Reglamento Deportivo y Técnico y según se establece en el Apéndice 3 del Reglamento Técnico (Columna "Perímetro de Suministro").

1.1 Cualquier contrato de suministro celebrado con el Equipo del Nuevo Cliente debe estar sustancialmente en los mismos términos que los celebrados entre el Fabricante de la Unidad de Energía y los otros equipos del cliente (que no sean su equipo designado de "fábrica / fábrica") a quienes ya suministra un unidad de potencia en la fecha de la solicitud de la FIA ("Equipo de cliente existente"), que no sea el Precio mencionado en el párrafo

8 a continuación. En particular, el fabricante de la unidad de potencia puede imponer y el equipo no puede

negarse a suscribirse a los términos que al menos uno de sus otros equipos de clientes existentes

haya aceptado y el fabricante de la unidad de potencia puede rechazar y el equipo no puede

solicitar la inclusión de términos que no se incluyen en los acuerdos de suministro con

otros equipos de clientes existentes.

1.2 En el caso de que un fabricante de unidades de potencia no haya suministrado una unidad de potencia a ningún

otro equipo de clientes existente, el fabricante de unidades de potencia tendrá derecho a

decidir, a su única y exclusiva discreción, los términos y condiciones de pago

(incluido el precio de bienes y servicios adicionales no incluidos en los

perímetros de suministro designados en el Apéndice 3 del Reglamento Técnico (Columna "

Perim de Suministro "), pero excluyendo el Precio que se determinará de acuerdo con la

definición de Precio a continuación) aplicable al Equipo de Nuevos Clientes sujeto a las

disposiciones del párrafo 8 siguiente.

1.3 En caso de una disputa sobre la aplicación o la interpretación del párrafo 1 del presente,

la FIA tendrá derecho a solicitar copias de los contratos celebrados por el

fabricante de la unidad de potencia con cualquier equipo del cliente, siempre que dichos contratos

no se divulguen a nadie. nuevo Equipo de Clientes y sujeto a que la FIA acepte cumplir con las estrictas obligaciones de confidencialidad habituales.

2. El fabricante de la unidad de potencia determinará, a su exclusivo y exclusivo criterio, la

duración del suministro de la unidad de potencia que:

2.1 no podrá ser inferior a una temporada de campeonato; y

2.2 no podrá ser superior a tres temporadas de campeonato, salvo que se acuerde conjuntamente por la Unidad de Potencia del fabricante y el Equipo Nuevo cliente

2021 de Fórmula 1 del Reglamento Deportivo 78 31 de octubre de 2019

© 2019 Fédération Internationale de l'Automobile

3. La Unidad de potencia fabricante determinará, en su a discreción única y exclusiva, ya sea que

el Equipo de Clientes Nuevos use el nombre del Fabricante de la Unidad de Potencia o el

Equipo de Clientes Nuevos operará bajo una etiqueta blanca / sin marca y, para este propósito, usará

un nombre diferente:

3.1 El uso de este el nombre siempre será acordado por adelantado por el fabricante de la unidad de potencia , cuyo acuerdo no se denegará injustificadamente; y

3.2 En el caso de que se requiera el suministro de etiqueta blanca / sin marca sin ser solicitado por el Equipo de Nuevo Cliente, este suministro no incurrirá en tarifas adicionales para

el Equipo de Nuevo Cliente, excepto si el uso del nombre de la unidad de potencia lleva a la

conclusión de un acuerdo comercial entre el Equipo de Nuevos Clientes y cualquier tercero. En ese caso, el fabricante de la unidad de potencia y el equipo de nuevos clientes

entablarán negociaciones de buena fe y acordarán comúnmente la parte justa y razonable de los ingresos generados por el acuerdo comercial que podrían considerarse como tarifas adicionales;

3.3 En el caso de que el

equipo del nuevo cliente solicite el suministro de marca blanca / sin marca y el fabricante de la unidad de potencia lo acuerde, este suministro puede incurrir en tarifas adicionales para el equipo del nuevo cliente, que se determinarán a discreción única y exclusiva del Fabricante de la unidad de potencia de una manera justa y razonable

4. El Equipo de Clientes Nuevos proporcionará una garantía de que no tiene contratos u

opciones vinculantes vigentes con otro fabricante de unidades de energía para el suministro futuro de unidades de energía.

El Equipo de Nuevos Clientes deberá rescindir dichos contratos u opciones que existan en la medida en que entren en conflicto con cualquier parte del período del contrato que se está

celebrando con el fabricante de la unidad de potencia.

