

ABSCHNITT B: SPORTREGELUNGEN

Version:	Ausgabe 06
Status:	VERÖFFENTLICHT
Datum:	27.04.2026
Datum der WMSC-Genehmigung:	28.04.2026

KONVENTION:

- Schwarzer Text: Text unverändert gegenüber dem FIA-Formel-1-Reglement 2026 – Abschnitt B [Sportlich] – Ausgabe 05
- Pinkfarbener Text: Änderungen im Hinblick auf das FIA-Formel-1-Reglement 2026 – Abschnitt B [Sportlich] – Ausgabe 05, genehmigt von WMSC am 28.04.26
- [Roter Text]: Informationen zu den geltenden Governance-Regeln und dem zuständigen Beratungsausschuss
- [Orangefarbener Text]: Referenzinformationen zu relevanten FIA-Formel-1-Dokumenten
- [Grüner Text]: Kommentare / Erläuterungen / Hinweise auf weitere Arbeiten: unverbindlich und nicht bindend

INHALT:

ARTIKEL B1: ORGANISATION EINES WETTBEWERBS		4
B1.1	Allgemeine Grundsätze und Bestimmungen	4
B1.2	FIA-Delegierte	4
B1.3	Beamte	5
B1.4	Offizielle Treffen	6
B1.5	Allgemeine Sicherheit	6
B1.6	Boxeneinfahrt, Boxengasse und Boxenausfahrt	8
B1.7	Fahrerwechsel	11
B1.8	Fahren	12
B1.9	Vorfälle, Verstöße und Strafen	13
ARTIKEL B2: FORMAT EINES WETTBEWERBS		17
B2.1	Kostenlose Übungssitzung(en)	17
B2.2	Sprint-Qualifikationssitzung	17
B2.3	Sprint-Session	19
B2.4	Rennqualifikationssitzung	21
B2.5	Rennsitzung	23
ARTIKEL B3: VERFAHREN WÄHREND EINES WETTBEWERBS		26
B3.1	Technische Überprüfung	26
B3.2	Wiegen	27
B3.3	Abdeckung der Komponenten	28
B3.4	Versiegelung von Autos	28
B3.5	Parc Fermé vor dem Sprint und vor dem Rennen	29

ABSCHNITT B: SPORTREGELUNGEN

B0

B3.6	Post-Sprint- und Post-Race-Parc Fermé	31
ARTIKEL B4: RUNDENZEIT-KLASSIFIZIERTE SITZUNGEN (LTCS)		32
B4.1	Allgemeine Bestimmungen für LTCS	32
B4.2	Spezielle Bestimmungen für die freie(n) Übungseinheit(en)	33
B4.3	Spezielle Bestimmungen für die Sprint-Qualifikation und die Qualifikationssitzung(en)	33
ARTIKEL B5: GESAMTZEIT DER KLASSIFIZIERTEN SITZUNGEN (TTCS)		34
B5.1	Allgemeine Bestimmungen für TTCS	34
B5.2	Aufklärungsrunde(n)	34
B5.3	Boxengassenstarter	35
B5.4	Verzögerter Start	35
B5.5	Rasterverfahren	36
B5.6	Formationsrunde	37
B5.7	Startvorgang	37
B5.8	Start abgebrochen	38
B5.9	Zusätzliche Formationsrunde(n)	39
B5.10	Einführungsrunde(n) hinter dem Safety Car	40
B5.11	Fehlstart	42
B5.12	Virtuelles Safety-Car (VSC)	42
B5.13	Safety Car (SC)	43
B5.14	Suspendierungsverfahren	47
B5.15	Wiederaufnahmeverfahren	49
B5.16	Endbearbeitungsverfahren	53
ARTIKEL B6: REIFENBESCHRÄNKUNGEN		54
B6.1	Reifenlieferung	54
B6.2	Kontrolle und Zuteilung von Reifen	55
B6.3	Nutzung & Rückgabe von Reifen	56
B6.4	Reifenrückgabeverfahren	59
B6.5	Spezielle Bestimmungen für die IKT-Bildung	59
B6.6	Spezielle Bestimmungen für ICTT	59
ARTIKEL B7: VOM FAHRER EINSTELLBARE KAROSSERIE UND EINSCHRÄNKUNGEN DER ENERGIEEINSATZUNG		61
B7.1	Fahrerverstellbare Karosserie	61
B7.2	Einschränkungen bei der Energiebereitstellung	62
ARTIKEL B8: BESCHRÄNKUNGEN FÜR FAHRZEUGE UND KOMPONENTEN		65
B8.1	Fahrzeugbeschränkungen und -nutzung	65
B8.2	Einschränkungen und Nutzung der Stromversorgungseinheit	65

ARTIKEL B9: PERSONALBESCHRÄNKUNGEN	68
B9.1 Allgemeine Bestimmungen	68
B9.2 Einsatzpersonal	68
B9.3 Auszubildendes Personal	68
B9.4 Personalerklärung	68
B9.5 Sperrzeitraum(e)	68
ARTIKEL B10: MEDIENAKTIVITÄTEN & OFFIZIELLE ZEREMONIEN	71
B10.1 Medienaktivitäten	71
B10.2 Podiumszeremonie	74
ARTIKEL B11: LEICHTATHLETIK AUSSERHALB EINES WETTBEWERBS	75
B11.1 Allgemeine Bestimmungen für Bahnläufe außerhalb eines Wettkampfs	75
B11.2 Bestimmungen für TCC	75
B11.3 Bestimmungen für TPC	77
B11.4 Bestimmungen für TMC	78
B11.5 Bestimmungen für THC	80
B11.6 Bestimmungen für PE	80
B11.7 Bestimmungen für DE	81
B11.8 Sicherheitsanforderungen, technische Anforderungen und Fahrzeugbeschränkungen	81
ANHANG B1: DEFINITIONEN	83
ANHANG B2: GENEHMIGTE ARBEITEN IM PARC FERME	85
ANHANG B3: INFORMATIONEN, DIE 90 TAGE VOR EINEM WETTBEWERB ERFORDERLICH SIND	88
ANHANG B4: PODIUMSZEREMONIE	89
ANHANG B5: GENEHMIGTE ÄNDERUNGEN AN ABSCHNITT B FÜR DIE NACHFOLGENDEN JAHRE	92
Änderungen für 2027	92
Änderungen für 2028	94
Änderungen für 2029	94

ARTIKEL B1: ORGANISATION EINES WETTBEWERBS

Beratungsausschuss : SAC

Governance: F1-Kommission / WMSC

B1.1 Allgemeine Grundsätze und Bestimmungen

B1.1.1 Ein Wettbewerb beginnt vier (4) Stunden vor dem geplanten Start des FP1 und endet zu dem Zeitpunkt, zu dem ein Protest gemäß den Bestimmungen des ISC eingelegt werden kann, oder zu dem Zeitpunkt, zu dem eine technische oder sportliche Zertifizierung gemäß den Bestimmungen des ISC durchgeführt wurde, je nachdem, welcher Zeitpunkt später liegt.

B1.1.2 Anweisungen und Mitteilungen an Wettbewerber

- a. Die Rennleitung oder der Renndirektor können den Teilnehmern gemäß den Rennregeln Anweisungen mittels spezieller Rundschreiben erteilen. Diese Rundschreiben werden an alle Teilnehmer verteilt, deren Empfang bestätigt werden muss.
- b. Sämtliche Klassifizierungen und Ergebnisse des freien Trainings, des Sprint-Qualifyings, des Sprint-Sprints, des Qualifyings und des Rennens sowie alle Entscheidungen der Offiziellen werden im Dokumentenmanagementsystem veröffentlicht. Jede Entscheidung oder Mitteilung, die einen bestimmten Teilnehmer betrifft, ist diesem innerhalb von 25 Minuten nach ihrer Fälligkeit zuzustellen und der Empfang zu bestätigen.

B1.1.3 Sofern die FIA keine abweichende schriftliche Genehmigung erteilt hat, darf die Rennstrecke nach dem letzten **freien** Training an jedem Trainingstag, **nach dem Sprint-Qualifying**, nach dem Qualifying und am Renntag frühestens eine (1) Stunde vor **der Öffnung des Boxenausfahrtendes** für Erkundungsrunden der Formel -1-Fahrzeuge für andere Zwecke als den Wettbewerb genutzt **werden**.

B1.1.4 Außer durch Befahren der Rennstrecke ist es den Teilnehmern nicht gestattet, die Griffigkeit irgendeiner Stelle der Rennstreckenoberfläche zu verändern.

B1.1.5 Der Renndirektor, der leitende medizinische Offizier (CMO) oder der medizinische Delegierte können jederzeit während eines Wettbewerbs von einem Fahrer eine medizinische Untersuchung verlangen.

Wird nach einem Vorfall die Aufprallwarnleuchte aktiviert, kann der Fahrer nach Ermessen des Rennleiters, des leitenden Rennarztes oder des medizinischen Beauftragten unverzüglich vom Rennarzt untersucht werden. Der medizinische Beauftragte legt den geeignetsten Zeitpunkt und Ort für diese Untersuchung fest.

B1.2 FIA-Delegierte

B1.2.1 Für jeden Wettbewerb wird die FIA die folgenden Delegierten nominieren:

- | | |
|--|------------------------------------|
| a. Sicherheitsbeauftragter. | d. Sportdelegierter. |
| b. Medizinischer Delegierter. | e. Medienbeauftragter. |
| c. Technischer Delegierter. | |
| Und kann nominieren: | |
| f. Ein Vertreter des Präsidenten
die FIA. | i. Ein Ereignisbeobachter . |
| g. Ein stellvertretender Renndirektor. | j. Ein Safety-Car-Fahrer. |
| h. Ein stellvertretender medizinischer Delegierter | k. Ein Krankenwagenfahrer. |

- B1.2.2** Die Rolle der FIA-Delegierten besteht darin, die Offiziellen des Wettbewerbs bei ihren Aufgaben zu unterstützen, in ihren jeweiligen Zuständigkeitsbereichen dafür zu sorgen, dass alle für die Meisterschaft geltenden Bestimmungen eingehalten werden, alle ihrer Ansicht nach notwendigen Kommentare abzugeben und alle erforderlichen Berichte über den Wettbewerb zu erstellen.
- B1.2.3** Der von der FIA benannte Technische Delegierte ist für die technische Abnahme verantwortlich. In dieser Funktion kann er nach eigenem Ermessen jederzeit bis zum Ende des Wettbewerbs ohne vorherige Aufforderung der Rennkommissare oder des Rennleiters Kontrollen zur Überprüfung der Konformität der am Wettbewerb teilnehmenden Formel-1-Fahrzeuge durchführen oder durchführen lassen. Der Technische Delegierte hat die volle Weisungsbefugnis gegenüber den nationalen technischen Abnahmen.
- B1.3 Beamte**
- B1.3.1** Aus dem Kreis der Inhaber einer FIA-Superlizenz werden von der FIA die folgenden Funktionäre nominiert:
- Mindestens drei und höchstens vier Stewards, von denen einer zum Vorsitzenden ernannt wird.
 - Ein Renndirektor.
 - Ein Dauerstarter.
- B1.3.2** Aus dem Kreis der Inhaber einer FIA-Superlizenz werden die folgenden Offiziellen von der ASN nominiert und ihre Namen gleichzeitig mit dem Antrag auf Ausrichtung des Wettbewerbs an die FIA übermittelt:
- Ein Steward aus den Reihen der ASN-Nationalen.
 - Der Kursleiter.
- B1.3.3** Der Rennleiter arbeitet in ständiger Abstimmung mit dem Renndirektor. Der Renndirektor hat in folgenden Angelegenheiten die endgültige Entscheidungsgewalt, und der Rennleiter darf diesbezügliche Anordnungen nur mit dessen ausdrücklicher Zustimmung erlassen:
- Die Kontrolle des freien Trainings, des Qualifyings, des Sprint-Qualifyings, des Sprints und des Rennens, die Einhaltung des Zeitplans und, falls sie es für notwendig erachten, die Unterbreitung von Vorschlägen an die Rennleitung zur Änderung des Zeitplans gemäß dem ISC- oder FIA-Formel-1-Reglement.
 - Das Anhalten eines Formel-1-Fahrzeugs gemäß dem ISC- oder FIA-Formel-1-Reglement.
 - Der Abbruch des freien Trainings, des Qualifyings oder des Sprint-Qualifyings, die Unterbrechung eines Sprint-Qualifyings oder die Unterbrechung des Rennens gemäß dem FIA-Formel-1-Reglement, falls sie
Es wird als unsicher erachtet, fortzufahren, und es wird sichergestellt, dass das korrekte Neustartverfahren durchgeführt wird.
 - Das Startverfahren.
 - Der Einsatz des Safety-Cars.
- B1.3.4** Die Stewards, der Renndirektor, der Rennleiter und der technische Delegierte müssen zu Beginn des Wettbewerbs anwesend sein.
- B1.3.5** Sollten in Ausnahmefällen Stewards zu Beginn des Wettbewerbs nicht anwesend sein, müssen diese jederzeit erreichbar und ansprechbar sein, um ihre Aufgaben zu erfüllen.
- B1.3.6** Der Renndirektor muss per Funk mit dem Rennleiter und dem Vorsitzenden in Kontakt stehen.
Die Rennleitung muss jederzeit anwesend sein, wenn Formel-1-Fahrzeuge auf der Strecke fahren dürfen. Zusätzlich muss der Rennleiter während dieser Zeit in der Rennleitung sein und per Funk mit allen Streckenposten in Kontakt stehen.

B1.3.7 Die Stewards dürfen Video- oder elektronische Hilfsmittel zur Entscheidungsfindung nutzen. Sie können die Entscheidungen der Tatsachenrichter aufheben.

B1.4 Offizielle Treffen

B1.4.1 Bei jedem Wettbewerb im alternativen Format finden drei (3) Stunden vor Beginn des ersten Freien Trainings (FP1), eine (1) Stunde nach dessen Ende und eineinhalb (1,5) Stunden nach dem Ende des Sprint-Qualifyings Besprechungen unter dem Vorsitz des Renndirektors statt. An der ersten Besprechung müssen alle Teammanager teilnehmen, an der zweiten und dritten alle Fahrer und Teammanager.

B1.4.2 Bei jedem Wettbewerb im Standardformat finden drei (3) Stunden vor Beginn des ersten Freien Trainings (FP1) und eineinhalb (1,5) Stunden nach Ende des zweiten Freien Trainings (FP2) Besprechungen unter dem Vorsitz des Renndirektors statt. An der ersten Besprechung müssen alle Teammanager, an der zweiten alle Fahrer und Teammanager teilnehmen.

B1.4.3 Sollte der Rennleiter ein weiteres Treffen für notwendig erachten, findet dieses drei (3) Stunden vor Rennbeginn statt. Die Teilnehmer werden spätestens fünf (5) Stunden vor Rennbeginn informiert. Die Teilnahme ist für alle Fahrer und Teammanager verpflichtend.

B1.5 Allgemeine Sicherheit

B1.5.1 Sofern in den FIA F1-Regularien nichts anderes vorgeschrieben ist, gelten für alle freien Trainingssitzungen, das Qualifying, das Sprint-Qualifying und den Sprint die gleichen Disziplin- und Sicherheitsmaßnahmen wie für das Rennen.

B1.5.2 Wenn ein Formel-1-Wagen auf der Strecke zum Stehen kommt, sind die Streckenposten verpflichtet, ihn so schnell wie möglich zu entfernen, damit er keine Gefahr darstellt oder andere Teilnehmer behindert. Fahrer dürfen ihren Formel-1-Wagen unter keinen Umständen ohne triftigen Grund auf der Strecke anhalten.

B1.5.3 Sofern nicht ausdrücklich vom ISC oder in diesem FIA F1-Reglement genehmigt, darf niemand außer dem Fahrer ein stehendes F1-Auto berühren, es sei denn, es befindet sich im Fahrerlager, im zugewiesenen Garagenbereich des Teilnehmers, in der Boxengasse oder auf der Startaufstellung.

B1.5.4 Während des Zeitraums von fünfzehn (15) Minuten vor bis fünf (5) Minuten nach jedem freien Training, Qualifying und Sprint-Qualifying sowie des Zeitraums zwischen dem Beginn der Einführungsrunde, die dem Sprint-Qualifying unmittelbar vorausgeht, und dem Rennen

Und zu dem Zeitpunkt, an dem das letzte Formel-1-Auto in den Parc fermé einfährt, darf sich niemand mehr auf der Strecke oder im Boxeneingang aufhalten. Straße oder die Grubenausfahrtstraße mit Ausnahme von:

- a. Marshals oder anderes autorisiertes Personal bei der Ausübung ihrer Pflicht.
- b. Fahrer dürfen nur dann fahren, wenn sie zuvor von einem Streckenposten die Erlaubnis dazu erhalten haben.
- c. F1-Teampersonal, wenn es entweder ein F1-Auto anschiebt oder Ausrüstung von der Startaufstellung entfernt, nachdem alle F1-Autos, die dazu in der Einführungsrunde in der Lage sind, die Startaufstellung verlassen haben.
- d. F1-Teampersonal bei der Unterstützung der Streckenposten beim Entfernen eines F1-Autos aus der Startaufstellung nach dem Start des TTCS.

B1.5.5 Sicherheitsbeleuchtung für Autos

- a. Rücklichter: Die in Artikel C14.3 beschriebenen Rücklichter müssen bei Verwendung von Intermediate- oder Regenreifen stets eingeschaltet sein. Alle Rücklichter müssen funktionsfähig sein, wenn die Formel 1 Das Fahrzeug verlässt die Boxengasse zum ersten Mal im Rahmen eines LTCS oder TTCS. Es liegt im Ermessen des Rennleiters, zu entscheiden, ob ein Fahrer angehalten werden soll oder nicht, wenn das zentrale Rücklicht aufleuchtet.

Wenn ein Formel-1-Wagen auf diese Weise zum Stehen kommt und mindestens eines der in Artikel C14.3.3 beschriebenen Seitenlichter nicht funktioniert, darf der Fahrer nach Behebung des Fehlers wieder am Rennen teilnehmen.

- b. Seitenlichter: Die in Artikel C14.7 beschriebenen Seitenlichter müssen funktionsfähig sein, wenn die Ein Formel-1-Auto verlässt die Boxengasse zum ersten Mal für ein LTCS oder TTCS.

B1.5.6 Der Veranstalter muss jedem Teilnehmer mindestens zwei (2) Feuerlöscher mit einem Fassungsvermögen von 5 kg zur Verfügung stellen und sicherstellen, dass diese ordnungsgemäß funktionieren.

B1.5.7 Tiere sind auf der Rennstrecke, in der Boxengasse, im Fahrerlager und in allen Zuschauerbereichen verboten, es sei denn, sie wurden von der FIA ausdrücklich für den Einsatz durch Sicherheitsdienste zugelassen.

B1.5.8 Während eines freien Trainings, eines Qualifikationslaufs, eines Sprint-Qualifikationslaufs, eines Sprint-Laufs und des Rennens dürfen sich maximal zwölf (12) Teammitglieder pro Teilnehmer im Signalbereich aufhalten.

B1.5.9 Betankung

- a. Das Auftanken ist nur in den von den Teilnehmern zugewiesenen Garagen gestattet.
- b. Kein Formel-1-Auto darf mit einer Rate von mehr als 0,8 betankt oder mit einer Rate von mehr als 0,8 aus einem Formel-1-Auto entnommen werden. Liter pro Sekunde.
- c. Der Fahrer darf während des gesamten Betankungsvorgangs in seinem Formel-1-Auto bleiben, der Motor muss jedoch abgestellt werden.
- d. Während aller Betankungs- und Treibstoffumschlagsvorgänge:
- i. Das betreffende Personal muss Oberbekleidung tragen, die entweder dem FIA-Standard 8867-2016, dem FIA-Standard 8856-2000 oder dem FIA-Standard 8856-2018 entspricht.
 - ii. Ein Helfer, der mit einem geeigneten Feuerlöscher ausreichender Kapazität ausgestattet ist, muss anwesend sein und Oberbekleidung tragen, die entweder dem FIA-Standard 8867-2016, dem FIA-Standard 8856-2000 oder dem FIA-Standard 8856-2018 entspricht.
 - iii. Alle Formel-1-Fahrzeuge, Betankungsanlagen und -container müssen ordnungsgemäß am Boden befestigt werden. notwendig.
 - iv. Jedes motorbetriebene Pumpsystem, das zum Umpumpen von Kraftstoff verwendet wird, muss mit einem nicht verriegelnden Antrieb betrieben werden. Schaltet sich automatisch ab oder schaltet sich aus, wenn der Bediener das Gebäude verlässt.

B1.5.10 Hitzegefahr

Wenn der offizielle Wetterdienst vorhersagt, dass der Hitzeindex während des Sprints oder des Rennens bei einem Wettbewerb zu einem Zeitpunkt über 31,0°C liegen wird, oder nach alleinigem Ermessen des Rennleiters, kann eine „**Hitzegefahr**“ vierundzwanzig (24) Stunden vor dem geplanten Start des Wettbewerbs ausgerufen werden.

Sobald eine Hitzewarnung ausgesprochen wird, bleibt diese für die gesamte Dauer des Wettbewerbs gültig. ~~Alle Teilnehmenden werden über das offizielle Nachrichtensystem benachrichtigt.~~

- a. Alle Komponenten des Fahrer Kühlsystems, mit Ausnahme von Kühlmedien und Alle persönlichen Ausrüstungsgegenstände des Fahrers, die Teil des Systems sind, müssen eingebaut sein.
- b. Zu Beginn eines jeden Sprints oder Rennens, für das eine Hitzewarnung ausgesprochen wurde, müssen alle Komponenten des Fahrer Kühlsystems montiert sein. Das System muss funktionsfähig und für den Fahrer verfügbar sein und den spezifischen Bestimmungen in Artikel C14.6.1 für diese Sessions entsprechen.

Es steht jedem Fahrer frei, auf Ausrüstungsteile des Fahrer Kühlsystems zu verzichten. In diesem Fall müssen jedoch alle anderen Komponenten, einschließlich des Kühlmediums, des Fahrer Kühlsystems installiert sein. Darüber hinaus muss die Massendifferenz zwischen der üblicherweise verwendeten persönlichen Ausrüstung des Fahrers und den im System enthaltenen Ausrüstungsteilen durch 0,5 kg Ballast im Cockpit ausgeglichen werden. Dieser Ballast wird in die in Artikel C4.6b beschriebene Massensumme einbezogen.

- C. Gemäß den Artikeln C4.1 und C4.6 ist die Erhöhung der Hitzegefahrenmasse anzuwenden.

B1.5.11 Regengefahr

Wenn der offizielle Wetterdienst vorhersagt, dass die Niederschlagswahrscheinlichkeit zu irgendeinem Zeitpunkt während des Sprints oder des Rennens bei einem Wettbewerb über 40 % liegt, oder nach alleinigem Ermessen des Rennleiters, kann eine „**Regengefahr**“ ausgerufen werden.

- a. Bei jedem AFC wird spätestens zwei (2) Stunden vor Beginn des Sprint-Qualifyings eine Regengefahr für den Sprint ausgerufen; in diesem Fall bleibt sie ab dem Zeitpunkt der Ausrufung bis zum Signal zum Ende der Session für den Sprint in Kraft.
- b. Bei allen Wettbewerben wird eine Regengefahr für das Rennen spätestens zwei (2) Stunden vor Beginn des Qualifyings ausgerufen; in diesem Fall bleibt sie ab dem Zeitpunkt der Ausrufung bis zum Signal zum Ende der Session für das Rennen in Kraft.

Wenn ein F1-Auto während einer Regenwarnung als im Parc fermé befindlich angesehen wird, außer wenn die F1-Autos gemäß Artikel B3.4.2 oder B3.4.3 abgedichtet sind, dürfen die in *FIA-F1-DOC-080* beschriebenen Arbeiten durchgeführt werden.

B1.5.12 Normale und niedrige Griffigkeitsbedingungen

- a. Der Rennleiter kann jederzeit und nach eigenem Ermessen „**Bedingungen mit geringem Grip**“ ausrufen; in diesem Fall wird die Nachricht „BEDINGUNGEN MIT GLEICHEM GRIP“ an alle Teilnehmer gesendet.
- b. Vorbehaltlich der nachstehenden Bestimmungen und nach einer Erklärung von „Geringe Gripbedingungen“ kann der Rennleiter jederzeit und nach eigenem Ermessen „**Normale Gripbedingungen**“ erklären; in diesem Fall wird die Nachricht „NORMALE GRIPBEDINGUNGEN“ an alle Teilnehmer gesendet.
- i. Eine Erklärung über normale Gripbedingungen darf nur während einer der drei Perioden des Sprint-Qualifyings oder des Qualifyings abgegeben werden, wenn in der jeweiligen Periode noch mehr als fünf (5) Minuten verbleiben.

B1.6 Boxeneinfahrt, Boxengasse und Boxenausfahrt

B1.6.1 Zuweisung von ausgewiesenen Garagenbereichen

Die FIA wird Garagen und einen Bereich in der Boxengasse gleichmäßig zuweisen, wo jeder Teilnehmer kann arbeiten und innerhalb jedes dieser „**Designierten Garagenbereiche**“ gibt es eine Position, eine „**Designierte Boxenstopposition**“, an der Boxenstopps während jeder Session durchgeführt werden können.

Wettbewerber dürfen nicht:

- a. Farblinien auf jedem Teil der Boxengasse.

- b. Versuche zur Verbesserung der Griffigkeit der Oberfläche in der Boxengasse sind verboten, außer durch Trocknen, Fegen oder das Auslegen von Reifengummi, wenn die Formel-1-Fahrzeuge ihre festgelegte Boxenstopposition verlassen, **es** sei denn, ein Problem wurde klar identifiziert und eine Lösung vom Renndirektor genehmigt.
- c. Geräte dürfen in der Überholspur zurückgelassen werden, außer wenn dies in Artikel B5.3 ausdrücklich anders angegeben ist.
- d. Es ist verboten, mit Hilfe eines motorbetriebenen Geräts Teile eines Formel-1-Rennwagens in der Boxengasse anzuheben.
- e. Außer wenn sich die Formel-1-Fahrzeuge gemäß Artikel B5.3 am Ende der Boxengasse befinden und
 Gemäß Artikel B5.14 ist die innere Fahrspur der einzige Bereich, in dem Arbeiten an einem Formel-1-Auto durchgeführt werden dürfen.
 Allerdings dürfen in der Überholspur keine Arbeiten durchgeführt werden, wenn dadurch andere Formel-1-Fahrzeuge behindert werden könnten.
 beim Versuch, die Boxengasse zu verlassen.

Jedem Teilnehmer wird eine (1) „**Boxenstopp-Kamera**“ zugeteilt, die er direkt über seiner festgelegten Boxenstopposition installieren muss. Die Kamera muss das gesamte Fahrzeug im Bild erfassen, wenn es an der Boxenstopposition steht. Während jeder TTCS (Turnier-Time Control System) muss die Boxenstopp-Kamera stets unbedeckt und betriebsbereit sein. Weitere Details zur Installation, zum Sichtfeld, zum Anschluss und zu den Betriebsanforderungen der Parc Fermé-Kameras sind im Dokument *FIA-F1-DOC-079 beschrieben*.

B1.6.2

Sicherheit in der Boxengasse

In allen in diesem Artikel beschriebenen Fällen gilt ein Formel-1-Wagen als aus dem zugewiesenen Garagenbereich der Teilnehmer freigegeben, sobald er diesen beim Verlassen der Garage verlassen hat oder nachdem die Hinterachse die Position passiert hat, die die Vorderachse im Stillstand an der **zugewiesenen** Boxenstopposition nach einem Boxenstopp einnahm.

muss eine Möglichkeit bieten, eindeutig festzustellen, wann ein Formel-1-Auto freigegeben wurde, sowohl aus der Vogelperspektive als auch aus der Frontansicht.

- a. Formel-1-Fahrzeuge dürfen nicht auf eine Weise aus der Garage oder von der **vorgesehenen** Boxenstopposition freigegeben werden, die das Boxenpersonal oder andere Fahrer gefährden oder Schäden verursachen könnte.
ein anderes Auto.

- b. Formel-1-Fahrzeuge dürfen nicht auf unsichere Weise aus der Garage oder **von** der Boxenstopposition freigegeben werden.
Zustand.

i. Wenn ein Formel-1-Auto während einer LTCS als in einem unsicheren Zustand freigegeben eingestuft wird, können die Stewards dem Fahrer eine Anzahl von Startplätzen abziehen, die sie für angemessen halten.
Diese Strafe wird für das Rennen verhängt, es sei denn, der Verstoß wurde während des Sprint-Qualifyings begangen; in diesem Fall wird die Strafe für den Sprint verhängt.
Sitzung.

ii. Wird ein Formel-1-Wagen während eines TTCS als in einem unsicheren Zustand freigegeben eingestuft, erhält der betreffende Fahrer eine Stop-and-Go-Strafe. Scheidet der Fahrer jedoch aufgrund des unsicheren Freigabezustands des Formel-1-Wagens aus dem TTCS aus, kann gegen ihn eine Geldstrafe verhängt werden.

iii. Eine zusätzliche Strafe wird gegen jeden Fahrer verhängt, der nach Ansicht der Rennkommissare weiterhin ein Formel-1-Auto fährt, obwohl er weiß, dass es in einem unsicheren Zustand freigegeben wurde.

- c. F1-Teammitarbeiter dürfen sich nur unmittelbar vor ihrem Einsatz in der Boxengasse aufhalten.
Sie arbeiten an einem Formel-1-Auto und müssen sich zurückziehen, sobald die Arbeiten abgeschlossen sind.

- d. Alle Teammitglieder, die während des Qualifyings, des Sprint-Qualifyings oder eines TTCS Arbeiten an einem Formel-1-Rennwagen in der Boxengasse durchführen, um Komponenten **einzustellen** oder auszutauschen oder eine Strafe abzusitzen, müssen einen Helm tragen, der die Anforderungen der ECE 22.05 (europäischer Motorradhelm), der DOT (US-amerikanischer Motorradhelm) oder der JIS T8133-2015, Klasse 2 (japanischer Schutzhelm für Kraftfahrzeuge) erfüllt oder übertrifft. Das Tragen eines geeigneten Augenschutzes ist Pflicht.
- e. Sofern nicht von der FIA genehmigt, ist Personen unter 16 Jahren der Zutritt zur Boxengasse nicht gestattet.
- zu folgenden Zeiten:
- i. Der Zeitraum, der fünfzehn (15) Minuten vor Beginn jedes freien Trainings, des Qualifyings und des Sprint-Qualifyings beginnt und fünf (5) Minuten nach dessen Ende endet.
 - ii. Der Zeitraum, der fünfzehn (15) Minuten vor der Öffnung **der Boxenausfahrt** beginnt, damit die Formel-1-Fahrzeuge Erkundungsrunden absolvieren können, und der Zeitpunkt, zu dem das letzte Formel-1-Fahrzeug in den Parc fermé einfährt. nach dem Ende des TTCS.

B1.6.3

Befahren der Boxeneinfahrt, der Boxengasse und der Boxenausfahrt

- a. Während des gesamten Wettbewerbs gilt in der Boxengasse eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 80 km/h.
- Um jedoch einen sicheren und ordnungsgemäßen Ablauf des Wettbewerbs zu gewährleisten, kann diese Grenze vom Renndirektor geändert werden.
- i. Jeder Teilnehmer, dessen Fahrer während eines freien Trainings, eines Qualifikationstrainings oder eines Sprint-Qualifyings die zulässige Höchstgeschwindigkeit überschreitet, wird mit einer Geldstrafe von 100 € pro km/h über der zulässigen Höchstgeschwindigkeit belegt. maximal 1000 €.
 - ii. Gemäß Artikel B1.9.3 können die Stewards eine zusätzliche Strafe verhängen, wenn sie Verdacht, dass ein Fahrer zu schnell fuhr, um sich irgendeinen Vorteil zu verschaffen.
 - iii. Während einer TTCS können die Stewards jedem Fahrer, der das Limit überschreitet, entweder eine 5-Sekunden-Strafe, eine 10-Sekunden-Strafe, eine Durchfahrtsstrafe oder eine Stop-and-Go-Strafe auferlegen.
- b. Es ist zu keiner Zeit erlaubt, ein Formel-1-Auto in der Boxengasse aus eigener Kraft rückwärts zu bewegen.
- c. Kein Formel-1-Auto darf jemals von seiner **vorgesehenen** Boxenstopposition gefahren werden, es sei denn:
- i. Es wurde zunächst in die **vorgesehene** Boxenstopposition gefahren, nachdem es gerade in die Boxengasse eingefahren war. Spur von der Rennstrecke; und
 - ii. Anschließend wird das Fahrzeug von der vorgesehenen Boxenstopposition sofort wieder auf die **Rennstrecke** gefahren.
- d. Sofern ein Formel-1-Auto nicht während des Startvorgangs von der Startaufstellung geschoben wird, dürfen Formel-1-Autos Die Fahrzeuge dürfen nur vom für die Wettbewerber vorgesehenen Garagenbereich bis zum Ende der Boxengasse gefahren werden.
- Alle Fahrzeuge, die vor dem Start oder Neustart eines LTCS bis zum Ende der Boxengasse gefahren wurden, müssen sich in der Überholspur in einer Reihe aufstellen und in der Reihenfolge, in der sie dort angekommen sind, wieder abfahren, es sei denn, ein anderes Formel-1-Fahrzeug wird unangemessen aufgehalten.
- e. Am Ende der Boxengasse befindet sich eine grüne und eine rote Ampel. Formel-1-Fahrzeuge dürfen die Boxengasse nur verlassen, wenn die Ampel am Ende der Boxengasse Grün zeigt. Zusätzlich wird in der Boxenausfahrt eine blaue Flagge und/oder ein blinkendes blaues Licht gehisst, um Fahrer, die die Boxengasse verlassen, vor sich nähernden Formel-1-Fahrzeugen auf der Strecke zu warnen.

B1.6.4 Schließung der Boxengasse

In Ausnahmefällen kann der Rennleiter aus Sicherheitsgründen die Schließung der Boxeneinfahrt anordnen. In diesem Fall dürfen die Fahrer die Boxengasse nur befahren, um notwendige und offensichtliche Reparaturen an ihrem Formel-1-Wagen durchführen zu lassen.

- a. Während einer LTCS kann gegen jeden Fahrer, der nach Ansicht der Stewards ohne triftigen Grund in die geschlossene Boxengasse eingefahren ist, eine Strafe gemäß Artikel B1.9.4 verhängt werden.
- b. Während einer Verkehrskontrolle wird jedem Fahrer, der nach Ansicht der Polizei gegen die Verkehrsregeln verstößt, eine Stop-and-Go-Strafe auferlegt. Stewards dürfen die Boxengasse aus keinem anderen Grund betreten, solange sie gesperrt war.

B1.7 Fahrerwechsel

B1.7.1 Während einer Meisterschaft darf jeder Teilnehmer maximal vier (4) Fahrer in Rennen einsetzen, und jeder neue Fahrer kann Punkte in der Meisterschaft erzielen.

B1.7.2 Sofern eine nach Abschluss der ersten technischen Abnahme vorgeschlagene Änderung die Zustimmung der Rennkommissare erhält, kann ein Fahrerwechsel vorgenommen werden:

- a. Bei jedem Wettkampf, bei dem keine Sprintsession geplant ist, jederzeit vor Beginn der Qualifikationsrunde.
- b. Bei jedem Wettbewerb, bei dem ein Sprint-Qualifying geplant ist, jederzeit vor Beginn des Sprint-Qualifyings für einen Fahrer, der am Sprint-Qualifying teilnehmen wird, oder jederzeit vor Beginn des Qualifyings für einen Fahrer, der am Rennen teilnehmen wird.

Zusätzliche Änderungen aufgrund höherer Gewalt werden gesondert geprüft.

B1.7.3 Zusätzlich zu den Bestimmungen von Artikel B1.7.1 ist es jedem Teilnehmer gestattet, während des FP1 und FP2 zusätzliche Fahrer einzusetzen, vorausgesetzt:

- a. Die FIA wird spätestens 24 Stunden vor dem geplanten Beginn des ersten Freien Trainings (FP1) darüber informiert, welche Formel-1-Fahrzeuge und Fahrer jeder Teilnehmer in den einzelnen Sessions einsetzen wird. Änderungen, die weniger als zwei Stunden vor dem geplanten Beginn des FP1 vorgenommen werden, bedürfen der Zustimmung der FIA. Stewards.
- b. Es dürfen nicht mehr als zwei (2) Fahrer in einer (1) Sitzung eingesetzt werden.
- c. Während zweier (2) Meisterschaftsläufe darf jeder Teilnehmer für jedes gemeldete Formel-1-Fahrzeug in seiner Karriere nicht mehr als zwei (2) Meisterschaftsläufe bestritten haben. Jeder Teilnehmer muss die FIA sieben (7) Tage vor Beginn des jeweiligen Wettbewerbs schriftlich über Folgendes informieren:
 - i) Die Angaben zum Fahrer, der an nicht mehr als zwei (2) Meisterschaften teilgenommen hat Rennen in ihrer Karriere, die sie nutzen werden.
 - ii) Welches der von den Konkurrenten eingesetzten Formel-1-Autos wird dieser Fahrer verwenden?
- d. Sie tragen die ihnen zugeteilte Startnummer.
- e) Sie benutzen die Antriebseinheit und die Reifen, die dem benannten Fahrer zugeteilt sind.
- f) Sie sind im Besitz einer Superlizenz oder einer Superlizenz für freie Praxis.

B1.7.4 Kann einer der vom Teilnehmer benannten Fahrer nach Abschluss der ersten technischen Abnahme zu einem späteren Zeitpunkt nicht mehr fahren und stimmen die Rennkommissare einem Fahrerwechsel zu, so muss der Ersatzfahrer die Antriebseinheit und die Reifen verwenden, die dem ursprünglichen Fahrer zugeteilt wurden (Artikel B8.2 und B6.2).

B1.8 **Fahren**

B1.8.1 Der Fahrer muss den Formel-1-Wagen alleine und ohne fremde Hilfe fahren.

B1.8.2 Fahrer, die an einer beliebigen Session teilnehmen, müssen stets feuerfeste Kleidung, Helme und die im ISC vorgeschriebenen Frontal Head Restraints (FHR) tragen.

B1.8.3 Die Fahrer müssen die Bestimmungen des ISC bezüglich des Fahrverhaltens auf Rennstrecken jederzeit beachten.

B1.8.4 Offizielle Anweisungen werden den Fahrern mittels der im ISC festgelegten Signale erteilt. Teilnehmer
Es dürfen keine Flaggen oder Lichter ähnlicher Art verwendet werden. Gemäß Anhang H des ISC haben die auf den Gleisbeleuchtungstafeln angezeigten Lichtsignale dieselbe Bedeutung wie Flaggensignale.

In Übereinstimmung mit und ergänzend zu Artikel 2.5.5b des Anhangs H des ISC:

- a. Gelbe Flagge (einfach geschwenkt): Jeder Fahrer, der einen mit einer gelben Flagge gekennzeichneten Streckenabschnitt durchfährt, muss seine Geschwindigkeit reduzieren und bereit sein, die Richtung zu ändern. Damit die Rennleitung davon überzeugt ist, dass ein Fahrer diese Anforderungen erfüllt hat, wird von ihm erwartet, dass er im betreffenden Streckenabschnitt frühzeitig gebremst und/oder seine Geschwindigkeit deutlich reduziert hat.
- b. Doppelte gelbe Flagge: Jeder Fahrer, der einen durch eine doppelte gelbe Flagge gekennzeichneten Streckenabschnitt durchfährt, muss seine Geschwindigkeit deutlich reduzieren und bereit sein, die Richtung zu ändern oder anzuhalten. Die Rennleitung kann nur dann davon überzeugt sein, dass ein Fahrer diese Vorgaben eingehalten hat, wenn eindeutig erkennbar ist, dass er in der betreffenden Runde keine aussagekräftige Rundenzeit erzielt hat. Darüber hinaus wird während eines Sprint-Qualifyings oder Qualifyings die Rundenzeit jedes Fahrers, der einen durch eine doppelte gelbe Flagge gekennzeichneten Streckenabschnitt durchfährt, gestrichen.
- c. Doppelt geschwenkte gelbe Flagge während einer Safety-Car- oder virtuellen Safety-Car-Phase: Jeder Fahrer, der während einer Safety-Car- oder virtuellen Safety-Car-Phase einen mit einer doppelt geschwenkten gelben Flagge gekennzeichneten Streckenabschnitt durchfährt
Zusätzlich zu den Anforderungen unter b) muss die Dauer des Zeitraums über der von der FIA ECU in jedem betreffenden Rangiersektor festgelegten Mindestzeit liegen.

B1.8.5 Ein Formel-1-Auto darf zu keiner Zeit unnötig langsam, unberechenbar oder auf eine Weise gefahren werden, die als potenziell gefährlich für andere Fahrer oder andere Personen angesehen werden könnte.

B1.8.6 Die Fahrer müssen sich nach besten Kräften bemühen, die Rennstrecke jederzeit zu benutzen und dürfen die Rennstrecke nur aus triftigem Grund verlassen.

Ein Fahrer gilt als von der Strecke abgekommen, wenn kein Teil des Formel-1-Wagens mehr die Strecke berührt. Zur Klarstellung: Alle weißen Linien, die die Streckenränder markieren, gelten als Teil der Strecke.

Die Gleise, aber die Bordsteine nicht.

Verlässt ein Formel-1-Wagen die Strecke, darf der Fahrer zwar wieder auf die Strecke zurückkehren, dies ist jedoch nur zulässig, wenn es gefahrlos möglich ist und er sich dadurch keinen dauerhaften Vorteil verschafft hat. Der Rennleiter kann nach eigenem Ermessen einem Fahrer die Möglichkeit geben, jeden durch das Verlassen der Strecke erlangten Vorteil wieder abzugeben.

B1.8.7 Jeder Fahrer, dessen Fahrzeug erhebliche und offensichtliche Schäden an einem Strukturbauteil aufweist, die eine unmittelbare Gefahr für ihn oder andere darstellen, oder dessen Fahrzeug einen schwerwiegenden Defekt aufweist, der eine Rückkehr in die Boxengasse ohne unnötige Behinderung anderer Teilnehmer oder sonstige Beeinträchtigung des Wettbewerbs unmöglich macht, muss die Strecke verlassen, sobald dies gefahrlos möglich ist. Nach alleinigem Ermessen des Rennleiters kann ein Fahrer, dessen Fahrzeug einen derart erheblichen und offensichtlichen Schaden an einem Strukturbauteil oder einen derart schwerwiegenden Defekt aufweist, angewiesen werden, die Strecke zu verlassen.

sobald dies gefahrlos möglich ist.

B1.8.8 Ein Fahrer, der ein Formel-1-Auto verlässt, muss es im Leerlauf oder mit getretener Kupplung, mit abgeschaltetem ERS und mit in Position befindlichem Lenkrad zurücklassen.