5. El equipo de nuevos clientes no será (a menos que el fabricante de la unidad de potencia esté de acuerdo) sea un

fabricante de automóviles o cualquiera de sus empresas afiliadas que se haya creado con el

propósito, entre otras cosas, de participar en el campeonato.

6. El Equipo de Clientes Nuevos no deberá (a menos que el Fabricante de la Unidad de

Potencia esté de acuerdo) tener ningún acuerdo de patrocinio en vigor con ninguna entidad, que esté en competencia con las Actividades Principales de un Fabricante de Automóviles que son llevadas a cabo por el

Fabricante de la Unidad de Potencia .

7. El Equipo de Nuevos Clientes y / o los altos ejecutivos, directores o accionistas beneficiarios

del Equipo de Nuevos Clientes no deben en ningún momento (i) figurar o incluirse en las

listas oficiales de sanciones publicadas en la UE y / o EE. UU. (ii) han sido declarados culpables de cualquier

delito penal imputable; (iii) haber sido condenado por cualquier gobierno o agencia gubernamental en relación

con actividades de fraude, lavado de dinero, crimen organizado o terrorismo; y / o (iv) han sido

declarados en quiebra; y / o (v) ha cometido otra acción identificada que, en la opinión razonable del fabricante de la unidad de potencia, daña la reputación de dicho fabricante de la unidad de potencia . Esta cláusula también se aplicará recíprocamente al fabricante de la unidad de potencia.

8. El Perímetro de Suministro de la Unidad de Energía que se enumera en el Apéndice 3 del Reglamento Técnico (Columna

" Perímetro de Suministro ") se suministrará a los Equipos de Nuevos Clientes al Precio.

El suministro de bienes o servicios adicionales no enumerados en el Apéndice 3 del Reglamento Técnico (columna "Perim. Suministro") (que se acordará entre el Fabricante de la Unidad de Potencia y el Equipo de Nuevos Clientes) incurrirá en cargos adicionales,

cuyo monto deberá ser sustancialmente el mismo que el aplicado por el fabricante de la unidad de potencia a su

equipo de cliente existente. En el caso de que un fabricante de unidades de potencia no haya suministrado una

unidad de potencia a ningún otro equipo de clientes existente, el fabricante de unidades de potencia decidirá

el precio de los bienes y servicios adicionales mencionados anteriormente en función de los usos y

prácticas generalmente reconocidos y respetados en el mercado para el suministro de repuestos y

servicios en el Campeonato.

Reglamento Deportivo de Fórmula 1 2021 79 31 de octubre de 2019

© 2019 Fédération Internationale de l'Automobile

9. La FIA confirmará por escrito al fabricante de la unidad de potencia que, a su leal saber y entender, el equipo de nuevos clientes, incluidos sus oficiales, directores y accionistas beneficiarios , no ha sido condenado por no cumplir en todo momento con el Código de

buena reputación de la FIA .

10. El pago de las tarifas (directa o indirectamente a través de una garantía de pago) según el

contrato de suministro para cada temporada se realizará como una posición de respaldo (a menos que se acuerde lo contrario entre el

fabricante de la unidad de potencia y el equipo de nuevos clientes) y, sin perjuicio de los términos de cualquier contrato con un Equipo de Cliente Existente o su propio equipo de fábrica, se realizará en cuatro plazos:

- 25% en la fecha de firma del contrato de suministro;
- 25% el 30 de octubre o antes del año natural anterior al año de suministro;
- 30% antes del inicio de la temporada del campeonato; y
- El 20% restante antes de la quinta Competición de Fórmula Uno de la temporada del Campeonato.

10.1 En caso de retraso en el pago por un importe superior a 100.000 €, el Fabricante de la Unidad de Potencia enviará al Equipo de Nuevos Clientes una notificación por escrito del incumplimiento, con copia a la FIA y al Titular de los Derechos Comerciales. En caso de que el Equipo de Clientes Nuevos

no resuelva este incumplimiento a satisfacción del Fabricante de la Unidad de Potencia (con o sin la participación de la FIA y el Titular de los Derechos Comerciales) dentro de los treinta

días siguientes a la emisión de este aviso, el Fabricante de la Unidad de Potencia tendrá derecho a

rescindir el contrato de suministro inmediatamente mediante notificación por escrito al Equipo de Nuevos Clientes, con una copia a la FIA y al Titular de los Derechos Comerciales, o bien

suspender la entrega de las unidades de potencia al Equipo de Nuevos Clientes.