B1.8.9 Außerhalb der Unterbrechung eines TTCS gilt jedes Formel-1-Auto, das von seinem Fahrer auch nur vorübergehend auf der Strecke zurückgelassen wird, als aus der Session ausgeschieden. In Ausnahmefällen können Formel-1-Autos, die während der Unterbrechung eines TTCS auf der Strecke zurückgelassen wurden, nach Wiederaufnahme der Session wieder teilnehmen dürfen, sofern die Aufgabe nicht auf einen technischen Defekt zurückzuführen ist.

Schaden zufügen oder um sich einen Vorteil zu verschaffen.

B1.9 **Vorfälle, Verstöße und Strafen**

B1.9.1 Meldung von Vorfällen

Der Renndirektor kann jeden Vorfall auf der Rennstrecke oder jeden Verdacht auf einen Verstoß gegen dieses FIA F1-Reglement oder das ISC (einen „**Vorfall**“) den Stewards melden.

B1.9.2 Untersuchung des/der Vorfalls/Vorfälle

Es liegt im Ermessen der Rennleitung, ob eine Untersuchung eingeleitet wird oder nicht. Die Rennleitung kann auch einen von ihr selbst gemeldeten Vorfall untersuchen.

Wird ein Vorfall von den Stewards untersucht, wird eine Nachricht an alle Teilnehmer versendet, in der der oder die beteiligten Fahrer genannt werden. Vorausgesetzt, diese Nachricht wird spätestens sechzig (60) Minuten nach dem Ende der Session durch das TTCS angezeigt, dürfen die betroffenen Fahrer nicht

Die Rennstrecke ohne Zustimmung der Rennleitung verlassen.

B1.9.3 Verhängung von Strafen

Es liegt im Ermessen der Rennleitung, zu entscheiden, ob ein an einem Vorfall beteiligter Fahrer bestraft wird. Sofern für die Rennleitung nicht eindeutig feststeht, dass ein Fahrer die alleinige oder überwiegende Schuld an einem Vorfall trägt, wird keine Strafe verhängt.

Die Rennkommissare können die in diesem FIA F1-Reglement festgelegten Strafen zusätzlich zu oder anstelle anderer ihnen nach dem ISC zur Verfügung stehender Strafen verhängen.

B1.9.4 Strafen für Vorfälle während einer Langzeitpflege

Im Falle eines Zwischenfalls während eines LTCS können die Stewards die Rundenzeit (oder Rundenzeiten) eines Fahrers streichen oder den Fahrer um eine Anzahl von Startplätzen zurückstufen, die sie für angemessen halten.

a. Sofern nicht völlig klar ist, dass ein Fahrer einen Verkehrsverstoß begangen hat, wird jeder derartige Vorfall behandelt.
wird normalerweise nach der jeweiligen Sitzung untersucht.

b. Etwaige Startplatzstrafen werden im Rennen vollstreckt, es sei denn, der Fahrverstoß ereignete sich im Sprint-Qualifying; in diesem Fall wird die Strafe auf die Startaufstellung des Sprints angewendet.

c. Gegebenenfalls wird auch Artikel B1.9.3 berücksichtigt.

B1.9.5 Strafen für Vorfälle während eines TTCS

Im Falle eines Zwischenfalls während eines TTCS können die Rennkommissare gegen jeden an einem Zwischenfall beteiligten Fahrer eine der folgenden Strafen verhängen:

a. Eine Zeitstrafe von fünf (5) Sekunden („**5-Sekunden-Strafe**“): Der Fahrer muss in die Boxengasse einfahren und anhalten.

Sie müssen mindestens fünf Sekunden an ihrer **vorgesehenen** Boxenstopposition verweilen und dann wieder in das TTCS einsteigen.

b. Eine Zeitstrafe von zehn (10) Sekunden („**10-Sekunden-Strafe**“): Der Fahrer muss in die Boxengasse einfahren und anhalten.

Sie müssen mindestens zehn Sekunden an ihrer **vorgesehenen** Boxenstopposition verweilen und dann wieder in das TTCS einsteigen.

c. Durchfahrtsstrafe („**Durchfahrtsstrafe**“): Der Fahrer muss in die Boxengasse einfahren und erneut anhalten.

Schließen Sie sich ohne Unterbrechung dem TTCS an.

d. Eine zehnstündige Stop-and-Go-Zeitstrafe („**Stop-and-Go-Strafe**“): Der Fahrer muss in die Boxengasse einfahren, an seiner

festgelegten Boxenstopposition mindestens zehn Sekunden anhalten und dann wieder in das TTCS einfahren.

e. Eine Zeitstrafe.

f. Eine Verwarnung des Fahrers.

Jeder Fahrer, der in derselben Meisterschaft fünf (5) Verwarnungen erhält, davon mindestens vier (4) wegen eines Fahrverstoßes, erhält bei der fünften Verwarnung eine Startplatzstrafe von zehn (10) Plätzen für das Rennen dieses Wettbewerbs. Erfolgt die fünfte Verwarnung nach einem Zwischenfall während eines Rennens, wird die Startplatzstrafe von zehn (10) Plätzen für das Rennen des nächsten Wettbewerbs des Fahrers angewendet.

g. Eine Rüge eines Konkurrenten (F1-Team).

h. Ein Verfall um eine beliebige Anzahl von Startplätzen für den nächsten Sprint oder das nächste Rennen, an dem der Fahrer teilnimmt nimmt an dem darauffolgenden Zeitraum von zwölf (12) Monaten teil.

i. Ausschluss von der Ergebniswertung.

j. Sperre des Fahrers für den nächsten Wettbewerb.

B1.9.6 Verfahren zur Vollstreckung einer Strafe

Sollten die Rennkommissare eine 5-Sekunden-Strafe, eine 10-Sekunden-Strafe, eine Durchfahrtsstrafe oder eine Stop-and-Go-Strafe verhängen, sind folgende Verfahren einzuhalten:

a. Die Stewards werden dem/der Betroffenen eine schriftliche Mitteilung über die verhängte Strafe zukommen lassen.

Der betroffene Wettbewerber wird alle Wettbewerber, die das OMS nutzen, darüber informieren.

b. Im Falle einer 5-Sekunden-Strafe oder einer 10-Sekunden-Strafe:

i. Mit Ausnahme des Einfahrens in die Boxengasse ausschließlich zum Zweck des Folgens des Safety-Cars (Artikel B5.13.3) **oder des Einfahrens in die Boxengasse nach der roten Flagge während eines Sperrverfahrens (Artikel B5.14.1, B5.14.2 und B5.14.3)** muss der betreffende Fahrer die Strafe beim nächsten Einfahren in die Boxengasse vollziehen.

Um Missverständnisse auszuschließen, muss der betreffende Fahrer die Strafe vollziehen, wenn er sich entscheidet, in seinem zugewiesenen Garagenbereich anzuhalten, während ein VSC- oder Safety- F1 -Car-Verfahren durchgeführt wird, einschließlich beim Folgen des Safety-Cars durch die Boxengasse.

- ii. Der betreffende Fahrer kann entscheiden, die Strafe während des TTCS nicht anzutreten, sofern er vor dem Ende des TTCS keinen weiteren Boxenstopp einlegt. In diesem Fall werden der verstrichenen Zeit des betreffenden Fahrers fünf (5) Sekunden bei einer 5-Sekunden-Strafe bzw. zehn (10) Sekunden bei einer 10-Sekunden-Strafe hinzugefügt.

Zweiter Elfmeter.

- iii. Steht ein Formel-1-Wagen aufgrund einer 5-Sekunden- oder 10-Sekunden-Strafe in der Boxengasse, dürfen Arbeiten daran erst nach Ablauf der Strafdauer durchgeführt werden. Jegliche Berührung des Wagens oder des Fahrers mit der Hand, Werkzeugen oder Ausrüstung gilt in diesem Zusammenhang als Arbeit.

C. Im Falle einer Drive-Through-Strafe oder einer Stop-and-Go-Strafe:

- i. Ab dem Zeitpunkt, an dem der betreffende Fahrer über die Entscheidung der Rennleitung informiert wird, darf er die Ziellinie auf der Strecke höchstens zweimal überqueren, bevor er in die Boxengasse einfährt und, im Falle einer Stop-and-Go-Strafe, zu seiner zugewiesenen Boxenstopposition weiterfährt .
wo sie für die Dauer der Strafe verbleiben müssen.
- ii. Befindet sich der Fahrer nicht bereits in der Boxeneinfahrt oder Boxengasse, um seine Strafe abzusitzen, darf er die Strafe nicht vollziehen, wenn das VSC-Verfahren angewendet wird oder das Safety-Car eingesetzt wurde. Die Anzahl der Überquerungen der Ziellinie auf der Strecke hinter dem Safety-Car oder während des VSC-Verfahrens wird der oben definierten maximalen Anzahl an Überquerungen hinzugefügt.
- iii. Wird eine dieser beiden (2) Strafen während der letzten drei (3) Runden verhängt, darf der betreffende Fahrer die Ziellinie dreimal überqueren. Im Falle einer Durchfahrtsstrafe werden zwanzig (20) Sekunden zur verstrichenen Zeit des betreffenden Fahrers addiert, im Falle einer Stop-and-Go-Strafe dreißig (30) Sekunden.
- iv. Steht ein Formel-1-Wagen aufgrund einer Stop-and-Go-Strafe in der Boxengasse, dürfen keine Arbeiten daran durchgeführt werden. Sollte der Motor jedoch ausfallen und der Fahrer ihn nicht selbstständig wieder starten können, dürfen alle notwendigen Arbeiten zum Neustart nach Ablauf der Zeitstrafe durchgeführt werden. Kann der Fahrer den Motor nicht starten, dürfen Arbeiten am Formel-1-Wagen nur in der Fahrergarage durchgeführt werden.

- d. Wird eine dieser vier (4) Strafen nach dem Ende einer TTCS verhängt, werden der verstrichenen Zeit des betreffenden Fahrers im Falle einer 5-Sekunden-Strafe fünf (5) Sekunden, im Falle einer 10-Sekunden-Strafe zehn (10) Sekunden, im Falle einer Durchfahrtsstrafe zwanzig (20) Sekunden und im Falle einer Stop-and-Go-Strafe dreißig (30) Sekunden hinzugefügt.
- e. Wenn eine der vier (4) oben genannten Strafen gegen einen Fahrer verhängt wird und dieser Fahrer die Strafe nicht absitzen kann, weil er im Falle einer 5-Sekunden-Strafe oder einer 10-Sekunden-Strafe nicht im TTCS klassifiziert ist oder weil er im Falle einer Drive-Through-Strafe aus dem TTCS ausgeschieden ist
Bei einer Stop-and-Go-Strafe können die Rennkommissare dem Fahrer beim nächsten Rennen eine Startplatzstrafe auferlegen.

- f. Jeder Verstoß gegen Artikel B1.9.6b oder B1.9.6c kann eine weitere Strafe nach sich ziehen; diese Strafe tritt an die Stelle der Strafe, die dem Verstoß oder der Nichteinhaltung zugrunde lag.

B1.9.7 Einspruch gegen eine Strafe

Gemäß Artikel A7.5.1 und A7.5.6 ist gegen Entscheidungen in folgenden Angelegenheiten kein Rechtsmittel zulässig:

- a. Strafen, die gemäß Artikel B1.9.5 a. bis h. verhängt wurden, einschließlich derjenigen, die in den letzten drei Jahren verhängt wurden (3) Runden oder nach dem Ende eines TTCS.
- b. Jegliche Reduzierung der Grid-Positionen gemäß Artikel B8.2.
- c. Jede gemäß Artikel B1.9.4 verhängte Strafe.
- d. Jede Entscheidung der Stewards in Bezug auf Artikel B2.3.4 oder B2.5.4.
- e. Jegliche Strafe, die gemäß Artikel B5.5.3 oder B5.15.2b verhängt wird.
- f. Jede Entscheidung, die die Stewards gemäß Artikel A3.3.1b treffen.

ARTIKEL B2: FORMAT EINES WETTBEWERBS

Beratungsausschuss : SAC

Governance: F1-Kommission / WMSC

B2.1 Kostenlose Übungssitzung(en)**B2.1.1** Wettbewerb(e) im Standardformat

Bei jedem Wettbewerb im Standardformat:

- a. Am ersten Tag der Testfahrten finden zwei (2) freie Trainingssitzungen („**Freies Training 1**“ oder „**FP1**“ und „**Freies Training 2**“ oder „**FP2**“) statt, die jeweils eine (1) Stunde dauern und zwischen denen mindestens zwei (2) und höchstens drei (3) Stunden liegen.

ich: Falls zusätzliche Reifenspezifikationen für die ICTT bereitgestellt werden (oder falls diese geplant und anschließend verschoben oder abgesagt wurde), wird die Dauer des FP2 auf eineinhalb (1,5) Stunden erhöht.

- b. Ein weiteres freies Training („**Freies Training 3**“ oder „**FP3**“), das eine (1) Stunde dauert und frühestens achtzehn (18) Stunden nach dem Ende von FP2 beginnt, findet am zweiten Tag der Fahrübungen auf der Strecke statt.

ich: Falls zusätzliche Reifenspezifikationen für ICTT bereitgestellt werden (oder falls dies geplant und anschließend verschoben oder abgesagt wurde), beginnt FP3 frühestens siebzehneinhalb (17,5) Stunden nach dem Ende von FP2.

B2.1.2 Wettbewerb(e) im alternativen Format

Bei jedem Wettbewerb im alternativen Format:

- a. Es findet eine (1) kostenlose Übungseinheit („**Freies Training 1**“ oder „**FP1**“) **von einer (1) Stunde Dauer statt.**
am ersten Tag des Trainings auf der Rennstrecke.

i. **Spätestens 7 Tage vor Beginn eines Wettbewerbs kann, wenn die FIA, die CRH und eine einfache Mehrheit der Teilnehmer zustimmen, die Dauer des ersten Freien Trainings auf eineinhalb (1,5) Stunden verlängert werden.**

B2.1.3 Klassifizierung der freien Übungssitzung

Die Klassifizierung aller freien Trainingssitzungen erfolgt **zunächst** anhand der schnellsten Rundenzeit, die jeder Fahrer während der Sitzung erzielt hat. Der Fahrer mit der schnellsten Rundenzeit steht an erster Stelle, der Fahrer mit der zweitschnellsten Rundenzeit an zweiter Stelle usw.

Wenn zwei (2) oder mehr Fahrer während eines Freien Trainings die gleiche Rundenzeit erzielen, wird die relative Position dieser Fahrer durch die chronologische Reihenfolge bestimmt, in der ihre Rundenzeiten erzielt wurden. Der Fahrer, der die Rundenzeit zuerst erzielt hat, erhält die höchste relative Klassifizierung, gefolgt vom Fahrer, der die Rundenzeit als Zweiter erzielt hat, und so weiter.

B2.2 Sprint-Qualifikationssitzung

- B2.2.1** Bei jedem Wettbewerb im alternativen Format wird die Startaufstellung des Sprints durch die Ergebnisse des Sprint-Qualifyings („**Sprint Qualifying**“ oder „**SQ**“) bestimmt, das am ersten Tag der Streckenläufe stattfindet und frühestens zweieinhalb (2,5) Stunden und höchstens dreieinhalb (3,5) Stunden nach dem Ende des FP1 beginnt.

B2.2.2 Sprint-Qualifikationsformat

Das Sprint-Qualifying wird wie folgt durchgeführt:

- a. Während der ersten zwölf (12) Minuten der Session („**Sprint Qualifying 1**“ oder „**SQ1**“) dürfen alle F1-Autos auf die Strecke. Nach Ablauf dieser Zeit ist es den sechs (6) langsamsten F1-Autos untersagt, an der weiteren Session teilzunehmen.

Die von den verbleibenden sechzehn (16) F1-Autos erzielten Rundenzeiten werden anschließend gelöscht.

- b. Nach einer siebenminütigen Pause wird die Session für zehn Minuten fortgesetzt („**Sprint Qualifying 2**“ oder „**SQ2**“), und die verbleibenden sechzehn (16) Formel-1-Fahrzeuge dürfen auf die Strecke. Nach Ablauf dieser Zeit sind die sechs (6) langsamsten Formel-1-Fahrzeuge von der weiteren Teilnahme an der Session ausgeschlossen.

Die von den zehn (10) verbleibenden F1-Autos erzielten Rundenzeiten werden anschließend gelöscht.

- c. Nach einer sieben (7)-minütigen Pause wird die Session für acht (8) Minuten fortgesetzt („**Sprint Qualifying 3**“ oder „**SQ3**“) und die zehn (10) verbleibenden F1-Autos dürfen auf die Strecke.

B2.2.3 Sprint-Qualifikationsklassifizierung

Die Sprint-Qualifikationsklassifizierung wird wie folgt ermittelt:

- a. Die Fahrer der jeweiligen Kategorie werden nach folgendem Verfahren geordnet:
- i. Die ersten zehn (10) Plätze werden den Fahrern zugeteilt, die an SQ3 teilgenommen haben, und zwar entsprechend der schnellsten Rundenzeit, die jeder Fahrer in SQ3 erzielt hat, wobei der schnellste Fahrer den ersten Platz belegt.
 - ii. Die nächsten sechs (6) Startplätze werden den Fahrern zugeteilt, die in SQ2 ausgeschieden sind, und zwar entsprechend ihrer jeweils schnellsten Rundenzeit in SQ2, wobei die schnellste Zeit auf dem 11. Startplatz landet.
 - iii. Die nächsten sechs (6) Startplätze werden den Fahrern zugeteilt, die in SQ1 ausgeschieden sind, und zwar entsprechend der schnellsten Rundenzeit jedes Fahrers, wobei der schnellste Fahrer den 17. Startplatz erhält.
 - iv. Wenn zwei (2) oder mehr Fahrer während eines Sprint-Qualifying-Abschnitts (SQ1, SQ2 oder SQ3) die gleiche Rundenzeit erzielen, erhält derjenige Vorrang, der sie zuerst erzielt hat.
 - v. Falls mehr als ein Fahrer in SQ2 oder SQ3 keine Rundenzeit erzielt, werden sie in folgender Reihenfolge platziert:

(A) Jeder Fahrer, der versucht, eine Rundenzeit zu erzielen, indem er eine fliegende Runde beginnt.

(B) Jeder Fahrer, der es nicht geschafft hat, eine fliegende Runde zu beginnen.

(C) Jeder Fahrer, der es versäumt hat, die Boxengasse während des Zeitraums zu verlassen.

Die relative Einstufung der Fahrer in die einzelnen Kategorien (A), (B) oder (C) erfolgt gemäß der Reihenfolge ihrer Einstufung im vorherigen Zeitraum.

Sprint-Qualifikation.

- b. Fahrer werden unter folgenden Umständen als „nicht klassifiziert“ eingestuft:

- ich. Wenn sie in SQ1 ausscheiden und ihre beste Runde in SQ1 mehr als 107 % der schnellsten in SQ1 erzielten Rundenzeit beträgt, es sei denn, die Strecke wurde vom Renndirektor als nass erklärt.

- ii. Wenn sie in SQ1 keine Rundenzeit erzielten oder alle ihre Rundenzeiten gelöscht wurden.
- iii. Wenn sie von den Stewards bei der Sprint-Qualifikation disqualifiziert werden.

Die relative Reihenfolge dieser Fahrer wird wie folgt bestimmt:

- (A) Fahrern, die aufgrund der Bedingungen i) oder ii) nicht klassifiziert sind, wird eine entsprechende Klasse zugeteilt.
Positionen entsprechend der Reihenfolge, in der sie in FP1 klassifiziert wurden.
- (B) Fahrern, die aufgrund von Bedingung iii) nicht klassifiziert sind, wird ein relativer Fahrer zugeteilt.
Positionen hinter den unter (A) oben zugewiesenen, gemäß der Reihenfolge, in der sie wurden in FP1 klassifiziert.

Die Teilnahme nicht klassifizierter Fahrer am restlichen Wettbewerb wird im Einzelfall von den Rennkommissaren entschieden, die ausnahmsweise Parameter wie eine in einem anderen Training erzielte geeignete Rundenzeit oder die allgemeine Leistung des Fahrers in vorherigen Trainings berücksichtigen können.

Wettbewerbe der Meisterschaft oder die Schwere des Verstoßes, der zur Disqualifikation des Fahrers führte

Die in den Artikeln B2.2.2 und B2.2.3 beschriebenen Verfahren basieren auf der Annahme, dass 22 Formel-1-Fahrzeuge zur Teilnahme am Wettbewerb berechtigt sind. Sind 20 Formel-1-Fahrzeuge berechtigt, scheiden fünf (5) Fahrzeuge nach den Qualifikationsläufen SQ1 und SQ2 aus. Sind 24 Formel-1-Fahrzeuge berechtigt, scheiden sieben (7) Fahrzeuge nach den Qualifikationsläufen SQ1 und SQ2 aus usw., falls mehr Fahrzeuge berechtigt sind.

Nach Abschluss des Sprint-Qualifyings werden die von jedem Fahrer erzielten Zeiten offiziell veröffentlicht.

B2.3 Sprint-Session

B2.3.1 Bei jedem Wettkampf im alternativen Format findet am zweiten Tag des Bahnlaufs eine Sprint-Session („**Sprint**“ oder „**SP**“) statt.

B2.3.2 Sprint-Session-Distanz

Die Distanz eines jeden Sprints, vom Startsignal gemäß Artikel B5.7.1 bis zum Endsignal gemäß Artikel B5.16.1, entspricht der geringsten Anzahl vollständiger Runden, die eine Distanz von 100 km überschreiten, mit Ausnahme des folgenden Umstands:

- a. Wird die Einführungsrunde hinter dem Safety Car begonnen (Artikel B5.10), so verringert sich die Anzahl der Sprintrunden um die Anzahl der vom Safety Car absolvierten Runden minus eins.

B2.3.3 Dauer der Sprint-Sitzung

Eine Ausnahme von den Bestimmungen des Artikels B5.16.1 für das Sitzungsendesignal wird unter folgenden Umständen gemacht:

- a. Sollte seit dem Startsignal eine (1) Stunde vergehen, bevor die geplante Sprintdistanz absolviert ist, wird dem Führenden das Signal zum Ende der Session angezeigt, wenn er die Kontrolllinie (die „Linie“) am Ende der Runde nach der Runde, in der die einstündige Periode abgelaufen ist, überquert, vorausgesetzt, dass dadurch die geplante Anzahl der Runden nicht überschritten wird.
- b. Wird der Sprint unterbrochen (Artikel B5.14.2), so wird die Dauer der Unterbrechung zu dieser einstündigen Periode hinzugerechnet, bis zu einer maximalen Gesamtdauer des Sprints von eineinhalb (1,5) Stunden. Dem Führenden wird das Signal zum Ende der Session angezeigt, wenn er die Ziellinie am Ende der Runde nach der Runde überquert, in der die Summe dieser Perioden abgelaufen ist, vorausgesetzt, dass dadurch die geplante Anzahl der Runden nicht überschritten wird.

Wird die Einführungsrunde für den Sprint hinter dem Safety-Car gestartet (Artikel B5.10), beginnt die maximale Gesamtdauer des Sprints von eineinhalb (1,5) Stunden mit dem Aufleuchten der grünen Lichter am Startportal, die signalisieren, dass das Safety-Car die Startaufstellung verlässt.

Artikel B5.10.2.

B2.3.4

Raster für die Sprint-Sitzung

- a. Die Startaufstellung für den Sprint, sofern dieser terminiert wird, wird gemäß den Ergebnissen des Sprints erstellt.

Die Qualifikation (Artikel B2.2.2), das Klassifizierungsverfahren für die Sprintqualifikation (Artikel B2.2.3) und das in diesem Artikel beschriebene Verfahren werden angewendet. Etwaige Strafen für den Sprint werden addiert und gemäß dem in diesem Artikel beschriebenen Verfahren angewendet.

Findet das Sprint-Qualifying bei einem Wettbewerb nicht statt und stimmen die Rennkommissare dem zu, wird die Startaufstellung für den Sprint anhand der Fahrerwertung ermittelt. In diesem Fall ist das in Artikel B2.3.4b beschriebene Verfahren anzuwenden, wobei die Fahrerwertung jedes Fahrers anstelle seiner Sprint-Qualifying-Wertung herangezogen wird; alle Fahrer gelten als gewertet.

Falls keine der oben beschriebenen Methoden zur Bildung der Startaufstellung für den Sprint angewendet werden kann, liegt die Bildung der Startaufstellung für den Sprint im alleinigen Ermessen der Rennleitung.

- b. Ausgehend von einem nominell leeren Fahrerfeld werden den Fahrern ihre Startplätze zugewiesen.

folgende Abfolge von Schritten:

- i. Klassifizierte Fahrer, die in den letzten zwölf (12) Monaten 15 oder weniger kumulierte Strafen für nicht bediente Startplätze für den Sprint erhalten haben, bekommen eine temporäre Startposition zugewiesen, die ihrer Sprint-Qualifikationsklassifizierung zuzüglich der Summe ihrer Strafen für nicht bediente Startplätze entspricht. Wenn sich zwei oder mehr Fahrer eine temporäre Startposition teilen, wird ihre relative Reihenfolge gemäß ihrer Sprint-Qualifikationsklassifizierung bestimmt, wobei der langsamste Fahrer seine zugewiesene temporäre Startposition behält und die anderen Fahrer temporäre Startpositionen unmittelbar vor ihm erhalten.
- ii. Nach der Zuteilung temporärer Startplätze an bestrafte Fahrer gemäß (b)(i) werden nicht bestrafte klassifizierte Fahrer in der Reihenfolge ihrer Sprint-Qualifikationsklassifizierung auf einen beliebigen freien Startplatz verteilt.
- iii. Nach der Zuteilung der Startplätze an die nicht bestraften Fahrer werden bestrafte Fahrer mit einem temporären Startplatz gemäß (b)(i) auf einen freien Startplatz vorrücken.
- iv. Fahrer, die in den letzten zwölf (12) Monaten mehr als 15 Strafen für nicht bediente Startplätze im Sprint erhalten haben, starten hinter allen anderen Fahrern. Ihre relative Position wird gemäß ihrer Sprint-Qualifikationsklassifizierung bestimmt.
- v. Nicht klassifizierte Fahrer, denen die Teilnahme von den Stewards gestattet wurde, erhalten Startplätze hinter allen klassifizierten Fahrern. Ihre relativen Positionen werden wie folgt festgelegt:
bestimmt gemäß Artikel B2.2.3b.

- c. Die vorläufige Startaufstellung wird spätestens zwei (2) Stunden vor dem geplanten Start der Einführungsrunde für den Sprint veröffentlicht. Jeder Teilnehmer, dessen Formel-1-Wagen aus irgendeinem Grund nicht starten kann (oder der guten Grund zu der Annahme hat, dass sein Formel-1-Wagen nicht startbereit sein wird),

Der Fahrer muss die Stewards so früh wie möglich und in jedem Fall spätestens eineinviertel (1¼) Stunden vor dem geplanten Start der Einführungsrunde des Sprints entsprechend informieren.

ich. Wenn ein oder mehrere Formel-1-Autos ausscheiden, wird das Starterfeld entsprechend geschlossen.

ii. Die endgültige Startaufstellung wird eine (1) Stunde vor dem geplanten Start veröffentlicht.
Einführungsrunde für den Sprint.

iii. Die Startposition aller Formel-1-Fahrzeuge, die nach dem in Abschnitt 6.1 genannten Zeitpunkt zurückgezogen wurden oder nicht mehr starten konnten.
Artikel B2.3.4c bleibt unbesetzt.

B2.3.5 Klassifizierung der Sprint-Sitzung

- a. Der erste Platz geht an das Fahrzeug, das die geplante Distanz in der kürzesten Zeit zurückgelegt hat oder, falls zutreffend, nach einer Stunde (oder länger gemäß Artikel B2.3.3b) als Führender die Ziellinie überquert hat. Alle Formel-1-Fahrzeuge werden nach der Anzahl der absolvierten Runden gewertet. Bei gleicher Rundenanzahl entscheidet die Reihenfolge beim Überqueren der Ziellinie.
- b. Formel-1-Fahrzeuge, die weniger als 90 % der vom Sieger zurückgelegten Runden absolviert haben (gerundet).
Runden Sie auf die nächste ganze Zahl von Runden), dann werden Sie nicht gewertet.
- c. Die vorläufige Wertung wird nach dem Sprint veröffentlicht. Sie ist das einzig gültige Ergebnis, vorbehaltlich etwaiger Änderungen gemäß dem ISC und diesem FIA-Formel-1-Reglement.

B2.4 Rennqualifikationssitzung

B2.4.1 Die Startaufstellung des Rennens wird durch die Ergebnisse des Qualifikationslaufs bestimmt.
(„Qualifizierend“ oder „Q“), das stattfinden wird:

- a. Bei jedem Standardformat-Wettbewerb am zweiten Tag der Rennsaison, beginnend mit spätestens
mehr als zwei (2) Stunden und höchstens drei (3) Stunden nach dem Ende von FP3.
- b. Bei jedem Wettbewerb im alternativen Format am zweiten Tag des Bahnlaufs, beginnend frühestens drei (3) Stunden und höchstens
vier (4) Stunden nach dem Ende des Sprints.

B2.4.2 Rennqualifikationsformat

Das Qualifying wird wie folgt ablaufen:

- a. Während der ersten achtzehn (18) Minuten der Session („Qualifying 1“ oder „Q1“) dürfen alle F1-Autos auf die Strecke. Nach Ablauf dieser Zeit ist es den sechs (6) langsamsten F1-Autos untersagt, an der weiteren Session teilzunehmen.

Die von den verbleibenden sechzehn (16) F1-Autos erzielten Rundenzeiten werden anschließend gelöscht.

- b. Nach einer siebenminütigen Pause wird die Sitzung für fünfzehn (15) Minuten fortgesetzt („Qualifikation 2“).
oder „Q2“), und die verbleibenden sechzehn (16) Formel-1-Fahrzeuge dürfen auf die Strecke. Nach Ablauf dieses Zeitraums werden die sechs (6) langsamsten Formel-1-Fahrzeuge von der weiteren Teilnahme ausgeschlossen.
Sitzung.

Die von den zehn (10) verbleibenden F1-Autos erzielten Rundenzeiten werden anschließend gelöscht.

- c. Nach einer siebenminütigen Pause wird die Sitzung für dreizehn (13) Minuten fortgesetzt („Qualifikation 3“).
oder „Q3“), und die zehn (10) verbleibenden F1-Autos dürfen auf die Strecke.

B2.4.3 Rennqualifikationsklassifizierung

Die Qualifikationsklassifizierung wird wie folgt ermittelt:

a. Die Fahrer der jeweiligen Kategorie werden nach folgendem Verfahren geordnet:

- i. Die zehn (10) besten Plätze werden den Fahrern zugeteilt, die am dritten Quartal teilgenommen haben.
Gemäß der von jedem Fahrer in Q3 erzielten Bestzeit erhält der Schnellste den ersten Platz.
- ii. Die nächsten sechs (6) Startplätze werden den Fahrern zugeteilt, die in Q2 ausgeschieden sind, und zwar entsprechend ihrer jeweils schnellsten Rundenzeit in Q2, wobei die schnellste Zeit auf Platz 11 landet.
Position.
- iii. Die nächsten sechs (6) Startplätze werden den Fahrern zugeteilt, die in Q1 ausgeschieden sind, und zwar entsprechend der schnellsten Rundenzeit jedes Fahrers, wobei der schnellste Fahrer den 17. Startplatz erhält.
- iv. Wenn zwei (2) oder mehr Fahrer während eines Qualifikationszeitraums (Q1, Q2 oder Q3) die gleiche Zeit erzielen, erhält derjenige Vorrang, der die Zeit zuerst erzielt hat.
- v. Falls mehr als ein Fahrer in Q2 oder Q3 keine Rundenzeit erzielt, werden sie in folgender Reihenfolge platziert:

(A) Jeder Fahrer, der versucht, eine Rundenzeit zu erzielen, indem er eine fliegende Runde beginnt.

(B) Jeder Fahrer, der es nicht geschafft hat, eine fliegende Runde zu beginnen.

(C) Jeder Fahrer, der es versäumt hat, die Boxengasse während des Zeitraums zu verlassen.

Die relative Einstufung der Fahrer in die einzelnen Kategorien (A), (B) oder (C) erfolgt in Übereinstimmung mit der Reihenfolge, in der sie im vorherigen Qualifikationszeitraum eingestuft wurden.

b. Fahrer werden unter folgenden Umständen als „nicht klassifiziert“ eingestuft:

- i. Wenn sie in Q1 ausscheiden und ihre beste Runde in Q1 mehr als 107 % der schnellsten in Q1 erzielten Rundenzeit beträgt, es sei denn, die Strecke wurde vom Renndirektor als nass erklärt.
- ii. Wenn sie in Q1 keine Rundenzeit erzielten oder alle ihre Rundenzeiten gelöscht wurden.
- iii. Wenn sie von den Stewards von der Qualifikation ausgeschlossen wurden.

Die relative Reihenfolge dieser Fahrer wird wie folgt bestimmt:

(A) Fahrern, die aufgrund der Bedingungen i. oder ii. nicht klassifiziert sind, wird eine entsprechende Zuteilung gegeben.
Die Positionen werden in der Reihenfolge festgelegt, in der die Fahrer im letzten LTCS eingestuft wurden, an dem alle diese Fahrer während des betreffenden Wettbewerbs teilgenommen haben.

(B) Fahrern, die aufgrund von Bedingung iii. nicht klassifiziert sind, werden relative Positionen hinter den unter (A) oben zugewiesenen Positionen in der Reihenfolge zugewiesen, in der sie im letzten LTCS klassifiziert wurden, an dem alle diese Fahrer während des betreffenden Wettbewerbs teilgenommen haben.

Die Teilnahme nicht klassifizierter Fahrer am restlichen Wettbewerb wird im Einzelfall von den Rennkommissaren entschieden, die ausnahmsweise Parameter wie eine in einem anderen Training erzielte geeignete Rundenzeit oder die allgemeine Leistung des Fahrers in vorherigen Trainings berücksichtigen können.

Wettbewerbe der Meisterschaft oder die Schwere des Verstoßes, der zur Disqualifikation des Fahrers führte

Die in den Artikeln B2.4.2 und B2.4.3 beschriebenen Verfahren basieren auf der Annahme, dass 22 Formel-1-Fahrzeuge zur Teilnahme am Wettbewerb berechtigt sind. Sind 20 Fahrzeuge berechtigt, scheiden fünf (5) Formel-1-Fahrzeuge nach dem ersten und zweiten Qualifikationslauf aus. Sind 24 Formel-1-Fahrzeuge berechtigt, scheiden sieben (7) Formel-1-Fahrzeuge nach dem ersten und zweiten Qualifikationslauf aus usw., falls mehr Formel-1-Fahrzeuge berechtigt sind.

Nach Abschluss des Qualifyings werden die von jedem Fahrer erzielten Zeiten offiziell veröffentlicht.

B2.5 Rennsitzung

B2.5.1 Die Rennsession („Race“ oder „R“) findet am dritten Tag des Bahnlaufs bei allen Wettbewerben statt.

B2.5.2 Renndistanz

Die Distanz des Rennens, vom Startsignal gemäß Artikel B5.7.1 bis zum Endsignal gemäß Artikel B5.16.1, entspricht der geringsten Anzahl vollständiger Runden, die eine Distanz von 305 km überschreiten, mit Ausnahme der folgenden beiden Fälle:

- a. Wird die Einführungsrunde hinter dem Safety Car begonnen (Artikel B5.10), so verringert sich die Anzahl der Rennrunden um die Anzahl der vom Safety Car absolvierten Runden minus eins.
- b. Die Distanz des Rennens in Monaco entspricht der geringsten Anzahl vollständiger Runden, die eine Entfernung von 260 km überschreiten.

B2.5.3 Rennsitzungsdauer

Eine Ausnahme von den Bestimmungen des Artikels B5.16.1 für das Sitzungsendsignal wird unter folgenden Umständen gemacht:

- a. Sollten zwei Stunden nach dem Startsignal vergehen, bevor die geplante Renndistanz absolviert ist, wird dem Führenden das Signal zum Ende der Session angezeigt, wenn er die Kontrolllinie (die Linie) am Ende der Runde nach der Runde, in der die Zwei-Stunden-Periode abgelaufen ist, überquert, vorausgesetzt, dass dadurch die geplante Anzahl der Runden nicht überschritten wird.
- b. Wird das Rennen unterbrochen (Artikel B5.14.2), so wird die Dauer der Unterbrechung zu diesem Zeitraum von zwei (2) Stunden hinzugerechnet, bis zu einer maximalen Gesamtdauer des Rennens von drei (3) Stunden. Dem Führenden wird das Signal zum Ende der Session angezeigt, wenn er die Ziellinie am Ende der Runde nach der Runde überquert, in der die Summe dieser Zeiträume endete, vorausgesetzt, dass dadurch die geplante Anzahl der Runden nicht überschritten wird.

Wird die Einführungsrunde für das Rennen hinter dem Safety Car gestartet (Artikel B5.10), beginnt die maximale Gesamtdauer des Rennens von drei (3) Stunden zu dem Zeitpunkt, an dem die grünen Lichter am Startportal aufleuchten, um zu signalisieren, dass das Safety Car die Startaufstellung gemäß Artikel B5.10.2 verlässt.

B2.5.4 Startaufstellung für die Rennsitzung

- a. Die Startaufstellung für das Rennen wird gemäß den Ergebnissen des Qualifyings (Artikel B2.4.2), dem Qualifying-Klassifizierungsprozess (Artikel B2.4.3) und dem in diesem Artikel festgelegten Verfahren gebildet.
Etwaige für das Rennen verhängte Strafen werden addiert und gemäß dem in diesem Artikel beschriebenen Verfahren angewendet.

Falls das Qualifying bei einem Wettbewerb nicht stattfindet und die Rennleitung dies akzeptiert, wird die Startaufstellung für das Rennen anhand der Fahrerwertung festgelegt.

Meisterschaftswertung. In diesem Fall ist das in Artikel B2.5.4b beschriebene Verfahren anzuwenden, wobei die Fahrerwertung jedes Fahrers anstelle seiner Qualifikationswertung herangezogen wird; alle Fahrer gelten als klassifiziert.

Falls keine der oben beschriebenen Methoden zur Bildung der Startaufstellung für das Rennen angewendet werden kann, liegt die Bildung der Startaufstellung für das Rennen im alleinigen Ermessen der Rennleitung.

b. Ausgehend von einem nominell leeren Fahrerfeld werden den Fahrern ihre Startplätze zugewiesen.

folgende Abfolge von Schritten:

i. Klassifizierte Fahrer, die 15 oder weniger kumulierte Startplatzstrafen für das Rennen haben

Fahrern, denen in den letzten zwölf (12) Monaten ein Verstoß auferlegt wurde, wird eine temporäre Startposition zugewiesen, die ihrer Qualifikationswertung zuzüglich der Summe ihrer nicht bedienten Startplatzstrafen entspricht.

Teilen sich zwei oder mehr Fahrer eine temporäre Startposition, wird ihre relative Reihenfolge gemäß ihrer Qualifikationswertung bestimmt, wobei der langsamste Fahrer seine zugewiesene temporäre Startposition behält und die anderen Fahrer die unmittelbar vor ihm liegenden temporären Startpositionen erhalten.

ii. Nach der Zuteilung temporärer Startplätze an bestrafte Fahrer gemäß Buchstabe b)(i) werden nicht bestrafte klassifizierte Fahrer in der Reihenfolge ihrer Qualifikationsklassifizierung auf einen beliebigen freien Startplatz verteilt.

iii. Nach der Zuteilung der Startplätze an die nicht bestraften Fahrer werden bestrafte Fahrer mit einem temporären Startplatz gemäß Punkt bi auf einen freien Startplatz vorgerückt.

iv. Fahrer, die in den letzten zwölf (12) Monaten mehr als 15 Strafen für nicht bediente Startplätze für das Rennen erhalten haben, starten hinter allen anderen Fahrern. Ihre relative Position wird anhand ihrer Qualifikationsplatzierung bestimmt.

v. Nicht klassifizierte Fahrer, denen die Teilnahme von den Stewards gestattet wurde, erhalten Startplätze hinter allen klassifizierten Fahrern. Ihre relativen Positionen werden wie folgt festgelegt:
bestimmt gemäß Artikel B2.4.3b.

c. Die vorläufige Startaufstellung wird spätestens zwei (2) Stunden vor dem geplanten Start der Einführungsrunde veröffentlicht. Jeder Teilnehmer, dessen Formel-1-Wagen aus irgendeinem Grund nicht starten kann (oder der begründeten Anlass zu der Annahme hat, dass sein Formel-1-Wagen nicht startbereit sein wird), muss die Rennleitung so früh wie möglich, spätestens jedoch eineinviertel ($1\frac{1}{4}$) Stunden vor dem geplanten Start der Einführungsrunde, informieren.

Wettrennen.

ich) Wenn ein oder mehrere Formel-1-Autos ausscheiden, wird das Starterfeld entsprechend geschlossen.

ii) Die endgültige Startaufstellung wird eine (1) Stunde vor dem geplanten Start veröffentlicht.
Einführungsrunde zum Rennen.

iii) Die Startposition aller Formel-1-Fahrzeuge, die nach dem von diesem Zeitpunkt genannten Zeitpunkt zurückgezogen wurden oder nicht mehr starten konnten B2.5.4c bleibt unbesetzt.

B2.5.5 Rennsitzungsklassifizierung

- a. Der Formel-1-Wagen, der die geplante Distanz in der kürzesten Zeit zurückgelegt hat oder, falls zutreffend, nach zwei (2) Stunden (oder mehr gemäß Artikel B2.5.3) als Führender die Ziellinie überquert hat, wird als Erster platziert. Alle Formel-1-Wagen werden anhand der Anzahl der absolvierten Runden gewertet. Bei gleicher Rundenanzahl entscheidet die Reihenfolge beim Überqueren der Ziellinie.
- b. Formel-1-Fahrzeuge, die weniger als 90 % der vom Sieger zurückgelegten Runden absolviert haben (gerundet). Runden Sie auf die nächste ganze Zahl von Runden), dann werden Sie nicht gewertet.
- c. Die vorläufige Wertung wird nach dem Rennen veröffentlicht. Sie ist das einzig gültige Ergebnis, vorbehaltlich etwaiger Änderungen gemäß den Bestimmungen des ISC und dieses FIA-Formel-1-Reglements.