10.2 En caso de incumplimiento de la obligación de entregar las unidades de potencia y / o suministrar

bienes o servicios adicionales al Equipo de Nuevo Cliente de conformidad con el contrato de suministro , dicho Equipo de Nuevo Cliente puede enviar al Fabricante de la Unidad de Potencia una

notificación por escrito del incumplimiento (pero solo en el caso de que el Equipo de Nuevos Clientes

no incumpla el contrato, incluido el impago, excepto si dicho impago

está justificado por un supuesto incumplimiento del contrato de suministro por parte del

Fabricante de la Unidad de Potencia), con copia al FIA y el titular de los derechos comerciales. Si el

fabricante de la unidad de potencia no resuelve este incumplimiento a satisfacción del equipo de nuevos

clientes (con o sin la participación de la FIA y el

titular de los derechos comerciales) dentro de los treinta días siguientes a la emisión de este aviso, el equipo de nuevos clientes

tendrá derecho a suspender el pago de las tarifas al

fabricante de la unidad de potencia .

11. El Equipo de Clientes Nuevos y el Fabricante de la Unidad de Energía no deberán, y procurarán que sus

afiliados y / o sus respectivos altos ejecutivos, empleados, directores y accionistas no tomen ninguna acción y / o hagan ninguna omisión, engañosa, engañosa o despectiva o

comentarios negativos, que perjudiquen, dañen o desacrediten directamente la reputación pública, la buena voluntad o el nombre o imagen favorable de la otra parte del

contrato de suministro.

d) Sin perjuicio de lo dispuesto en el Artículo 3.4.4 del Reglamento Deportivo de F1, a menos

que la FIA acuerde lo contrario, cada uno de los fabricantes de una unidad de potencia homologada no podrá

suministrar directa o indirectamente unidades de potencia para más de $(T + 1)$ equipos, con T como se define en el Artículo a). Dicho

consentimiento no se dará si uno o más de los otros fabricantes de unidades de potencia están suministrando menos de

equipos T.

e) Cesar el suministro de las unidades de potencia.

Todo fabricante de una unidad de potencia homologada que desee interrumpir el suministro de unidades de potencia deberá

notificar a la FIA su intención de hacerlo a más tardar el 1 de enero del año anterior a aquél en el que

dichas unidades de potencia dejarán de suministrarse.

Reglamento Deportivo de Fórmula 1 2021 80 31 de octubre de 2019

© 2019 Fédération Internationale de l'Automobile

f) En caso de cualquier supuesto incumplimiento material o supuesto incumplimiento material de cualquiera de las

obligaciones del presente Apéndice, la FIA se comprometerá de buena fe y activa conversaciones con

el fabricante de la unidad de potencia y, en ausencia de una solución amistosa dentro de un mes, tener

derecho a entablar un procedimiento ante el Tribunal Internacional de la FIA contra el fabricante de la unidad de potencia. En el caso de que, de acuerdo con las

disposiciones del Código y de las

Reglas Judiciales y Disciplinarias, el Tribunal Internacional resuelva que el Fabricante de Unidades de Energía ha

violado materialmente o incumplido materialmente con los Artículos a) y / o c), el

El Tribunal podrá imponer al Fabricante de la Unidad de Potencia de que se trate, con exclusión de cualquier otra

sanción que esté facultada para imponer, una multa (cuyo importe no será superior a quince millones de euros y se determinará caso por caso base, según el fondo

y las circunstancias del caso aplicable).

DEFINICIONES

Nuevo fabricante de unidades de potencia: Durante sus dos primeras temporadas de campeonato (o parte de las mismas), ya sean

consecutivas o no, dentro del período 2021-2025, un fabricante de unidades de potencia será considerado como un nuevo

fabricante de unidades de potencia según el significado de este Apéndice.

Fabricante de automóviles: el fabricante de al menos un modelo de automóvil (según se define en el Código)

produjo al menos 3000 unidades durante los últimos 12 meses.

Actividades principales de un fabricante de automóviles: diseño, producción y venta

de automóviles (según se define en el Código) por parte de un fabricante de automóviles.

Precio:

Quince millones de euros (salvo pacto en contrario entre el Fabricante de la Unidad de Potencia y el Equipo de Nuevos Clientes).

Sin perjuicio de lo anterior, el Precio no se aplicará a ningún equipo de clientes que en algún momento

incumpla sus obligaciones de pago con el Fabricante de la unidad de potencia en virtud de cualquier contrato de suministro.