ARTIKEL B3: VERFAHREN WÄHREND EINES WETTBEWERBS

Beratungsausschuss : SAC

Governance: F1-Kommission / WMSC

B3.1 Technische Überprüfung

B3.1.1 Jeder Teilnehmer muss seine Formel-1-Fahrzeuge einer ersten technischen Abnahme unterziehen, die vier (4) Stunden vor Beginn des ersten Freien Trainings (FP1) beginnt. Sofern keine vorherige schriftliche Genehmigung des Technischen Delegierten vorliegt, muss die vollständig ausgefüllte Erklärung spätestens zwei (2) Stunden vor Beginn des FP1 eingereicht werden. Das Formular für die Erklärung wird von der FIA bereitgestellt.

B3.1.2 Kein Formel-1-Auto darf am Wettbewerb teilnehmen, bevor die in Artikel B3.1.1 beschriebene Erklärung abgegeben wurde und der technische Delegierte dem Teilnehmer bestätigt hat, dass er sich davon überzeugt hat, dass sie vollständig und korrekt ausgefüllt wurde.

B3.1.3 Jeder Teilnehmer, dessen Formel-1-Auto nach der ersten technischen Abnahme eine Änderung der Überlebenszelle aufweist (Artikel B3.1.1), muss eine neue Erklärung zur Genehmigung durch den Technischen Delegierten abgeben. Jedoch:

- a. Bei jedem Wettbewerb im Standardformat darf ein F1-Fahrzeug, das nach Beginn des FP1 einer technischen Abnahme unterzogen wurde, erst ab Beginn des FP3 eingesetzt werden. Ein solches F1-Fahrzeug darf erst eingesetzt werden, wenn die Boxenausfahrt vor dem **Rennen** geöffnet wird (Artikel B5.2).
- b. Bei jedem Wettbewerb im alternativen Format wird jedes solche F1-Auto nach dem Start des FP1 einer technischen Abnahme unterzogen. Darf erst benutzt werden, wenn der **Ausgang** der Boxengasse vor dem Sprint geöffnet ist (Artikel B5.2).

B3.1.4 Die Wahlbeobachter können:

- a. Die Teilnahmeberechtigung eines F1-Autos oder eines Teilnehmers kann jederzeit während eines Wettbewerbs überprüft werden.

Dies umfasst unter anderem einen Zeitraum von bis zu einer Stunde nach dem Anbringen der Abdeckungen im Anschluss an das Sprint-Qualifying gemäß Artikel B3.4.2 bzw. das Qualifying gemäß Artikel B3.4.3 und nach dem Entfernen der Abdeckungen vor dem planmäßigen Start der Einführungsrunde für den Sprint.

gemäß Artikel B3.4.2 oder dem Rennen gemäß Artikel B3.4.3 und unmittelbar nach dem Rennen.
- b. Die Verpflichtung des Teilnehmers, ein Formel-1-Auto zu zerlegen, um sicherzustellen, dass die Zulassungs- bzw. Konformitätsbedingungen vollständig erfüllt sind.
- c. Einen Wettbewerber verpflichten, die angemessenen Kosten zu tragen, die durch die Ausübung der genannten Befugnisse entstehen.

in diesem Artikel enthalten sein kann.
- d. Die FIA kann von einem Wettbewerber verlangen, dass er ihr die von ihr als notwendig erachteten Teile oder Muster, einschließlich solcher, die für FIA-Regulierungsaktivitäten verwendet werden, an einem von ihr festgelegten Ort zur Verfügung stellt. In diesem Fall:
 - i. Der Teilnehmer ist für die sachgerechte Verpackung der Teile oder Muster zum Schutz vor Transportschäden sowie für den Versand (einschließlich etwaiger Versicherungen) dieser Teile verantwortlich.

bis zum von der FIA festgelegten Austragungsort. Der Teilnehmer trägt alle damit verbundenen Kosten.

beide.
 - ii. Die Verpackung muss es der FIA ermöglichen, Manipulationssicherungen oder -siegel anzubringen. Manipulationssicherungen oder -siegel dürfen zu keinem Zeitpunkt beschädigt oder entfernt werden, es sei denn mit der ausdrücklichen schriftlichen Zustimmung des Technischen Delegierten oder seines Beauftragten.

iii. Die FIA und der Teilnehmer werden einen Zeitplan für die Lieferung dieser Teile an die
Der Standort wird von der FIA festgelegt.

iv. Die endgültige Verpackung, die Manipulationssicherungen bzw. Siegel sowie der Lieferplan müssen vor dem Versand an
den von der FIA festgelegten Ort vom Technischen Delegierten oder seinem benannten Vertreter schriftlich genehmigt
werden.

B3.1.5 Der Rennleiter kann anordnen, dass jedes in einen Unfall verwickelte Formel-1-Auto angehalten und überprüft wird.

B3.1.6 Die Kontrollen und die technische Abnahme werden von ordnungsgemäß bestellten Offiziellen durchgeführt, die auch für den Betrieb
des gesperrten Parc verantwortlich sind und die als einzige befugt sind, den Teilnehmern Anweisungen zu erteilen.

B3.1.7 Ab vierundzwanzig (24) Stunden vor Beginn des Wettbewerbs ist der Teilnehmer allein dafür verantwortlich, auf Verlangen des
Technischen Delegierten unverzüglich alle F1-Team-spezifischen Gegenstände wie beispielsweise Adapter, Vorrichtungen,
Hebezeuge, Werkzeuge, Kabelbäume oder Steckverbinder bereitzustellen, die in den Anhängen zum Reglement definiert und
vorgeschrieben sind, um die Durchführung der technischen Abnahme zu ermöglichen.

B3.1.8 Die Rennkommissare veröffentlichen die Ergebnisse der technischen Abnahmen nach jeder Kontrolle der Formel-1-Fahrzeuge
während des Wettbewerbs. Diese Ergebnisse enthalten keine konkreten Zahlen, außer wenn ein Formel-1-Fahrzeug gegen das FIA-
Formel-1-Reglement verstößt.

B3.2 Wiegen

B3.2.1 Nach jedem LTCS, während des Sprint-Qualifyings oder während des Qualifyings werden die Formel-1-Autos wie folgt gewogen:

- a. Sobald der Fahrer dazu aufgefordert wird, fährt er direkt zur FIA-Garage und stellt den Motor ab.
- b. Jeder Fahrer, der einer Aufforderung zum Anhalten nicht nachkommt und anschließend das F1-Auto nicht in die FIA-Garage
zurückbringt, oder an dem F1-Auto Arbeiten durchgeführt werden, bevor es in die FIA-Garage zurückgebracht wird, wird den
Stewards gemeldet.
- c. Jeder Fahrer muss am Ende der letzten Periode vom Technischen Delegierten gewogen werden.
Qualifikations- oder Sprint-Qualifikationssitzung, an der sie teilgenommen haben.
- d. Nach Abschluss des Qualifyings oder Sprint-Qualifyings werden alle Formel-1-Fahrzeuge, die an Q3 (bzw. SQ3) teilgenommen
haben, gewogen. Möchte ein Fahrer sein Formel-1-Fahrzeug vor der Wiegung verlassen, muss er den Technischen Delegierten
bitten, ihn zu wiegen, damit sein Gewicht zum Gewicht des Formel-1-Fahrzeugs addiert werden kann.
- e. Wenn ein Formel-1-Wagen während des Qualifyings oder Sprint-Qualifyings auf der Strecke zum Stehen kommt und der Fahrer
den Wagen verlässt, muss er sich nach seiner Rückkehr in die Boxengasse unverzüglich in die FIA-Garage begeben, um
Ihr Gewicht muss noch ermittelt werden.

B3.2.2 Nach jedem TTCS kann jedes klassifizierte Formel-1-Auto gewogen werden. Möchte ein Fahrer sein Formel-1-Auto vor der Wiegung
verlassen, muss er sich beim Technischen Delegierten melden und darum bitten, separat gewogen zu werden, damit sein Gewicht
zum Gewicht des Formel-1-Autos addiert werden kann.

B3.2.3 Der betreffende F1-Wagen kann disqualifiziert werden, wenn sein Gewicht bei einer Wägung gemäß Artikel B3.2.1 oder B3.2.2
geringer ist als das in Artikel C4.1 angegebene Gewicht, es sei denn, der Gewichtsmangel ist auf den versehentlichen Verlust eines
Bauteils des F1-Wagens zurückzuführen.

B3.2.4 Nachdem ein Formel-1-Auto zum Wiegen ausgewählt wurde, einen TTCS-Testlauf abgeschlossen hat oder während des Wiegevorgangs, dürfen keine Substanzen hinzugefügt, auf das Auto aufgebracht oder von ihm entfernt werden. (Ausgenommen hiervon ist ein technischer Kommissar in seiner offiziellen Funktion.)

B3.2.5 Im Falle eines Verstoßes gegen diese Bestimmungen zur Wiegung von Formel-1-Fahrzeugen können die Rennkommissare dem Fahrer eine Anzahl von Startplätzen aberkennen, die sie für angemessen halten, oder ihn vom TTCS disqualifizieren.

B3.3 Abdeckung der Komponenten

B3.3.1 Ab neunundzwanzig (29) Stunden vor dem geplanten Beginn des FP1 ist es zu keiner Zeit im Fahrerlager, in den Garagen, der Boxengasse oder der Startaufstellung erlaubt, Sichtblenden, Abdeckungen oder andere Hindernisse zu verwenden, die in irgendeiner Weise Teile eines Formel-1-Autos verdecken, es sei denn, es ist eindeutig, dass solche Abdeckungen ausschließlich aus mechanischen Gründen erforderlich sind, wozu beispielsweise der Schutz vor Feuer gehören kann.

B3.3.2 Zusätzlich zu den in Artikel B3.4.1 aufgeführten Beschränkungen sind insbesondere folgende Handlungen nicht zulässig:

- a. Motor-, Getriebe- oder Kühlerabdeckungen während des Motorwechsels oder -transports Garage.
- b. Abdeckungen für Ersatzflügel, wenn diese auf einem Ständer in der Boxengasse stehen und nicht verwendet werden.
- c. Teile wie (aber nicht beschränkt auf) Ersatzböden, Treibstofftanks oder Werkzeugwagen dürfen nicht als solche verwendet werden Obstruktion.

B3.3.3 Folgendes ist zulässig:

- a. Abdeckungen, die über beschädigte Formel-1-Autos oder -Komponenten gelegt werden.
- b. Eine transparente Werkzeugablage mit einer Tiefe von höchstens 50 mm, die auf dem Heckflügel angebracht ist.
- c. Wärme- oder Wärmespeicherabdeckungen für Motor und Getriebe auf dem Rost.
- d. Eine Heckflügelabdeckung, die speziell zum Schutz eines Mechanikers beim Starten des Formel-1-Wagens vor Feuer entwickelt wurde.
- e. Deckt die Codenummern des Reifenherstellers ab (nicht die FIA-Barcodenummern).
- f. Eine Abdeckung über dem F1-Auto im Parc fermé über Nacht.
- g. Eine Abdeckung für den Formel-1-Wagen in der Boxengasse oder der Startaufstellung, falls es regnet.
- h. Reifenheizdecken gemäß Artikel C10.8.4.

B3.4 Versiegelung von Autos

B3.4.1 Wettbewerb(e) im Standardformat

Bei jedem Wettbewerb im Standardformat:

- a. Mit Ausnahme der Fälle, in denen ein Teilnehmer eine seiner zulässigen Ausnahmen von der Beschränkungsperiode 3 (Artikel B9.5.3) in Anspruch nimmt, müssen innerhalb von drei (3) Stunden nach Ende des FP2 alle F1-Autos, die während der Session eingesetzt wurden (oder die zur Verwendung vorgesehen waren, aber die Boxengasse nicht verlassen haben), abgedeckt und für die Anbringung der FIA-Siegel bereit sein.

Nur für die Zwecke dieses Artikels wird ein Formel-1-Auto als bestehend aus allen Komponenten definiert, die zur Einhaltung des Reglements erforderlich sind, mit Ausnahme des Unterbodens, der Karosserie und der Nase.

Karosserie, die vordere Kotflügelkarosserie und die hintere Kotflügelkarosserie gemäß Definition in den Artikeln C3.5.13, C3.7.1, C3.10.12 bzw. C3.11.8. Die Komponenten müssen einer bestimmten Spezifikation entsprechen.

Bereits im Wettbewerb eingesetzte oder als Option vorgesehene Komponenten sind nicht zulässig. Veralterte oder Attrappenkomponenten sind nicht erlaubt. Wird das Formel-1-Auto auf Ständern abgestellt, müssen alle Komponenten unter der Abdeckung vorhanden sein. Das komplette Formel-1-Auto, abgesehen von den in diesem Artikel beschriebenen Ausnahmen und einschließlich aller nicht montierten Komponenten, muss jederzeit im Sichtfeld der Überwachungskamera des Parc Fermé bleiben. Zulässige Belüftungs-, Heiz- oder Kühlvorrichtungen dürfen eingebaut werden.

Die Nichteinhaltung dieser Anforderung stellt einen Verstoß gegen die Sperrfrist 3 (Artikel B9.5.1ci) dar, und die Nichteinhaltung beider Artikel wird als ein einziger Verstoß gewertet. Verstoß.

b) Drei (3) Stunden vor Beginn des FP3 dürfen die FIA-Siegel und -Abdeckungen entfernt werden.

B3.4.2 Wettbewerb(e) im alternativen Format

Bei jedem Wettbewerb im alternativen Format:

a. Innerhalb von zwei (2) Stunden nach Ende des Sprint-Qualifyings müssen alle während der Session eingesetzten Formel-1-Fahrzeuge (oder die zur Verwendung vorgesehen waren, aber die Boxengasse nicht verlassen haben) abgedeckt und für die Anbringung der FIA-Siegel bereit sein.

Zu Marketingzwecken kann diese Frist für jeweils ein Formel-1-Auto jedes Teilnehmers verlängert werden.

für maximal zwei (2) Stunden nach vorheriger Absprache mit dem Technischen Delegierten.

Im Falle eines Verstoßes gegen diesen Artikel wird davon ausgegangen, dass der Teilnehmer auch gegen Artikel B3.5.7 verstoßen hat. Der betreffende Fahrer wird mit einer einmaligen Strafe belegt. Kombination beider Delikte.

b. Drei (3) Stunden vor dem geplanten Beginn der Einführungsrunde für den Sprint dürfen die Siegel und Abdeckungen entfernt werden, die F1-Autos bleiben jedoch bis zum Beginn des Sprints unter Parc-Fermé-Bedingungen.

B3.4.3 Alle Wettbewerbe

Bei jedem Wettbewerb:

a. Innerhalb von zwei (2) Stunden nach Ende des Qualifyings müssen alle während der Session eingesetzten Formel-1-Fahrzeuge (oder solche, die zur Verwendung vorgesehen waren, aber die Boxengasse nicht verließen) abgedeckt und für die Anbringung der FIA-Siegel bereit sein. Aus Marketinggründen kann diese Frist für ein Formel-1-Fahrzeug jedes Teilnehmers nach vorheriger Absprache mit dem Technischen Delegierten um maximal zwei (2) Stunden verlängert werden.

Bei einem Verstoß gegen diesen Artikel wird davon ausgegangen, dass der Teilnehmer auch gegen Artikel B3.5.7 verstoßen hat. Der betreffende Fahrer wird für beide Verstöße mit einer einzigen Strafe belegt.

b. Fünf (5) Stunden vor dem geplanten Start der Einführungsrunde für das Rennen dürfen die Siegel und Abdeckungen entfernt werden, die Formel-1-Fahrzeuge bleiben jedoch bis zum Start des Rennens unter Parc-fermé-Bedingungen.

Wettrennen.

B3.4.4 Obwohl die Formel-1-Autos abgedeckt und abgedichtet sind, können sie mit Vorrichtungen ausgestattet sein, um sie warm zu halten.

B3.5 Parc Fermé vor dem Sprint und vor dem Rennen

B3.5.1 Jedes Formel-1-Auto gilt ab folgendem Zeitpunkt als im Parc fermé befindlich:

- a. Zu dem Zeitpunkt, an dem es während des Sprint-Qualifyings zum ersten Mal die Boxengasse verlässt, bis zum Start des Sprint und
- b. Vom Zeitpunkt des ersten Verlassens der Boxengasse während des Qualifyings bis zum Beginn des das Rennen.

Jedes F1-Auto, das während des Sprint-Qualifyings oder des Qualifyings die Boxengasse nicht verlässt, wird am Ende von SQ1 bzw. Q1 als im Parc fermé befindlich betrachtet.

B3.5.2 Jeder Teilnehmer muss dem Technischen Delegierten ein Setup-Blatt für die Aufhängung beider F1-Autos aushändigen, bevor jedes seiner Autos während des Sprint-Qualifyings und des Qualifyings zum ersten Mal die Boxengasse verlässt.

B3.5.3 Befindet sich ein Formel-1-Auto im Parc fermé, dürfen weder Teile des Autos ausgetauscht noch verändert werden, und es dürfen keine Änderungen an der Fahrzeugkonfiguration vorgenommen werden. Außer wenn die Formel-1-Autos gemäß Artikel B3.4.2 oder B3.4.3 versiegelt werden, dürfen nur die in Anhang B2 aufgeführten oder vom Technischen Delegierten gemäß Artikel B3.5.4 genehmigten Arbeiten durchgeführt werden.

Im Falle eines Verstoßes gegen diesen Artikel:

- a. Bei jedem Standard-Wettbewerb muss der jeweilige Fahrer das Rennen aus der Boxengasse starten.
Fahrbahn.
- b. Bei jedem Wettbewerb im alternativen Format gilt: Wird die Parc-fermé-Regelung vor dem Start des Sprints verletzt, muss der betreffende Fahrer den Sprint aus der Boxengasse starten. Wird die Parc-fermé-Regelung nach dem Start des Qualifyings verletzt, muss der betreffende Fahrer das Rennen starten.
aus der Boxengasse.

B3.5.4 Alle Teile, die vom F1-Auto entfernt werden, um Arbeiten durchzuführen, die gemäß Artikel B3.5.3 ausdrücklich zulässig sind, oder alle Teile, die entfernt werden, um wesentliche Sicherheitsprüfungen durchzuführen, müssen sich in der Nähe des F1-Autos befinden und jederzeit für den dem jeweiligen F1-Auto zugeteilten technischen Kommissar sichtbar sein.

Des Weiteren müssen alle Teile, die zur Durchführung solcher Arbeiten vom F1Carin entfernt wurden, wieder eingebaut werden, bevor der Formel-1-Wagen die Boxengasse verlässt.

Alle Arbeiten, die nicht in Artikel B3.5.3 aufgeführt sind, dürfen nur mit Genehmigung des Technischen Delegierten und nach schriftlichem Antrag des betreffenden Teilnehmers durchgeführt werden. Es muss sichergestellt sein, dass jedes vom Teilnehmer einzubauende Ersatzteil in Konstruktion, Masse, Trägheit und Funktion dem Originalteil entspricht. Alle ausgebauten Teile verbleiben im Besitz der FIA.

Wenn ein Teilnehmer während des Sprint-Qualifyings, des Qualifyings, in der Startaufstellung vor dem Sprintstart und zwischen den Aufklärungsrounds und/oder in der Startaufstellung vor dem Rennstart ein Teil austauschen möchte, kann dies ohne vorherige Genehmigung des Technischen Delegierten erfolgen, vorausgesetzt, der betreffende Teilnehmer kann vernünftigerweise davon ausgehen, dass die Genehmigung erteilt würde, wenn genügend Zeit zum Fragen vorhanden wäre, und das defekte oder beschädigte Teil bleibt für den dem Formel-1-Fahrzeug zugeteilten Technischen Kommissar in vollem Umfang sichtbar.
alle Zeiten.

B3.5.5 Ausnahmsweise können während der Meisterschaft sechs (6) Anträge gemäß Artikel B3.5.4 auf Ersatzteile für Frontflügel, Heckflügel, Heckkarosserie oder Bodenkarosserie, die sich in ihrer Konstruktion unterscheiden, zur Genehmigung geprüft werden, vorausgesetzt, dass das Ersatzteil einer Spezifikation entspricht, die zuvor bei öffentlichen Vorsaisontests, einem Sprint-Qualifying, einem Qualifying oder einem TTCS verwendet wurde.

B3.5.6 Am Ende jedes Sprint-Qualifyings und Qualifyings wählt die FIA bestimmte Formel-1-Fahrzeuge für weitere Überprüfungen aus. Sobald der betreffende Teilnehmer darüber informiert wird, dass sein Formel-1-Fahrzeug ausgewählt wurde, muss er dieses unverzüglich in den Parc Fermé bringen.

~~**B3.5.7** Ein Teilnehmer darf während der Parksperre keine Teile des Formel-1-Wagens verändern oder Änderungen an der Fahrwerksabstimmung vornehmen. Im Falle eines Verstoßes gegen diese Regel werden die Fahrer zur Rechenschaft gezogen. Dieser Artikel:~~

~~a. Bei jedem Standard-Wettbewerb muss der jeweilige Fahrer das Rennen aus der Boxengasse starten.~~

~~Fahrer~~

~~b. Bei jedem Wettbewerb im alternativen Format gilt: Wird die Parc-fermé-Regelung vor dem Start des Sprints verletzt, muss der betreffende Fahrer den Sprint aus der Boxengasse starten. Wird die Parc-fermé-Regelung nach dem Start des Qualifyings verletzt, muss der betreffende Fahrer das Rennen starten. aus der Boxengasse.~~

B3.5.7 Damit die technischen Kommissare sich vollständig davon überzeugen können, dass an den Aufhängungssystemen oder der aerodynamischen Konfiguration des Formel-1-Wagens (mit Ausnahme des Frontflügels) während des vor dem Rennen abgesperrten Parc fermé keine Änderungen vorgenommen wurden, muss durch eine physische Inspektion klar sein, dass Änderungen nicht ohne den Einsatz von Werkzeugen vorgenommen werden können.

B3.5.8 Jedem Formel-1-Auto wird ein (1) technischer Kontrolleur zugeteilt, um sicherzustellen, dass während der Parkpause keine unerlaubten Arbeiten durchgeführt werden. Zusätzlich wird ein (1) Jedem Formel-1-Auto wird eine „Parc-Fermé-Kamera“ zugeteilt, die der Fahrer in seiner zugewiesenen Garagenposition direkt über dem Fahrzeug und mit vollständiger Sicht darauf installieren muss. Die Parc-Fermé-Kamera muss während des gesamten Wettbewerbs stets unbedeckt und betriebsbereit sein. Weitere Details zur Installation, zum Sichtfeld, zum Anschluss und zu den Betriebsanforderungen der Parc-Fermé-Kameras sind im Dokument *FIA-F1-DOC-079 beschrieben*.

B3.5.9 Eine Liste der Teile, die mit ausdrücklicher Zustimmung des Technischen Delegierten ausgetauscht werden, während die Formel-1-Fahrzeuge unter Parc-fermé-Bedingungen stehen, wird veröffentlicht und allen Teilnehmern vorab zugestellt. zum Rennen.

B3.6 Post-Sprint- und Post-Race-Parc Fermé

B3.6.1 Nur die mit der Aufsicht beauftragten Beamten dürfen den gesperrten Park betreten. Jegliches Eingreifen ist dort ohne Genehmigung dieser Beamten untersagt.

B3.6.2 Wenn der Parc fermé in Betrieb ist, gelten im Bereich zwischen der Linie und der Eingang zum Parc fermé.

B3.6.3 Der gesperrte Park muss so gesichert sein, dass Unbefugte keinen Zugang dazu erhalten.

Pro Formel-1-Auto dürfen maximal drei (3) Teammitglieder den Parc Fermé betreten, und zwar ausschließlich zum Zweck der Montage von Kühlventilatoren und der Durchführung von Arbeiten, die von den für die Aufsicht im Parc Fermé zuständigen Offiziellen angeordnet werden.

B3.6.4 Jeder Fahrer muss bis nach dem Wiegen vollständig bekleidet bleiben (z. B. Helm, Handschuhe usw.).

B3.6.5 Fahrer dürfen in keiner Weise gegen die Parkordnung verstoßen.

ARTIKEL B4: RUNDENZEIT-KLASSIFIZIERTE SITZUNGEN (LTCS)

Beratungsausschuss : SAC

Governance: F1-Kommission / WMSC

B4.1 Allgemeine Bestimmungen für LTCS

B4.1.1 Jeder Fahrer, der an einem LTCS teilnimmt und nach Ansicht der Stewards unnötigerweise auf der Rennstrecke anhält oder einen anderen Fahrer unnötigerweise behindert, unterliegt den in Artikel B1.9.4 genannten Strafen.

B4.1.2 Sollte es notwendig werden, ein LTCS zu stoppen, ordnet der Renndirektor an, dass an allen Streckenposten rote Flaggen gehisst und die orangefarbenen Lichter am Startportal an der Startlinie eingeschaltet werden.

a. Sobald das Stoppsignal ertönt, müssen alle Formel-1-Fahrzeuge ihre Geschwindigkeit unverzüglich reduzieren und langsam in die Boxengasse zurückfahren. Um sicherzustellen, dass die Fahrer ihre Geschwindigkeit ausreichend reduzieren, müssen sie – vom Zeitpunkt des Erscheinens der „ROTE FLAGGE“-Meldung bis zum Überqueren der ersten Safety-Car-Linie beim Einfahren in die Boxengasse – in jedem Streckenabschnitt (der Streckenabschnitt zwischen den FIA-Lichttafeln ist) mindestens einmal die von der FIA-ECU festgelegte Mindestzeit überschreiten.

b. Alle auf der Rennstrecke zurückgelassenen Formel-1-Autos werden an einen sicheren Ort gebracht.

c. Am Ende jedes LTCS, eines beliebigen Qualifikationszeitraums (Q1, Q2, Q3) oder eines beliebigen Sprint-Qualifikationszeitraums (SQ1, SQ2, SQ3) Kein Fahrer darf die Linie mehr als einmal überqueren.

B4.1.3 Der Rennleiter kann eine LTCS so oft und so lange unterbrechen, wie er es für die sichere und ordnungsgemäße Durchführung des Wettbewerbs für notwendig erachtet. Sollten eine oder mehrere Sessions auf diese Weise unterbrochen werden, können keine Proteste hinsichtlich der möglichen Auswirkungen der Unterbrechung auf die Qualifikation anerkannt werden. Fahrern wurde die Teilnahme am TTCS gestattet.

B4.1.4 Das VSC-Verfahren kann auf Anweisung des Rennleiters eingeleitet werden, um ein LTCS zu neutralisieren. Sobald die Anweisung zur Einleitung des VSC-Verfahrens erteilt wird, wird die Meldung „VSC EINGESETZT“ an alle Teilnehmer gesendet und auf allen FIA-Lichttafeln wird „VSC“ angezeigt. Während des laufenden VSC-Verfahrens kann jederzeit ein VSC-Verfahren eingeleitet werden.

verwenden:

a. Formel-1-Fahrzeuge dürfen nicht unnötig langsam, unberechenbar oder auf eine Weise gefahren werden, die für andere Fahrer oder Personen potenziell gefährlich sein könnte. Dies gilt unabhängig davon, ob ein Formel-1-Fahrzeug auf der Rennstrecke, der Boxeneinfahrt oder der Boxengasse gefahren wird.

b. Alle teilnehmenden Formel-1-Fahrzeuge müssen mindestens einmal in jedem Streckenabschnitt und sowohl an der ersten als auch an der zweiten Safety-Car-Linie ihre Geschwindigkeit reduzieren und die von der FIA-ECU festgelegte Mindestzeit einhalten (ein Streckenabschnitt ist definiert als der Streckenabschnitt zwischen den einzelnen FIA-Lichttafeln). Alle Formel-1-Autos müssen diese Mindestzeit auch dann überschritten haben, wenn die FIA-Lichttafeln auf Grün schalten.

c. Mit Ausnahme der unter i) bis iv) aufgeführten Fälle darf kein Fahrer einen anderen F1 überholen.
Auto auf der Rennstrecke. Ausnahmen:

i. Bei der Einfahrt in die Boxengasse darf ein Fahrer ein anderes, noch auf der Strecke befindliches Formel-1-Auto überholen, nachdem sie die erste Safety-Car-Linie erreicht haben.

ii. Beim Verlassen der Boxengasse kann ein Fahrer ein anderes Formel-1-Auto überholen oder von einem anderen überholt werden, bevor sie die zweite Safety-Car-Linie erreichen.

- iii. Auf der Boxeneinfahrt, der Boxengasse oder der Boxenausfahrt darf ein Fahrer ein anderes Formel-1-Auto überholen, das sich ebenfalls in einem dieser drei Gebiete befindet.

- iv. Wenn ein Formel-1-Auto aufgrund eines offensichtlichen Problems langsamer wird.

Sobald der Rennleiter die Beendigung des VSC-Verfahrens für sicher hält, wird die Meldung „VSC BEENDET“ an alle Teilnehmer gesendet. Etwa 10 bis 15 Sekunden später schaltet die Anzeige „VSC“ auf den FIA-Ampeltafeln auf Grün, und die Fahrer können die Session fortsetzen oder das Rennen sofort weiterfahren. Nach 30 Sekunden erlischt die grüne Anzeige.

B4.2 Spezielle Bestimmungen für die freie(n) Übungseinheit(en)

B4.2.1 Vorbehaltlich der Bestimmungen von Artikel B2.2.1 **und nur wenn FP1 nicht bereits gemäß Artikel B2.1.2ai verlängert wurde**, wird die Freie Praxis 1 bei einem Wettbewerb im alternativen Format gemäß B4.1.3 unterbrochen, bevor fünfundvierzig (45) Minuten der Sitzung verstrichen sind.

Die Session kann so verlängert werden, dass die Zeit, die Fahrzeuge während dieser Session auf der Strecke verbringen dürfen, wird gemäß Artikel B2.1.2a aufrechterhalten.

B4.2.2 Das Training beginnt auf dem Spielfeld

Nach dem Ende jedes freien Trainings, wie in den Artikeln B2.1.1 und B2.1.2 definiert, darf jeder Fahrer, der sich beim Erscheinen des Signals zum Ende des Trainings auf der Strecke befindet, einen Übungsstart in der Startaufstellung durchführen. Jeder Fahrer, der einen Übungsstart durchführen möchte, muss:

- a. Nach dem Signal zum Ende der Session die Ziellinie überqueren und eine (1) weitere Runde absolvieren.
und fahren Sie mit dem Raster fort.
- b. Führen Sie den Start von einer markierten Startposition aus, indem Sie so weit wie möglich auf dem Startgitter nach vorne ziehen.
- c. Führen Sie unter keinen Umständen einen Übungsstart durch, wenn ein anderes Formel-1-Fahrzeug davor steht.
sie auf derselben Seite des Gitters.

Sollte der Rennleiter es für notwendig erachten, die Übungsstarts abubrechen, wird eine rote Flagge gehisst und die orangefarbenen Lichter am Startportal leuchten an der Startlinie auf. Im Falle einer roten Flagge müssen alle Fahrer, die sich noch in der Startaufstellung befinden, langsam die Strecke verlassen, und alle verbleibenden Formel-1-Fahrzeuge müssen langsam in die Boxengasse einfahren.

B4.3 Spezielle Bestimmungen für die Sprint-Qualifikation und die Qualifikationssitzung(en)

B4.3.1 Wird ein Abschnitt eines Sprint-Qualifyings oder einer Qualifikationssitzung gemäß B4.1.3 unterbrochen:

- a. Vorbehaltlich des nachstehenden Absatzes b. wird die Unterbrechungsperiode so verlängert, dass die Zeit, die Fahrzeuge während dieser Periode auf der Strecke verbringen dürfen, gemäß Artikel B2.2.2 oder B2.4.2 beibehalten wird.
soweit zutreffend.
- b. Wird ein Zeitraum zu einem Zeitpunkt unterbrochen, an dem der Rennleiter feststellt, dass kein Formel-1-Auto mehr in der Lage ist, ...
Sollte ein Fahrer anschließend die Boxengasse verlassen und vor Ablauf dieser Zeitspanne eine gezeitete Runde beginnen, kann die unterbrochene Zeitspanne nach alleinigem Ermessen des Rennleiters nicht wieder aufgenommen werden, d. h. dieser Teil des Wettbewerbs wird abgebrochen.

B4.3.2 Jeder Fahrer, dessen Formel-1-Wagen während des Sprint-Qualifyings in einem anderen Bereich als der Boxengasse anhält oder Personen, die sich qualifizieren und körperliche Unterstützung erhalten, dürfen nicht weiter daran teilnehmen.
Sitzung.

ARTIKEL B5: GESAMTZEIT DER KLASSIFIZIERTEN SITZUNGEN (TTCS)

Beratungsausschuss : SAC

Governance: F1-Kommission / WMSC

B5.1 Allgemeine Bestimmungen für TTCS

- B5.1.1** Kein Fahrer darf eine TTCS starten, ohne an mindestens einer (1) LTCS teilgenommen zu haben.
- B5.1.2** Das Spielfeld wird in einer versetzten 1 x 1-Formation angeordnet sein, wobei die Reihen im Spielfeld jeweils 16 Meter voneinander entfernt sind.
- B5.1.3** Sämtliche Geräte, die zur Kühlung des F1-Autos in der Startaufstellung mittels Zwangsluftstrom (oder eines anderen Gasstroms) eingesetzt werden, dürfen nur mit Strom betrieben werden.
- B5.1.4** Nach Verlassen der Boxengasse zum Beginn der gemäß Artikel B5.2 zulässigen Erkundungsrunde(n) darf einem Formel-1-Auto weder Treibstoff hinzugefügt noch entnommen werden, bis das Signal zum Ende der Session gemäß Artikel B5.16 angezeigt wurde.
- B5.1.5** Außer in den Fällen, in denen dies während der Unterbrechung eines TTCS gemäß Artikel B5.14 zulässig ist, sind Reifendecken in der Boxengasse während eines TTCS zu keiner Zeit erlaubt und müssen entfernt werden, bevor die Reifen zum Boxenstoppbereich gebracht werden.
- B5.1.6** Mit Ausnahme der in Artikel B1.5.4d oder Artikel B5.14 beschriebenen Umstände darf jeder Fahrer, dessen Formel-1-Auto Wer während eines TTCS in einem anderen Bereich als der Boxengasse anhält und körperliche Hilfe benötigt, die dazu führt, dass das F1-Auto wieder in die Boxengasse einfährt, kann von diesem TTCS disqualifiziert werden.
- B5.1.7** Das FIA Safety Car wird von einem von der FIA ernannten Safety Car-Fahrer gesteuert und befördert einen FIA Safety Car-Beobachter, der alle teilnehmenden F1-Fahrzeuge erkennen kann und in permanentem Funkkontakt mit der Rennleitung steht.
- B5.1.8** Sofern nicht ausdrücklich vom Renndirektor genehmigt, muss die Boxenmauer während des Starts eines jeden TTCS von allen Personen freigehalten werden, mit Ausnahme des gemäß Artikel B1.5.8 zugelassenen Teampersonals.
Beamte und Brandschutzbeauftragte.
- B5.2 Aufklärungsrunde(n)**
- B5.2.1** Vor der Öffnung der Boxengasse für die Erkundungsrunde(n) verlässt das Safety-Car die Boxengasse.
und nehmen Sie Ihre Position am vorderen Ende des Startfelds ein und bleiben Sie dort, bis das Fünf-Minuten-Signal ertönt.
An diesem Punkt (außer bei Artikel B5.10) wird es eine Runde auf der Rennstrecke absolvieren und seine Position einnehmen.
- B5.2.2** Vor dem geplanten Start der Einführungsrunde für jedes TTCS wird die **Boxenausfahrt** geöffnet. Alle Formel-1-Fahrzeuge, einschließlich derer, die das TTCS von der Boxengasse aus starten müssen, dürfen die Boxengasse verlassen, um eine oder mehrere Erkundungsrunden zu absolvieren. Alle Fahrer, die zu diesem Zeitpunkt die Boxenausfahrt befahren, müssen **dies** mit konstanter Geschwindigkeit und konstantem Gaspedal tun. Dies gilt für die gesamte Boxengasse, unabhängig davon, ob ein Fahrer von seiner Garage aus zur Boxenausfahrt fährt oder die **Boxengasse** durchquert.
zwischen den Aufklärungsrunden
- a. Bei jedem Sprint wird die Boxenausfahrt dreißig (30) Minuten vor dem geplanten Beginn der Einführungsrunde geöffnet und bleibt fünf (5) Minuten lang geöffnet. Jeder Fahrer darf eine (1) Erkundungsrunde absolvieren.
- b. Für jedes Rennen wird die Boxenausfahrt vierzig (40) Minuten vor dem geplanten Start der Einführungsrunde geöffnet und bleibt zehn (10) Minuten lang geöffnet. Sollte ein Fahrer die Boxenausfahrt abdecken wollen ,

Für mehr als eine (1) Erkundungsrunde muss dies über die Boxeneinfahrt erfolgen.

und die Boxengasse mit stark reduzierter Geschwindigkeit zwischen den einzelnen Runden. Wenn ein Fahrer in seiner Boxengasse anhält, ...

Im ausgewiesenen Garagenbereich zwischen den Erkundungsrunden darf der Formel-1-Wagen nur dann wieder auf die Strecke zurückkehren, wenn er von der Fahrergarage und nicht von seiner **ausgewiesenen** Boxenstopposition aus gefahren wird.

B5.2.3 Am Ende dieser Runden müssen alle F1-Fahrzeuge, die das TTCS von der Startaufstellung aus starten, in Startreihenfolge mit abgestellten Motoren auf der Startaufstellung anhalten, und alle F1-Fahrzeuge, die das TTCS von der Boxengasse aus starten müssen, müssen in die Boxengasse einfahren.

B5.2.4 Ein Formel-1-Auto, das keine Erkundungsrunde absolviert und die Startaufstellung nicht aus eigener Kraft erreicht, darf nicht am TTCS von der Startaufstellung aus teilnehmen.

B5.2.5 Jedes Formel-1-Auto, das sich noch in der Boxengasse befindet, wenn die Boxenausfahrt nach den **Erkundungsrunden** geschlossen wird, kann das TTCS vom Ende der Boxengasse aus starten, vorausgesetzt, es ist aus eigener Kraft dorthin gelangt.

B5.3 Boxengassenstarter

B5.3.1 Mit Ausnahme der Aufklärungsrunden (Artikel B5.2) darf kein Fahrer, der den TTCS aus der Boxengasse starten muss, sein F1-Auto aus dem für die Wettbewerber vorgesehenen Garagenbereich herausfahren, bevor die Ausfahrt der Boxengasse vor dem geplanten Start der Einführungsrunde geschlossen wird (Artikel B5.6), und muss in einer Reihe auf der Überholspur anhalten.

B5.3.2 Wenn mehr als ein Formel-1-Auto das TTCS aus der Boxengasse startet, müssen sie sich in der Reihenfolge aufstellen, die in Artikel B2.3.4 für den Sprint oder in Artikel B2.5.4 für das Rennen festgelegt ist.

Ein Fahrzeug, das nach dem Fünf-Minuten-Signal das Ende der Boxengasse erreicht, muss hinter jedem Formel-1-Fahrzeug starten.

Ich **bin** bereits am Ausgang der Boxengasse.

B5.3.3 Unter diesen Umständen ist das Arbeiten auf der Überholspur für einen Zeitraum zulässig, der fünfzehn (15) Sekunden vor Beginn der Einführungsrunde endet. Danach müssen sich alle Personen und Geräte außerhalb der Überholspur befinden. Die Arbeiten sind beschränkt auf:

- a. Starten des Motors und alle damit direkt verbundenen Vorbereitungen.
- b. Der Einbau oder die Entfernung von zugelassenen Kühl- und Heizgeräten.
- c. Änderungen zur Verbesserung des Fahrkomforts.
- d. Vorbehaltlich der Bestimmungen des Artikels B5.5.3, Wechsel von Rädern und Reifen.
- e. Gemäß Artikel C3.10.10 ist die Position der Frontflügelprofile, die nicht vom FIA-Standard-Steuergerät gesteuert wird, anzupassen.
Es dürfen keine Teile hinzugefügt, entfernt oder ausgetauscht werden.

Die Fahrer müssen jederzeit den Anweisungen der Streckenposten Folge leisten.

B5.4 Verzögerter Start

B5.4.1 Falls der Rennleiter zu irgendeinem Zeitpunkt während des Aufstellungsverfahrens (Artikel B5.5) beschließt, dass der Start des TTCS verzögert werden soll und die Einführungsrunde noch nicht begonnen hat, werden die orangefarbenen Lichter am Startportal eingeschaltet, eine Tafel mit der Aufschrift „VERZÖGERTER START“ wird angezeigt und die Nachricht „VERZÖGERTER START“ wird an alle Teilnehmer gesendet.

B5.4.2 Der Startvorgang beginnt erneut beim Zehn-Minuten-Signal.

B5.5 Rasterverfahren

B5.5.1 Der Beginn eines TTCS wird durch Signale angekündigt, die zehn (10) Minuten, fünf (5) Minuten, drei (3) Minuten, eine (1) Minute und fünfzehn (15) Sekunden vor Beginn der Formationsrunde angezeigt werden. Jedes dieser Signale wird von einem akustischen Warnsignal begleitet.

B5.5.2 Wenn das Zehn-Minuten-Signal angezeigt wird:

- a. Alle außer den Fahrern, Offiziellen und dem technischen Personal der Teams müssen die Startaufstellung verlassen.
- b. Falls die Streckenbedingungen für den Start des TTCS zum geplanten Zeitpunkt als ungeeignet erachtet werden, können die Einführungsrounden hinter dem Safety-Car stattfinden (Artikel B5.10). In diesem Fall gilt Folgendes:
 - i. Die orangefarbenen Lichter des Safety-Cars werden eingeschaltet. Dies ist das Signal für die Fahrer, dass die Einführungsrunde hinter dem Safety-Car begonnen wird. Gleichzeitig werden alle Teilnehmer über das OMS informiert.
 - ii. Die Verwendung von Regenreifen gemäß Artikel B6.3.7 ist obligatorisch.

B5.5.3 Wenn das Fünf-Minuten-Signal angezeigt wird:

- a. Alle Formel-1-Fahrzeuge in der Startaufstellung und alle Formel-1-Fahrzeuge in der Boxengasse müssen mit montierten Rädern ausgestattet sein. Nach diesem Signal dürfen die Räder nur noch auf der inneren Fahrspur abgenommen werden.

Eine Stop-and-Go-Strafe wird gegen jeden Fahrer verhängt, dessen F1-Auto zum Zeitpunkt des Fünf-Minuten-Signals nicht alle Räder vollständig montiert hatte.
- b. Die Reifenwärmer an den montierten Rädern müssen von jeglicher Stromversorgung getrennt und dürfen während des Startvorgangs nicht wieder angeschlossen werden, es sei denn, es wird anschließend das Signal für verzögerten Start oder abgebrochenen Start angezeigt.
- c. Das Personal des F1-Teams und die Ausrüstungswagen müssen mit dem Verlassen der Startaufstellung beginnen.

B5.5.4 Wenn das Drei-Minuten-Signal angezeigt wird:

- a. Pro Teilnehmer dürfen sich höchstens sechzehn (16) Teammitglieder auf der Startaufstellung befinden.

B5.5.5 Wenn das Ein-Minuten-Signal angezeigt wird:

- a. Die Motoren müssen gestartet werden und alle Teammitglieder müssen die Startaufstellung und, falls gemäß B 5.3.3 gearbeitet wird, die Boxengasse (Fast Lane) verlassen, sobald das Signal für fünfzehn (15) Sekunden ertönt. Dabei müssen sie ihre gesamte Ausrüstung mitnehmen.

ich. Wenn Teammitglieder ein Formel-1-Auto berühren oder Teamausrüstung mit einem Formel-1-Auto verbunden ist

Nachdem das 15-Sekunden-Signal angezeigt wurde, befindet sich das Auto in der Startaufstellung. Der Fahrer des Formel-1-Autos

Der Fahrer muss das TTCS von der Boxengasse aus starten. Jeder Fahrer, der das TTCS nicht von der Boxengasse aus startet, erhält eine Stop-and-Go-Strafe.

Berührt ein Teammitglied ein Auto oder wird Teamausrüstung an ein Auto angeschlossen, das sich in der Boxengasse auf der Fast Lane befindet, nachdem das 15-Sekunden-Signal angezeigt wurde, wird dem betreffenden Fahrer eine Durchfahrtsstrafe auferlegt.
- ii. Benötigt ein Fahrer nach Ablauf der 15 Sekunden Hilfe, muss er dies unverzüglich tun.
 Ihre Hände über den Kopf heben. Wenn die übrigen Formel-1-Fahrer dazu in der Lage sind,

 Nachdem der Formel-1-Wagen die Startaufstellung verlassen hat, werden die Streckenposten angewiesen, ihn in die innere Boxengasse zu schieben. in Übereinstimmung mit Artikel B5.7.1.

In beiden oben genannten Fällen stehen Streckenposten mit gelben Flaggen neben jedem F1-Auto (oder mehreren F1-Autos).
besorgt, nachfolgende Fahrer zu warnen.

B5.5.6 Fahrzeuge, die gemäß Artikel B5.2.3 auf der Startaufstellung angehalten haben und vor Beginn der Einführungsrunde von der Startaufstellung in die innere Boxengasse oder in den zugewiesenen Garagenbereich der Teilnehmer bewegt werden, dürfen vor dem Start des TTCS nicht mehr auf die Startaufstellung zurückgebracht werden. Fahrzeuge dieser Art, die dazu in der Lage sind, müssen den TTCS aus der Boxengasse starten. Die Startreihenfolge der Fahrzeuge aus der Boxengasse, einschließlich der von der Startaufstellung bewegten Fahrzeuge, wird gemäß Artikel B5.3.2 festgelegt.

B5.6 Formationsrunde

B5.6.1 Wenn die grünen Lichter am Startportal aufleuchten, sollten alle Formel-1-Fahrzeuge in der Startaufstellung, die dazu in der Lage sind, starten.

Verlassen Sie die Startaufstellung und beginnen Sie die Einführungsrunde mit dem Fahrer auf der Pole-Position an der Spitze.

Sobald alle Fahrzeuge auf der Strecke das Ende der Boxengasse in der Einführungsrunde passiert haben, wird die Boxenausfahrt geöffnet .

Alle Fahrzeuge, die von der Boxengasse aus starten und dazu berechtigt sind, müssen die Boxengasse verlassen und sich der Einführungsrunde anschließen. Beim Verlassen der Boxengasse muss die Reihenfolge gemäß Regel B5.3.2 eingehalten werden, es sei denn, ein anderes Fahrzeug wird unangemessen aufgehalten.

Fahrzeuge, die die Boxengasse verlassen haben, müssen am Ende der Boxengassenausfahrt wieder in die **Boxengasse** einfahren.

die Einführungsrunde.

B5.6.2 Beim Verlassen der Startaufstellung müssen alle Fahrer die Geschwindigkeitsbegrenzung in der Boxengasse beachten, bis sie die Pole-Position passiert haben.

B5.6.3 Während der Formationsrunde sind Übungsstarts verboten und die Formation muss so eng wie möglich gehalten werden.

B5.6.4 Überholmanöver während der Einführungsrunde sind nur dann erlaubt, wenn ein Formel-1-Fahrzeug aufgehalten wird und die nachfolgenden Fahrzeuge es nicht überholen können, ohne das restliche Feld unangemessen zu behindern. In diesem Fall dürfen Fahrer nur überholen, um die ursprüngliche Startreihenfolge wiederherzustellen. Jeder Fahrer, der auf diese Weise aufgehalten wird und die ursprüngliche Startreihenfolge nicht wiederherstellen kann, bevor er die erste Safety-Car-Linie erreicht , muss
Fahren Sie in die Boxengasse und starten Sie das TTCS vom Ende der Boxengasse aus.

Eine Stop-and-Go-Strafe wird gegen jeden Fahrer verhängt, der es versäumt, in die Boxengasse einzufahren, wenn er die ursprüngliche Startreihenfolge nicht wiederhergestellt hat, bevor er die erste Sicherheitslinie der **Formel-1-** Fahrzeuge erreicht.

B5.7 Startvorgang

B5.7.1 Zu jedem Zeitpunkt nach Beginn der Einführungsrunde und vor Beginn des TTCS, wenn:

a. Ein Formel-1-Wagen steht auf der Startaufstellung:

- i. Der Fahrer muss unverzüglich die Hände über den Kopf heben, um zu signalisieren, dass er einen Problem;
- ii. Die Streckenposten entlang der Startaufstellung, die für diese Reihe zuständig sind, müssen unverzüglich gelbe Flaggen schwenken und/oder die gelbe Startaufstellungsleuchte aktivieren, um zu signalisieren, dass ein Formel-1-Auto in der Startaufstellung bewegungsunfähig ist.
- iii. Sobald der Rennleiter dies für gefahrlos hält, sind die Streckenposten verpflichtet, jeden liegengebliebenen Formel-1-Wagen auf dem schnellsten Weg in die innere Boxengasse zu schieben. Ein Fahrer, der von der Startaufstellung geschoben wird, darf nicht versuchen, den Formel-1-Wagen zu starten.

- iv. Sobald sich das F1-Auto in der inneren Boxengasse befindet, kann der Teilnehmer versuchen, das F1-Auto zu starten. Gelingt dies, darf das F1-Auto erst dann in die Überholspur einfahren, wenn das TTCS gestartet wurde, und kann dann am TTCS teilnehmen.

Der Fahrer und die Mechaniker müssen während eines solchen Vorgangs jederzeit den Anweisungen der Streckenposten Folge leisten.

- b. Der Rennleiter entscheidet, dass der Start abgebrochen werden soll; die Verfahren sind in Artikel B5.8 festgelegt. wird befolgt werden.
- c. Der Rennleiter entscheidet, dass eine zusätzliche Einführungsrunde erforderlich ist; die in Artikel festgelegten Verfahren werden eingehalten. B5.9 wird befolgt.

B5.7.2 Wenn die Formel-1-Autos, die von der Startaufstellung gestartet sind, am Ende der Einführungsrunde(n) zur Startaufstellung zurückkehren, Sie müssen innerhalb ihrer jeweiligen Startpositionen anhalten und dabei die Motoren laufen lassen.

- a. Es erfolgt ein stehender Start; das Startsignal für das TTCS wird durch fünf rote Lichter gegeben. auf dem Startportal, das vom permanenten Starter bedient wird.
- b. Sobald alle Formel-1-Fahrzeuge zum Stehen gekommen sind, leuchtet die erste rote Ampel auf, gefolgt von der zweiten, dritten, vierten und fünften roten Ampel. Sobald die fünfte rote Ampel aufleuchtet, wird das Startsignal für das TTCS durch Erlöschen aller roten Lichter am Startportal gegeben.
 - i. Das Zeitintervall zwischen dem Aufleuchten jeder der fünf roten Lichter in der Sequenz Die oben beschriebene Zeitspanne beträgt eine (1) Sekunde.
 - ii. Das Zeitintervall zwischen dem Aufleuchten des fünften Lichts und dem Erlöschen aller Lichter, das den Beginn des TTCS signalisiert, liegt im alleinigen Ermessen der ständigen Einsatzleitung. Anlasser.

B5.7.3 Wenn die Fahrzeuge, die aus der Boxengasse starten müssen, am Ende der Einführungsrunde(n) in die Boxengasse zurückkehren, müssen sie mit konstanter Geschwindigkeit und konstantem Gaspedal bis zum Ausgang der Boxengasse fahren und in der Reihenfolge ihrer Ankunft in einer Reihe auf der Überholspur anhalten, wobei ihre Motoren laufen müssen.

Sobald alle Fahrzeuge auf der Strecke nach dem Start zum ersten Mal das Ende der Boxengasse passiert haben, wird die Ausfahrt der Boxengasse geöffnet und alle Fahrzeuge, die von der Boxengasse aus gestartet sind, können dann am TTCS teilnehmen.

B5.8 Start abgebrochen

B5.8.1 Sollte zu irgendeinem Zeitpunkt nach Beginn der Einführungsrunde und vor dem Start des TTCS ein Problem auftreten, das den Start gefährden könnte, kann der Rennleiter entscheiden, den Start abzubrechen; in diesem Fall gelten folgende Verfahren:

- a) Sobald alle Fahrzeuge, die dazu in der Lage sind, die Einführungsrunde beendet haben und zu ihrem zugewiesenen Startplatz zurückgekehrt sind, werden die orangefarbenen Lichter am Startportal eingeschaltet, eine Tafel mit der Aufschrift „ABGEBROCHENER START“ wird angezeigt und die Nachricht „ABGEBROCHENER START“ wird an alle Teilnehmer gesendet.
- b) Alle Fahrzeuge, die von der Startaufstellung starten, müssen auf ihrem zugewiesenen Startplatz bleiben, und alle Fahrzeuge, die aus der Boxengasse starten, müssen auf ihrer Position in der Überholspur bleiben. F1-Teampersonal und Materialwagen haben Zugang zur Startaufstellung. Alle Teilnehmer werden über das offizielle Nachrichtensystem über die voraussichtliche Verzögerung informiert.

c) Sobald eine neue Startzeit feststeht, werden alle Teilnehmer über das offizielle Nachrichtensystem informiert. Der Startvorgang beginnt erneut zehn (10) Minuten vor dem Startsignal und wird gemäß B5.5, B5.6 und B5.7 durchgeführt.

B5.8.2 Jeder Fahrer, der einen Startabbruch verursacht hat und anschließend in der Lage ist, das TTCS zu starten, muss gemäß Artikel B5.3 vom Ende der Boxengasse starten. Sind mehrere Fahrzeuge beteiligt, richtet sich die Startreihenfolge nach der Reihenfolge, in der sie das Ende der Boxengasse erreicht haben.

Eine Stop-and-Go-Strafe wird jedem Fahrer auferlegt, der das TTCS nicht von der Boxengasse aus startet.

B5.8.3 Für jede abgebrochene Startprozedur wird die TTCS um eine (1) Runde verkürzt.

B5.9 **Zusätzliche Formationsrunde(n)**

B5.9.1 Sollte nach Beginn der Einführungsrunde und vor dem Start des TTCS ein Problem auftreten, das den Start gefährden könnte, aber nicht dessen Abbruch erfordert (siehe Artikel B5.8), kann der Rennleiter eine zusätzliche Einführungsrunde anordnen. In diesem Fall gelten folgende Bestimmungen:

- a. Sobald alle Fahrzeuge, die von der Startaufstellung starten und dazu in der Lage sind, die Einführungsrunde absolviert und ihre zugewiesene Startposition wieder eingenommen haben, leuchten die orangefarbenen Lichter am Startportal auf, eine Anzeigetafel mit der Aufschrift „ZUSÄTZLICHE EINFÜHRUNGSRUNDE“ wird eingeblendet und die entsprechende Meldung wird an alle Teilnehmer gesendet. Nach zwei (2) Sekunden leuchten die grünen Lichter am Startportal auf und signalisieren damit, dass alle Fahrzeuge, die dazu in der Lage sind, die Startaufstellung verlassen und eine zusätzliche Einführungsrunde absolvieren müssen.
- b. Beim Verlassen der Startaufstellung zur Absolvierung der zusätzlichen Einführungsrunde müssen alle Fahrer die Boxengasse respektieren. Geschwindigkeitsbegrenzung bis zum Passieren der Pole-Position.
- c. Alle Fahrzeuge, die das TTCS aus der Boxengasse gestartet haben, müssen gemäß B5.6.1 am Ende der Einführungsrunde in die Boxengasse einfahren und gemäß B5.7.2 zum Ausgang der Boxengasse weiterfahren .
und nehmen an der zusätzlichen Formationsrunde teil, sobald alle Fahrzeuge auf der Strecke das Ende der Boxengasse zum ersten Mal während der zusätzlichen Formationsrunde passiert haben. Diese Fahrzeuge müssen am Ende der zusätzlichen Formationsrunde in die Boxengasse einfahren und das TTCS vom Ende der Boxengasse in der Reihenfolge ihres Eintreffens starten. Dort.

B5.9.2 Wird eine zusätzliche Einführungsrunde durch ein Fahrzeug verursacht, das gemäß B5.7.1 auf der Startaufstellung liegen bleibt und angeschoben werden muss, kann das Teampersonal, sobald sich das Fahrzeug in der Boxengasse befindet, versuchen, das Problem zu beheben. Gelingt dies, kann das Fahrzeug vom Ende der Boxengasse starten. Sind mehrere Fahrzeuge betroffen, richtet sich ihre Startreihenfolge nach der Reihenfolge, in der sie das Ende der Boxengasse erreicht haben.

B5.9.3 Wenn ein anderes Problem auftritt, das keinen Abbruch des Starts erforderlich macht (siehe Artikel B5.8), kann der Rennleiter entscheiden, dass eine weitere zusätzliche Einführungsrunde erforderlich ist; in diesem Fall müssen die Fahrer eine weitere zusätzliche Einführungsrunde gemäß B5.9.1 absolvieren.

B5.9.4 Jeder Fahrer, der eine zusätzliche Einführungsrunde verursacht hat und dann in der Lage ist, die zusätzliche Einführungsrunde oder eine nachfolgende zusätzliche Einführungsrunde zu starten, muss am Ende der Runde in die Boxengasse einfahren und das TTCS vom Ende der Boxengasse aus starten, wie in B5.3 vorgeschrieben.

Eine Stop-and-Go-Strafe wird jedem Fahrer auferlegt, der das TTCS nicht von der Boxengasse aus startet.

B5.9.5 Für jede abgeschlossene zusätzliche Formationsrunde verkürzt sich die TTCS um eine (1) Runde.

- B5.9.6** Sollte Artikel B5.9 Anwendung finden, zählt die TTCS dennoch für die Meisterschaft, unabhängig davon, wie oft das Verfahren wiederholt wird oder wie stark sich die TTCS dadurch verkürzt.
- B5.10** **Einführungsrunde(n) hinter dem Safety-Car**
- B5.10.1** Falls die Streckenbedingungen für den Start des TTCS zum geplanten Zeitpunkt als ungeeignet erachtet werden, können Einführungsrunden hinter dem Safety-Car stattfinden. In diesem Fall gilt Folgendes:
- Falls der Rennleiter die Verwendung von Regenreifen für notwendig erachtet, werden beim Zehn-Minuten-Signal die orangefarbenen Lichter des Safety-Cars eingeschaltet und die Meldung „FORMATIONSRUNDE(N) HINTER DEM SAFETY CAR - REIFEN MÜSSEN VERWENDET WERDEN“ an alle Teilnehmer gesendet; dies ist das Signal an die Fahrer, dass die Formationsrunde(n) stattfinden werden.
hinter dem Safety Car und die Verwendung von Regenreifen gemäß Artikel B6.3.7 ist obligatorisch.
 - Falls der Rennleiter die Verwendung von Regenreifen nicht für notwendig erachtet, werden beim Fünf-Minuten-Signal die orangefarbenen Lichter des Safety-Cars eingeschaltet und die Meldung „FORMATIONSRUNDE(N) HINTER DEM SAFETY CAR“ an alle Teilnehmer gesendet; dies ist das Signal an die Fahrer, dass die Formationsrunde(n) hinter dem Safety-Car stattfinden werden.
- B5.10.2** Sobald die grünen Lichter am Startportal aufleuchten, verlässt das Safety-Car die Startaufstellung. Alle Fahrer müssen in Startreihenfolge folgen, wobei der maximal zulässige Abstand zehn (10) Fahrzeuglängen nicht überschreiten darf. Der maximal zulässige Abstand zwischen den Formel-1-Fahrzeugen liegt im alleinigen Ermessen des Rennleiters.
einschließlich des Abstands zwischen dem Führenden und dem Safety Car, kann auf zwanzig (20) Fahrzeuglängen erhöht werden. Bei schlechten Sichtverhältnissen wird in diesem Fall die Meldung „EINGESCHRÄNKTE SICHT – MAXIMALER ABSTAND 20 FAHRZEUGLÄNGEN“ an alle Teilnehmer gesendet. Das Safety-Car bleibt so lange im Einsatz, bis die Bedingungen wieder als wettbewerbstauglich gelten.
- B5.10.3** Beim Verlassen der Startaufstellung müssen alle Fahrer die Geschwindigkeitsbegrenzung in der Boxengasse beachten, bis sie die Pole-Position passiert haben.
- B5.10.4** Alle Formel-1-Fahrzeuge, die das TTCS aus der Boxengasse starten, müssen sich der/den Einführungsrunde(n) anschließen, sobald alle Fahrzeuge auf der Strecke das Ende der Boxengasse zum ersten Mal während der Einführungsrunde(n) hinter dem Safety-Car passiert haben. Diese Formel-1-Fahrzeuge müssen alle Einführungsrunden absolvieren und nach der Rückkehr des Safety-Cars in die Boxengasse einfahren, um das TTCS vom Ende der Boxengasse in der Reihenfolge ihres Eintreffens zu starten.
- B5.10.5** Mit Ausnahme des Einfahrens in die Boxengasse, um dem Safety-Car zu folgen, darf jedes andere F1-Auto, das während der Einführungsrunden in die Boxengasse einfährt, wieder auf die Strecke zurückkehren, muss aber, nachdem das Safety-Car in die Boxengasse zurückgekehrt ist, in die Boxengasse einfahren und das TTCS vom Ende der Boxengasse in der Reihenfolge ihres Eintreffens aus starten.
- B5.10.6** Überholmanöver während der Einführungsrunde(n) hinter dem Safety-Car sind nur unter folgenden Bedingungen zulässig:
Umstände:
- Wenn ein F1-Fahrzeug beim Verlassen der Startaufstellung verzögert ist und nachfolgende F1-Fahrzeuge es nicht überholen können, ohne den Rest des Feldes unangemessen zu verzögern, oder
 - Wenn mehr als ein Formel-1-Auto aus der Boxengasse startet und eines davon unangemessen verspätet ist.
 - Wenn ein Formel-1-Auto aufgrund eines offensichtlichen Problems langsamer wird, oder
 - Wenn ein Formel-1-Wagen während der Einführungsrunde(n) hinter dem Safety-Car aufgehalten wird.

- e. In allen unter a bis d genannten Fällen dürfen Fahrer nur überholen, um die ursprüngliche Startreihenfolge oder die Reihenfolge wiederherzustellen, in der sich die Formel-1-Fahrzeuge beim Verlassen der **Boxengasse** befanden, als die Einführungsrunde begonnen wurde:
- i. Bei einem stehenden Start gemäß Artikel B5.10.8 darf der Fahrer eines F1-Autos, der aufgehalten wird, überholen, um die ursprüngliche Startposition wiederherzustellen, vorausgesetzt, er tut dies, bevor er die erste Safety-Car-Linie in der Runde überquert, in der das Safety Car in die Boxengasse zurückkehrt.
- Sollten sie dies nicht tun, müssen sie in die Boxengasse zurückkehren und dürfen erst dann am TTCS teilnehmen, wenn das gesamte Fahrerfeld nach dem Start des TTCS das Ende der Boxengasse passiert hat.
- Eine Stop-and-Go-Strafe wird jedem Fahrer auferlegt, der nicht in die Boxengasse zurückkehrt, nachdem er seine ursprüngliche Startposition vor Erreichen der ersten Safety-Zone wieder eingenommen hat.
- Autoschlange.
- ii. Bei einem fliegenden Start gemäß Artikel B5.10.9 darf der Fahrer eines verzögerten Formel-1-Fahrzeugs überholen, um die ursprüngliche Startreihenfolge wiederherzustellen, sofern er dies tut, bevor die Meldung „FLIEGENDER START“ an alle Teilnehmer gesendet wird. Gelingt ihm dies nicht, muss er das TTCS von seiner aktuellen Position aus starten.

B5.10.7 Wird die/werden die Einführungsrunde(n) hinter dem Safety-Car gestartet, verkürzt sich die TTCS um die Anzahl der vom Safety-Car gefahrenen Runden minus eins, wie in Artikel B2.3.2a für den Sprint beschrieben.

wie in Artikel B2.5.2a für das Rennen beschrieben.

B5.10.8 Stehender Start

- a. Sollten die Streckenbedingungen nach Beginn der Einführungsrounden hinter dem Safety-Car für einen stehenden Start des TTCS als geeignet erachtet werden, wird die Meldung „STEHENDER START“ an alle Teilnehmer gesendet, alle FIA-Lichttafeln zeigen „SS“ an, die Boxenausfahrt wird geschlossen und die orangefarbenen Lichter am Safety-Car erlöschen. Dies ist das Signal für die Teilnehmer und Fahrer, dass sie am Ende dieser Runde in die Boxengasse einfahren werden.

An diesem Punkt kann das erste Formel-1-Auto hinter dem Safety Car das Tempo diktieren und sich vom Safety Car zurückfallen lassen, wobei der in Artikel B5.10.2 festgelegte maximal zulässige Abstand zwischen dem Führenden und dem Safety Car überschritten wird.

- b. Sobald das Safety-Car in die Boxengasse eingefahren ist, können alle Formel-1-Fahrzeuge, mit Ausnahme derjenigen, die von der Boxengasse aus starten müssen, zur Startaufstellung zurückkehren, ihre Startpositionen einnehmen und die in Artikel B5.7 festgelegten Verfahren befolgen.

Gemäß Artikel B5.10.4 müssen Formel-1-Fahrzeuge, die das TTCS von der Boxengasse aus starten mussten, wieder in die Boxengasse einfahren und dürfen das TTCS erst starten, wenn die Ausfahrt der **Boxengasse** geöffnet ist.

der Anfang.

Eine Stop-and-Go-Strafe wird jedem Fahrer auferlegt, der den TTCS nicht aus der Boxengasse startet.

Fahrbahn.

B5.10.9 Rollender Start

- a. Sollten die Streckenbedingungen nach Beginn der Einführungsrounden hinter dem Safety-Car als ungeeignet für einen stehenden Start des TTCS erachtet werden, wird die Meldung „ROLLING START“ an alle Teilnehmer gesendet und alle FIA-Lichttafeln zeigen „RS“ an.
- , Der Ausgang der Boxengasse wird sein

Die Strecke wird geschlossen, und die orangefarbenen Lichter des Safety-Cars erlöschen. Dies ist das Signal für die Fahrer und Teilnehmer, dass das Safety-Car am Ende dieser Runde in die Boxengasse einbiegt.

An diesem Punkt kann das erste Formel-1-Auto hinter dem Safety Car das Tempo diktieren und sich vom Safety Car zurückfallen lassen, wobei der in Artikel B5.10.2 festgelegte maximal zulässige Abstand zwischen dem Führenden und dem Safety Car überschritten wird.

- b. Sobald sich das Safety-Car der Boxeneinfahrt nähert, werden die FIA-Lichttafeln ausgeschaltet und

An der Linie wird eine grüne Flagge und/oder eine grüne Lichttafel aufgestellt.

Kein Fahrer darf einen anderen Formel-1-Wagen auf der Strecke überholen, bis er die Ziellinie zum ersten Mal passiert hat, nachdem das Safety-Car in die Boxeneinfahrt eingebogen ist, um in die Boxengasse zurückzukehren.

Die TTCS gilt als gestartet, sobald das führende F1-Auto die Ziellinie überquert, nachdem das Safety-Car in die Boxeneinfahrt eingefahren ist, um in die Boxengasse zurückzukehren.

Gemäß Artikel B5.10.4 müssen F1-Autos, die den TTCS von der Boxengasse aus starten mussten, wieder in die Boxengasse einfahren und dürfen den TTCS starten, sobald die Ausfahrt der Boxengasse nach dem Start geöffnet ist.

Eine Stop-and-Go-Strafe wird jedem Fahrer auferlegt, der das TTCS nicht von der Boxengasse aus startet.

B5.11 Fehlstart

B5.11.1

Bei jedem stehenden Anfahren (Artikel B5.7.2 oder B5.10.8) oder Wiederaufnehmen eines stehenden Anfahrens (Artikel B5.15.4) müssen alle Fahrzeuge Folgendes beachten:

- Sie verharren an ihrem zugewiesenen Gitterplatz für den Zeitraum, nachdem das dritte rote Licht aufgeleuchtet ist und bevor das Startsignal durch Erlöschen aller roten Lichter gegeben wird, wie in Artikel B5.7.1b definiert.
- Sie befinden sich auf ihrer zugewiesenen Startposition in der Startaufstellung, und zwar so, dass der Transponder den Moment erfassen kann, in dem sich das F1-Auto nach dem Startsignal zum ersten Mal von seiner Startposition bewegt.
- Sie sind in ihrer zugewiesenen Position im Fahrgitter so positioniert, dass kein Teil der Aufstandsfläche ihrer Vorderseite Die Reifen befinden sich zum Zeitpunkt des Startsignals außerhalb der Linien (vorne und seitlich).

Nach alleinigem Ermessen der Rennleitung: 5-Sekunden-Strafe, 10-Sekunden-Strafe, Drive-Through-Strafe

Eine Geldstrafe oder eine Verkehrskontrolle wird gegen jeden Fahrer verhängt, der nachweislich gegen die Vorschriften verstoßen hat. diesen Artikel.

B5.12 Virtuelles Safety-Car (VSC)

Das virtuelle Safety-Car kommt zum Einsatz, wenn auf einem Streckenabschnitt doppelt geschwenkte gelbe Flaggen erforderlich sind und Teilnehmer oder Offizielle in Gefahr sein könnten, die Umstände jedoch den Einsatz des Safety-Cars nicht rechtfertigen.

B5.12.1 Einsatz von VSC

Das VSC-Verfahren kann auf Anweisung des Rennleiters eingeleitet werden, um ein TTCS zu neutralisieren. Sobald die Anweisung zur Einleitung des VSC-Verfahrens erteilt wird, wird die Meldung „VSC AKTIVIERT“ an alle Teilnehmer gesendet und auf allen FIA-Lichttafeln wird „VSC“ angezeigt.

B5.12.2 Während eines VSC-Einsatzes

Zu jedem Zeitpunkt, während das VSC-Verfahren angewendet wird:

- a. Formel-1-Fahrzeuge dürfen nicht unnötig langsam, unberechenbar oder auf eine Weise gefahren werden, die für andere Fahrer oder Personen potenziell gefährlich sein könnte. Dies gilt unabhängig davon, ob ein Formel-1-Fahrzeug auf der Rennstrecke, der Boxeneinfahrt oder der Boxengasse gefahren wird.
- b. Alle Formel-1-Fahrzeuge müssen in jedem Streckenabschnitt und an der ersten und zweiten Safety-Car-Linie mindestens einmal ihre Geschwindigkeit reduzieren und die von der FIA-ECU festgelegte Mindestzeit einhalten (ein Streckenabschnitt ist der Abschnitt zwischen den FIA-Ampeln). Alle Formel-1-Fahrzeuge müssen diese Mindestzeit auch dann einhalten, wenn die FIA-Ampeln auf Grün schalten.

Wird ein Verstoß während eines TTCS eingeleitet, können die Stewards entweder eine 5-Sekunden-Strafe oder eine 10-Sekunden-Strafe verhängen. Zweite Strafe, eine Durchfahrtsstrafe oder eine Stop-and-Go-Strafe für jeden Fahrer, der die Mindestzeit nicht einhält.

- c. Mit Ausnahme der unter i. bis iv. aufgeführten Fälle darf kein Fahrer einen anderen F1 überholen.

Fahrzeug auf der Rennstrecke, während das VSC-Verfahren aktiv ist. Ausnahmen:

- i. Bei der Einfahrt in die Boxengasse darf ein Fahrer ein anderes, noch auf der Strecke befindliches Formel-1-Auto **überholen**, nachdem sie die erste Safety-Car-Linie erreicht haben.
- ii. Beim Verlassen der Boxengasse kann ein Fahrer ein anderes Formel-1-Auto **überholen oder von einem anderen überholt werden**, bevor sie die zweite Safety-Car-Linie erreichen.
- iii. Auf der Boxeneinfahrt, der Boxengasse oder der Boxenausfahrt darf ein Fahrer ein anderes Formel-1-Auto überholen, das sich ebenfalls in einem dieser drei Gebiete befindet.
- iv. Wenn ein Formel-1-Auto aufgrund eines offensichtlichen Problems langsamer wird.

B5.12.3 Nutzung der Boxengasse während des VSC-Einsatzes

Wird das VSC-Verfahren während eines TTCS eingeleitet, darf kein Formel-1-Auto in die Boxengasse einfahren, solange das VSC-Verfahren angewendet wird, es sei denn, es dient dem Zweck eines Reifenwechsels.

B5.12.4 Entzug der VSC

Sobald der Rennleiter die Beendigung des VSC-Verfahrens für sicher hält, wird die Meldung „VSC BEENDET“ an alle Teilnehmer gesendet. Etwa 10 bis 15 Sekunden später schaltet die Anzeige „VSC“ auf den FIA-Ampeltafeln auf Grün, und die Fahrer können die Session fortsetzen oder das Rennen sofort weiterfahren. Nach 30 Sekunden erlischt die grüne Anzeige.

B5.12.5 Jede Runde, die während der Anwendung des VSC-Verfahrens während eines TTCS absolviert wird, wird als eine Runde gezählt.**B5.13** Safety Car (SC)

Das Safety-Car kommt nur dann zum Einsatz, wenn sich Teilnehmer oder Offizielle auf oder in der Nähe der Strecke in unmittelbarer körperlicher Gefahr befinden, die Umstände jedoch keine Unterbrechung des TTCS erfordern.

B5.13.1 Einsatz des Safety-Cars

Das Safety-Car kann auf Anweisung des Rennleiters zur Neutralisierung einer TTCS eingesetzt werden. Sobald der Einsatz des Safety-Cars angeordnet wird, wird die Meldung „SAFETY CAR EINGESETZT“ an alle Teilnehmer gesendet, alle FIA-Lichttafeln zeigen „SC“ an und alle Streckenposten zeigen ...

Gelbe Flaggen und „SC“-Schilder werden geschwenkt, und das Safety Car fährt mit eingeschalteten orangefarbenen Lichtern auf die Strecke, unabhängig davon, wo sich der Führende befindet.

B5.13.2

Während eines SC-Einsatzes

Zu jedem Zeitpunkt, solange das Safety-Car im Einsatz ist:

- a. Formel-1-Fahrzeuge dürfen nicht unnötig langsam, unberechenbar oder auf eine Weise gefahren werden, die für andere Fahrer oder Personen potenziell gefährlich sein könnte. Dies gilt unabhängig davon, ob ein Formel-1-Fahrzeug auf der Rennstrecke, der Boxeneinfahrt oder der Boxengasse gefahren wird.
- b. Alle Formel-1-Fahrzeuge müssen ihre Geschwindigkeit reduzieren und sich hinter dem Safety-Car in einer Schlange aufstellen, die nicht länger als die Der maximal zulässige Abstand beträgt zehn (10) Fahrzeuglängen.

Um sicherzustellen, dass die Fahrer ihre Geschwindigkeit ausreichend reduzieren, müssen sie ab dem Zeitpunkt, an dem die Meldung „SAFETY CAR DEPLOYED“ an alle Teilnehmer gesendet wurde, bis zum zweiten Überqueren der ersten Safety-Car-Linie durch jedes Formel-1-Auto die von der FIA-ECU festgelegte Mindestzeit in jedem Streckenabschnitt und sowohl an der ersten als auch an der zweiten Safety-Car-Linie mindestens einmal einhalten (ein Streckenabschnitt ist der Abschnitt zwischen den FIA-Lichttafeln). Die Rennleitung kann Fahrern, die die Mindestzeit nicht einhalten, eine 5-Sekunden-Strafe, eine 10-Sekunden-Strafe, eine Durchfahrtsstrafe oder eine Stop-and-Go-Strafe auferlegen.

Zeit.

Sobald sich das erste Formel-1-Auto hinter dem Safety-Car befindet, muss der Abstand zum Safety-Car weniger als zehn (10) Fahrzeuglängen betragen, außer in den Fällen gemäß Artikel B5.13.6.

Der Rennleiter kann nach eigenem Ermessen den maximal zulässigen Abstand zwischen den Formel-1-Fahrzeugen, einschließlich des Abstands zwischen dem ersten Fahrzeug und dem Safety-Car, bei schlechten Sichtverhältnissen auf zwanzig (20) Fahrzeuglängen erhöhen. In diesem Fall wird allen Teilnehmern die Meldung „SCHLECHTE SICHT – MAXIMALER ABSTAND ZWANZIG FAHRZEUGLÄNGEN“ zugesendet.

- c. Mit Ausnahme der unten unter i bis viii aufgeführten Fälle darf kein Fahrer einen anderen F1 überholen.

Fahrzeuge auf der Strecke, einschließlich des Safety-Cars, dürfen die Ziellinie erst dann wieder passieren, nachdem das Safety-Car in die Boxeneinfahrt eingefahren ist, um in die Boxengasse zurückzukehren. Ausnahmen:

i. Wenn ein Fahrer vom Safety Car durch das grüne Licht am Safety Car dazu aufgefordert wird.

ii. Gemäß Artikel B5.10.6, B5.10.8, B5.13.4c und B5.15.3.

iii. Bei der Einfahrt in die Boxengasse darf ein Fahrer ein anderes, noch auf der Strecke befindliches Formel-1-Auto **überholen**, einschließlich des Safety-Cars, nachdem sie die erste Safety-Car-Linie erreicht haben.

iv. Beim Verlassen der Boxengasse kann ein Fahrer ein anderes Formel-1-Auto **überholen oder von einem anderen überholt werden**, bevor sie die zweite Safety-Car-Linie erreichen.

v. Wenn das Safety-Car in die Boxengasse zurückkehrt, kann es von Formel-1-Fahrzeugen auf der Strecke überholt werden, sobald es die erste Safety-Car-Linie erreicht hat.

vi. Vorbehaltlich der Bestimmungen des Artikels B5.13.3 darf ein Fahrer, während er sich in der Boxeneinfahrt, der Boxengasse oder der Boxenausfahrt befindet, ein anderes F1-Auto überholen, das sich ebenfalls in einem dieser drei Bereiche befindet.

vii. Jedes Formel-1-Auto, das in seinem zugewiesenen Garagenbereich hält, während das Safety-Car die Boxengasse benutzt, Lane (Artikel B5.13.3) darf überholt werden.

viii. Wenn ein Formel-1-Auto aufgrund eines offensichtlichen Problems langsamer wird.

B5.13.3 Nutzung der Boxengasse während eines SC-Einsatzes

Unter bestimmten Umständen kann der Rennleiter die Formel-1-Fahrzeuge und das Safety-Car auffordern, die Boxengasse zu benutzen. In diesem Fall wird vor Beginn der Boxeneinfahrt ein Signal zur Benutzung der Boxengasse angezeigt und alle Teilnehmer werden über das OMS informiert. Alle Formel-1-Fahrzeuge müssen dann in die Boxengasse einfahren, diese durchfahren und wieder auf die Strecke zurückkehren. Während dieser Zeit darf ein Fahrer in der Boxeneinfahrt oder -ausfahrt kein anderes Fahrzeug überholen, das sich ebenfalls in einem dieser Bereiche befindet, es sei denn, ein Fahrzeug bremst aufgrund eines offensichtlichen Problems ab. Jedes Formel-1-Fahrzeug, das unter diesen Umständen in die Boxengasse einfährt, darf an seinem zugewiesenen Garagenplatz anhalten.

Eine Durchfahrtsstrafe wird jedem Fahrer auferlegt, der es versäumt, die Boxengasse bei Bedarf zu befahren.
um dies zu tun.

Außer wenn die Formel-1-Autos und das Safety-Car die Boxengasse benutzen müssen, darf kein Formel-1-Auto in die Boxengasse einfahren, solange das Safety-Car im Einsatz ist, es sei denn, es handelt sich um einen Reifenwechsel.

B5.13.4 Reihenfolge der Fahrzeuge hinter dem SC

- a. Auf Anweisung des Renndirektors leuchtet das grüne Licht am Safety-Car auf, um den Formel-1-Fahrzeugen zwischen dem Safety-Car und dem Führenden zu signalisieren, dass sie überholen müssen. Sobald alle diese Fahrzeuge das Safety-Car passiert haben, erlischt das grüne Licht, um anzuzeigen, dass Überholvorgänge nicht mehr erlaubt sind, mit Ausnahme der in Artikel B5.13.2c aufgeführten Fälle.

Diese Formel-1-Fahrzeuge fahren mit reduzierter Geschwindigkeit und ohne Überholvorgänge weiter, bis sie die Schlange der Formel-1-Fahrzeuge hinter dem Safety-Car erreichen.

- b. Wenn der Rennleiter die Streckenbedingungen als ungeeignet zum Überholen erachtet, wird die entsprechende Meldung versandt.
„ÜBERHOLEN IST NICHT ERLAUBT“ wird an alle Teilnehmer versendet.
- c. Wenn der Rennleiter dies für sicher hält, wird die Meldung „ÜBERRUNDENE FAHRZEUGE DÜRFEN JETZT ÜBERHOLEN“ an alle Teilnehmer gesendet, und das grüne Licht am Safety-Car wird eingeschaltet, um allen Formel-1-Fahrzeugen, die vom Führenden überrundet wurden, zu signalisieren, dass sie die Formel-1-Fahrzeuge in der Führungsrunde und das Safety-Car überholen müssen.

Dies gilt nur für Formel-1-Fahrzeuge, die überrundet wurden, als sie am Ende der Runde, in der sie die erste Safety-Car-Linie zum zweiten Mal überquerten, nachdem das Safety-Car eingesetzt worden war, die Ziellinie überquerten.

Während die Fahrzeuge in der Führungsrunde und das Safety-Car überholt werden, und um sicherzustellen, dass dies sicher erfolgen kann, müssen die Fahrzeuge in der Führungsrunde stets auf der Ideallinie bleiben, es sei denn, ein Abweichen davon ist unvermeidbar.

Sobald alle diese Fahrzeuge das Safety-Car passiert haben, erlischt das grüne Licht am Safety-Car, um zu signalisieren, dass Überholvorgänge nicht mehr erlaubt sind, mit Ausnahme der Fälle.
aufgeführt in Artikel B5.13.2c.

Nachdem diese Formel-1-Fahrzeuge die F1-Autos in der Führungsrunde und das Safety-Car überholt haben, sollten sie die Strecke mit angemessener Geschwindigkeit ohne Überholmanöver weiterfahren und sich nach Kräften bemühen, sich am Ende der Schlange der Formel-1-Autos hinter dem Safety-Car einzureihen.

Während diese Fahrzeuge auf der Strecke fahren, um sich wieder in die Reihe der Fahrzeuge hinter dem Safety-Car einzureihen, kann die Boxenausfahrt nach alleinigem Ermessen des Rennleiters gesperrt werden, wenn sich das Safety-Car und die dahinter stehende Fahrzeugreihe der Boxenausfahrt nähern und diese passieren.

B5.13.5 Dauer des SC-Zeitraums

- a. Außer in den Fällen gemäß Artikel B5.13.4c ist das Safety-Car mindestens so lange einzusetzen, bis das führende Fahrzeug dahinter ist und alle übrigen Formel-1-Autos stehen dahinter in der Schlange.
- b. Sofern der Rennleiter die Anwesenheit des Safety-Cars nicht weiterhin für notwendig erachtet, kehrt das Safety-Car nach Erhalt der Meldung „ÜBERRUNDENE FAHRZEUGE DÜRFEN JETZT ÜBERHOLEN“ gemäß Artikel B5.13.4c am Ende der folgenden Runde in die Boxengasse zurück.

B5.13.6 Rückholung des Safety-Cars

Sobald der Rennleiter die Safety-Car-Phase für beendet erklärt, wird die Meldung „SAFETY CAR IN DIESER RUNDE“ an alle Teilnehmer gesendet und die orangefarbenen Lichter am Safety Car erlöschen. Dies signalisiert den Fahrern, dass das Safety Car am Ende dieser Runde in die Boxengasse einbiegt.

An diesem Punkt kann das erste Formel-1-Auto hinter dem Safety-Car das Tempo diktieren und sich vom Safety-Car zurückfallen lassen, wodurch der maximal zulässige Abstand zwischen dem Führenden und dem Safety-Car überschritten wird. definiert in Artikel B5.13.2b.

Um Unfälle zu vermeiden, bevor das Safety-Car in die Boxengasse zurückkehrt, müssen die Fahrer ab dem Zeitpunkt, an dem die orangefarbenen Lichter am Safety-Car erlöschen, ein Tempo einhalten, das weder unregelmäßiges Beschleunigen noch Bremsen noch andere Manöver beinhaltet, die andere Fahrer gefährden oder den Neustart behindern könnten.

Sobald sich das Safety-Car der Boxeneinfahrt nähert, werden die SC-Tafeln entfernt. Außer in der letzten Runde des TTCS werden, sobald sich der Führende der Ziellinie nähert, die gelben Flaggen entfernt und eine grüne Flagge und/oder eine grüne Lichttafel an der Ziellinie angezeigt.

B5.13.7 Jede Runde, die während des Einsatzes des Safety-Cars absolviert wird, zählt als eine Runde des TTCS.

Wird das in Artikel B5.10 beschriebene Verfahren eingehalten, findet B2.3.3a bzw. B2.5.3a Anwendung.

B5.13.8

Wenn das Safety-Car zu Beginn der letzten Runde noch im Einsatz ist oder während der letzten Runde eingesetzt wird, es sei denn, der Rennleiter hält die weitere Anwesenheit des Safety-Cars nach dem Signal zum Sessionende für erforderlich, fährt es am Ende der Runde in die Boxengasse ein, und die Formel-1-Fahrzeuge müssen bis zum Signal zum Sessionende durchfahren, ohne vor der Ziellinie zu überholen.

Unter diesen Umständen werden die SC-Tafeln und die gelben Flaggen nicht entfernt. Sobald sich das Safety-Car der Boxeneinfahrt nähert, erlöschen die orangefarbenen Lichter am Safety-Car. Dies signalisiert allen Fahrern und Teilnehmern, dass das Safety-Car am Ende der Runde in die Boxengasse einfährt. Die Zielflagge wird gemäß Artikel B5.16.1 an der Ziellinie gehisst.