El precio será revisado por los fabricantes de unidades de potencia y la FIA de buena fe y enmendado en

consecuencia si los órganos rectores de la F1 deciden cualquier cambio en el Reglamento Técnico y Deportivo de Unidades de Potencia

1

que afectaría materialmente las condiciones financieras relativas al suministro de unidades de potencia

(salvo que el cambio sea apoyado por al menos el 75% de los Fabricantes de Unidades de Potencia que, a la fecha de

la consulta, estén suministrando unidades de potencia en la temporada del Campeonato correspondiente y no hayan

anunciado oficialmente su intención de dejar de suministrar unidades de potencia a los equipos en cualquier

temporada de campeonato posterior).

El "Reglamento Técnico y Deportivo de la Unidad de Potencia" (basado en el Reglamento Técnico y Deportivo de F1 de 2021) comprende:

- Reglamento Técnico de F1: Artículo 4.5, Artículo 5, Artículos 8.1 a 8.5, Artículos 8.7, 8.8 y 8.15,

Artículos 9.2 y 9.3, Artículo 16, Apéndices 2 a 4.

- Reglamento Deportivo F1: Artículos 5.4, 5.7, 9.2 y 9.4, y Apéndice 4

Reglamento Deportivo Fórmula 1 2021 81 31 de octubre de 2019

© 2019 Fédération Internationale de l'Automobile

APÉNDICE 5

FEDERATION INTERNATIONALE DE L'AUTOMOBILE

FORMULARIO DE INSCRIPCIÓN DEL PERSONAL DE COMPETIDORES PARA EL CAMPEONATO MUNDIAL DE FÓRMULA UNO DE LA FIA

Registro del personal de los competidores para el Campeonato del Mundo de Fórmula Uno de la FIA

EL SOLICITANTE

Nombre completo de la empresa

.....

País de constitución

.....

Número de registro

Fecha de constitución

.....

País de residencia

Domicilio social

.....

.....

.....

DETALLES DE ENTRADA DEL CONSTRUCTOR

Número de licencia de competidor nacional. emitido
por

Nombre del equipo

.....

Las siguientes personas están nominadas y aceptan ser nominado a los efectos del
Artículo 2.6.4 del

Código Deportivo Internacional de la FIA y por la presente se compromete a observar:

i. los Estatutos de la FIA;

ii. el Código Deportivo Internacional de la FIA;

iii. las Reglas Judiciales y Disciplinarias de la FIA;

iv. el Código de buena reputación de la FIA;

v. el Código de Ética de la FIA; y

vi. todos los reglamentos que rigen el Campeonato del Mundo de Fórmula Uno de la
FIA y sus Competiciones individuales, como

pueden ser debidamente enmendados o complementados de vez en cuando.

(1) PROTECCIÓN DE DATOS

Todos y cada uno de los datos personales recopilados en este formulario serán
procesados por la FIA. Los datos se recopilan para la gestión del Campeonato de
Fórmula Uno de la FIA

y el destinatario de los datos es el Departamento de Fórmula Uno de la FIA.

Todos los datos recopilados se conservarán el tiempo que sea necesario o relevante
para los fines identificados o según lo requiera la ley. Los datos pueden transferirse a
FIA Ginebra en Suiza con fines logísticos y / u organizativos. De conformidad con el
Reglamento (UE) 2016/679 del

Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de abril de 2016, sobre la protección de las
personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la
libre circulación de dichos datos, y por el que se deroga la Directiva 95 / 46 / EC
(Reglamento General de Protección de Datos), tiene derecho a acceder y rectificar los
datos que le conciernen dirigiéndose a dpo@fia.com.

Reglamento deportivo de Fórmula 1 2021 82 31 de octubre de 2019

© 2019 Fédération Internationale de l'Automobile

Director ejecutivo Nombre / Apellido:

.....

Nacionalidad:

Fecha de nacimiento:

.....

Dirección:

☐ Al marcar aquí, confirmo que he leído y entendido la información de Protección de

datos en (1) a continuación y
doy mi consentimiento para el procesamiento de mis datos.

Firma: Fecha: ..

Director financiero Nombre Apellido:

.....

Nacionalidad:

Fecha de nacimiento:

.....

Dirección:

☐ Al marcar aquí, confirmo que he leído y Entendido la información de Protección de Datos en (1) a continuación y consiento el procesamiento de mis datos.

Firma: Fecha: ..

Director del equipo primero nombre Apellido:

.....

Nacionalidad:

Fecha de nacimiento:

.....

Dirección:

☐ Al marcar aquí, confirmo que he leído y comprendido la información de Protección de datos en (1) a continuación y dar mi consentimiento para el procesamiento de mis datos.

Firma: Fecha: ..

Director deportivo Primero nombre Apellido:

.....

Nacionalidad:

Fecha de nacimiento:

.....