Sollte der Rennleiter die weitere Präsenz des Safety-Cars nach dem Signal zum Sessionende für erforderlich halten, bleiben die orangefarbenen Lichter am Safety-Car an. Dies signalisiert allen Fahrern, dass sie dem Safety-Car folgen müssen. Das Safety-Car führt alle Fahrzeuge über die Ziellinie, entweder auf der Strecke oder in die Boxengasse, je nach Anweisung des Rennleiters. Die Zielflagge wird gemäß Artikel B5.16.1 an der Ziellinie gehisst. Anschließend führt das Safety-Car alle Fahrzeuge in die Boxengasse und am Ende der folgenden Runde in den Parc Fermé.

B5.14 Suspendierungsverfahren**B5.14.1 Unterbrechung des Startvorgangs**

Sollten die Streckenbedingungen nach Beginn der Einführungsrounds hinter dem Safety-Car zu irgendeinem Zeitpunkt als ungeeignet für den Start des TTCS (Time to the Speed) erachtet werden, wird die Meldung „Startvorgang ausgesetzt“ an alle Teilnehmer gesendet, rote Flaggen werden an allen Streckenposten und an der Startlinie gehisst und die orangefarbenen Lichter am Startportal werden eingeschaltet. Alle Formel-1-Fahrzeuge müssen hinter dem Safety-Car in die Boxengasse einfahren.

Das erste Formel-1-Auto, das in die Boxengasse einfährt, sollte direkt zum Ausgang der Boxengasse fahren, sofern der Rennleiter keinen alternativen Standort in der Boxengasse festgelegt hat. Alle anderen Formel-1-Autos sollten sich hinter dem ersten Auto in der Reihenfolge aufstellen, in der sie nach dem Safety-Car in die Boxengasse eingefahren sind, als das Startverfahren unterbrochen wurde. Alle Autos müssen auf der Überholspur bleiben.

In Ausnahmefällen kann die Boxeneinfahrt aus Sicherheitsgründen geschlossen werden, bevor die Formel-1-Fahrzeuge in die Boxengasse zurückgekehrt sind. In diesem Fall müssen alle Formel-1-Fahrzeuge langsam zur Startaufstellung fahren. Das erste Fahrzeug, das die Startaufstellung erreicht, sollte die Pole-Position einnehmen, die übrigen Fahrzeuge belegen die restlichen Startplätze in der Reihenfolge ihres Eintreffens.

Anschließend müssen die in Artikel B5.15 beschriebenen Verfahren befolgt werden.

B5.14.2 Aussetzung eines TTCS

Sollte der Rennleiter eine Unterbrechung des TTCS für notwendig erachten, wird allen Teilnehmern die Meldung „ROTE FLAGGE – SPRINT ABGESAGT“ bzw. „ROTE FLAGGE – RENNEN ABGESAGT“ zugesandt, rote Flaggen werden an allen Streckenposten und an der Startlinie gehisst, und die orangefarbenen Lichter am Startportal werden ausgeschaltet. wird aufleuchten, wenn das Signal gegeben wird:

- a. Überholen ist verboten.
- b. Die Boxenausfahrt wird gesperrt, und alle Formel-1-Fahrzeuge müssen langsam in die Boxengasse einfahren. Das erste Formel-1-Fahrzeug, das in die Boxengasse einfährt, sollte direkt zur Boxenausfahrt fahren, sofern der Rennleiter keinen alternativen Standort in der Boxengasse festgelegt hat. Dabei muss es auf der Überholspur bleiben. Alle anderen Formel-1-Fahrzeuge reihen sich hinter dem ersten Fahrzeug in der Reihenfolge ihrer Einfahrt in die Boxengasse ein. Alle Formel-1-Fahrzeuge müssen auf der Überholspur bleiben.

In Ausnahmefällen kann die Boxeneinfahrt aus Sicherheitsgründen geschlossen werden, bevor die Formel-1-Fahrzeuge in die Boxengasse zurückgekehrt sind. In diesem Fall müssen alle Formel-1-Fahrzeuge langsam zur Startaufstellung fahren. Das erste Fahrzeug, das die Startaufstellung erreicht, nimmt die Pole-Position ein, die übrigen Fahrzeuge belegen die restlichen Startplätze in der Reihenfolge ihres Eintreffens. Die in den Artikeln B5.14.4, B5.15.1 und B5.15.2 beschriebenen Verfahren bleiben unverändert, werden aber nun direkt in der Startaufstellung anstatt in der Fast Lane durchgeführt.

Das TTCS und das Zeitmesssystem werden nicht angehalten. Gemäß B2.3.3b wird jedoch die Dauer der Sprint-Aufhängung bzw. gemäß B2.5.3b die Dauer der Renn-Aufhängung zur maximalen Zeitdauer addiert.

Anschließend müssen die in Artikel B5.15 beschriebenen Verfahren eingehalten werden.

Falls das TTCS nicht wiederaufgenommen werden kann, werden die Ergebnisse am Ende der vorletzten Runde vor der Runde, in der das Signal zum Abbruch des TTCS gegeben wurde, ermittelt.

B5.14.3 Aussetzung eines Wiederaufnahmeverfahrens

Sollten die Streckenbedingungen zu irgendeinem Zeitpunkt nach Beginn der Runden hinter dem Safety-Car beim Wiederaufnahmeverfahren als ungeeignet für die Wiederaufnahme des Wettbewerbs erachtet werden, wird die Meldung „Wiederaufnahme des Wettbewerbs ausgesetzt“ an alle Teilnehmer gesendet, rote Flaggen werden an allen Streckenposten und an der Startlinie gehisst und die orangefarbenen Lichter am Startportal werden eingeschaltet. Alle Formel-1-Fahrzeuge müssen in die Boxengasse einfahren.

Das erste Formel-1-Auto, das in die Boxengasse einfährt, sollte direkt zum Ausgang der Boxengasse fahren, sofern der Rennleiter keinen alternativen Standort in der Boxengasse festgelegt hat. Alle anderen Formel-1-Autos

Die Formel-1-Fahrzeuge sollten sich in der Reihenfolge ihrer Einfahrt in die Boxengasse hinter dem ersten Formel-1-Wagen aufstellen. Alle Formel-1-Wagen muss auf der Überholspur bleiben.

In Ausnahmefällen kann die Boxeneinfahrt aus Sicherheitsgründen geschlossen werden, bevor die Formel-1-Fahrzeuge in die Boxengasse zurückgekehrt sind. In diesem Fall müssen alle Formel-1-Fahrzeuge langsam zur Startaufstellung fahren. Das erste Fahrzeug, das die Startaufstellung erreicht, sollte die Pole-Position einnehmen, die übrigen Fahrzeuge belegen die restlichen Startplätze in der Reihenfolge ihres Eintreffens.

Anschließend müssen die in Artikel B5.15 beschriebenen Verfahren eingehalten werden.

B5.14.4

Bestimmungen, die während einer Suspendierung gelten

Nach einer Unterbrechung des Startvorgangs gemäß Artikel B5.14.1, einer Unterbrechung eines TTCS gemäß Artikel B5.14.2 oder einer Unterbrechung eines Wiederaufnahmeverfahrens gemäß Artikel B5.14.3 und vor dem Zeitpunkt der Wiederaufnahme gelten folgende Bestimmungen:

- a. An den F1-Autos dürfen Arbeiten durchgeführt werden, sobald sie auf der Überholspur zum Stehen gekommen sind. Solche Arbeiten sind jedoch auf die unter i) bis x) aufgeführten beschränkt und dürfen die Wiederaufnahme des TTCS nicht behindern.
 - i. Starten des Motors und alle damit direkt verbundenen Vorbereitungen.
 - ii. Die Zugabe von komprimierten Gasen (Artikel C4.5).
 - iii. Der Einbau oder die Entfernung von zugelassenen Kühl- und Heizgeräten.
 - iv. Änderungen an den Luftkanälen um die vorderen und hinteren Bremsen.
 - v. Änderungen an den Heizkörperkanälen.
 - vi. Änderungen zur Verbesserung des Fahrkomforts.
 - vii. Wechseln der Räder und Reifen.
 - viii. Reparatur von tatsächlichen Unfallschäden gemäß Anhang B2 Abschnitt 7, einschließlich der Austausch von Baugruppen, die solche beschädigten Teile enthalten.
 - ix. Gemäß Artikel C3.10.10 ist die Anpassung der Position der Frontflügelprofile zulässig, sofern diese nicht vom FIA-Standard-Steuergerät gesteuert wird. Es dürfen keine Teile hinzugefügt, entfernt oder ausgetauscht werden.
 - X. Wurde eine Hitzegefährdung gemäß B1.5.10 festgestellt, darf das im Fahrer Kühlsystem verwendete Kühlmedium gemäß Artikel C14.6 nachgefüllt oder ersetzt werden.
- b. Nur Teammitglieder, Offizielle und akkreditierte Fernsehkameralleute haben Zutritt.
Boxengasse.
- c. Sofern die FIA keine andere Anweisung erteilt, dürfen Formel-1-Fahrzeuge während einer Sperre nicht von der Fast Lane entfernt werden. Jeder Fahrer, dessen Formel-1-Fahrzeug von der Fast Lane in einen anderen Bereich der Boxengasse verlegt wird, wird am Ende der Formel-1-Fahrzeugreihe in der Fast Lane in der Reihenfolge seiner Sperre eingereiht.
Dort.

B5.15 Wiederaufnahmeverfahren**B5.15.1** Bestellung von Autos

Die Reihenfolge der Fahrzeuge für die Wiederaufnahme des Betriebs, die sogenannte „Wiederaufnahmereihenfolge“, wird festgelegt, und alle Fahrzeuge werden vor der Wiederaufnahme entsprechend in der Überholspur angeordnet.

a. Nach Aussetzung des Startvorgangs (Artikel B5.14.1):

- i. Alle Formel-1-Fahrzeuge, die sich hinter dem Safety-Car in der Boxengasse befanden, als das Startverfahren unterbrochen wurde, werden in der Reihenfolge ihres Einfahrens in die Boxengasse aufgestellt, wobei die Fahrzeuge, die wegen eines Starts aus der Boxengasse bestraft wurden, am Ende der Reihe stehen.
- ii. Mit Ausnahme der Einfahrt in die Boxengasse, um dem Safety-Car zu folgen, sollte das Safety-Car Alle Formel-1-Fahrzeuge, die in die Boxengasse einfahren, müssen die Boxengasse gemäß Artikel B5.13.3 benutzen. Während der Einführungsrounds hinter dem Safety-Car, bevor das Startverfahren unterbrochen wird, werden die Formel-1-Autos am Ende der Reihe auf der Überholspur in der Reihenfolge ihres Eintreffens positioniert.

b. Nach der Aussetzung eines TTCS (Artikel B5.14.2):

- i. Alle Formel-1-Fahrzeuge, die aufgrund der Streckenblockade nicht in die Boxengasse zurückkehren können, werden zurückgebracht, sobald die Strecke wieder frei ist, und in der Reihenfolge angeordnet, in der sie sich vor der Aussetzung des TTCS befanden, gemäß Punkt iii. unten.
- ii. Alle Formel-1-Fahrzeuge, die sich zum Zeitpunkt der Aussetzung des TTCS in der Boxengasse oder der Boxeneinfahrt befanden, werden gemäß den Bestimmungen in der Reihenfolge angeordnet, in der sie sich vor der Aussetzung des TTCS befanden. iii. unten.
- iii. In allen Fällen wird die Reihenfolge der letzten Möglichkeit zur Feststellung herangezogen.
Die Position aller Formel-1-Fahrzeuge. Alle diese Formel-1-Fahrzeuge dürfen dann das TTCS wieder aufnehmen.

c. Nach Aussetzung des Wiederaufnahmeverfahrens (Artikel B5.14.3):

- i. Alle Formel-1-Fahrzeuge, die beim Wiederbeginn des Rennens hinter dem Safety-Car in die Boxengasse einfahren
Das Verfahren wurde unterbrochen; die Fahrzeuge werden in der Reihenfolge ihrer Einfahrt in die Boxengasse abgestellt.
- ii. Mit Ausnahme der Einfahrt in die Boxengasse, um dem Safety-Car zu folgen, sollte das Safety-Car Alle Formel-1-Fahrzeuge, die in die Boxengasse einfahren, müssen die Boxengasse gemäß Artikel B5.13.3 benutzen. während der Runden hinter dem Safety-Car, bevor das Wiederaufnahmeverfahren ausgesetzt wurde werden am Ende der F1-Auto-Reihe in der Überholspur in der Reihenfolge ihres Eintreffens aufgestellt.

In allen unter a) bis c) beschriebenen Fällen werden alle Formel-1-Autos, die sich zum Zeitpunkt der Unterbrechung in ihrer Garage befanden oder die während der Unterbrechung von der Überholspur entfernt wurden, am Ende der Reihe der Formel-1-Autos auf der Überholspur in der Reihenfolge ihres Eintreffens aufgestellt.

Um Missverständnisse auszuschließen: Alle Formel-1-Fahrzeuge dürfen die Boxengasse zum Wiederaufnahmezeitpunkt verlassen. Das Safety-Car positioniert sich an der Spitze der Formel-1-Fahrzeuge auf der Überholspur.

Die Teilnehmer werden gemäß Artikel B5.15.2a vor dem Erscheinen des 10-Minuten-Signals über die Wiederaufnahme des Wettkampfs informiert.

B5.15.2 Wiederaufnahme

Sobald der **Zeitpunkt für die Wiederaufnahme des** Wettkampfs feststeht, werden alle Teilnehmer über das OMS informiert. In jedem Fall erfolgt eine Vorwarnung von mindestens zehn (10) Minuten. Signale werden zehn (10) Minuten, fünf (5) Minuten vorher angezeigt. Minuten, drei (3) Minuten, eine (1) Minute und fünfzehn (15) Sekunden vor der Wiederaufnahme, und jede dieser Zeiten wird von einem akustischen Warnsignal begleitet.

- a. Wird das Zehn-Minuten-Signal angezeigt, ist die Verwendung von Regenreifen gemäß Artikel B6.3.7 obligatorisch, wenn der Rennleiter dies für erforderlich hält. In diesem Fall leuchten die orangefarbenen Lichter am Safety-Car auf und die Meldung „SAFETY CAR LICHTER AN – REIFENPFLICHT“ wird an alle Teilnehmer gesendet.
- b. Sobald das Fünf-Minuten-Signal erscheint, leuchten die orangefarbenen Lichter des Safety-Cars auf, sofern sie nicht bereits gemäß Artikel B5.15.2a leuchten, und die Meldung „SAFETY CAR LIGHTS ON“ wird an alle Teilnehmer gesendet. Alle Formel-1-Fahrzeuge müssen mit montierten Rädern ausgestattet sein. Reifendecken müssen zu diesem Zeitpunkt von jeglicher Stromversorgung getrennt und dürfen während des Startvorgangs nicht wieder angeschlossen werden, es sei denn, das Signal für den verzögerten Start wird angezeigt. Nach diesem Signal dürfen die Räder nur dann abgenommen werden, wenn das Formel-1-Fahrzeug die Fast Lane verlassen hat oder während einer weiteren Rennunterbrechung.

Eine Stop-and-Go-Strafe wird gegen jeden Fahrer verhängt, dessen F1-Auto beim Fünf-Minuten-Signal nicht alle Räder vollständig montiert hatte oder bei dem ein Rad gewechselt wurde, bevor er die Boxengasse zum ersten Mal nach dem Restart verließ.

- c. Im Falle einer Wiederaufnahme nach Unterbrechung eines TTCS (Artikel B5.14.2) dürfen zwei (2) Minuten vor der Wiederaufnahme alle Formel-1-Fahrzeuge zwischen dem Safety-Car und dem Führenden sowie alle Formel-1-Fahrzeuge, die zum Zeitpunkt der Unterbrechung des TTCS vom Führenden überrundet wurden, die Boxengasse verlassen und eine weitere Runde absolvieren, ohne zu überholen, in die Boxengasse einfahren und sich wieder in die Reihe der Formel-1-Fahrzeuge auf der Fast Lane einreihen.
- d. Wenn das Ein-Minuten-Signal angezeigt wird, verlässt das Safety-Car die Boxengasse und fährt weiter nach Die Wiederaufnahmeposition auf der Strecke. Sofern vom Renndirektor nichts anderes festgelegt wird, befindet sich diese Wiederaufnahmeposition am Ende des ersten Zeitabschnitts.
- e. Sämtliches Teampersonal muss die Fast Lane spätestens nach dem 15-Sekunden-Signal verlassen und sämtliche Ausrüstung mitnehmen. Berührt Teampersonal nach dem 15-Sekunden-Signal ein Formel-1-Auto oder ist Teamausrüstung an einem Formel-1-Auto in der Fast Lane angebracht, muss der Fahrer des betreffenden Formel-1-Autos nach den in Artikel B5.15.2(f) beschriebenen Runden hinter dem Safety-Car in die Boxengasse einfahren und kann sich dem TTCS vom Ende der Boxengasse aus anschließen, sobald die Boxenausfahrt nach dem Wiederbeginn des stehenden oder fliegenden Starts geöffnet ist.
- Eine Stop-and-Go-Strafe wird jedem Fahrer auferlegt, der es versäumt, in die Boxengasse einzufahren und das Rennen wieder aufzunehmen. aus der Boxengasse.
- Benötigt ein Fahrer nach dem 15-Sekunden-Signal Hilfe, muss er den Arm heben. Sobald alle anderen Formel-1-Fahrzeuge, die dazu in der Lage sind, die Boxengasse verlassen haben, werden die Streckenposten angewiesen, das betroffene Fahrzeug in die innere Spur zu schieben. In diesem Fall stehen Streckenposten mit gelben Flaggen neben dem betroffenen Fahrzeug, um die nachfolgenden Fahrer zu warnen.
- f. Zum Zeitpunkt der Wiederaufnahme des Spiels wird die **Ausfahrt der Boxengasse** geöffnet, alle Fahrzeuge sollten die Boxengasse verlassen und Fahren Sie eine Runde auf der Strecke, um das Safety-Car an seiner Wiederaufnahmeposition zu treffen.

In der Boxengasse darf das erste Formel-1-Auto, solange es sich nicht hinter dem Safety-Car befindet, das Tempo vorgeben. Sobald es sich hinter dem Safety-Car befindet, muss der Abstand zwischen dem ersten Formel-1-Auto und dem Safety-Car maximal zehn (10) Wagenlängen betragen, und alle Formel-1-Autos müssen sich hinter dem Safety-Car in einer Reihe aufstellen, wobei der Abstand zwischen den Fahrzeugen maximal zehn (10) Wagenlängen betragen darf.

Der Rennleiter kann nach eigenem Ermessen den maximal zulässigen Abstand zwischen den Formel-1-Fahrzeugen, einschließlich des Abstands zwischen dem ersten Fahrzeug in der Reihe und dem Safety-Car, bei schlechten Sichtverhältnissen auf zwanzig (20) Fahrzeuglängen erhöhen. In diesem Fall wird allen Teilnehmern die Meldung „SCHLECHTE SICHT – MAXIMALER ABSTAND ZWANZIG FAHRZEUGLÄNGEN“ zugesendet.

Das Safety-Car bleibt so lange auf der Strecke, bis der Rennleiter entscheidet, dass ein stehender Start (Artikel B5.15.4) oder ein fliegender Start (Artikel B5.15.5) sicher wiederaufgenommen werden kann.

- G. Im Falle einer Wiederaufnahme nach Unterbrechung eines Startvorgangs (Artikel B5.14.1) beginnt das TTCS mit Öffnung der **Boxenausfahrt**. Im Falle einer Wiederaufnahme nach Unterbrechung eines TTCS (Artikel B5.14.2) oder eines Wiederaufnahmeverganges (Artikel B5.14.3) gilt das TTCS mit Öffnung der Boxenausfahrt als wiederaufgenommen. Jede gemäß den oben beschriebenen Verfahren absolvierte Runde wird als eine Runde gewertet.

das TTCS.

- h. Mit Ausnahme der Einfahrt in die Boxengasse, um dem Safety-Car zu folgen, dürfen andere Formel-1-Fahrzeuge, die während der Runden hinter dem Safety-Car beim Neustart in die Boxengasse einfahren, wieder auf die Strecke zurückkehren, müssen aber in die Boxengasse einfahren, wenn das Safety-Car in die Boxengasse zurückkehrt. Sie dürfen sich dem TTCS vom Ende der Boxengasse in der Reihenfolge ihres Eintreffens anschließen, sobald die Ausfahrt der Boxengasse nach dem stehenden oder fliegenden Start wieder geöffnet ist.

B5.15.3 Überholmanöver während der Runden hinter dem Safety-Car beim Neustart sind nur in folgenden Fällen zulässig:

Fälle:

- a. Fahrer dürfen die Überholspur verlassen, um ein Formel-1-Auto zu überholen, das durch ein offensichtliches Hindernis aufgehalten wird.
Problem beim Verlassen der Überholspur, oder
- b. In der Boxengasse darf ein Fahrer ein anderes Formel-1-Auto überholen, das sich ebenfalls in diesem Bereich befindet, oder
- c. Wenn ein Formel-1-Auto aufgrund eines offensichtlichen Problems langsamer wird, oder
- d. Wenn ein Formel-1-Wagen während der Runde(n) hinter dem Safety-Car aufgehalten wird.
- e. In allen oben unter a bis d beschriebenen Fällen dürfen Fahrer überholen, um den Sicherheitsabstand wiederherzustellen.
Reihenfolge der Formel -1-Autos am Ausgang der Boxengasse zum Zeitpunkt der Wiederaufnahme des Rennens.
- i. Bei einer Wiederaufnahme des Rennens aus dem Stand, **wie in** (Artikel B5.15.4) beschrieben, kehrt das Safety-Car in die Boxengasse zurück, sofern es dies tut, bevor es die erste Safety-Car-Linie in der Runde überquert.
Sollten sie dies nicht tun, müssen sie in die Boxengasse zurückkehren und dürfen erst wieder am TTCS teilnehmen.
Sobald die Boxenausfahrt nach dem Wiederbeginn des stehenden Starts geöffnet ist. Ein Stop-and-Go-Rennen.
Eine Strafe wird gegen jeden Fahrer verhängt, der es versäumt, in die Boxengasse zurückzukehren, wenn er die ursprüngliche Startreihenfolge nicht wiederhergestellt hat, bevor er die erste Safety-Car-Linie erreicht.

- ii. Bei einer Wiederaufnahme des fliegenden Starts ~~gemäß Artikel B5.15.5, sofern dies vor dem Versand der Meldung „FLIEGENDER START“ an alle Teilnehmer geschieht. Andernfalls müssen sie das TTCS an ihrem aktuellen Standort fortsetzen.~~

Eine Durchfahrtsstrafe oder eine Stop-and-Go-Strafe wird jedem Fahrer auferlegt, der nach Ansicht der Rennleitung während der Runde (oder Runden) unnötigerweise ein anderes Formel-1-Auto überholt hat.

B5.15.4 Wiederaufnahmeverfahren nach dem Standstart

Im Falle einer Wiederaufnahme **des Rennens aus dem Stand**, wenn der Rennleiter dies für sicher hält, wird die Nachricht „STANDING START“ an alle Teilnehmer gesendet, alle FIA-Lichttafeln zeigen „SS“ an, die Boxenausfahrt wird geschlossen und die orangefarbenen Lichter am Safety-Car werden gelöscht.

Dies ist das Signal für alle Teilnehmer und Fahrer, dass das Safety-Car in die Boxengasse einfährt.

am Ende dieser Runde, und dass ab diesem Zeitpunkt das erste F1-Auto in der Reihe hinter dem Safety Car das Tempo diktieren und sich vom Safety Car zurückfallen lassen kann, wobei der in Artikel B5.15.2f festgelegte maximal zulässige Abstand zwischen dem Führenden und dem Safety Car überschritten wird.

Alle Formel-1-Fahrzeuge, die sich zum Zeitpunkt der Unterbrechung in ihrer Box befanden oder während der Unterbrechung von der Überholspur entfernt wurden, müssen in die Boxengasse zurückkehren und dürfen sich dem TTCS anschließen, sobald die Boxenausfahrt nach Wiederaufnahme des stehenden Starts wieder geöffnet ist. Zusätzlich:

- a. Bei einem stehenden Start nach einer **Unterbrechung** des Startvorgangs (Artikel B5.14.1) müssen alle Formel-1-Fahrzeuge, die vor der Unterbrechung des Startvorgangs dazu verurteilt wurden, den ursprünglichen Start aus der Boxengasse auszuführen, oder die während der Einführungsrounden hinter dem Safety-Car vor der Unterbrechung des Startvorgangs in die Boxengasse eingefahren sind, wieder in die Boxengasse einfahren.
und kann sich dem TTCS anschließen, sobald die Boxengassenausfahrt nach Wiederaufnahme des stehenden Starts geöffnet wird.
- b. Bei einem stehenden Start nach einer **Unterbrechung** des Wiederaufnahmeverfahrens (Artikel B5.14.3) müssen alle Formel-1-Fahrzeuge, die während der Runden hinter dem Safety-Car vor der Unterbrechung des Wiederaufnahmeverfahrens in die Boxengasse eingefahren sind, erneut in die Boxengasse einfahren und dürfen sich dem TTCS anschließen.
sobald die Boxengassenausfahrt nach dem Wiederbeginn des stehenden Starts geöffnet ist.

Eine Stop-and-Go-Strafe wird jedem Fahrer auferlegt, der das TTCS nicht von der Boxengasse aus wieder aufnimmt.
wenn dies erforderlich ist.

Alle anderen Fahrzeuge müssen sich in die Startaufstellung begeben und ihre **gemäß der Wiederaufnahmeverordnung festgelegten** Startplätze einnehmen.
und befolgen Sie die in Artikel B5.7 beschriebenen Verfahren. **Die Startposition aller F1-Fahrzeuge, die zum stehenden Start aus der Startaufstellung zugelassen sind, aber die Startaufstellung nicht erreichen können, bleibt frei.**

B5.15.5

Verfahren zur Wiederaufnahme des rollierenden Starts

Im Falle einer „**Fliegenden Wiederaufnahme des Starts**“, wenn der Rennleiter dies für sicher hält, wird die Nachricht „Fliegender Start“ an alle Teilnehmer gesendet, alle FIA-Lichttafeln zeigen „RS“ an, die Boxenausfahrt wird geschlossen und die orangefarbenen Lichter am Safety-Car werden gelöscht.

Dies ist das Signal an die Konkurrenten und Fahrer, dass das Safety-Car in die Boxengasse einfährt.

am Ende dieser Runde, und dass ab diesem Zeitpunkt das erste F1-Auto in der Reihe hinter dem Safety Car das Tempo diktieren und sich vom Safety Car zurückfallen lassen kann, wobei der in Artikel B5.15.2f festgelegte maximal zulässige Abstand zwischen dem Führenden und dem Safety Car überschritten wird.

Wenn sich das Safety-Car der Boxeneinfahrt nähert, werden die FIA-Lichttafeln ausgeschaltet und eine grüne Flagge und/oder eine grüne Lichttafel an der Startlinie angezeigt.

Alle Formel-1-Fahrzeuge, die sich zum Zeitpunkt der Unterbrechung in ihrer Box befanden oder während der Unterbrechung von der Überholspur entfernt wurden, müssen in die Boxengasse zurückkehren und dürfen sich dem TTCS anschließen, sobald die Boxenausfahrt nach der Wiederaufnahme des Rennens wieder geöffnet ist. Zusätzlich:

a. Bei einem fliegenden Start nach Aussetzung des Startvorgangs (Artikel B5.14.1) gilt für jede Formel 1

Fahrzeuge, die vor der Aussetzung des Startvorgangs dazu verurteilt wurden, den ursprünglichen Start aus der Boxengasse zu nehmen, oder die während der Einführungsrounds hinter dem Safety-Car vor der Aussetzung des Startvorgangs in die Boxengasse einfahren, müssen wieder in die Boxengasse einfahren und dürfen sich dem TTCS anschließen, sobald die Boxenausfahrt nach der Wiederaufnahme des fliegenden Starts geöffnet wird.

b. Bei einem fliegenden Start nach der Unterbrechung des Wiederaufnahmeverfahrens (Artikel B5.14.3) müssen alle Formel-1-

Fahrzeuge, die während der Runden hinter dem Safety-Car vor der Unterbrechung des Wiederaufnahmeverfahrens in die Boxengasse eingefahren sind, erneut in die Boxengasse einfahren und dürfen sich dem TTCS anschließen, sobald die Boxengasse wieder freigegeben ist. Der Ausgang wird nach der Wiederaufnahme des Rolling Start geöffnet.

Eine Stop-and-Go-Strafe wird jedem Fahrer auferlegt, der das TTCS nicht von der Boxengasse aus wieder aufnimmt, wenn dies erforderlich ist.

Kein Fahrer darf einen anderen Formel-1-Wagen auf der Strecke überholen, bis er die Ziellinie zum ersten Mal passiert hat, nachdem das Safety-Car in die Boxeneinfahrt eingefahren ist, um in die Boxengasse zurückzukehren.

B5.16 Abschlussverfahren

B5.16.1 Die Zielflagge signalisiert das Ende der Session und wird an der Ziellinie gezeigt, sobald das führende Formel-1-Auto die gesamte Distanz gemäß Artikel B2.3.2 im Falle eines Sprints zurückgelegt hat, oder Artikel B2.5.2 im Falle eines Rennens.

B5.16.2 Sollte aus irgendeinem Grund das Signal zum Ende der Session gegeben werden, bevor das führende F1-Auto die geplante Anzahl von Runden absolviert hat oder die vorgeschriebene Zeit abgelaufen ist, gilt die TTCS als beendet, wenn das führende F1-Auto die Ziellinie zuletzt überquert hat, bevor das Signal gegeben wurde.

Sollte das Sitzungsendesignal aus irgendeinem Grund verzögert werden, gilt das TTCS als ausgefallen, fertig, als es hätte fertig sein sollen.

B5.16.3 Nach Erhalt des Signals zum Ende der Session müssen alle F1-Autos ohne unnötige Verzögerung, ohne jeglichen Halt und ohne jegliche Hilfe (mit Ausnahme der Hilfe der Streckenposten, falls erforderlich) direkt zum Parc fermé auf der Rennstrecke weiterfahren.

Eine Ausnahme von Artikel B1.5.2 und den obigen Bestimmungen gilt für den siegreichen Fahrer des Rennens, der vor Erreichen des Parc fermé eine Feierhandlung vornehmen darf, vorausgesetzt, dass diese Handlung:

- a. Die Durchführung erfolgt sicher und gefährdet weder andere Fahrer noch Beamte.
- b. Stellt die Rechtmäßigkeit ihres Formel-1-Autos nicht in Frage.
- c. Verzögert die Siegerehrung nicht.

Alle als Formel 1 klassifizierten Fahrzeuge, die den Parc fermé nicht aus eigener Kraft erreichen können, werden unter die ausschließliche Kontrolle der Streckenposten gestellt, die das Formel-1-Fahrzeug zum Parc fermé bringen.

ARTIKEL B6: REIFENBESCHRÄNKUNGEN

Beratungsausschuss : SAC

Governance: F1-Kommission / WMSC

B6.1 Reifenlieferung

B6.1.1 Der von der FIA beauftragte Reifenhersteller (der „**Reifenlieferant**“) verpflichtet sich zur Bereitstellung folgender Leistungen:

- a. Bei jedem Wettbewerb sind drei (3) Spezifikationen für Trockenreifen, eine (1) Spezifikation für Intermediate-Reifen und eine (1) Spezifikation für Regenreifen vorgesehen. Jeder dieser Reifen muss auf der Rennstrecke optisch von den anderen unterscheidbar sein.
- b. Bei bestimmten Wettbewerben im Standardformat kann allen Teilnehmern eine zusätzliche Spezifikation eines Trockenwetterreifens zum Zwecke der Reifenbewertung während des Wettbewerbs zur Verfügung gestellt werden („**Reifenbewertung während des Wettbewerbs**“ oder „**ICTE**“).
- c. Bei maximal zwei Wettbewerben im Standardformat können allen Teilnehmern zusätzliche Spezifikationen von Trockenreifen für den Reifentest während des Wettbewerbs („**Reifentest während des Wettbewerbs**“ oder „**ICTT**“) **zur Verfügung gestellt werden**. Sollte sich einer dieser Wettbewerbe aufgrund von Faktoren wie beispielsweise Witterungsbedingungen als ungeeignet für eine effektive Bewertung dieser Reifen erweisen, können bei einem dritten Wettbewerb zusätzliche Trockenreifen bereitgestellt werden.

B6.1.2 Informationen vor einem Wettbewerb

Sofern die FIA nichts anderes bestimmt und der Reifenlieferant zustimmt, stellt die FIA allen Teilnehmern mindestens die folgenden Informationen zur Verfügung:

- a. Vier (4) Wochen vor dem jeweiligen Wettbewerb, ob zusätzliche Reifenspezifikationen erforderlich sind für ICTT bereitgestellt werden, und zwar unter diesen Umständen:
 - i. Für diese zusätzlichen Reifen; die Anzahl der Reifen pro Fahrer und für jeden Teilnehmer, die erwartete Einsatzpläne für diesen Konkurrenten.
 - ii. Für Reifen, die nicht zu diesen zusätzlichen Reifen gehören: die Reifenspezifikation und etwaige Änderungen bis hin zum Zeitpunkt der elektronischen Rücksendungen.
 - iii. Verfahren, die angewendet werden, Reifenmengen und -spezifikationen, falls der Wettbewerb stattfindet wurde als ungeeignet für die Bewertung der zusätzlichen Reifen befunden.
- b. Zwei (2) Wochen vor jedem Wettbewerb:
 - i. Welche Reifenspezifikationen werden vom Reifenlieferanten für den Wettbewerb zur Verfügung gestellt?
 - ii. Die für das Rennen vorgeschriebene(n) Trockenreifen-Spezifikation(en), maximal zwei (2).
 - iii. Die für das dritte Quartal vorgeschriebene Reifenspezifikation für trockene Wetterbedingungen, wobei es sich stets um die weichste der drei (3) für den Wettbewerb verfügbaren Spezifikationen handelt.
- c. Eine (1) Woche vor dem jeweiligen Wettbewerb, ob eine zusätzliche Reifenspezifikation für ICTE zur Verfügung gestellt wird.

B6.1.3 Lieferbedingungen

- a. Alle Reifen müssen gemäß den vor jedem Wettbewerb von der FIA und dem Reifenlieferanten herausgegebenen Vorschriften betrieben werden, einschließlich aller zusätzlichen oder geänderten Verfahren.

wie im Dokument *FIA-F1-DOC-062* dargelegt oder wie direkt von der FIA und dem Reifenlieferanten mitgeteilt.

- b. Ab dem Zeitpunkt, zu dem jeder Teilnehmer vom Reifenlieferanten vor oder während eines Wettbewerbs die montierten Reifen erhält, dürfen diese nicht mehr an anderen Vorrichtungen, Simulatoren oder Fahrzeugen als dem Formel-1-Auto verwendet werden, für das sie bestimmt sind.
- c. Die einem Teilnehmer jederzeit zur Verfügung gestellten Reifen dürfen nicht auf Prüfständen oder Fahrzeugen (mit Ausnahme von Formel-1-Fahrzeugen auf FIA-Rennstrecken der Kategorie 1 oder 1T, unter Ausschluss jeglicher Art von Straßensimulatoren, ob im Besitz oder gemietet vom Teilnehmer) verwendet werden, die Messungen der von einem rotierenden Formel-1-Reifen in Originalgröße erzeugten Kräfte und/oder Momente ermöglichen, mit Ausnahme von Kräften, die innerhalb von 10° um *Zw* gemäß Artikel *C2.11.3 wirken*, sowie des Rollwiderstands und des Luftwiderstands des Reifens. Reifen dürfen von Herstellern von Formel-1-Felgen auf Prüfständen zur Kraftkontrolle und -überwachung ausschließlich zum Zweck der Produktprüfung verwendet werden.

B6.2 Kontrolle und Zuteilung von Reifen

- B6.2.1** Außer in Fällen höherer Gewalt (die von den Stewards als solche anerkannt werden), müssen alle für den Einsatz bei einem Wettbewerb vorgesehenen Reifen vor Beginn des Wettbewerbs dem Technischen Delegierten zur Zuteilung vorgelegt werden.
- B6.2.2** Ein vollständiger Reifensatz besteht aus zwei (2) Vorderreifen und zwei (2) Hinterreifen, die alle die gleiche Spezifikation aufweisen müssen.
- B6.2.3** Der technische Delegierte teilt jedem Fahrer einen Reifensatz aus dem vom Reifenlieferanten für den Wettbewerb zur Verfügung gestellten Reifenbestand zu.
- B6.2.4** Sofern die FIA nichts anderes bestimmt und der Reifenlieferant zustimmt, gilt für jeden Die Anzahl der Sätze jeder Reifensorte und -spezifikation, die jedem Fahrer je nach Wettbewerbsformat zugeteilt werden, ist in der folgenden Tabelle aufgeführt:

	Format des Wettbewerbs:		
	Standardformat Wettbewerb	Alternatives Format Wettbewerb	Standardformat Wettbewerb mit ICTT
Anzahl der Reifensätze jeder Spezifikation und jedes Reifentyps, die jedem Fahrer zugeteilt werden:			
Reifen für trockene Witterung: Harte Spezifikation	2	2	2
Reifen für trockene Witterung: Mittlere Spezifikation	3	4	3
Reifen für trockene Witterung: Soft-Spezifikation	8	6	7
Intermediate-Reifen	5	6	5
Regenreifen	2	2	2

- B6.2.5** Die Außenflanke aller Reifen, die bei einem Wettbewerb eingesetzt werden sollen, muss mit einer eindeutigen Kennzeichnung versehen sein. Die Verwendung von Reifen ohne entsprechende Kennzeichnung kann je nach Sachlage zu einer Platzierungsstrafe oder zur Disqualifikation vom Rennen führen.

B6.2.6 Der technische Delegierte kann jederzeit während eines Wettbewerbs und nach eigenem Ermessen alternative Reifen für jeden Teilnehmer oder Fahrer aus dem Reifenbestand auswählen, den der Reifenlieferant beim Wettbewerb vorrätig hat.

B6.2.7 Ein Teilnehmer, der einen unbenutzten Reifen durch einen anderen identischen unbenutzten Reifen ersetzen möchte, muss beide Reifen dem Technischen Delegierten vorlegen.

B6.3 Nutzung & Rückgabe von Reifen

B6.3.1 Während eines Wettbewerbs dürfen ausschließlich die in Artikel B6.2.4, B6.5.1 und B6.6.1 definierten Reifensätze verwendet werden, und jeder Fahrer darf nur die ihm zugeteilten und zur Verfügung gestellten Reifen verwenden. ihnen.

Ein Fahrer, der während eines TTCS Reifen mit abweichenden Spezifikationen oder ihm nicht zugeteilte Reifen verwendet, darf die Ziellinie auf der Strecke nicht mehr als zweimal überqueren, bevor er an die Box zurückkehrt und sie gegen einen Reifensatz mit der gleichen Spezifikation tauscht.

Ein Stop-and-Go-Verstoß wird gegen jeden Fahrer verhängt, der die Reifen nicht wie oben beschrieben wechselt.

Um Missverständnisse auszuschließen, wird ein Satz Reifen mit unterschiedlichen Spezifikationen bei der Bewertung der Anzahl der während des Rennens verwendeten Spezifikationen nicht berücksichtigt.

B6.3.2 Reifen, die in der Boxengasse montiert wurden, gelten als benutzt, sobald der Zeitmesstransponder des Formel-1-Wagens anzeigt, dass dieser die Boxengasse mit diesen Reifen verlassen hat. Reifen, die in der Startaufstellung montiert wurden, gelten als benutzt, sobald der Wagen seine Startposition aus eigener Kraft mit diesen Reifen verlässt.

B6.3.3 Alle Reifen müssen als vollständige Sätze gemäß der FIA-Vorgaben verwendet werden. Nach dem Qualifying dürfen jedoch Reifensätze gleicher Spezifikation gemischt werden.

B6.3.4 Die maximale Anzahl an Reifensätzen jeder Art, die jeder Fahrer je nach Wettbewerbsformat verwenden darf, ist in der folgenden Tabelle aufgeführt:

	Format des Wettbewerbs:		
	Standardformat Wettbewerb	Alternatives Format Wettbewerb	Standardformat Wettbewerb mit ICTT
Maximale Anzahl der Reifensätze jedes Typs, die von jedem Fahrer verwendet werden dürfen:			
Reifen für trockene Wetterbedingungen (ausgenommen Bewertungs- oder Testspezifikationen)	13	12	12
Intermediate-Reifen	5	5*	5
Regenreifen	2	2	2

* Vorbehaltlich Artikel B6.3.9b

Wird ein zusätzlicher Fahrer eingesetzt (Artikel B1.7.3 und B1.7.4), so muss dieser die Reifen verwenden, die dem nominierten Fahrer zugeteilt waren, den er ersetzt hat.

B6.3.5 Während eines freien Trainings dürfen Intermediate- und Regenreifen erst dann verwendet werden, wenn die Strecke vom Rennleiter als nass deklariert wurde. Anschließend dürfen für den Rest des Trainings Intermediate-, Regen- oder Trockenreifen verwendet werden.

B6.3.6

Sofern sie während des Rennens keine Intermediate- oder Regenreifen verwendet haben, muss jeder Fahrer während des Rennens mindestens zwei (2) verschiedene Spezifikationen von Trockenreifen verwenden, von denen mindestens eine (1) eine obligatorische Trockenreifen-Rennspezifikation sein muss (Artikel B6.1.2).

Sofern das Rennen nicht unterbrochen wird und nicht wieder aufgenommen werden kann, stellt die Nichteinhaltung dieser Anforderungen einen Verstoß dar. Dies führt zur Disqualifikation des betreffenden Fahrers. Wird das Rennen unterbrochen und kann nicht wieder aufgenommen werden, werden dreißig (30) Sekunden zur Gesamtzeit jedes Fahrers addiert, der nicht, wie vorgeschrieben, mindestens zwei (2) verschiedene Spezifikationen von Trockenreifen verwendet hat.
während des Rennens.

B6.3.7

Wird die Einführungsrunde gemäß Artikel B5.10.1a hinter dem Safety Car begonnen oder wird das TTCS gemäß Artikel B5.15.2a wieder aufgenommen, ist die Verwendung von Regenreifen bis zum Erlöschen der orangefarbenen Lichter des Safety Car und dessen Rückkehr in die Boxengasse obligatorisch.

Eine Stop-and-Go-Strafe wird gegen jeden Fahrer verhängt, dessen Reifen gegen Reifen mit einer anderen Spezifikation ausgetauscht werden oder der Reifen mit einer anderen Spezifikation verwendet, während sich das Safety-Car zu solchen Zeitpunkten auf der Strecke befindet.

B6.3.8

Während eines Wettbewerbs im Standardformat

a. Reifen für trockene Wetterbedingungen

Bei jedem Wettbewerb im Standardformat, bei dem für ICTT keine zusätzlichen Reifen zur Verfügung gestellt werden, hinsichtlich der in Artikel B6.3.4 definierten Sätze von Trockenreifen, die von jedem Fahrer verwendet werden dürfen:

- i. Ein (1) Satz der obligatorischen Q3-Reifenspezifikation (Artikel B6.1.2b) darf vor Q3 weder verwendet noch zurückgegeben werden.
Für die F1-Autos, die sich für Q3 qualifiziert haben, muss ein Satz der gleichen Spezifikation spätestens bis zum in Artikel B3.4.3 festgelegten Zeitpunkt für das Aufziehen der Reifen elektronisch zurückgegeben werden.
- ii. Zwei (2) Sätze der vorgeschriebenen Rennreifenspezifikation(en) (Artikel B6.1.2b) dürfen vor dem Rennen nicht zurückgegeben werden. Zur Klarstellung: Falls zwei (2) vorgeschriebene Rennreifenspezifikationen existieren, darf jeweils ein (1) Satz jeder Spezifikation vor dem Rennen nicht zurückgegeben werden.
- iii. Zwei (2) Sätze müssen spätestens zwei (2) Stunden nach Ende der Veranstaltung elektronisch zurückgesendet werden.
FP1.
- iv. Zwei (2) weitere Sätze müssen spätestens zwei (2) Stunden nach Ende des FP2 elektronisch zurückgesendet werden, es sei denn, sowohl FP1 als auch FP2 werden als verregnet erklärt oder abgesagt; in diesem Fall darf jeder Fahrer einen dieser Sätze behalten, er muss jedoch spätestens zwei (2) Stunden nach Ende des FP3 elektronisch zurückgesendet werden.
- v. Zwei (2) weitere Sätze müssen spätestens zwei (2) Stunden nach dem
Ende von FP3.

b. Reifen für mittlere und nasse Witterungsbedingungen

Bezüglich der Anzahl der Sätze von Intermediate- und Regenreifen, die jeder Fahrer gemäß Artikel B6.3.4 verwenden darf:

- ich. Wird FP1, FP2 oder FP3 als nass deklariert, muss ein (1) Satz Intermediate-Reifen spätestens zwei (2) Stunden nach Ende von
FP3 elektronisch zurückgesendet werden.

B6.3.9

Während eines Wettbewerbs im alternativen Format

a. Reifen für trockene Wetterbedingungen

Bei jedem Wettbewerb im alternativen Format, hinsichtlich der Anzahl der Sätze Trockenreifen, die jeder Fahrer gemäß Artikel B6.3.4 verwenden darf:

- i. Ein (1) Satz muss spätestens zwei (2) Stunden nach Ende von FP1 elektronisch zurückgesendet werden.
- ii. Ein (1) Satz muss spätestens zwei (2) Stunden nach Ende des Sprints elektronisch zurückgesendet werden. Für jeden Fahrer, der während des Sprints einen Satz verwendet hat, muss es sich um den Satz mit der höchsten Anzahl an absolvierten Runden im Sprint handeln.
- iii. Drei (3) Sets müssen spätestens bis zum Ablauf der Frist für das Öffnen der Schutzhülle elektronisch zurückgesendet werden. Qualifizierend, wie in Artikel B3.4.3 definiert.
- iv. In jedem der Zeiträume SQ1 und SQ2 des Sprint-Qualifyings darf maximal ein Satz verwendet werden, und zwar ausschließlich ein neuer Satz der mittleren Spezifikation.
- v. Im Zeitraum SQ3 des Sprint-Qualifyings darf maximal ein Satz verwendet werden, und zwar ausschließlich ein Satz der Soft-Spezifikation.

b. Reifen für mittlere und nasse Witterungsbedingungen

Hinsichtlich der Anzahl der Sätze von Intermediate- und Regenreifen, die verwendet werden dürfen von jeder in Artikel B6.3.4 definierte Treiber:

- i. Es wird maximal ein (1) zusätzlicher Satz Zwischenreifen zur Verfügung gestellt und kann von jedem Fahrer unter folgenden Umständen zu verwenden:
 - (A) Falls entweder FP1 oder das Sprint-Qualifying als nass eingestuft werden, wird jedem Fahrer, der in einer der beiden Sessions Intermediate-Reifen verwendet hat, ein (1) zusätzlicher Satz Intermediate-Reifen zur Verfügung gestellt. In diesem Fall muss ein (1) verwendeter Satz Intermediate-Reifen spätestens bis zum Ende des Sprint-Qualifyings (gemäß Artikel B3.4.2) elektronisch zurückgegeben werden.
 - (B) Jedem Fahrer, der im Sprint Intermediate-Reifen verwendet hat und dem zuvor kein zusätzlicher Satz zugeteilt wurde, wird ein (1) weiterer Satz Intermediate-Reifen zur Verfügung gestellt. Dieser Satz darf unter diesen Umständen erst nach Öffnung der Boxenausfahrt vor Rennbeginn verwendet werden. Ein (1) Satz gebrauchter Intermediate-Reifen muss spätestens bis zum in Artikel B3.4.3 definierten Zeitpunkt nach dem Qualifying (Abdeckungsbeginn) elektronisch zurückgegeben werden.

B6.3.10

Während eines Wettbewerbs im Standardformat mit ICTT:

a. Reifen für trockene Wetterbedingungen

Bei jedem Wettbewerb im Standardformat, bei dem für ICTT zusätzliche Reifen zur Verfügung gestellt werden, wird die Anzahl der Sätze Trockenreifen, die jeder Fahrer verwenden darf, festgelegt in Artikel B6.3.4:

- i. Ein (1) Satz der obligatorischen Q3-Reifenspezifikation darf vor Q3 weder verwendet noch zurückgegeben werden. Für die F1-Autos, die sich für Q3 qualifiziert haben, muss ein Satz der gleichen Spezifikation spätestens bis zum in Artikel B3.4.3 festgelegten Zeitpunkt für das Aufziehen der Reifen elektronisch zurückgegeben werden.

ii. Zwei (2) Sätze der obligatorischen Rennspezifikation(en) dürfen nicht vor dem Rennen zurückgegeben werden.

Um Missverständnisse auszuschließen, sei darauf hingewiesen, dass, falls zwei (2) obligatorische Rennreifenspezifikationen gelten, jeweils ein (1) Satz jeder Spezifikation nicht vor dem Rennen zurückgegeben werden darf.

iii. Ein (1) Satz muss spätestens zwei Stunden nach Ende von FP1 elektronisch zurückgesendet werden.

iv. Ein (1) Satz Reifen mittlerer Spezifikation darf vor FP2 weder verwendet noch zurückgegeben werden. Dieser Satz und ein (1) weiterer Satz (insgesamt zwei Sätze) müssen spätestens zwei Stunden nach Ende von FP2 elektronisch zurückgegeben werden, es sei denn, sowohl FP1 als auch FP2 werden als nass oder wird der Wettbewerb abgebrochen, darf jeder Fahrer einen dieser Sätze behalten, muss ihn aber spätestens zwei (2) Stunden nach Ende des FP3 elektronisch zurücksenden.

v. Zwei (2) weitere Sätze müssen spätestens zwei (2) Stunden nach dem Ende von FP3.

b. Reifen für mittlere und nasse Witterungsbedingungen

Bezüglich der Anzahl der Sätze von Intermediate- und Regenreifen, die jeder Fahrer gemäß Artikel B6.3.4 verwenden darf:

Wird FP1, FP2 oder FP3 als nass deklariert, muss ein (1) Satz Intermediate-Reifen spätestens zwei (2) Stunden nach Ende von FP3 elektronisch zurückgesendet werden.

B6.4 Reifenrückgabeverfahren

B6.4.1 Die offizielle Rückgabe der Reifen erfolgt elektronisch über den FIA Race Team Client. Sollte es zu Systemproblemen kommen und die FIA dies anordnen, werden alle Teilnehmer gebeten, die Daten zur Reifenrückgabe als CSV-Datei per E-Mail zu übermitteln.

B6.4.2 Alle elektronisch zurückgesendeten Reifensätze müssen vor Beginn der folgenden Saison auch physisch an den Reifenlieferanten zurückgesendet werden.

B6.4.3 Sobald alle Reifen nach dem Ende eines jeden Renntages elektronisch zurückgesendet wurden, veröffentlicht der Reifenlieferant eine Liste der Reifen, die jedem Fahrer für den Rest des Wettbewerbs zur Verfügung stehen.

B6.5 Spezielle Bestimmungen für die IKT-Bildung

B6.5.1 Zusätzlich zu den unter Artikel B6.2.4 festgelegten Spezifikationen für Trockenreifen werden bei einem Standardformat-Wettbewerb, bei dem ICTE (Artikel B6.1.1b) vorgesehen ist, jedem Fahrer maximal zwei (2) Sätze einer zusätzlichen Bewertungsspezifikation für Trockenreifen zugeteilt.

B6.5.2 Jeder Fahrer darf diese Reifen während FP1 und FP2 verwenden.

B6.5.3 Alle zusätzlich für ICTE vorgesehenen Reifen müssen spätestens zwei (2) Stunden nach Ende des FP2 elektronisch zurückgegeben werden.

B6.6 Spezielle Bestimmungen für ICTT

B6.6.1 Zusätzlich zu den in Artikel B6.2.4 festgelegten Spezifikationen für Trockenreifen werden bei einem Standardformat-Wettbewerb, bei dem ICTT (Artikel B6.1.1c) vorgesehen ist, jedem Fahrer weitere Sätze von Test-Trockenreifen zugeteilt.

B6.6.2 Falls zusätzliche Testspezifikationen für Trockenwetterreifen für die ICTT zur Verfügung gestellt werden, müssen diese Reifen von jedem Fahrer während des FP2 verwendet werden.

Falls FP2 für die Bewertung dieser Reifen ungeeignet ist (beispielsweise aufgrund von schlechtem Wetter), werden sie nicht zur Verfügung gestellt und können, wie von der FIA empfohlen, in den Ersatzwettbewerb übertragen werden.

B6.6.3 Sofern die zusätzlichen Reifen für die ICTT nicht zur Verfügung gestellt wurden oder die Session als nass deklariert wird, müssen alle Fahrer diese Reifen während des FP2 gemäß den vom Reifenlieferanten vorgegebenen Fahrplänen verwenden, und die einzigen Trockenreifen, die während des FP2 verwendet werden dürfen, sind diejenigen, die für die ICTT vorgesehen sind.

B6.6.4 Fahrer, die an der ICTT teilnehmen, müssen die Voraussetzungen für eine Full Super Licence erfüllen und in ihrer Karriere an mindestens einem (1) Formel-1-Wettbewerb teilgenommen haben.

B6.6.5 Teile testen, Software testen, Komponentenänderungen und Konfigurationsänderungen

Testteile und Testsoftware sind zulässig. Das Formel-1-Auto muss jedoch in einer festen Spezifikation, Konfiguration und Einstellung bleiben. Änderungen an der mechanischen Einstellung, der Fahrersteuerung, der Software und der Komponenten sind nur zulässig, wenn sie für die korrekte Bewertung der Reifen oder zur Durchführung des Reifentests erforderlich sind. Änderungen an der Einstellung und der Fahrersteuerung müssen vorab mit dem Reifenhersteller abgestimmt werden. Komponenten- und Softwareänderungen bedürfen der Genehmigung durch die FIA. Eine Ersatzkomponente kann beispielsweise bei Beschädigung des Originalteils genehmigt werden und muss die gleichen Spezifikationen aufweisen. Ausnahmsweise kann, wenn eine Komponente mit den gleichen Spezifikationen nicht verfügbar ist, eine Komponente mit anderen Spezifikationen genehmigt werden, die zuvor bei einem Wettbewerb oder TCC verwendet wurde.

B6.6.6 Zusätzliche Sensoren und Protokollierung

Zusätzliche Sensoren zur Messung des Reifenzustands und/oder der Reifenleistung können am Formel-1-Auto angebracht werden und müssen im Voraus mit dem Reifenhersteller und der FIA abgestimmt werden. Die von diesen Sensoren erfassten Daten müssen dem Reifenhersteller zeitnah nach der Testfahrt übermittelt werden. Der Reifenhersteller kann die verarbeiteten Daten (nach Entfernung aller teambezogenen Informationen) an die anderen Teilnehmer weitergeben.

B6.6.7 Alle zusätzlich für ICTT vorgesehenen Reifen müssen spätestens zwei (2) Stunden elektronisch zurückgegeben werden. nach dem Ende von FP2.

ARTIKEL B7: VOM FAHRER EINSTELLBARE KAROSSERIE UND EINSCHRÄNKUNGEN DER ENERGIEEINSATZUNG

Beratungsausschuss : SAC

Governance: F1-Kommission / WMSC

B7.1 Fahrerstellbare Karosserie**B7.1.1 Allgemeine Grundsätze**

- a. Die zulässige „**vom Fahrer stellbare Karosserie**“ umfasst die Einstellung des Anstellwinkels der Frontflügelprofile werden gemäß Artikel C3.10.10 geregelt, ebenso wie die vom FIA-Standard-Steuergerät gesteuerte Einstellung des Anstellwinkels der RW-Klappe. beschrieben in Artikel C3.11.6.
- b. Die vom Fahrer einstellbare Karosserie gilt als deaktiviert, wenn sich sowohl die Frontflügelprofile als auch die RW-Klappe in ihren jeweiligen Eckmoduspositionen befinden, die in den Artikeln C3.10.10(n)(i) und C3.11.6(c)(i) definiert sind.
- c. Die vom Fahrer stellbare Karosserie gilt als vollständig aktiviert, wenn sich nach Eingabe des Fahrers sowohl die Frontflügelprofile als auch die RW-Klappe in ihren jeweiligen geraden Moduspositionen befinden, die in den Artikeln C3.10.10(n)(ii) und C3.11.6(c)(ii) definiert sind.
- d. Die vom Fahrer einstellbare Karosserie gilt als teilweise aktiviert, wenn sich nach Eingabe des Fahrers die Frontflügelprofile in ihrer Geradeaus-Position und die RW-Klappe in ihrer Kurven-Position befinden.
- e. Die FIA stellt allen Teilnehmern relevante Informationen zu den definierten Aktivierungszonen einer Rennstrecke zur Verfügung, einschließlich der Spezifikation der Aktivierungszonen, die bei vollständiger Aktivierung der stellbaren Fahrerkarosserie zu verwenden sind, sowie der Spezifikation der Low-Grip-Zone. Aktivierungszonen, die zu verwenden sind, wenn nur eine teilweise Aktivierung der vom Fahrer stellbaren Karosserie aktiviert wird, und zwar spätestens vier (4) Wochen vor Beginn des jeweiligen Wettbewerbs.
- f. Der Beginn jeder definierten Aktivierungszone ist auf mindestens einer (1) Seite durch Schilder zu kennzeichnen. der Schaltkreis.

B7.1.2 Verwendung der fahrerstellbaren Karosserie

- a. Der Fahrer darf die stellbare Fahrerkarosserie nur dann ganz oder teilweise aktivieren, wenn er über folgende Voraussetzungen verfügt: wurde über die Steuerelektronik (Artikel C8.2) darüber informiert, dass sie aktiviert ist.
- b. Bei schlechten Haftungsbedingungen ~~kann der Rennleiter jederzeit und nach eigenem Ermessen die Strecke deaktivieren. Die vollständige Aktivierung der stellbaren Fahrerkarosserie ist zulässig, wobei in den zugehörigen Bereichen mit geringer Haftung nur eine teilweise Aktivierung der stellbaren Fahrerkarosserie erlaubt ist.~~
~~Vorbehaltlich der nachstehenden Bestimmungen kann der Rennleiter jederzeit und nach eigenem Ermessen die vollständige Aktivierung der stellbaren Fahrerkarosserie wieder aktivieren, wenn er dies für sicher hält.~~

~~i. Die vollständige Aktivierung der Fahrerstellbaren Karosserie darf während eines der drei Zeiträume des Sprint-Qualifyings oder des Qualifyings nur dann wieder aktiviert werden, wenn in dem jeweiligen Zeitraum noch mehr als fünf (5) Minuten verbleiben.~~

B7.2 Einschränkungen bei der Energiebereitstellung**B7.2.1** Allgemeine Bestimmungen und Grundsätze

- a. Die absoluten Grenzwerte der elektrischen Gleichstromleistung des ERS-K, die zum Antrieb des Formel-1-Wagens verwendet wird, sind definiert in Artikel C5.2.8 und die Grenzen der zulässigen Wiederaufladung werden in Artikel C5.2.10 definiert.
- b. Spätestens vier (4) Wochen vor Beginn eines Wettbewerbs stellt die FIA allen Teilnehmern die folgenden Informationen und Einschränkungen zur Verfügung, die für den Wettbewerb gelten und während des gesamten Wettbewerbs zu beachten sind:
 - i. Vorbehaltlich Artikel C5.2.8i und nur wenn die FIA dies ausschließlich zum Zweck der Gewährleistung der Vereinbarkeit der Höchstgeschwindigkeit des Formel-1-Fahrzeugs mit der Konstruktion der betreffenden Rennstrecke für erforderlich hält, dürfen Anpassungen der maximalen elektrischen Gleichstromleistung des ERS-K in Abhängigkeit von der Geschwindigkeit des Formel-1-Fahrzeugs, die zum Antrieb des Formel-1-Fahrzeugs verwendet werden, vorgenommen werden, wenn Überholen nicht aktiv ist.
 - ii. Vorbehaltlich Artikel C5.2.8ii und nur wenn die FIA dies ausschließlich zum Zweck der Gewährleistung der Vereinbarkeit der Höchstgeschwindigkeit des Formel-1-Wagens mit der Konstruktion der betreffenden Rennstrecke für erforderlich hält, dürfen Anpassungen der maximalen elektrischen Gleichstromleistung des ERS-K in Abhängigkeit von der Geschwindigkeit des Formel-1-Wagens, die zum Antrieb des Formel-1-Wagens verwendet werden, vorgenommen werden, wenn Überholen aktiv ist.
 - iii. Gemäß Artikel C5.2.10 beträgt die maximale Aufladung pro Runde während des Rennens andere Sitzungen als TTCS ausführen.
 - iv. Gemäß Artikel C5.2.10i beträgt die maximale Aufladung auf einer einzelnen Runde eines beliebigen TTCS wenn Überholen nicht aktiv ist.
 - v. Vorbehaltlich Artikel C5.2.10iii erfolgt die zusätzliche Aufladung auf jeder Runde eines TTCS, wenn Das Überholmanöver wird aktiviert, sobald der Fahrer die Startlinie der Runde überquert.
 - vi. Gemäß Artikel C5.12.6 beträgt die maximale Reduzierungsrate des Fahrermaximums Strombedarf.
 - vii. Der Wert (die Zeit) der „**Erkennungslücke**“.
 - viii. Die Position (Rundenlänge) der „**Erkennungslinie**“.
 - ix. Die Position (Rundendistanz) der „**Aktivierungslinie**“.
 - x. Gemäß Artikel C5.12.4 sind für jeden Stromkreis die Sektoren anzugeben, in denen zu Beginn einer Wartezeit mit Leistungsbegrenzung eine Leistungsreduzierung von mehr als 150 kW zulässig ist, sowie deren Wert.
 - xi. Gemäß Artikel C5.12.5 sind für jeden Stromkreis die Sektoren, in denen ein Reset der Stromversorgung erfolgt, zu kennzeichnen. Eine Reduzierung wird zugelassen.
 - xii. Gemäß Artikel C5.2.8iii sind für jeden Stromkreis die Sektoren zu ermitteln, in denen diese Grenzkurve gilt.
 - xiii. Gemäß Artikel C5.12.7 werden für jeden Stromkreis die Sektoren, in denen eine höhere Geschwindigkeit erreicht wird, entsprechend gekennzeichnet. Ein Schwellenwert wird definiert.

xiv. Vorbehaltlich der Artikel C5.2.8i und C5.2.8iv die Einstellung(en) der maximalen elektrischen Gleichstromleistung des ERS-K in Abhängigkeit von der Geschwindigkeit des F1-Wagens, die zum Antrieb eines F1-Wagens bei geringer Haftung verwendet werden kann, wenn das Überholmanöver nicht aktiv ist.

xv. Vorbehaltlich der Artikel C5.2.8ii und C5.2.8iv die Einstellung(en) der maximalen elektrischen Gleichstromleistung des ERS-K in Abhängigkeit von der Geschwindigkeit des F1-Wagens, die zum Antrieb eines F1-Wagens bei geringer Haftung und aktiver Überholfunktion verwendet werden können.

c. Die Anzahl der Wettbewerbe, in denen Artikel C5.2.10ii Anwendung finden kann, ist auf maximal von zwölf (12) 8 pro Meisterschaft.

d. Für die Meisterschaft wird bis spätestens 30. Juni des Vorjahres ein Dokument mit den in Artikel B7.2.1b beschriebenen vorläufigen Informationen und Einschränkungen für alle Meisterschaftswettbewerbe bereitgestellt. Änderungen dieser vorläufigen Informationen werden bis zum 15. September des Vorjahres bestätigt. Liegt der Meisterschaftskalender zum Veröffentlichungsdatum noch nicht vor, werden die Wettbewerbe der vorangegangenen Meisterschaft herangezogen.

Nachträgliche Änderungen an diesem Dokument dürfen nur für neue Rennstrecken oder im Falle eines signifikanten Unterschieds zwischen den Fahrzeuggrundlagen, wie im Dokument *FIA-F1-DOC-034 beschrieben*, und den FIA-korrelierten Werten zur Anpassung an Beobachtungen während Wettbewerben vorgenommen werden.

e. Ausnahmsweise kann die FIA im Interesse der sicheren und ordnungsgemäßen Durchführung eines Wettbewerbs jederzeit vor Beginn eines Wettbewerbs oder während eines Wettbewerbs die in Artikel B7.2.1b beschriebenen Informationen oder Beschränkungen ändern.

f. Die Position der Detektionslinie ist durch eine durchgezogene gelbe Linie zu kennzeichnen, die den Stromkreis kreuzt. und durch Beschilderung auf mindestens einer (1) Seite des an diese Linie angrenzenden Streckenabschnitts.

G. Bei schlechten Haftungsbedingungen ist der Einsatz des Boost-Modus gemäß der Definition im Dokument *FIA-F1-DOC-058 erforderlich*. wird unterbunden und ist nicht erlaubt.

B7.2.2 Aktivieren und Deaktivieren des Überholvorgangs

a. Vor Beginn eines jeden LTCS wird die Überholfunktion aktiviert.

b. Vor Beginn oder Wiederaufnahme eines TTCS-Überholvorgangs ist die Funktion deaktiviert. Sie wird aktiviert, sobald der Führende nach Beginn oder Wiederaufnahme des Überholvorgangs die Erkennungslinie zum ersten Mal überquert hat. TTCS.

c. Bei Einsatz des Safety-Cars ist das Überholen deaktiviert. Es wird wieder aktiviert, sobald alle Formel-1-Fahrzeuge die Ziellinie überquert haben, nachdem das Safety-Car in die Boxeneinfahrt eingefahren ist, um zur Boxengasse zurückzukehren.

d. Aus Sicherheitsgründen kann der Rennleiter jederzeit und nach eigenem Ermessen deaktivieren Überholmanöver. Der Rennleiter kann die Überholmanöver jederzeit und nach eigenem Ermessen wieder aktivieren, wenn er dies für sicher hält.

B7.2.3 Aktivierung und Deaktivierung des Überholvorgangs

a. Vorbehaltlich Artikel B7.2.4 darf der Fahrer die Überholfunktion nur dann nutzen, wenn er über die Steuerelektronik (Artikel C8.2) darüber informiert wurde, dass sie aktiviert ist.

b. Während eines jeden Langzeitpflegeaufenthalts:

- i. Die Überholfunktion ist immer dann aktiv, wenn sie aktiviert ist, und kann vom Fahrer verwendet werden bei immer dann, wenn es sowohl aktiviert als auch eingeschaltet ist.

c. Während eines beliebigen TTCS:

- i. Die Überholfunktion wird an der Aktivierungslinie aktiviert und kann vom Fahrer genutzt werden, wenn seine Ein Formel-1-Auto befand sich weniger als der Erfassungsabstand hinter einem anderen Formel-1-Auto, als sie die Erfassungslinie überquerten.
- ii. Die Überholfunktion wird deaktiviert, sobald der Fahrer die Aktivierungslinie überquert.
wird aktiviert, wenn ihr Formel-1-Wagen größer als der Erkennungsabstand zu einem anderen Formel-1-Wagen ist.
an der Detektionslinie.

B7.2.4

Fehlerbehandlung

Im Falle eines Systemausfalls, der den Fahrer darüber informiert, dass das Überholen aktiviert ist oder dass er sich an der Ziellinie weniger als den zulässigen Abstand zu einem anderen Formel-1-Fahrzeug befindet und daher zum Überholen berechtigt ist, kann der betreffende Teilnehmer den Rennleiter um Erlaubnis bitten, das System manuell zu bedienen. Wird diese Erlaubnis erteilt, ist der betreffende Teilnehmer dafür verantwortlich, dass sein Fahrer das Überholen nur dann nutzt, wenn es aktiviert ist und er sich an der Ziellinie weniger als den zulässigen Abstand zu einem anderen Formel-1-Fahrzeug befindet.

Sobald das System repariert ist, darf der Teilnehmer keine manuelle Erkennung mehr durchführen. Der Rennleiter wird den Teilnehmer benachrichtigen, sobald der Fehler behoben ist.

ARTIKEL B8: BESCHRÄNKUNGEN FÜR FAHRZEUGE UND KOMPONENTEN

Beratungsausschuss : SAC

Governance: F1-Kommission / WMSC

B8.1 Fahrzeugbeschränkungen und -nutzung

B8.1.1 Jeder Teilnehmer darf während eines Wettbewerbs zu keinem Zeitpunkt mehr als zwei (2) Formel-1-Fahrzeuge gleichzeitig zur Verfügung haben. Wettbewerb, außer wenn alle folgenden Umstände erfüllt sind:

- a. Ein F1-Auto hat einen echten Unfallschaden erlitten, wie in Anhang B2 Abschnitt 7 beschrieben, oder es liegt ein erheblicher Defekt oder Fehler vor, der dem Technischen Delegierten nachgewiesen wurde und von diesem als notwendig für den Austausch der Überlebenszelle anerkannt wird.
- b. Der Teilnehmer hat der FIA einen schriftlichen Antrag auf Änderung der Überlebenszelle gestellt, und dieser wurde vom technischen Delegierten genehmigt.
- c. Es stehen zu keinem Zeitpunkt mehr als zwei (2) Formel-1-Fahrzeuge für einen Fahrer zur Verfügung, und dieser Zeitraum ist lediglich ausreichend, um den Wechsel des Formel-1-Autos zu ermöglichen.

B8.1.2 Im Kontext dieses Artikels wird ein Formel-1-Rennwagen als eine Baugruppe definiert, die aus einer Überlebenszelle mit einer installierten oder teilweise installierten Antriebseinheit oder Komponenten einer Antriebseinheit besteht. (Eine Antriebseinheit ist gemäß Artikel C1 (Teil B) und Anhang C4, Spalte drei (Überschrift „Art. 5.1.2 Definition“) definiert.) und allen anderen am Formel-1-Rennwagen montierten oder installierten Komponenten.

B8.2 Einschränkungen und Nutzung der Stromversorgungseinheit

B8.2.1 Die einzige Antriebseinheit, die während der Meisterschaft bei einem Wettbewerb verwendet werden darf, ist eine Antriebseinheit. Die Gesamtheit der Komponenten besteht ausschließlich aus Elementen, die zum Zeitpunkt ihrer Einführung in den Rennpool dem zuletzt eingereichten und genehmigten Homologationsdossier gemäß Anhang C5 entsprachen. Während eines Wettbewerbs dürfen nur versiegelte Antriebseinheiten (Artikel B8.2.9) verwendet werden.

B8.2.2 In jeder Meisterschaft darf jeder Fahrer, es sei denn, er fährt für mehr als einen (1) Wettbewerber (Artikel B8.2.7), und vorbehaltlich der nachstehend beschriebenen Ergänzungen, höchstens Folgendes verwenden:

- a. 3 Motoren (ICE): Ein Motor im Sinne dieses Artikels umfasst alle Komponenten, die in Anhang C4 in den Spalten „PU Element“ und „Sealed Perimeter“ als „ICE“ bzw. „INC“ aufgeführt sind, mit Ausnahme der nachstehend als PU-ANC bezeichneten Komponenten.
- b. 3 Turbolader (TC): Ein Turbolader ist im Sinne dieses Artikels die Gesamtheit aller Komponenten, die in Anhang C4 in den Spalten „PU Element“ und „Sealed Perimeter“ als „TC“ bzw. „INC“ aufgeführt sind.
- c. 3 Abgassätze (EXH): Ein Abgassatz umfasst im Sinne dieses Artikels alle in Anhang C4 in den Spalten „PU-Element“ und „Abgedichteter Umfang“ als „EXH“ bzw. „INC“ aufgeführten Komponenten, mit Ausnahme der nachstehend als PU-ANC bezeichneten Komponenten. Die vier Elemente eines Abgassatzes – linker Primärkrümmer, rechter Primärkrümmer, linker Sekundärkrümmer und rechter Sekundärkrümmer – werden im Sinne dieses Artikels separat betrachtet.
- d. 2 Energiespeichereinheiten (ES): Ein Energiespeicher im Sinne dieses Artikels umfasst alle Komponenten, die im „PU-Element“ und im „Abgedichteten Perimeter“ als „ES“ und „INC“ aufgeführt sind.
Spalten in Anhang C4.

e. 2 jeder Steuerelektronikeinheit (PU-CE): Eine Steuerelektronikeinheit ist im Sinne dieses Artikels jede der in Anhang C4 in den Spalten „PU-Element“ und „Abgedichteter Umfang“ als „PU-CE“ und „INC“ aufgeführten Komponenten, mit Ausnahme der nachstehend als PU-ANC bezeichneten Komponenten.

f. 2 MGU-K: MGU-K umfasst im Sinne dieses Artikels alle Komponenten, die in den Spalten „PU-Element“ und „Abgedichteter Umfang“ in Anhang C4 als „MGUK“ bzw. „INC“ aufgeführt sind.

g. 5 der Hilfskomponenten der Antriebseinheit (PU-ANC): Eine Hilfskomponente der Antriebseinheit ist im Sinne dieses Artikels jede der in Anhang C4 in der Spalte „PU-ANC“ mit „JA“ aufgeführten Komponenten.

B8.2.3 Jedem Fahrer ist es unter folgenden Bedingungen gestattet, für jedes der in Artikel B8.2.2 a. bis g. aufgeführten Antriebselemente eine zusätzliche Einheit zu verwenden:

a. Bei der Meisterschaft 2026

b. Wenn die verwendete Antriebseinheit von einem Antriebshersteller geliefert wird, der bisher keine Antriebseinheiten geliefert hat in 2026 und befindet sich im ersten Jahr der Lieferung von Stromversorgungseinheiten.

B8.2.4 PU-ANC-Komponenten, die zu den in Artikel B8.2.2 definierten abgedichteten Bereichen gehören, können ohne Strafzahlung zwischen abgedichteten Elementen jedes Fahrers übertragen werden.

Einzelheiten über die Art und Weise der Versiegelung dieser Bauteile oder, falls dies als nicht durchführbar erachtet wird, über die Art und Weise ihrer Kennzeichnung müssen im PU-Homologationsdossier (Anhang C5) angegeben und von der FIA genehmigt werden.

B8.2.5 Die FIA kann den Austausch einer SSPUC-Komponente, die in den Bereich eines der in den Artikeln B8.2.2 und B8.2.4 definierten Elemente fällt, aus Gründen der Sicherheit, der Überwachung oder der Zuverlässigkeit genehmigen oder vorschreiben.

B8.2.6 Die FIA kann nach eigenem Ermessen die in Artikel B8.2.4 für SSPUC-Komponenten festgelegte Anzahl zulässiger Bauteile erhöhen, falls ein tatsächliches Zuverlässigkeitsproblem die Durchführung der Meisterschaftssaison mit der ursprünglich festgelegten Bauteilanzahl unmöglich macht. Die Kritikalität des Zuverlässigkeitsproblems, die diese Maßnahme erfordert, wird nach Rücksprache mit dem jeweiligen SSPUC-Lieferanten und allen PU-Herstellern festgelegt. Die Änderung der zulässigen Bauteilanzahl wird von der FIA allen PU-Herstellern mitgeteilt und gilt bis zum Ende der laufenden Meisterschaft.

B8.2.7 Wird ein Fahrer während der Meisterschaft ersetzt, gilt sein Ersatzfahrer für die Beurteilung der Nutzung der Antriebseinheit als der ursprüngliche Fahrer.

B8.2.8 Sollte ein Fahrer während einer Meisterschaft mehr Elemente der Antriebseinheit verwenden als in den Artikeln B8.2.2, B8.2.3 und B8.2.4 für eines der Elemente vorgeschrieben, wird ihm beim ersten Wettbewerb, bei dem jedes zusätzliche Element verwendet wird, eine Startplatzstrafe auferlegt.

Die Strafen werden gemäß der folgenden Tabelle verhängt und sind kumulativ:

a. Bei der ersten Verwendung eines zusätzlichen Elements jedes Typs: Zehn (10) Strafplätze im Raster für die

Wettrennen.

b. Bei den folgenden Verwendungen eines zusätzlichen Elements jedes Typs: Fünf (5) Strafpunkte für die Gitterplätze

Wettrennen.

Alle in diesem Artikel B8.2 aufgeführten Elemente gelten als verwendet, sobald der Zeitmesstransponder des F1-Autos anzeigt, dass es die Boxengasse verlassen hat.

Wenn ein Fahrer während eines einzelnen Wettbewerbs mehr als eine identische Antriebseinheit einsetzt, ...

Bei Elementen, die mit Strafen belegt werden, darf nur das zuletzt eingebaute Element bei nachfolgenden Wettbewerben ohne weitere Strafen verwendet werden.

B8.2.9 Nach Rücksprache mit dem jeweiligen Hersteller der Antriebseinheit wird die FIA an jedem der Bauteile Siegel anbringen.

Relevante Elemente der Antriebseinheit werden vor ihrem ersten Einsatz im Wettbewerb versiegelt, um sicherzustellen, dass keine wesentlichen Teile umgebaut oder ausgetauscht werden können. Nur nicht in ein Fahrzeug eingebaute Antriebseinheiten dürfen versiegelt werden. Die FIA versiegelt das ESME, um den freien Zugriff auf die im ESME befindlichen ES- und PU-CE-Teile zu verhindern, die in der Spalte „Versiegelter Bereich“ von Anhang C4 Tabelle 1 als „EXC“ klassifiziert sind.

Innerhalb von zwei Stunden nach Ende der Rennsperrung (parc fermé) werden alle verwendeten ICE-, TC- und MGU-K-Elemente zusätzlich versiegelt, um deren Betrieb oder Demontage zwischen den Wettbewerben zu verhindern. Die Versiegelungsmethode muss mit dem Technischen Delegierten abgestimmt werden.

Auf Anfrage der FIA werden diese zusätzlichen Siegel fünfzig (50) Stunden vor dem geplanten Start des FP1 beim nächsten Wettbewerb, bei dem die Antriebseinheiten benötigt werden, entfernt. Alle diese Antriebseinheiten müssen sich im zugewiesenen Garagenbereich des Teilnehmers befinden, solange sie nicht in ein Fahrzeug eingebaut sind.

Formel-1-Auto.

Nach dem Entfernen dieser zusätzlichen Siegel darf die Antriebseinheit frühestens 26 Stunden vor dem geplanten Beginn des ersten Freien Trainings (FP1) – außer von Hand – gestartet oder angelassen werden. Beim ersten Wettbewerb der Meisterschaft kann, nach alleinigem Ermessen des Technischen Delegierten und nach Abschluss des Versiegelungsprozesses, die Erlaubnis zum Starten einer Antriebseinheit vor diesem Zeitpunkt erteilt werden.

Die Antriebseinheit darf zu keiner Zeit anders als von Hand angelassen oder während eines Wettbewerbs gestartet werden. nicht an einem zur Teilnahme am Wettbewerb zugelassenen Formel-1-Auto angebracht.

Aus Sicherheitsgründen dürfen die zugesagten ES- und PU-CE-Einheiten zwischen den Wettbewerben verwendet werden, sofern die absolute Gleichstromleistung unter 5 kW liegt. Ausnahmsweise und ausschließlich aus Sicherheitsgründen kann die FIA nach eigenem Ermessen einem Teilnehmer die Genehmigung erteilen, eine gebrauchte Einheit ohne Einschränkungen zu betreiben. Im Falle einer Genehmigung informiert die FIA die anderen PUMs.

Wenn FIA-Siegel an den entsprechenden Bauteilen der Antriebseinheit beschädigt oder entfernt werden, nachdem diese zum ersten Mal verwendet wurden, dürfen diese Teile nicht wiederverwendet werden, es sei denn, die Entfernung erfolgte unter Aufsicht der FIA.

B8.2.10 Die in Spalte 5 von Anhang C4 als „EXC“ aufgeführten Teile dürfen gemäß Artikel B8.2.8 dieser FIA-Formel-1-Regeln straffrei ausgetauscht werden. Sollte der Austausch eines dieser Teile das Brechen einer Siegelung erfordern, ist dies zulässig, muss jedoch unter Aufsicht der FIA erfolgen. Ausgetauschte Teile dürfen nur durch gemäß Anhang C5 homologierte Teile ersetzt werden.

B8.2.11 Kleinere Teile, wie in Anhang C4 beschrieben und von der FIA im Rahmen des Homologationsdossiers (Anhang C5) genehmigt, dürfen gemäß Artikel B8.2.8 straffrei geändert werden. Die Änderung dieser Teile darf jedoch nicht das Brechen eines Siegels erfordern.

ARTIKEL B9: PERSONALBESCHRÄNKUNGEN

Beratungsausschuss : SAC

Governance: F1-Kommission / WMSC

B9.1 Allgemeine Bestimmungen

B9.1.1 Alle Personen, die in irgendeiner Weise mit einem Formel-1-Rennwagen zu tun haben oder sich während eines Wettbewerbs in irgendeiner anderen Funktion im Fahrerlager, in der Boxengasse oder an der Rennstrecke aufhalten, müssen stets einen entsprechenden Ausweis tragen. Die Ausstellung und Verwendung eines Ausweises ist nur mit Zustimmung der FIA zulässig. Ein Ausweis darf nur von der Person und zu dem Zweck verwendet werden, für den er ausgestellt wurde.

B9.2 Einsatzpersonal

B9.2.1 Bei jedem Wettbewerb darf jeder Teilnehmer im Zeitraum von neunundzwanzig (29) Stunden vor dem geplanten Beginn des FP1 bis zwei (2) Stunden nach dem Start des Rennens insgesamt nicht mehr als sechzig (60) „operative Mitarbeiter“ einsetzen, die in irgendeiner Weise mit dem Betrieb verbunden sind.
der Formel-1-Autos innerhalb der Grenzen der Rennstrecke.

Allerdings ist die Anzahl des operativen Personals während des Zeitraums von fünfundvierzig (45) Minuten vor Beginn der ersten Einführungsrunde bis fünfzehn (15) Minuten nach dem planmäßigen Start des Rennens unbegrenzt.

B9.2.2 Zur Klarstellung: Rennfahrer und Mitarbeiter, deren Aufgaben ausschließlich mit Bewirtung, Marketing, Medien, Sicherheit oder dem Fahren von Lastwagen zum oder vom Wettbewerb zusammenhängen, werden nicht als operatives Personal betrachtet.

B9.3 Auszubildendes Personal

B9.3.1 Zusätzlich zu den sechzig (60) in Artikel B9.2.1 genannten Mitarbeitern werden jedem Teilnehmer während einer Meisterschaft sechzehn (16) individuelle Ausnahmen für „Auszubildende“ gewährt. Kein Auszubildender darf jedoch in dieser Funktion an mehr als drei (3) Wettkämpfen teilnehmen.

B9.4 Personalerklärung

B9.4.1 Vor Beginn der ersten Sperrperiode muss der FIA eine Liste aller operativen, Ausbildungs-, gemeinsam genutzten und angestellten Gastmitarbeiter unter Verwendung des DMS und der von der FIA bereitgestellten offiziellen Vorlage übermittelt werden.

Änderungen an der eingereichten Liste aller operativen, Ausbildungs-, Gemeinschafts- und Mitarbeitergäste

Die Zulassung von Personal nach Beginn der ersten Sperrperiode liegt im alleinigen Ermessen der FIA.

Eine Liste aller Personen, die von den Bestimmungen des Artikels B9.2 oder B9.3 ausgenommen sind und während des Wettbewerbs im Auftrag des Teilnehmers in den Sperrbereichen der Rennstrecke gearbeitet haben, muss der FIA vor Wettbewerbsende mithilfe des DMS und der von der FIA bereitgestellten offiziellen Vorlage übermittelt werden. Zu den Sperrbereichen der Rennstrecke gehören das Fahrerlager, die Fahrergarage, die Boxengasse und der Signalbereich.

B9.5 Sperrzeitraum(e)

B9.5.1 Bei jedem Wettbewerb, mit Ausnahme der Bestimmungen des Artikels B9.5.2, operatives Personal und Auszubildende, wie in den Artikeln B9.2.1 und B9.3.1 definiert, dürfen sich während der Sperrzeiten nicht innerhalb des Betriebsgeländes aufhalten.

Zeitpunkt und Dauer der Sperrfristen sind nachfolgend definiert:

- a. „**Beschränkter Zeitraum 1**“: Beginnt 42 Stunden vor dem geplanten Start von FP1 und endet neunundzwanzig (29) Stunden vor dem geplanten Beginn des FP1.
- b. „**Beschränkter Zeitraum Zwei**“: Beginnt achtzehn (18) Stunden vor dem geplanten Start von FP1 und endet vier (4) Stunden vor dem geplanten Beginn des FP1.
- c. „**Sperrfrist Drei**“:
 - i. Bei jedem Wettbewerb im Standardformat beginnt die Zeitbegrenzung vierzehn (14) Stunden vor dem geplanten Start des dritten Freien Trainings (FP3) und endet drei (3) Stunden vor dem geplanten Start des FP3. Überschreitet die unbegrenzte Zeit zwischen dem Ende des zweiten Freien Trainings (FP2) und dem Beginn der dritten begrenzten Zeitbegrenzung vier (4) Stunden, wird der überschüssige Zeitraum dem Beginn der dritten begrenzten Zeitbegrenzung hinzugerechnet.
 - ii. Bei jedem Wettbewerb im alternativen Format beginnt die Zeitbegrenzung vierzehn (14) Stunden vor dem geplanten Start der Einführungsrunde für den Sprint und endet drei (3) Stunden vor dem geplanten Start der Einführungsrunde für den Sprint. Überschreitet die unbegrenzte Zeit zwischen dem Ende des Sprint-Qualifyings und dem Beginn der dritten Zeitbegrenzung drei (3) Stunden, wird der Überschuss dem Beginn der dritten Zeitbegrenzung hinzugerechnet.