Dirección:

☐ Al marcar aquí, confirmo que he leído y comprendido la información de Protección de datos en (1) a continuación y dar mi consentimiento para el procesamiento de mis datos.

Firma: Fecha: ..

(1) PROTECCIÓN DE DATOS

Todos y cada uno de los datos personales recopilados en este formulario serán procesados por la FIA. Los datos se recopilan para la gestión del Campeonato de Fórmula Uno de la FIA

y el destinatario de los datos es el Departamento de Fórmula Uno de la FIA.

Todos los datos recopilados se conservarán el tiempo que sea necesario o relevante para los fines identificados o según lo requiera la ley. Los datos pueden transferirse a FIA Ginebra en Suiza con fines logísticos y / u organizativos. De conformidad con el Reglamento (UE) 2016/679 del

Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de abril de 2016, sobre la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de dichos datos, y por el que se deroga la Directiva 95 / 46 / EC

(Reglamento General de Protección de Datos), tiene derecho a acceder y rectificar los datos que le conciernen dirigiéndose a dpo@fia.com.

Reglamento deportivo de Fórmula 1 2021 83 31 de octubre de 2019

© 2019 Fédération Internationale de l'Automobile

Director técnico Nombre / Apellido:

Nacionalidad:

Fecha de nacimiento:

Dirección:

☐ Al marcar aquí, confirmo que he leído y comprendido la información de Protección de datos en (1) a continuación y doy mi consentimiento para el procesamiento de mis datos.

Firma: Fecha:

Jefe de equipo Primero nombre Apellido:

Nacionalidad:

Fecha de nacimiento:

Dirección:

☐ Al marcar aquí, confirmo que he leído y comprendido la información de Protección de datos en (1) a continuación y dar mi consentimiento para el procesamiento de mis datos.

Firma: Fecha:

Ingeniero de carrera (1) Nombre / Apellido:

Nacionalidad:

Fecha de nacimiento:

Dirección:

☐ Al marcar aquí, confirmo que tengo leer y entender la información de Protección de Datos en (1) a continuación y dar mi consentimiento para el procesamiento de mis datos.

Firma: Fecha:

Ingeniero de carrera (2) Nombre / Apellido:

Nacionalidad:

Fecha de nacimiento:

Dirección:

☐ Al marcar aquí, confirmo que tengo leer y entender la información de Protección de Datos en (1) a continuación y dar mi consentimiento para el procesamiento de mis datos.

Firma: Fecha:

(1) PROTECCIÓN DE DATOS

Todos y cada uno de los datos personales recopilados en este formulario serán procesados por la FIA. Los datos se recopilan para la gestión del Campeonato de Fórmula Uno de la FIA y el destinatario de los datos es el Departamento de Fórmula Uno de la FIA. Todos los datos recopilados se conservarán el tiempo que sea necesario o relevante para los fines identificados o según lo requiera la ley. Los datos pueden transferirse a FIA Ginebra en Suiza con fines logísticos y / u organizativos. De conformidad con el Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de abril de 2016, sobre la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de dichos datos, y por el que se deroga la Directiva 95 / 46 / EC (Reglamento General de Protección de Datos), tiene derecho a acceder y rectificar los datos que le conciernen dirigiéndose a dpo@fia.com.
Reglamento deportivo de Fórmula 1 2021 84 31 de octubre de 2019
© 2019 Fédération Internationale de l'Automobile

Entendemos y aceptamos que cualquier cambio en este registro debe notificarse a la FIA por escrito dentro de los 7 días posteriores a dicho cambio.

FIRMADO POR: (ESCRIBA EL NOMBRE DE LA PERSONA QUE FIRMA)
siendo una persona debidamente autorizada para firmar por y en nombre del Solicitante

..... (ESCRIBA EL NOMBRE COMPLETO DEL SOLICITANTE)

FIRMA: Fecha:.....

(1) PROTECCIÓN DE DATOS

Todos y cada uno de los datos personales recopilados en este formulario serán procesados por la FIA. Los datos se recopilan para la gestión del Campeonato de Fórmula Uno de la FIA

y el destinatario de los datos es el Departamento de Fórmula Uno de la FIA.

Todos los datos recopilados se conservarán el tiempo que sea necesario o relevante para los fines identificados o según lo requiera la ley. Los datos pueden transferirse a FIA Ginebra en Suiza con fines logísticos y / u organizativos. De conformidad con el Reglamento (UE) 2016/679 del

Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de abril de 2016, sobre la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de dichos datos, y por el que se deroga la Directiva 95 / 46 / EC (Reglamento General de Protección de Datos), tiene derecho a acceder y rectificar los datos que le conciernen dirigiéndose a dpo@fia.com.