B9.5.2

Operatives Personal und Auszubildende, wie in den Artikeln B9.2.1 und B9.3.1 definiert, sind berechtigt:

- a. Betreten Sie das Fahrerlager dreißig (30) Minuten vor dem Ende jeder Sperrperiode für den einzigen Ziel ist die Verringerung des Andrangs an den Drehkreuzen; und
- b. Sie dürfen sich nach Beginn der ersten und zweiten Beschränkungsperiode bis zu einer Stunde lang innerhalb des Geländes aufhalten, ausschließlich zum Zweck der sportlichen Betätigung auf dem Gelände, der Mahlzeiten und des geselligen Beisammenseins.
- c. Bleiben Sie nach dem Start der Beschränkten Klasse bis zu dreißig (30) Minuten lang innerhalb der Rennstrecke.
Die dritte Periode dient ausschließlich dem Training auf der Rennstrecke, den Mahlzeiten und dem geselligen Beisammensein.

Während dieser Zeiträume dürfen diese Mitarbeiter keine operativen Tätigkeiten ausüben. Dies umfasst unter anderem Arbeiten an den Formel-1-Rennwagen oder an Komponenten, die für den Betrieb der Formel-1-Rennwagen erforderlich sind, sowie die Arbeit von Ingenieuren an Computern. Zuwiderhandlungen werden als Verstoß gegen die jeweilige Sperrfrist gewertet.

B9.5.3

Während der Meisterschaft werden jedem Teilnehmer folgende Ausnahmen von den Bestimmungen des Artikels B9.5 gestattet:

- | | |
|---------------------|---------------------|
| a. Sperrfrist 1: | Sechs (6) Ausnahmen |
| b. Sperrfrist Zwei: | Fünf (5) Ausnahmen |
| c. Sperrfrist Drei: | Vier (4) Ausnahmen |

Zur Klarstellung: Diese Ausnahmen dürfen nicht nacheinander während eines einzigen Wettbewerbs in Anspruch genommen werden.

Im Falle eines Verstoßes gegen diesen Artikel müssen beide Fahrer das Rennen aus der Boxengasse starten und den Anweisungen folgen, die in Artikel B5.3 vorgeschriebenen Verfahren.

B9.5.4 Zur Klarstellung: Rennfahrer und Personal, deren Aufgaben ausschließlich mit Hospitality, Marketing, Medien, Sicherheit oder dem Transport von Lkw zum und vom Wettbewerb zusammenhängen, sind von diesen Bestimmungen ausgenommen. Darüber hinaus ist es diesem nicht-operativen Personal während jedes eingeschränkten Zeitraums gestattet:

- a. Fracht be- oder entladen (jedoch nicht ein- oder auspacken)
- b. Ausrüstung ausschließlich zur Unterstützung anderer Rennserien vorbereiten.
- c. Präsentation der Garagen für die Ausstellung vorbereiten

B9.5.5 Zu den entsprechenden Zeiten werden unmittelbar vor den Drehkreuzen Schilder aufgestellt, die jeden, der versucht, das Fahrerlager zu betreten, darauf hinweisen, dass eine Sperrzeit gilt.

B9.5.6 Spätestens 12 Stunden vor Beginn der ersten Sperrfrist und nach alleinigem Ermessen des Renndirektors kann allen Teilnehmern eine Ausnahme von der ersten Sperrfrist gewährt werden, wenn ein offizieller Lieferant die erforderlichen Leistungen zur Vorbereitung des Wettbewerbs nicht fristgerecht erbringt. Diese Ausnahme zählt in diesem Fall nicht zu den Ausnahmen gemäß Artikel B9.5.3.

ARTIKEL B10: MEDIENAKTIVITÄTEN & OFFIZIELLE ZEREMONIEN

Beratungsausschuss : SAC

Governance: F1-Kommission / WMSC

B10.1 Medienaktivitäten**B10.1.1** Einen Tag vor dem Lauf auf der Rennstrecke

- a. Bis zu sechs Fahrer werden ausgewählt, um an offiziellen Medien- und Werbeaktivitäten (wie vom Medienbeauftragten definiert) für eine maximale Dauer von einer (1) Stunde innerhalb eines zwei (2) Stunden dauernden Zeitraums teilzunehmen, der 23 Stunden vor dem geplanten Start des FP1 beginnt.
 - i. Jeder Fahrer, der nicht an einer offiziellen FIA-Pressekonferenz (wie vom Medienbeauftragten festgelegt) teilnimmt, muss an einer separaten schriftlichen Medien- und Rundfunksitzung teilnehmen, die von der FIA organisiert wird, ihr Team.
 - ii. Diese separaten Mediensitzungen finden in vom Medienbeauftragten festgelegten Zeitfenstern statt und dürfen nicht gleichzeitig mit einer offiziellen FIA-Pressekonferenz abgehalten werden.
- b. Innerhalb einer Stunde, beginnend 20 Stunden und 30 Minuten vor dem geplanten Start des FP1, müssen sechs (6) Fahrer für Fan-Aktivitäten zur Verfügung stehen. Jeder Fahrer darf maximal dreißig (30) Minuten zur Verfügung stehen (diese Zeitspanne schließt die An- und Abreisezeit ein). Dieser Zeitraum kann sich je nach den spezifischen Anforderungen der Veranstaltung ändern; etwaige Änderungen werden den betroffenen Teilnehmern spätestens vier (4) Wochen im Voraus mitgeteilt.
- c. Jeder Teilnehmer muss dem Medienbeauftragten ein zusammenfassendes Dokument vorlegen, das die Namen und Kurzbeschreibungen aller wichtigen Aerodynamik- und Karosseriekomponenten und -baugruppen enthält, die noch nicht bei einem vorherigen Wettbewerb oder TCC eingesetzt wurden und bei diesem Wettbewerb verwendet werden sollen (Anforderungen und Format werden vom Medienbeauftragten in Abstimmung mit dem Inhaber der kommerziellen Rechte festgelegt). Dieses zusammenfassende Dokument muss spätestens 23 Stunden vor dem geplanten Beginn des FP1 eingereicht werden.

Der Inhalt dieses Dokuments verbleibt im Besitz der FIA und des Inhabers der kommerziellen Rechte und wird den Medien erst eine (1) Stunde vor dem Start des Formel-1-Vorrennens zugänglich gemacht.
Anzeige, zu deren Zeitpunkt es vom DMS verteilt wird.

B10.1.2 Erster Tag des Trainings auf der Rennstrecke

- a. Jeder Teilnehmer muss seine beiden F1-Fahrzeuge außerhalb seines zugewiesenen Garagenbereichs für die F1-Fahrzeugausstellung vor dem Event für einen Zeitraum von bis zu einer (1) Stunde zur Verfügung stellen. Die Ausstellung muss spätestens eineinhalb (1,5) Stunden vor Beginn des FP1 beginnen.
 - i. Jeder Formel-1-Wagen muss nominell vollständig sein und mit allen wichtigen Aerodynamik- und Karosseriekomponenten ausgestattet sein, die beim Verlassen der Boxengasse zum Einsatz kommen sollen.
zum ersten Mal in FP1.
 - ii. Während dieses Zeitraums muss jedes Formel-1-Auto gemäß den Anweisungen des Medienbeauftragten positioniert werden. Ein (1) Formel-1-Auto darf für Boxenstopp-Übungen oder elektronisches/optisches Scannen seiner Oberflächen verwendet werden. Falls nur ein Formel-1-Auto die wichtigsten Aerodynamik- und Karosseriekomponenten und -baugruppen trägt, die noch nicht bei einem vorherigen Wettbewerb oder TCC eingesetzt wurden und für den Wettbewerb vorgesehen sind, muss dieses Formel-1-Auto den Medien präsentiert werden.

- iii. Die Teilnehmer dürfen die Medien nicht daran hindern, die Formel-1-Fahrzeuge während der Veranstaltung zu filmen oder zu fotografieren. F1-Autopräsentation.
- iv. Ausnahmen von der Vorführung des Formel-1-Rennwagens vor der Veranstaltung sind mit vorheriger schriftlicher Genehmigung zulässig. der technische Delegierte.
- b. Jeder registrierte Motorenhersteller muss während der Meisterschaft an einem (1) Wettbewerb teilnehmen und dort eine mindestens 30-minütige Medienpräsentation halten. Der Motorenhersteller wird vom Medienbeauftragten spätestens vier (4) Wochen im Voraus über den Termin der Präsentation informiert.
- c. Innerhalb eines einstündigen Zeitraums, der spätestens eineinhalb (1,5) Stunden vor dem geplanten Start des FP1 endet, müssen maximal zwölf (12) Fahrer, die vom Medienbeauftragten in Absprache mit dem Inhaber der kommerziellen Rechte ausgewählt wurden, für Fan-Aktivitäten für einen Zeitraum von maximal dreißig (30) Minuten zur Verfügung stehen (dieser Zeitraum schließt die Zeit für die An- und Abreise zur Fan-Aktivität ein).
- d. Bei jedem Wettbewerb im Standardformat muss jeder Teilnehmer innerhalb von einer Stunde und fünfzehn (15) Minuten nach Ende des zweiten Freien Trainings (FP2) für Fahrer und innerhalb von einer Stunde und dreißig (10) Minuten nach Ende des FP2 für den leitenden Teilnehmervorteiler jeweils einen Fahrer und einen hochrangigen Vertreter des Teilnehmers den Medien in einem vom Medienbeauftragten festgelegten Format für mindestens fünf (5) Minuten zur Verfügung stellen. Die Teilnehmer müssen sicherstellen, dass jeder ihrer Meisterschaftsfahrer mindestens einmal in jeweils zwei aufeinanderfolgenden Wettbewerben an dieser Medienaktivität teilnimmt. Jeder Teilnehmer, der während FP1 oder FP2 zusätzliche Fahrer einsetzt, wie in Art. B1.7.3. muss diese Treiber auch den Medien im gleichen Zeitraum zur Verfügung stellen.
- e. Bei jedem Wettbewerb im alternativen Format müssen sich alle Fahrer, die am Sprint-Qualifying teilnehmen, unmittelbar nach dem Zeitpunkt ihres Ausscheidens für Medieninterviews zur Verfügung stellen (es findet keine Pressekonferenz für die drei Erstplatzierten im Anschluss an das Sprint-Qualifying statt).
- f. Der Medienbeauftragte wählt maximal sechs (6) Teamvertreter aus, die für einen Zeitraum von einer (1) Stunde, eine (1) Stunde nach dem planmäßigen Ende des FP1, an Medienaktivitäten (wie vom Medienbeauftragten definiert) teilnehmen.
 - i. Nach alleinigem Ermessen des Medienbeauftragten können die Vertreter des Wettbewerbers in zwei (2) Gruppen zu je drei (3) Personen aufgeteilt und zwischen verschiedenen Medienaktivitäten rotiert werden.
 - ii. Jeder Teilnehmer muss mindestens vier (4) hochrangige Vertreter des Teilnehmerverbandes benennen, die während der Meisterschaft an diesen Medienaktivitäten teilnehmen. Die verfügbaren hochrangigen Vertreter des Teilnehmerverbandes müssen folgende Kriterien erfüllen: Die Vertreter müssen mindestens aus dem Team-CEO (sofern zutreffend), dem Team-Prinzipal und dem Technischen Direktor bestehen.
 - iii. Der Medienbeauftragte muss mindestens 10 Tage vor Beginn des Wettbewerbs darüber informiert werden, dass keiner dieser hochrangigen Vertreter der Wettbewerber an dem Wettbewerb teilnimmt.
 - iv. Drei (3) Teamchefs, die nicht an den Medienaktivitäten teilnehmen, werden vom Medienbeauftragten in Absprache mit dem Inhaber der kommerziellen Rechte ausgewählt, um innerhalb desselben einstündigen Zeitraums wie die Medienaktivitäten für maximal dreißig (30) Minuten an Fan-Aktivitäten teilzunehmen (dieser Zeitraum schließt die Zeit für die An- und Abreise zur Fan-Aktivität ein).

Wird der Teamchef zur Pressekonferenz eingeladen, muss der Wettbewerber einen hochrangigen Vertreter für die Teilnahme an den Fan-Aktivitäten abstellen.

B10.1.3 Zweiter Tag der Testfahrten auf der Rennstrecke

- a. Innerhalb eines einstündigen Zeitraums, der spätestens eineinhalb (1,5) Stunden vor dem geplanten Beginn des FP3 (oder spätestens eineinhalb (1,5) Stunden vor dem geplanten Beginn der Einführungsrunde für den Sprint in jedem Wettbewerb, in dem ein Sprint geplant ist) endet, ein Höchstens zwölf (12) Fahrer, die vom Medienbeauftragten in Absprache mit dem Inhaber der kommerziellen Rechte ausgewählt wurden und am ersten Tag der Streckenläufe nicht an Fanaktivitäten teilgenommen haben, müssen innerhalb des einstündigen Zeitraums für Fanaktivitäten für einen Zeitraum von maximal dreißig (30) Minuten zur Verfügung stehen (dieser Zeitraum schließt die Zeit für die An- und Abreise zur Fanaktivität ein).
- b. Alle in Q1 oder Q2 ausgeschiedenen Fahrer müssen sich unmittelbar nach dem Wiegen gemäß B3.2.1c und nach Ablauf des Zeitraums, in dem sie ausgeschieden sind, für Medieninterviews zur Verfügung stellen. Darüber hinaus müssen sich alle Fahrer, die an Q3 teilgenommen haben und nicht zur Teilnahme an der Pressekonferenz nach dem Qualifying verpflichtet sind, unmittelbar nach dem Wiegen gemäß B3.2.1c für Medieninterviews zur Verfügung stellen.
Q3.
- c. Unmittelbar nach der Wiegung gemäß B3.2.1c am Ende des Qualifyings nehmen die drei (3) bestplatzierten Fahrer des Qualifyings an den im Vorfeld der Session herausgegebenen Mediendelegierten-Hinweis vorgeschriebenen Nachqualifikationsverfahren teil.
- d. Während der gesamten Dauer der TV-Interviews und der Pressekonferenz nach dem Qualifying müssen alle Fahrer Sie dürfen nur die Uniform ihrer jeweiligen Mannschaft tragen.
- e. Bei jedem Wettbewerb im alternativen Format:
 - i. Jeder Fahrer, der vor dem Ende des Sprints ausscheidet, muss sich den Medien zur Verfügung stellen. Interviews nach ihrer Rückkehr ins Fahrerlager.
 - ii. Alle Fahrer, die den Sprint außerhalb der ersten drei (3) beenden, müssen sich nach dem Sprint unmittelbar nach dem Wiegen gemäß B3.2.2 für Medieninterviews zur Verfügung stellen.
 - iii. Unmittelbar nach der Wiegung gemäß B3.2.2 im Anschluss an den Sprint müssen die drei (3) bestplatzierten Fahrer des Sprints an einer Pressekonferenz im Medienzentrum teilnehmen, die höchstens fünfzehn (15) Minuten dauert, und sich anschließend für Fernsehinterviews für höchstens fünfzehn (15) Minuten zur Verfügung stellen.

B10.1.4 Dritter Tag des Lauftrainings

- a. Alle Fahrer müssen an einer dreißig (30)-minütigen Fahrerparade oder -präsentation teilnehmen (einschließlich, aber nicht beschränkt auf Gruppenfotos, Aktivitäten in den sozialen Medien, Interaktion mit Prominenten oder Interaktion mit Fans an der Rennstrecke), die zwei (2) Stunden vor dem geplanten Beginn der Einführungsrunde beginnt. Die Teilnehmer erhalten Einzelheiten zur Aktivität vom Medienbeauftragten.
- b. Den Teilnehmern werden die vor dem Rennen geltenden Verfahren gemäß der vor der Veranstaltung herausgegebenen Mitteilung an die Mediendelegierten zur Verfügung gestellt.

Sofern dies in diesem Dokument vorgeschrieben ist, müssen alle Fahrer spätestens zweiundzwanzig (22) Minuten vor dem geplanten Beginn der Einführungsrunde am festgelegten Treffpunkt anwesend sein und die in diesem Dokument festgelegten Verfahren befolgen.

In jedem Fall müssen sich spätestens sechzehn (16) Minuten vor dem geplanten Beginn der Einführungsrunde alle Fahrer am vorderen Ende der Startaufstellung zum Abspielen der Nationalhymne einfinden.

c. Jeder Fahrer, der vor dem Ende des Rennens ausscheidet, muss sich den Medien zur Verfügung stellen.

Interviews nach ihrer Rückkehr ins Fahrerlager.

d. Unmittelbar nach dem Wiegen gemäß B3.2.2 nach dem Rennen nehmen die drei (3) bestplatzierten Fahrer an den

Nachrennprozeduren teil, wie sie in der vor der Sitzung herausgegebenen Mitteilung an die Mediendelegierten beschrieben sind.

e. Alle Fahrer, die das Rennen außerhalb der ersten drei (3) Plätze beenden, müssen sich nach dem Wiegen gemäß B3.2.2 unmittelbar nach Rennende für Medieninterviews zur Verfügung stellen. Darüber hinaus muss jeder Fahrer, dessen Team nach dem Rennen keine schriftliche Medienrunde organisiert hat, an einer vom Medienbeauftragten festgelegten Gruppen-Medienrunde teilnehmen.

f. Während des Rennens muss jeder Teilnehmer mindestens einen (1) hochrangigen Sprecher zur Verfügung stellen.

für Interviews durch offiziell akkreditierte Fernsenteams.

g. Beginnend eine (1) und endend zwei (2) Stunden nach dem Ende des Rennens muss jeder Teilnehmer einen (1) hochrangigen

Sprecher für mindestens fünf (5) Minuten im Hospitality-Bereich seines Teams für die Medien zur Verfügung stellen.

B10.2 Podiumszeremonie

B10.2.1 Die Fahrer, die das Rennen auf den Plätzen 1, 2 und 3 beenden, sowie ein Vertreter des siegreichen Konstrukteurs müssen an der Siegerehrung auf dem Podium teilnehmen und das in Anhang B4 5 (außer Monaco) festgelegte Podiumsverfahren einhalten; und sich unmittelbar danach für einen Zeitraum von eineinhalb (1,5) Stunden für Fernsehinterviews und die Pressekonferenz im Medienzentrum zur Verfügung stellen.

B10.2.2 Während der gesamten Dauer der Siegerehrung und des Interviews nach dem Rennen müssen die Fahrer, die das Rennen auf den Plätzen 1, 2 und 3 beendet haben, ausschließlich in ihren Rennanzügen bekleidet bleiben, die bis zum Hals zugeknöpft und nicht bis zur Taille geöffnet sein dürfen.

B10.2.3 Während der gesamten Dauer der TV-Interviews und der FIA-Pressekonferenz nach dem Rennen müssen alle Fahrer ausschließlich die Uniform ihres jeweiligen Teams tragen.

B10.2.4 Werden keine Punkte vergeben, findet die in Artikel B10.2.1 vorgesehene Siegerehrung nicht statt. Die in Artikel B10.2.1 genannten Fernsehinterviews finden jedoch zu dem Zeitpunkt statt, zu dem die Siegerehrung stattgefunden hätte.

ARTIKEL B11: LEICHTATHLETIK AUSSERHALB EINES WETTBEWERBS

Beratungsausschuss : SAC

Governance: F1-Kommission / WMSC

B11.1 Allgemeine Bestimmungen für Bahnläufe außerhalb eines Wettkampfs

B11.1.1 Die Teilnehmer müssen die FIA und alle anderen Teilnehmer mindestens sieben (7) Tage vor Beginn einer geplanten technischen Überprüfung (TPC), einer öffentlichen Überprüfung (PE) oder einer technischen Überprüfung (DE) darüber informieren. Diese Meldung kann bis zu 72 Stunden vor Beginn geändert werden. Folgende Informationen müssen angegeben werden:

- Die genaue Spezifikation des/der zu verwendenden Fahrzeugs/Fahrzeuge.
- Name(n) des/der Fahrer(s).
- Die Art der Aktivität (TPC, PE oder DE).
- Datum/Daten und geplante Uhrzeit(en), zu der/denen die Aktivität stattfinden soll.
- Der Zweck der Aktivität.
- Die Rennstrecke oder der Veranstaltungsort, je nach Art der Veranstaltung (TPC, PE oder DE), an dem die Aktivität stattfinden wird.

B11.1.2 Ein FIA-Beobachter kann ernannt werden und an jeder Technischen Leistungsprüfung (TPC), Technischen Leistungsprüfung (PE) oder Technischen Leistungsprüfung (DE) teilnehmen. Sobald der Veranstalter der TPC, PE oder DE über die Teilnahme eines FIA-Beobachters informiert wird, ist er verpflichtet, die erforderlichen Vorkehrungen zu treffen, um den Zugang zur Rennstrecke oder zum Veranstaltungsort zu ermöglichen.

B11.2 Bestimmungen für TCC

B11.2.1 TCC-Läufe dürfen nur stattfinden:

- Zwischen 09:00 und 19:00 Uhr, sofern nicht anders zwischen allen teilnehmenden Wettbewerbern, der FIA und dem Reifenlieferanten für Reifentests außerhalb des Wettbewerbs vereinbart. Die maximale Dauer beträgt neun (9) Stunden.
- Auf Rennstrecken in Europa, es sei denn, die Mehrheit der Teilnehmer und die FIA vereinbaren etwas anderes, oder für Reifentests außerhalb des Wettbewerbs (Artikel B11.2.7d).
- Während kein Meisterschaftswettbewerb stattfindet.

B11.2.2 Mit Ausnahme von Reifentests außerhalb des Wettbewerbs (Artikel B11.2.7d) sind auf der Rennstrecke ausschließlich aktuelle Fahrzeuge zugelassen. Für Reifentests außerhalb des Wettbewerbs (Artikel B11.1.7d) sind auf der Rennstrecke ausschließlich aktuelle Fahrzeuge, Vorgängerfahrzeuge und Testfahrzeuge zugelassen.

B11.2.3 Formel-1-Autos, die von Fahrern gesteuert werden, die keine Superlizenz besitzen, müssen mit einem blauen Hauptrücklicht ausgestattet sein, das immer dann leuchten muss, wenn sich das Formel-1-Auto auf der Rennstrecke befindet.

B11.2.4 Die Verfahren für die Alarmierung und das Sitzungsende müssen beachtet werden.

B11.2.5 Die Vorschriften für die Handhabung und Betankung von Kraftstoffen (Artikel B1.5.9) sind zu beachten.

B11.2.6 Es sollten alle angemessenen Anstrengungen unternommen werden, um sicherzustellen, dass die in Anhang 1 von Anlage H zum ISC aufgeführten Empfehlungen bezüglich Notfalldiensten befolgt werden.

B11.2.7 TCC-Möglichkeiten

TCC beschränkt sich auf die in diesem Artikel beschriebenen Möglichkeiten:

a. „Private Gruppentests vor Saisonbeginn“:

Ein (1) Test, organisiert von allen Teilnehmern, dem Inhaber der kommerziellen Rechte und der FIA, offen für alle Teilnehmer, mit einer Dauer von fünf (5) aufeinanderfolgenden Tagen zwischen dem 5. und 31. Januar 2026, bei dem jeder Teilnehmer drei (3) Tage auf der Rennstrecke absolvieren kann. Während dieses Tests:

- i. Jeder Teilnehmer darf an jedem Tag nur ein (1) Formel-1-Auto benutzen.
- ii. Ein Teilnehmer gilt als an einem Tag auf der Rennstrecke gefahren, sobald sein Fahrzeug zum ersten Mal an diesem Tag die Boxengasse verlässt.

b. „Öffentliche Gruppentests vor Saisonbeginn“:

Zwei (2) von allen Teilnehmern, dem Inhaber der kommerziellen Rechte und der FIA organisierte, für alle Teilnehmer offene Tests von jeweils drei (3) aufeinanderfolgenden Tagen Dauer, die zwischen dem 7. Februar und sieben (7) Tagen vor dem Start des ersten Wettbewerbs der Meisterschaft durchgeführt werden. Während dieser Tests:

- i. Jeder Teilnehmer darf an jedem Tag nur ein (1) Formel-1-Auto benutzen.
- ii. Zwischen den in Artikel B11.2.1 genannten Laufzeiten gelten die Bestimmungen des Artikels B3.3. gelten, mit folgenden Ausnahmen; Abdeckungen können verwendet werden:
 - (A) Immer dann, wenn der Boden eines Formel-1-Wagens nicht eingebaut ist.
 - (B) Während der Bergung und Reparatur eines Formel-1-Wagens, der während des Streckenbetriebs beschädigt wurde.
- iii. Auf Wunsch des Reifenherstellers kann ein (1) Tag für die Prüfung von Regenreifen reserviert werden. Die Organisation dieses Tages erfolgt in Absprache mit allen Wettbewerbern. Inhaber der kommerziellen Rechte und die FIA.

c. „Test nach der Saison“: Ein (1) Test von einem (1) Tag Dauer, der auf der Rennstrecke durchgeführt wird, auf der der letzte Wettbewerb der Meisterschaft stattfand. Dieser Test beginnt frühestens sechsenddreißig (36) Stunden nach dem Ende des Wettbewerbs.

- i. Jeder Teilnehmer muss bei diesem Test zwei (2) Formel-1-Fahrzeuge einsetzen, die den folgenden Anforderungen vollständig entsprechen müssen: Bestimmungen von Abschnitt C des FIA F1-Reglements.
- ii. Ein (1) Formel-1-Fahrzeug muss von Fahrern gefahren werden, die im Besitz einer Superlizenz sind oder die Voraussetzungen für eine solche erfüllen. Es darf ausschließlich dazu dienen, den Teilnehmern die Möglichkeit zu geben, die Reifenspezifikationen für die kommende Saison zu testen. Dieses Formel-1-Fahrzeug darf nur Komponenten und Software einer Spezifikation verwenden, die bereits in mindestens einem (1) Rennen eingesetzt wurden, oder TCC im laufenden Jahr oder im Jahr vor der Meisterschaft. Diese Anforderung gilt nicht für Power Units oder die zugehörige Software.
- iii. Ein (1) Formel-1-Rennwagen darf ausschließlich dazu dienen, jungen Fahrern die Möglichkeit zu geben, aktuelle Formel-1-Rennwagen zu testen. Dieser Formel-1-Rennwagen darf nur Komponenten und Software verwenden, deren Spezifikation in mindestens einem (1) Rennen oder TCC im laufenden Jahr oder im Jahr vor der Meisterschaft eingesetzt wurde. Diese Anforderung gilt nicht für Antriebseinheiten oder deren zugehörige Software. Fahrer, die für diesen Zweck in Frage kommen, müssen:
 - (A) Im Besitz einer FIA International A Lizenz sein.
 - (B) Nicht an mehr als zwei (2) Formel-1-Weltmeisterschaftsrennen teilgenommen haben während ihrer Karriere.

iv. Die beiden (2) F1-Autos müssen Antriebselemente einer homologierten Spezifikation und zugehörige Software verwenden, die alle von der FIA gemäß Artikel 5 des Anhangs C5 bereits genehmigten Modifikationen umfassen können, selbst wenn solche Modifikationen in keinem der in den Wettbewerben des laufenden Jahres verwendeten Elemente enthalten waren.

d. **„Reifentests außerhalb des Wettbewerbs“:** Maximal vierzig (40) Fahrzeugtage Testfahrten, die von der FIA in Absprache mit allen Wettbewerbern und dem Reifenlieferanten organisiert werden, ausschließlich zum Zweck, dem Reifenlieferanten die Möglichkeit zu geben, Verbesserungen am Design seiner Reifen zu testen.

i. Fahrer, die an diesen Tests teilnehmen, müssen zum Erwerb einer vollen Superlizenz berechtigt sein und entweder während ihrer Karriere an mindestens einem (1) Formel-1-Wettbewerb teilgenommen haben oder zuvor mindestens 500 km in einem Formel-1-Auto zurückgelegt haben, das den technischen Vorschriften der aktuellen oder unmittelbar vorhergehenden Meisterschaft entspricht, und zwar konstant bei Renngeschwindigkeit.

ii. Jegliche derartige Testung, die auf einer Rennstrecke geplant ist, auf der ein Wettbewerb der Meisterschaft stattfindet, kann erst nach Abschluss des Wettbewerbs durchgeführt werden.

iii. Vom Reifenlieferanten veranlasste Tests können zwischen dem Ende des ersten Rennens der Meisterschaft und dem 31. Dezember durchgeführt werden. Die Formel-1-Fahrzeuge müssen bei diesen Tests folgende Bedingungen erfüllen:

(A) Die Fahrzeuge müssen so konstruiert und gebaut sein, dass sie Abschnitt C des FIA-Formel-1-Reglements der Meisterschaft entsprechen und dürfen ausschließlich Komponenten und Software verwenden, deren Spezifikation in mindestens einem (1) Rennen oder TCC im laufenden Jahr zum Einsatz kam. Diese Formel-1-Fahrzeuge müssen die Bestimmungen von Abschnitt C des FIA-Formel-1-Reglements vollständig erfüllen.

e. **„Ersatzfahrertest“:** Ein (1) Tag, der innerhalb eines zehntägigen Zeitraums zwischen dem Beginn des zweiten und dem letzten Wettbewerb der Meisterschaft durchgeführt wird, falls ein Teilnehmer erklärt, dass einer seiner aktuellen Rennfahrer durch einen Fahrer ersetzt werden soll, der in den beiden (2) vorangegangenen Kalenderjahren nicht an einem Formel-1-Weltmeisterschaftslauf teilgenommen hat. Folgendes ist zu beachten:

i. Ein solcher Tag darf nur vom neuen Fahrer durchgeführt werden und darf nicht auf einer Rennstrecke stattfinden. Ausrichtung eines Rennens im laufenden Meisterschaftsjahr.

ii. Ein solcher Tag darf nur innerhalb eines Zeitraums von vierzehn (14) Tagen vor und vierzehn (14) Tagen nach dem Wechsel stattfinden.

iii. Wenn ein Teilnehmer, nachdem er den Fahrerwechsel gemeldet und den Test durchgeführt hat, anschließend nicht mit dem neuen Fahrer an einem Wettbewerb teilnimmt, wird ihm ein (1) Tag von den im folgenden Jahr zur Verfügung stehenden TCC-Vorsaison Tagen abgezogen.

iv. Es darf nur ein (1) F1-Auto verwendet werden.

B11.3 Bestimmungen für TPC

B11.3.1 Der TPC-Betrieb darf zwischen den einzelnen Phasen nur für eine maximale ununterbrochene Dauer von neun (9) Stunden erfolgen. Uhrzeiten von 09:00 und 19:00.

B11.3.2 Die TPC darf nur mit Fahrzeugen durchgeführt werden, die nach den Spezifikationen des jeweiligen Zeitraums gebaut wurden. Die Fahrzeuge dürfen nur Komponenten und Software einer Spezifikation verwenden, die in mindestens einem (1) Wettbewerb oder TCC einer Meisterschaftssaison während des Zeitraums, der in der Definition eines vorherigen Auto.

B11.3.3 Ausnahmsweise und nach alleinigem Ermessen und vorheriger Genehmigung der FIA können Komponenten und/oder Software für TPC verwendet werden, die nicht Artikel B11.3.2 entsprechen, und zwar aus Kosten-, Zuverlässigkeits-, Sicherheits-, Verfügbarkeits- oder Streckenbedingungsgründen. In solchen Fällen müssen die Teilnehmer einen formellen Antrag bei der FIA einreichen, in dem die Gründe für die Verwendung dieser Komponenten und/oder Software detailliert dargelegt werden.

B11.3.4 Jeder Teilnehmer darf für die TPC nicht mehr als ein (1) Fahrzeug zur Verfügung haben und an keinem TPC-Tag mehr als ein (1) Fahrzeug für die TPC einsetzen. Ein TPC-Tag gilt als ein zusammenhängender Zeitraum von neun (9) Stunden zwischen 09:00 und 19:00 Uhr, wie in Artikel B11.3.1 definiert und gemäß Artikel B11.1.1 festgelegt.

B11.3.5 TPC darf nur auf Rennstrecken mit einer FIA-Streckenlizenz der Klasse 1 oder FIA-Streckenlizenz der Klasse 1T stattfinden und darf nicht auf einer Rennstrecke stattfinden, auf der ein Wettbewerb der Meisterschaft ausgetragen wird:

- a. In den sechzig (60) Tagen vor Beginn des jeweiligen Wettbewerbs in der Meisterschaft, als definiert in Artikel B1.1.1.
- b. Falls die Rennstrecke im unmittelbar darauf folgenden Jahr keinen Wettbewerb der Meisterschaft ausgetragen hat vor dem Jahr der Meisterschaft.
- c. wenn die FIA nach eigenem Ermessen der Ansicht ist, dass die Rennstrecke nach dem betreffenden Wettbewerb der Meisterschaft im Jahr unmittelbar vor dem Jahr der Meisterschaft einer wesentlichen Änderung unterzogen wurde.

B11.3.6 Jeder Teilnehmer darf maximal zwanzig (20) Tage TPC pro Kalenderjahr absolvieren.

B11.3.7 Jeder Teilnehmer darf in jedem Kalenderjahr maximal eintausend (1000) Kilometer TPC mit Fahrern zurücklegen, die für die Meisterschaft gemeldet sind oder gemeldet werden sollen. Diese Distanz darf innerhalb von maximal vier (4) der in Artikel B11.3.6 genannten Tage zurückgelegt werden. Wird ein Fahrer während der Meisterschaft ersetzt, gilt sein Ersatzfahrer für die Berechnung der TPC-Kilometer als der ursprüngliche Fahrer.

B11.3.8 Es dürfen nur Reifen verwendet werden, die vom Reifenlieferanten speziell für diesen Zweck hergestellt wurden.

B11.4 Bestimmungen für TMC

B11.4.1 Die Fahrzeuge dürfen nur die minimalen Modifikationen aufweisen, die für die Erprobung von Entwicklungsreifen oder für die Erprobung von Komponenten oder Systemen im Auftrag der FIA für zukünftige Meisterschaftssaisons erforderlich sind, wie von der FIA festgelegt.

B11.4.2 Die TMC-Veranstaltung darf nur zwischen 09:00 und 19:00 Uhr stattfinden, sofern nicht alle teilnehmenden Wettbewerber, die FIA und gegebenenfalls der Reifenlieferant etwas anderes vereinbaren. Die TMC-Veranstaltung darf in jedem Fall maximal neun (9) Stunden am Stück dauern.

B11.4.3 Die Verfahren für die Alarmierung und das Sitzungsende müssen beachtet werden.

B11.4.4 Die in Artikel B1.5.9 festgelegten Verfahren für den Umgang mit Kraftstoffen sind zu beachten.

B11.4.5 Während eines TMC sind auf der Rennstrecke keine anderen Fahrzeugtypen als Mule Car, Current Car oder Previous Car zugelassen.

- B11.4.6** Es sollten alle angemessenen Anstrengungen unternommen werden, um sicherzustellen, dass die in Anhang 1 von Anlage H zum ISC aufgeführten Empfehlungen bezüglich Notfalldiensten befolgt werden.
- B11.4.7** Alle TMC-Veranstaltungen dürfen nur auf Strecken stattfinden, die aktuell über eine FIA-Kategorie 1 oder FIA-Kategorie 1T verfügen. Lizenz.
- B11.4.8** Ausnahmsweise und nach alleinigem Ermessen und vorheriger Genehmigung der FIA können Komponenten und/oder Software für TMC eingebaut werden, die nicht unter die in Anhang B1 enthaltene Definition eines Mule-Cars fallen, und zwar aus Kosten-, Zuverlässigkeits-, Sicherheits-, Verfügbarkeits- oder Streckenbedingungsgründen. In solchen Fällen müssen die Teilnehmer einen formellen Antrag an die FIA stellen, in dem die Gründe für die Verwendung dieser Komponenten und/oder Software detailliert dargelegt werden. müssen angepasst werden.
- B11.4.9** Es dürfen nur Reifen verwendet werden, die vom Reifenlieferanten speziell für die Entwicklung für die kommende Meisterschaftssaison hergestellt wurden oder die von der FIA und dem Reifenlieferanten für die von der FIA geforderten Tests als geeignet befunden wurden.
- B11.4.10** Zwischen dem 1. Januar und dem 31. Dezember sind maximal zehn (10) Testtage mit Fahrzeugen zulässig, die von der FIA in Absprache mit allen Teilnehmern und, falls dies für die Testziele erforderlich ist, mit dem Reifenlieferanten organisiert werden und ausschließlich dem Zweck des TMC dienen.
- a. Fahrer, die an diesen Tests teilnehmen, müssen die Voraussetzungen für eine volle Superlizenz erfüllen und entweder in ihrer Karriere an mindestens einem (1) Formel-1-Wettbewerb teilgenommen haben oder zuvor mindestens 500 km in einem aktuellen Formel-1-Auto konstant bei Renngeschwindigkeit zurückgelegt haben.
- b. Solche Tests, die auf einer Rennstrecke geplant sind, auf der ein Wettbewerb der Meisterschaft stattfindet, dürfen nur dann vor diesem Wettbewerb durchgeführt werden, wenn die folgenden Bedingungen erfüllt sind:
- i. Bei dem verwendeten Fahrzeug handelt es sich um ein entsprechend modifiziertes Fahrzeug, das so konstruiert und gebaut wurde, dass es den technischen Bestimmungen eines der vier (4) Kalenderjahre unmittelbar vor dem Jahr der Meisterschaft entspricht, mit Ausnahme der gemäß Artikel 10 zulässigen Änderungen.
B11.4.1, B11.4.8 und B11.4.11 dürfen nur Komponenten und Software einer Spezifikation verwenden, die in mindestens einem (1) Rennen oder TCC während eines der vier (4) Kalenderjahre unmittelbar vor dem Jahr der Meisterschaft verwendet wurden.
- ii. Zusätzlich zu den Anforderungen des Artikels B11.4.10a darf der Fahrer, wenn diese Prüfung in den sechzig (60) Tagen vor Beginn des betreffenden Wettbewerbs auf der Rennstrecke durchgeführt wird, nicht an der laufenden Meisterschaft teilnehmen.
- iii. Die Rennstrecke war im Jahr unmittelbar zuvor Austragungsort eines Meisterschaftswettbewerbs.
bis zum Jahr der Meisterschaft.
- c. Vorbehaltlich Artikel B11.4.10b müssen bei Tests, die zwischen dem Ende des ersten Wettbewerbs der Meisterschaft und dem 31. Dezember durchgeführt werden, Testfahrzeuge verwendet werden, die eine der folgenden beiden Bedingungen erfüllen:
- i. Es muss sich um ein entsprechend modifiziertes Fahrzeug handeln, das so konstruiert und gebaut wurde, dass es den technischen Bestimmungen der Meisterschaft entspricht. Mit Ausnahme der in den Artikeln B11.4.1, B11.4.8 und B11.4.11 zulässigen Änderungen dürfen nur Komponenten und Software einer Spezifikation verwendet werden, die in mindestens einem (1) Rennen oder TCC im laufenden Jahr oder in einem der vier (4) Jahre unmittelbar vor dem Jahr der Meisterschaft verwendet wurden.

ii. Es muss sich um ein entsprechend modifiziertes Fahrzeug handeln, das so konstruiert und gebaut wurde, dass es den technischen Bestimmungen eines der vier (4) Kalenderjahre unmittelbar vor dem Jahr der Meisterschaft entspricht. Mit Ausnahme der in den Artikeln B11.4.1, B11.4.8 und B11.4.11 zulässigen Änderungen dürfen nur Komponenten und Software einer Spezifikation verwendet werden, die in mindestens einem (1) Rennen oder TCC während eines der vier (4) Kalenderjahre unmittelbar vor dem Jahr der Meisterschaft eingesetzt wurden.

d. Prüfungen, die zwischen dem 1. Januar und dem Ende des ersten Wettbewerbs der Meisterschaft durchgeführt wurden.

Es müssen Testfahrzeuge eingesetzt werden, die entsprechend modifiziert und so konstruiert sind, dass sie den technischen Bestimmungen eines der vier (4) Kalenderjahre vor dem Jahr der Meisterschaft entsprechen. Mit Ausnahme der in den Artikeln B11.4.1, B11.4.8 und B11.4.11 zulässigen Änderungen dürfen nur Komponenten und Software verwendet werden, deren Spezifikation in mindestens einem (1) Rennen oder TCC während eines der vier (4) Kalenderjahre vor dem Jahr der Meisterschaft eingesetzt wurde.

B11.4.11 Alle TMC müssen Folgendes einhalten:

- a. Änderungen an Testteilen, Testsoftware oder Komponenten, die dem Teilnehmer Informationen liefern, die nicht mit dem Mule-Car-Test in Zusammenhang stehen, sind nicht zulässig, es sei denn, die FIA fordert dies ausdrücklich an. Software- und Komponentenänderungen sind nur zulässig, wenn sie für die korrekte Bewertung der Testgegenstände oder die Durchführung des Testprogramms erforderlich sind und von der FIA genehmigt werden müssen. Eine Ersatzkomponente kann beispielsweise bei Beschädigung des Originalteils genehmigt werden und muss die gleichen Spezifikationen aufweisen. Ausnahmsweise kann, wenn eine Komponente mit den gleichen Spezifikationen nicht verfügbar ist, eine Komponente mit anderen Spezifikationen genehmigt werden, die zuvor bei einem Wettbewerb, einem TCC oder TPC verwendet wurde. Zur Klarstellung: Komponenten, die gemäß Artikel B3.5.3c zugelassen sind, dürfen nur dann geändert werden, wenn dies aufgrund von Änderungen der klimatischen Bedingungen unbedingt erforderlich ist.
- b. Änderungen an der mechanischen Konfiguration und der Fahrersteuerung sind nur zulässig, wenn sie für die korrekte Bewertung der Prüfpunkte oder die Durchführung des Testprogramms erforderlich sind. Diese Änderungen müssen im Voraus mit der FIA und dem Reifenhersteller abgestimmt werden, wenn Reifentests durchgeführt werden sollen.
- c. Zusätzliche Sensoren dürfen am Mule Car nur zur Messung des Reifenzustands und/oder der Reifenleistung angebracht werden oder wenn die FIA dies verlangt. Die Montage muss vorab mit dem Reifenlieferanten und der FIA abgestimmt werden. Die von den Sensoren erfassten Daten sind dem Reifenlieferanten unverzüglich nach Abschluss der Testsitzung zu übermitteln. Der Reifenlieferant darf die verarbeiteten Daten (nach Entfernung aller teambezogenen oder vertraulichen FIA-Informationen) an die anderen Teilnehmer weitergeben.

B11.5 Bestimmungen für THC

B11.5.1 THC darf nur mit Fahrzeugen durchgeführt werden, die nach den Spezifikationen der jeweiligen Periode gebaut wurden.

B11.5.2 Nur Reifen, die vom Reifenlieferanten speziell für diesen Zweck hergestellt wurden, oder Reifen aus dem Zeitraum, kann verwendet werden.

B11.6 Bestimmungen für PE

B11.6.1 Jedem Teilnehmer ist es gestattet, zwei (2) PE mit einem aktuellen Fahrzeug durchzuführen, das nicht TCC wurde berücksichtigt.

B11.6.2 Eine Sportprüfung darf 200 km nicht überschreiten und pro Team und Tag darf nur eine durchgeführt werden.

B11.6.3 Es dürfen nur Reifen verwendet werden, die vom Reifenlieferanten speziell für diesen Zweck hergestellt wurden.

B11.7 Bestimmungen für DE

B11.7.1 Nach alleinigem Ermessen der FIA ist es jedem Teilnehmer gestattet:

- a. Zwei (2) DEs mit einem aktuellen Auto, die nicht als TCC betrachtet werden.
- b. Vom Inhaber der kommerziellen Rechte mit einem aktuellen Fahrzeug organisierte DEs, die nicht TCC wurde berücksichtigt.

B11.7.2 Bei keiner DE mit einem aktuellen Fahrzeug darf die Geschwindigkeit 15 km/h während der gesamten Veranstaltung überschreiten.

B11.7.3 Bei keiner DE-Fahrt mit einem vorherigen Fahrzeug darf die Gesamtfahrstrecke während der gesamten Veranstaltung 50 km überschreiten.

B11.7.4 Bei jedem DE müssen die Fahrzeuge mit dem von der FIA in Artikel C8.2 vorgeschriebenen Steuergerät ausgestattet sein.

B11.7.5 Bei jedem DE dürfen nur Reifen verwendet werden, die vom Reifenlieferanten speziell für diesen Zweck hergestellt wurden.

B11.8 Sicherheitsanforderungen, technische Anforderungen und Fahrzeugbeschränkungen

B11.8.1 Sicherheitsanforderungen

Die Teilnehmer dürfen an TCC, TPC, TMC oder PE nur mit Fahrzeugen teilnehmen, die:

- a. Wurden den statischen und dynamischen Prüfungen unterzogen und haben deren Anforderungen erfüllt.
beschrieben in den technischen Vorschriften des betreffenden Jahres.
- b. Alle sicherheitsrelevanten Anforderungen des technischen Reglements sind einzuhalten. Ausnahmen werden nur in geringem Umfang für Testzwecke von Sensorinstallationen akzeptiert, sofern dadurch die Sicherheit des Fahrers, des Teampersonals oder der Streckenposten nicht gefährdet wird. Solche Ausnahmen müssen der FIA spätestens sieben (7) Tage vor Beginn der Aktivität mitgeteilt werden.
Die FIA kann nach eigenem Ermessen ein solches Design als unsicher einstufen und verlangen, dass die Modifikation vom Formel-1-Auto entfernt wird.
- c. Sind mit dem von der FIA geforderten Steuergerät gemäß Artikel C8.2 ausgestattet.

B11.8.2 Wird nach einem Zwischenfall während einer TCC, TPC oder TMC die Aufprallwarnleuchte aktiviert, muss sich der Fahrer unverzüglich im Streckenarztzentrum zur Untersuchung einfinden.

B11.8.3 Teile testen, Software testen und Komponentenänderungen prüfen

- a. Für den Nachsaisonstest (Artikel B11.2.7c) und den Reifentest außerhalb des Wettbewerbs (Artikel B11.2.7d):

Änderungen an Testteilen, Testsoftware oder Komponenten, die dem Teilnehmer Informationen liefern, die nicht mit dem Reifentest in Zusammenhang stehen, sind nur zulässig, wenn sie von der FIA ausdrücklich verlangt werden. Software- und Komponentenänderungen sind nur dann zulässig, wenn sie für die korrekte Bewertung der Reifen oder die Durchführung des Reifentests erforderlich sind und von der FIA genehmigt werden müssen. Eine Ersatzkomponente kann beispielsweise bei Beschädigung des Originalteils zugelassen werden, sofern sie die gleichen Spezifikationen aufweist. Ausnahmsweise kann, falls eine Komponente mit denselben Spezifikationen nicht verfügbar ist, eine Komponente mit anderen Spezifikationen zugelassen werden, die bereits bei einem Wettbewerb oder TCC verwendet wurde.

Zur Klarstellung: Die gemäß Artikel B3.5.3 zugelassenen und in Anhang B2 Abschnitt 3 beschriebenen Bauteile dürfen nur dann ausgetauscht werden, wenn dies aufgrund von Änderungen der klimatischen Bedingungen erforderlich ist, und zwar vorbehaltlich der Bestimmungen von Artikel B11.2.7d. Die Bestimmungen von Artikel C8.14.1 finden keine Anwendung.

b. Für TPC (Artikel B11.3):

Testteile, Sensoren, Instrumente, Testsoftware, Komponentenänderungen, Funktionstests oder Verfahrenstests, die dem Teilnehmer Informationen über Fahrzeuge der aktuellen Meisterschaft oder Fahrzeuge gemäß TCC liefern, sind nicht zulässig. Die Bestimmungen von Artikel C8.15 finden keine Anwendung. Zur Klarstellung: Zugelassen sind ausschließlich Instrumente und Sensoren, die für den zuverlässigen Betrieb des Fahrzeugs erforderlich sind und bei mindestens einem Rennen des betreffenden Zeitraums eingesetzt wurden.

B11.8.4 Setup-Änderungen

a. Für die Nachsaisonprüfung (Artikel B11.2.7c) und die TPC (Artikel B11.3):

Änderungen an der mechanischen Konfiguration und an der Fahrersteuerung sind zulässig.

b. Für Reifentests außerhalb des Wettbewerbs (Artikel B11.2.7d):

Änderungen an der mechanischen Fahrzeugkonfiguration und der Fahrersteuerung sind nur zulässig, wenn sie für die korrekte Bewertung der Reifen oder die Durchführung des Reifentests erforderlich sind. Diese Änderungen müssen im Voraus mit dem Reifenlieferanten abgestimmt werden.

B11.8.5 Zusätzliche Sensoren und Protokollierung

a. Für das Fahrzeug, das ausschließlich dazu dient, jungen Fahrern die Möglichkeit zum Testen zu geben.

Aktuelle Formel-1-Fahrzeuge bei den Nachsaisontests (Artikel B11.2.7c.iii) und TPC (Artikel B11.3):

Zusätzliche Protokollierung und Sensoren sind nicht gestattet.

b. Für das Fahrzeug, das ausschließlich dazu dient, den Teilnehmern die Möglichkeit zu geben, die in der folgenden Saison zu verwendenden Reifenspezifikationen bei den Nachsaisontests (Artikel B11.2.7c.ii) und den Reifentests außerhalb des Wettbewerbs (Artikel B11.2.7d) zu testen:

Zusätzliche Sensoren dürfen am Formel-1-Auto nur zur Messung des Reifenzustands und/oder der Reifenleistung angebracht werden und müssen im Voraus mit dem Reifenhersteller und der FIA abgestimmt werden. Die von diesen Sensoren erfassten Daten müssen dem Reifenhersteller zeitnah nach der Testfahrt übermittelt werden. Die verarbeiteten Daten (nach Entfernung aller teambezogenen Informationen) dürfen vom Reifenhersteller an die anderen Teilnehmer weitergegeben werden.

ANHANG B1: DEFINITIONEN

Beratungsausschuss : SAC

Governance: F1-Kommission / WMSC

Bei einem „Alternativen Format Wettbewerb“ (oder „AFC“) handelt es sich um einen Wettbewerb, bei dem ein Sprint geplant ist.

Als „aktuelles Fahrzeug“ (oder „CC“) gilt ein Fahrzeug, das gemäß dem FIA-Formel-1-Reglement der Meisterschaft 2026 oder einer späteren Saison konstruiert und gebaut wurde. Es ist keinem Teilnehmer gestattet, ein solches aktuelles Fahrzeug ohne vorherige Genehmigung der FIA an Dritte zu verkaufen oder ihnen zugänglich zu machen.

„Demonstrationsveranstaltung“ (oder „DE“) ist eine Veranstaltung, an der ein Wettbewerber ausschließlich zu Marketing- oder Demonstrationszwecken teilnimmt.

Das „Dokumentenmanagementsystem“ (oder „DMS“) ist das von der FIA bereitgestellte Dokumentenmanagement- und Austauschsystem, das als primäres Mittel zum Dokumentenaustausch mit den Wettbewerbern während eines Wettbewerbs verwendet wird.

„Fast Lane“: Die Boxengasse wird in zwei Spuren unterteilt, wobei die Spur, die der Boxenmauer am nächsten liegt, als Fast Lane bezeichnet wird und nicht breiter als 3,5 Meter sein darf.

Ein „historisches Fahrzeug“ (oder „HC“) ist ein Fahrzeug, das so konstruiert und gebaut wurde, dass es den Vorschriften entsprach, die in den Jahren vor den in der Definition eines früheren Fahrzeugs genannten Jahren galten.

„Innere Spur“: Die Boxengasse wird in zwei Spuren unterteilt, wobei die Spur, die den Garagen am nächsten liegt, als Innere Spur bezeichnet wird.

Eine „Rundenzeit-klassifizierte Session“ (oder „LTCS“) ist eine Trainingssitzung auf der Rennstrecke, deren Klassifizierung anhand der Zeit bestimmt wird, die ein Fahrer für eine einzelne Runde benötigt.

Die Sessions umfassen unter anderem freie Trainingssitzungen, das Sprint-Qualifying und das Qualifying. Sitzung.

Als „Testfahrzeug“ (oder „MC“) gilt ein Fahrzeug, das gemäß Abschnitt C des FIA-Formel-1-Reglements oder dem technischen Reglement eines der vier (4) Kalenderjahre vor dem jeweiligen Meisterschaftsjahr konstruiert und gebaut wurde, jedoch für die Zwecke modifiziert wurde, dem Reifenhersteller die Möglichkeit zu bieten, seine zukünftigen Produkte auf der Rennstrecke zu testen, oder der FIA die Möglichkeit zu geben, Komponenten oder Systeme für eine zukünftige Meisterschaft zu testen. Kein Teilnehmer darf ein solches Testfahrzeug ohne vorherige Genehmigung der FIA an Dritte verkaufen oder anderweitig zugänglich machen.

Das „Offizielle Nachrichtensystem“ (oder „OMS“) ist das offizielle Nachrichtensystem der FIA, das zur Echtzeit- oder nahezu Echtzeit-Kommunikation mit allen Teilnehmern während eines Wettbewerbs dient. Sofern nicht anders definiert, erfolgt die Übermittlung einer vorab festgelegten Nachricht an alle Teilnehmer oder die Benachrichtigung bzw. Information aller Teilnehmer über bestimmte Informationen während eines Wettbewerbs in diesem FIA-Formel-1-Reglement über das Offizielle Nachrichtensystem.

„Boxeneinfahrt“ bezeichnet, sofern vom Renndirektor nicht anders definiert, den Streckenabschnitt, der zur Boxengasse führt, zwischen der ersten Safety-Car-Linie und dem Beginn der Boxengasse.

„Boxenausfahrt“ bezeichnet, sofern vom Renndirektor nicht anders definiert, den Streckenabschnitt vom Ende der Boxengasse bis zur zweiten Safety-Car-Linie.

„Pit Lane“ ist die...

Als „**Vorgängerfahrzeug**“ (oder „**PC**“) gilt ein Fahrzeug, das gemäß den Bestimmungen einer der Meisterschaften 2022–2025 konstruiert und gebaut wurde. Es ist keinem Teilnehmer gestattet, ein solches Vorgängerfahrzeug ohne vorherige Genehmigung der FIA an Dritte zu verkaufen oder ihnen zugänglich zu *machen*.

„**Werbeveranstaltung**“ (oder „**Werbeveranstaltung**“) ist eine Veranstaltung, an der ein Wettbewerber ausschließlich zu Marketing- oder Werbezwecken mit einem aktuellen Fahrzeug teilnimmt.

Der Begriff „**Sperrzeit**“ (oder „**SP**“) bezeichnet einen Zeitraum, in dem es Teammitgliedern, die in irgendeiner Weise mit dem Betrieb der Formel-1-Fahrzeuge in Verbindung stehen, mit Ausnahme der Bestimmungen in Artikel B9.4.1, nicht gestattet ist, sich innerhalb der Rennstrecke aufzuhalten.

„**Wettbewerb im Standardformat**“ (oder „**SFC**“) ist jeder Wettbewerb, bei dem ein Rennen geplant ist und kein Sprint geplant.

Eine „**Gesamtzeit-klassifizierte Session**“ (oder „**TTCS**“) ist eine Trainingssitzung auf der Rennstrecke, deren Klassifizierung anhand der Gesamtzeit eines Fahrers für mehr als eine Runde ermittelt wird. Zu den Gesamtzeit-klassifizierten Sessions gehören unter anderem die Sprint-Session und das Rennen.

„**Testen des aktuellen Fahrzeugs**“ (oder „**TCC**“) ist definiert als jede Streckenlaufzeit, die nicht Teil eines Wettbewerbs ist und an der ein Teilnehmer der Meisterschaft (oder ein Dritter im Namen eines Teilnehmers oder eines Lieferanten einer homologierten Antriebseinheit) mit einem aktuellen Fahrzeug teilnimmt.

„**Testen eines historischen Fahrzeugs**“ (oder „**THC**“) ist definiert als jede Fahrzeit auf der Rennstrecke, die nicht Teil eines Wettbewerbs ist und an der ein Teilnehmer der Meisterschaft (oder ein Dritter im Namen eines Teilnehmers oder eines Lieferanten einer homologierten Antriebseinheit) mit einem historischen Fahrzeug teilnimmt.

„**Testen eines Mule Car**“ (oder „**TMC**“) ist definiert als jede Streckenlaufzeit, die nicht Teil eines Wettbewerbs ist und an der ein Teilnehmer der Meisterschaft (oder ein Dritter im Namen eines Teilnehmers oder eines Lieferanten einer homologierten Antriebseinheit) mit einem Mule Car teilnimmt.

„**Testen des Vorgängerfahrzeugs**“ (oder „**TPC**“) ist definiert als jede Streckenlaufzeit, die nicht Teil eines Wettbewerbs ist und an der ein Teilnehmer der Meisterschaft (oder ein Dritter im Namen eines Teilnehmers oder eines Lieferanten einer homologierten Antriebseinheit) mit einem Vorgängerfahrzeug teilnimmt.

ANHANG B2: GENEHMIGTE ARBEITEN IM PARC FERME

Beratungsausschuss : SAC

Governance: F1-Kommission / WMSC

1. BREMSSEN

- | | |
|-----|--|
| 1.1 | Bremsbelagmaterial kann entfernt, vermessen, entglast und wieder eingebaut werden. |
| 1.2 | Das Bremssystem kann entlüftet werden. |

2. KAROSSERIARBEITEN

- | | |
|-----|--|
| 2.1 | Gemäß Artikel C3.10.10 ist die Position der Frontflügelprofile, die nicht vom FIA-Standard-Steuergerät gesteuert wird, anzupassen. Es dürfen keine Teile hinzugefügt, entfernt oder ausgetauscht werden. |
| 2.2 | Die Karosserie (ausgenommen Kühler und Wärmetauscher) darf demontiert werden. |
| 2.3 | Die Karosserieteile können mit Hilfe von zerstörungsfreien Prüfverfahren geprüft werden, sofern keine Demontage erfolgt. |
| 2.4 | Kosmetische Änderungen an der Karosserie sind zulässig, und es dürfen Klebebandstücke angebracht werden. |
| 2.5 | Jeder Teil des Autos darf gereinigt werden. |
| 2.6 | Karosseriebefestigungen und Kabelbinder (Verbrauchsbefestigungen) können ersetzt werden. |
| 2.7 | Alle Karosserieteile können repariert werden, indem die Beschädigung ausgebessert, verklebt oder anderweitig fixiert wird. Bei einer solchen Reparatur dürfen lediglich geringfügige Änderungen der Karosseriegeometrie vorgenommen werden; es dürfen keine Ersatzteile oder Unterbaugruppen verwendet werden. |
| 2.8 | Der vordere Kotflügel, die Bremstrommeln und die Radmutter-Sicherungskappen dürfen für Boxenstopp-Übungen ausgetauscht werden, vorausgesetzt, die Originalteile bleiben im Sichtfeld des technischen Kommissars und werden nach Abschluss der Boxenstopp-Übungen wieder montiert. |

3. Klimatische Bedingungen

Wenn der Technische Delegierte der Ansicht ist, dass aufgrund geänderter Klimabedingungen Anpassungen an der Fahrzeugspezifikation erforderlich sind, werden alle Teilnehmer (über das offizielle Nachrichtensystem) mit der Nachricht „ÄNDERUNG DER KLIMATISCHEN BEDINGUNGEN“ benachrichtigt. Ab diesem Zeitpunkt bis zum Start des folgenden Sprints oder Rennens können Änderungen an folgenden Punkten vorgenommen werden:

- | | |
|-----|--|
| 3.1 | Komponenten gemäß Artikel C3.14.4 und C3.15.5. |
| 3.2 | Kühlkörper für Antriebseinheit und/oder Getriebe, der innerhalb der in Anhang C2: Regulierungsvolumina definierten Referenzvolumina RV-BODY-REAR und/oder RV-RBW-EC liegt. |
| 3.3 | Die Einstellungen etwaiger Bypassventile oder Durchflussbegrenzer innerhalb des/der flüssigkeitsführenden Teils/Teile des/der Kühlsystems/ Kühlsysteme können ebenfalls angepasst werden, und zwar ausschließlich zum Zweck der Anpassung der Kühlung von Antriebseinheit und/oder Getriebe. |
| 3.4 | Das Hinzufügen oder Entfernen der in Artikel C3.7.6 beschriebenen Fahrer kühlungsschaufel. |

4. FAHRERKOMFORT

- | | |
|-----|--|
| 4.1 | Änderungen zur Verbesserung des Fahrkomforts. In diesem Zusammenhang dürfen alle Änderungen außer der Einstellung von Spiegeln, Sicherheitsgurten und Pedalen nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Technischen Delegierten vorgenommen werden. |
| 4.2 | Sollte sich die Umgebungstemperatur deutlich ändern, werden die Teilnehmer (über das offizielle Nachrichtensystem) aufgefordert, die in Artikel C12.6.1 vorgeschriebene Kopfpolsterung zu ändern. |

4.3	Das Hinzufügen oder Entfernen von Polsterung (oder ähnlichem Material) ist ebenfalls zulässig, darf jedoch nur unter Aufsicht erfolgen und muss, falls vom Technischen Delegierten verlangt, vor der Wiegeprozedur nach dem Rennen entfernt werden.
4.4	Wurde gemäß B1.5.10 eine Hitzegefährdung festgestellt, darf das im Fahrer Kühlsystem verwendete Kühlmittel (gemäß Artikel C14.6) hinzugefügt, aufgefüllt oder ausgetauscht werden. Alle weiteren Arbeiten am Hitzegefährdungssystem dürfen nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Technischen Delegierten durchgeführt werden.
4.5	Wurde eine Hitzegefahr gemäß Artikel B1.5.10 gemeldet und hat der Fahrer gewählt Sofern keine persönlichen Ausrüstungsgegenstände getragen werden dürfen, die Teil des Fahrer Kühlsystems sind, darf das in Artikel B1.5.10b beschriebene 0,5 kg Ballastgewicht im Cockpit angebracht werden. Diese Anbringung darf nur erfolgen, nachdem die Masse des anzubringenden Ballasts vom Technischen Delegierten der FIA oder seinem benannten Vertreter bestätigt wurde und unter dessen direkter Aufsicht.

5. ELEKTRONIK

5.1	F1-Bordkameras, Komponenten des F1-Team-Telemetriesystems, Komponenten des Sprachfunkkommunikationssystems, Komponenten des Streckenpostensystems, Zeitmesstransponder, FIA ADR, Hochgeschwindigkeitskameras und alle zugehörigen Geräte können auf Verlangen des jeweiligen von der FIA benannten Lieferanten entfernt, wieder eingebaut, überprüft oder ersetzt werden.
5.2	Eine Starthilfebatterie kann angeschlossen werden und über eine physische Verbindung zum Fahrzeug kann auf die Bordelektronik frei zugegriffen werden.
5.3	Sicherheitsprüfungen, einschließlich des Ladens und/oder Entladens der ERS-Energiespeichergeräte.
5.4	Batterien, die speziell für die Stromversorgung des Kupplungsausrücksystems und/oder des Feuerlöschers verwendet werden, können geladen oder ausgetauscht werden.
5.5	Die Stromversorgung des Bordfeuerlöschers darf unterbrochen werden, muss aber wiederhergestellt werden, bevor das Fahrzeug die Boxengasse verlässt.
5.6	Die Reparatur eines elektronischen Bauteils (z. B. beschädigter Steckerstift, Kabelbaum mit Schrumpfschlauch, Schutzschlauch, Gehäuseverklebung).
5.7	Beschädigte Sensorlinsen dürfen ausgetauscht werden, sofern der Sensor selbst unbeschädigt bleibt. In diesem Fall müssen die beschädigten Linsen von der FIA aufbewahrt werden.
5.8	Pitotrohre können ausgebaut, gereinigt, wieder montiert und auf ihre Funktionsfähigkeit überprüft werden. Pitotrohre können abgedeckt oder freigelegt sein.

6. FLÜSSIGKEITEN

6.1	Kraftstoff kann abgelassen oder hinzugefügt werden.
6.2	Komprimierte Gase können abgelassen oder hinzugefügt werden.
6.3	Zulässige Entlüftungs-, Heiz- oder Kühlvorrichtungen dürfen eingebaut werden.
6.4	Flüssigkeiten dürfen abgelassen und/oder nachgefüllt werden; die nachgefüllten Flüssigkeiten müssen jedoch denselben Spezifikationen wie die ursprünglichen Flüssigkeiten entsprechen. Flüssigkeitssysteme dürfen entlüftet werden.
6.5	Dem Fahrer darf jederzeit Trinkwasser nachgefüllt werden; das Fassungsvermögen des Behälters für diese Flüssigkeit darf jedoch 1,5 Liter nicht überschreiten.
6.6	An Fluidsystemen können Systemprüfungen durchgeführt werden, einschließlich der Entnahme von Fluidproben zur Analyse.
6.7	Zur Überprüfung von Flüssigkeitssystemen auf Lecks kann Lecksuchspray verwendet werden.
6.8	Die inneren und äußeren Kugelgelenke der Aufhängung dürfen geschmiert werden.

7. Reparatur von echten Unfallschäden

7.1	Schäden, die durch den Kontakt mit einem Hindernis entstehen.
7.2	Schäden, die durch den Zusammenstoß mit einem anderen Fahrzeug auf der Rennstrecke entstanden sind.
7.3	Schäden, die außerhalb der Streckenbegrenzung entstehen und die auch zu einem erheblichen Verlust an Rundenzeit oder einer vom Rennleiter zu löschenden Rundenzeit führen.

8. Antriebsstrang

8.1	Die Motoren dürfen gestartet werden.
8.2	Zur Durchführung einer internen Motorinspektion und einer Zylinderkompressionsprüfung können die Zündkerzen ausgebaut werden.
8.3	Der Lufteinlassfilter vor dem Kompressor kann überprüft und gereinigt werden.
8.4	Die Inspektionsstopfen können entfernt werden, um eine interne Getriebeinspektion (Endoskopie) durchzuführen. Das Getriebe darf für diese Inspektion nicht aus dem Fahrzeug ausgebaut werden.
8.5	Die Abgasanlage kann geprüft werden, auch mithilfe von zerstörungsfreien Prüfverfahren.

9. REIFEN

9.1	Räder, Radbefestigungen und Reifen dürfen abgenommen, ausgetauscht oder neu ausgewuchtet werden.
9.2	Der Reifendruck kann angepasst werden.

10. ALLGEMEINE AUFGABEN

10.1	Das Fahrzeug darf mit einem zugewiesenen Reifensatz (oder einem Satz Reisereifen) gewogen werden. Die Verwendung von gefrästen Einstellplatten ist nicht zulässig.
10.2	Abgasabsaugvorrichtungen können beim Starten des Motors in der Garage montiert werden.

11. Überlebenszelle

11.1	Ein Fahrzeugwechsel gemäß Artikel B8.1.2 liegt vor, wenn das Ersatzfahrzeug einen echten Unfallschaden erlitten hat oder einen erheblichen Defekt oder Mangel gemäß Artikel B8.1.1 aufweist, der einen Austausch der Rettungszelle erforderlich macht. Alle Komponenten des Ersatzfahrzeugs müssen in Konstruktion, Masse, Trägheit und Funktion mit dem Originalfahrzeug übereinstimmen. Die Fahrwerksabstimmung muss identisch sein.
------	--

12. VOM TECHNISCHEN DELEGIERTEN ARBEITEN

12.1	Alle vom technischen Delegierten angeforderten Arbeiten.
------	--

ANHANG B3: INFORMATIONEN, DIE 90 TAGE VOR EINEM WETTBEWERB ERFORDERLICH SIND

Beratungsausschuss : SAC

Governance: F1-Kommission / WMSC

TEIL A.

1. NAME UND ANSCHRIFT DER NATIONALEN SPORTBEHÖRDE (ASN).
2. NAME UND ANSCHRIFT DES ORGANISATORS.
3. DATUM UND ORT DES WETTBEWERBS.
4. STARTZEIT DES RENNENS (WIE MIT DEM STAMMENDEN BÜRO DER FIA F1-KOMMISSION VEREINBART).
5. Adresse und Telefonnummern (Telefon, Fax und Telex), an die Anfragen gerichtet werden können.
6. DETAILS ZUM SCHALTPLAN, DIE FOLGENDES UMFASSEN MÜSSEN:
 - STANDORT UND WIE MAN ERREICHT ZUGANG.
 - LÄNGE EINER RUNDE.
 - RICHTUNG (IM UHRZEIGERSINN ODER GEGEN DEN UHRZEIGERSINN) IM UHRZEIGERSINN).
 - STARTLINIEN-OFFSET (POSITION DER STARTLINIE) (IN BEZUG AUF DIE LINIE)
 - LAGE DES ENDES DER BOXENBAHN IN Beziehung zur Linie.
 - Anzahl der Runden im Rennen
7. PRÄZISE POSITION IM SCHALTKREIS VON:
 - Stewardsbüro.
 - BÜRO DES RENNLEITERS.
 - FIA-BÜRO.
 - PARC FERMÉ.
 - FAHRER- UND TEILNEHMERBRIEFING.
 - PRESSEKONFERENZ DES SIEGERS.
8. LISTE ALLER TROPHÄEN UND SONDERAUSZEICHNUNGEN.
9. DIE NAMEN DER FOLGENDEN VON DER ASN ERNENNTEN OFFIZIERE DES WETTBEWERBS:
 - Stewards.
 - Rennleiter.
 - SEKRETÄR DES WETTBEWERBS.
 - NATIONALER CHEFPRÜFER.
 - LEITENDER NATIONALER MEDIZINISCHER OFFIZIER.

TEIL B.

- | | |
|-------------------------------|-----------------------------|
| 1. FIA-Rennkommissare. | 6. TECHNISCHER DELEGIERTER. |
| 2. RENNLEITER. | 7. SPORTDELEGIERTER. |
| 3. SICHERHEITSBEAUFTRAGTER. | 8. MEDIENDELEGIERTER. |
| 4. DAUERHAFT STARTER. | 9. Berater des Stewards. |
| 5. MEDIZINISCHER DELEGIERTER. | |

UND, FALLS ANGEMESSEN:

- | | |
|---|------------------------------------|
| 9. Ein Vertreter der FIA
PRÄSIDENT. | 12. EIN BEOBACHTER. |
| 10. Ein stellvertretender Renndirektor | 13. Ein Sicherheitsfahrzeugfahrer. |
| 11. Ein stellvertretender medizinischer Delegierter | 14. EIN LEBENSMITTELFÄHRER. |

ANHANG B4: PODIUMSZEREMONIE

Beratungsausschuss : SAC

Governance: F1-Kommission / WMSC

Bei jeder Veranstaltung wird der Ablauf der Siegerehrung wie folgt detailliert beschrieben.

1. ZEREMONIENMEISTER

Die FIA wird einen Zeremonienmeister ernennen, der die gesamte Siegerehrung leitet und die Verantwortung dafür trägt.

2. Podium**a. Rednerpult und Podium**

Die Abmessungen des Podests müssen den Vorgaben im FIA-Grafikdesignhandbuch entsprechen.

Der Abstand zwischen der Kante des Siegerpodests und der Haltebarriere des Podiums sollte mindestens 120 cm betragen, um einen Gehweg zu gewährleisten.

Der Platz, an dem jede Person, die einen Pokal überreicht, stehen soll, muss auf dem Boden des Podiums markiert sein.

Die Trophäen müssen auf einem einzigen Tisch auf einer Seite des Podiums platziert werden. Der Champagner muss bereitstehen. das Podium.

b. Flaggen

Es sollten flache Fahnen im Stil der Olympischen Spiele verwendet werden. Hinter der Siegerpodestkonstruktion muss ein Mindestabstand von 50 cm für die Fahnenträger eingehalten werden.

c. BODEN

Das Podium und die Stufen sollten mit grünem oder dunkelblauem Teppich ausgelegt sein.

3. HYMNEN

a. Die Nationalhymne des siegreichen Fahrers und des siegreichen Konstrukteurs wird gespielt. Die Nationalitäten der Konstrukteure und Fahrer werden dem Veranstalter von der FIA mitgeteilt und werden in Übereinstimmung mit Artikel 9.5.2 des ISC.

b. Es sollte eine geeignete Tonanlage installiert werden, um sicherzustellen, dass die Nationalhymnen (die vom Zeremonienmeister angestimmt werden) mit einer Audioverbindung zur Fernsehübertragung deutlich zu hören sind.

c. Wenn die Champagnerdusche beginnt, sollte Musik gespielt werden. Dies sollte jedoch erst dann geschehen, wenn...
Die Moderatoren haben das Podium verlassen.

d. Ein Kommentar zur Siegerehrung sollte von der [Name der Plattform/des Senders/der Plattform] aus im Radio an die Öffentlichkeit übertragen werden.
Für die Fernsehkameras wurde eine Plattform errichtet.

4. TROPHÄEN

Bei der Siegerehrung werden nur 4 Trophäen überreicht:

a. Siegerfahrer.

b. Ein Vertreter des siegreichen Konstrukteurs.

c. Zweiter Fahrer.

d. Dritter Fahrer.

Die Trophäen, die in Form traditioneller Pokale gestaltet sein müssen, werden von der ASN gestellt und müssen Folgendes aufweisen:

e. Das offizielle Logo der FIA Formel-1-Weltmeisterschaft.

f. Der offizielle Name des Wettbewerbs.

g. Der Fahrersitz.

Die Höhe der Trophäen soll wie folgt sein:

h. Sieger- und Konstrukteurspokale – mindestens 50 cm und höchstens 65 cm hoch.

i. Pokale für den zweiten und dritten Fahrer – mindestens 35 cm und höchstens 45 cm hoch.

Das maximale Gewicht pro Trophäe darf 5 kg nicht überschreiten. Die Trophäen müssen so gestaltet sein, dass sie sich ohne Beschädigung handhaben und transportieren lassen.

5. SZENARIO

a. Nur drei Personen sollten auf dem Podium stehen, um die Trophäen zu überreichen. In Ausnahmefällen
Unter bestimmten Umständen kann der Zeremonienmeister diese Zahl auf vier erhöhen.

b. Polizisten, Leibwächter und alle nicht vom Zeremonienmeister autorisierten Personen sind nicht zugelassen.
das Podium.

c. Der Zeremonienmeister teilt dem Fernseh- und Lautsprechersprecher die Namen von
die Personen, die die Trophäen überreichen.

d. Der Zeremonienmeister muss sich auf der Seite des Podiums befinden, auf der die Trophäen stehen.
Diejenigen, die die Trophäen überreichen, befinden sich auf der anderen Seite. Der Zeremonienmeister wird die
Trophäen an die Überreichenden überreichen.

6. FERNSEHEN

Die ideale Position für die Fernsehkamera ist direkt gegenüber dem Rednerpult und auf gleicher Höhe.
Unter keinen Umständen darf sich ein Fernsehkameramann auf dem Podium befinden.

7. PARC FERMÉ

Der Parc fermé muss so nah wie möglich am Podium positioniert werden, vorzugsweise direkt darunter, mit direktem Zugang.

Sobald alle Formel-1-Autos die Ziellinie überquert haben, muss ein Streckenfahrzeug die Strecke abfahren, um jeden Fahrer abzuholen, der unter den ersten drei ins Ziel gekommen ist, aber auf der Rennstrecke gestrandet ist.

Die Fahrer dürfen im Parc fermé nicht aufgehalten werden. Eine vom Moderator benannte und per Funk mit ihm in Kontakt stehende Person ist dafür verantwortlich, die Fahrer unverzüglich vom Parc fermé zum Podium zu begleiten. Nur vom Moderator autorisierte Personen dürfen vor dem Ende der einseitigen TV-Interviews Kontakt zu den Fahrern aufnehmen.

8. EINSEITIGER RAUM

Der separate Raum muss sich in unmittelbarer Nähe des Podiums befinden. Der Zeremonienmeister sorgt dafür, dass die Fahrer sich direkt nach der Siegerehrung dorthin begeben. Der Raum sollte ausreichend belüftet (oder klimatisiert, falls die Temperatur über 25 °C liegt) sein.

9. PRESSERAUM

Unmittelbar nach den Fernsehinterviews müssen die Fahrer in den Presseraum zu Interviews gehen.

10. Wasser + Handtücher

Drei Flaschen Wasser müssen im Parc fermé (ohne Kennzeichnung) hinterlegt werden.

Drei Flaschen Wasser müssen in dem einseitigen Raum (ohne Kennzeichnung) bereitgestellt werden.

Im Einzelzimmer müssen 3 Handtücher vorhanden sein.

Im Parc fermé oder im einseitigen Raum sind keine anderen Getränke gestattet.

11. PODIUMPROTOKOLL (außer für Monaco)

Die Auszeichnung für den Siegerfahrer wird vom Staatsoberhaupt oder Premierminister des Gastgeberlandes oder vom FIA-Präsidenten überreicht. Steht eine solche Person nicht zur Verfügung, ist eine vergleichbare Persönlichkeit aus dem Gastgeberland oder ein internationaler Würdenträger einzuladen. Sollte auch diese Person nicht verfügbar sein, wird der Präsident der ASN eingeladen, die Trophäe zu überreichen.

Die Auszeichnung für den besten Konstrukteur muss vom offiziellen Vertreter des Namenssponsors des Wettbewerbs überreicht werden. Falls kein Namenssponsor vorhanden ist, wählt der Moderator eine geeignete Person aus.

Die zweite und dritte Auszeichnung für den besten Fahrer werden vom Präsidenten der ASN überreicht, es sei denn, die örtlichen Gegebenheiten erfordern die Anwesenheit einer weiteren Persönlichkeit. In diesem Fall überreicht diese die zweite Auszeichnung und der ASN-Präsident die dritte. Sollte der ASN-Präsident verhindert sein oder die Trophäe des Siegers überreichen, wählt der Moderator einen geeigneten Ersatz.

Jeder Teilnehmer der Siegerehrung erhält eine Einladung mit genauen Anweisungen zum weiteren Vorgehen.

ANHANG B5: GENEHMIGTE ÄNDERUNGEN AN ABSCHNITT B FÜR DIE NACHFOLGENDEN JAHRE

Beratungsausschuss : SAC

Governance: F1-Kommission / WMSC

Änderungen für 2027

ARTIKEL B9: PERSONALBESCHRÄNKUNGEN

.../...

B9.2 Einsatzpersonal

.../...

B9.2.1 Bei jedem Wettbewerb darf jeder Teilnehmer im Zeitraum von neunundzwanzig (29) Stunden vor dem geplanten Beginn des FP1 bis zwei (2) Stunden nach dem Start des Rennens nicht mehr als insgesamt neunundfünfzig (59) operative Mitarbeiter haben, die in irgendeiner Weise mit dem Betrieb der F1-Autos innerhalb der Rennstrecke in Verbindung stehen.

Jedoch ist die Anzahl solcher Betriebsstörungen während des Zeitraums von fünfundvierzig (45) Minuten vor Beginn der ersten Einführungsrunde bis fünfzehn (15) Minuten nach dem geplanten Rennstart erhöht.

Die Personalstärke ist unbegrenzt.

.../...

B9.5 Sperrzeitraum(e)

.../...

B9.5.3 Während der Meisterschaft werden jedem Teilnehmer folgende Ausnahmen von den Bestimmungen des Artikels B9.5 gestattet:

- | | |
|---------------------|--------------------|
| a. Sperrfrist 1: | Fünf (5) Ausnahmen |
| b. Sperrfrist Zwei: | Vier (4) Ausnahmen |
| c. Sperrfrist Drei: | Drei (3) Ausnahmen |

Zur Klarstellung: Diese Ausnahmen dürfen nicht nacheinander während eines einzigen Wettbewerbs in Anspruch genommen werden.

Im Falle eines Verstoßes gegen diesen Artikel müssen beide Fahrer das Rennen aus der Boxengasse starten und den Anweisungen folgen, die in Artikel B5.3 vorgeschriebenen Verfahren.

.../...

ARTIKEL B11: LEICHTATHLETIK AUSSERHALB EINES WETTBEWERBS

.../...

B11.2.7 TCC-Möglichkeiten

TCC beschränkt sich auf die in diesem Artikel beschriebenen Möglichkeiten:

a. „Öffentliche Gruppentests vor Saisonbeginn“:

Ein (1) Test, organisiert von allen Teilnehmern, dem Inhaber der kommerziellen Rechte und der FIA, offen für alle Teilnehmer, von drei (3) aufeinanderfolgenden Tagen Dauer, durchgeführt zwischen dem 1. Februar und sieben (7) Tagen vor dem Start des ersten Wettbewerbs der Meisterschaft. Während dieser Tests:

- i. Jeder Teilnehmer darf an jedem Tag nur ein (1) Formel-1-Auto benutzen.
- ii. Zwischen den in Artikel B11.2.1 genannten Laufzeiten gelten die Bestimmungen des Artikels B3.3. gelten, mit folgenden Ausnahmen; Abdeckungen können verwendet werden:

- a. Immer dann, wenn der Boden eines Formel-1-Wagens nicht montiert ist.
- b. Während der Bergung und Reparatur eines Formel-1-Wagens, der während des Rennbetriebs beschädigt wurde.

- iii. Auf Wunsch des Reifenherstellers kann ein (1) Tag für die Prüfung von Regenreifen reserviert werden. Die Organisation dieses Tages erfolgt in Absprache mit allen Wettbewerbern.
Inhaber der kommerziellen Rechte und die FIA.

.../...

d. „**Reifentests außerhalb des Wettbewerbs**“: Maximal vierzig (40) Fahrzeugtage Testfahrten, die von der FIA in Absprache mit allen Wettbewerbern und dem Reifenlieferanten organisiert werden, ausschließlich zum Zweck, dem Reifenlieferanten die Möglichkeit zu geben, Verbesserungen am Design seiner Reifen zu testen.

- i. Fahrer, die an diesen Tests teilnehmen, müssen die Voraussetzungen für eine volle Superlizenz erfüllen und entweder in ihrer Karriere an mindestens einem (1) Formel-1-Wettbewerb teilgenommen haben oder zuvor mindestens 500 km in einem aktuellen Formel-1-Auto konstant bei Renngeschwindigkeit zurückgelegt haben.
- ii. Jegliche derartige Testung, die auf einer Rennstrecke geplant ist, auf der ein Wettbewerb der Meisterschaft stattfindet, kann erst nach Abschluss des Wettbewerbs durchgeführt werden.
- iii. Vom Reifenlieferanten veranlasste Tests können zwischen dem Ende des ersten Rennens der Meisterschaft und dem 31. Dezember durchgeführt werden. Die Formel-1-Fahrzeuge müssen bei diesen Tests eine der folgenden beiden Bedingungen erfüllen:
 - (A) Sie müssen so konstruiert und gebaut sein, dass sie Abschnitt C der FIA Formel 1 entsprechen.
Die Fahrzeuge müssen den Bestimmungen der Meisterschaft entsprechen und dürfen ausschließlich Komponenten und Software verwenden, deren Spezifikationen in mindestens einem (1) Rennen oder TCC im laufenden oder im vorangegangenen Meisterschaftsjahr zum Einsatz kamen. Diese Formel-1-Fahrzeuge müssen die Bestimmungen von Abschnitt C des FIA-Formel-1- **Reglements vollständig erfüllen**.
 - (B) Sie müssen so konstruiert und gebaut sein, dass sie Abschnitt C der FIA Formel 1 entsprechen.
Es gelten die Bestimmungen des Kalenderjahres, das dem Kalenderjahr der Meisterschaft unmittelbar vorausgeht. Es dürfen nur Komponenten und Software verwendet werden, deren Spezifikation in mindestens einem (1) Rennen oder TCC im Jahr vor dem Jahr der Meisterschaft zum Einsatz kam.
- iv. Vom Reifenlieferanten veranlasste Tests dürfen zwischen dem 1. Januar und dem Ende des ersten Rennens der Meisterschaft durchgeführt werden. Die Formel-1-Fahrzeuge müssen bei diesen Tests so konstruiert und gebaut sein, dass sie Abschnitt C des FIA-Formel-1-Reglements des dem Meisterschaftsjahr unmittelbar vorangehenden Kalenderjahres entsprechen. Sie dürfen ausschließlich Komponenten verwenden, deren Spezifikation in mindestens einem (1) Rennen oder TCC im Jahr vor der Meisterschaft zum Einsatz kam.

ANHANG B1: DEFINITIONEN

.../...

Als „**aktuelles Fahrzeug**“ (oder „**CC**“) gilt ein Formel-1-Rennwagen, der gemäß dem FIA-Formel-1-Reglement der aktuellen Meisterschaft oder dem des Vorjahres bzw. des Folgejahres konstruiert und gebaut wurde. Es ist keinem Teilnehmer gestattet, ein solches aktuelles Fahrzeug ohne vorherige Genehmigung der FIA an Dritte zu verkaufen oder ihnen zugänglich zu machen.

.../...

Als „**Vorgängerfahrzeug**“ (oder „**VV**“) gilt ein Fahrzeug, das gemäß den Bestimmungen eines der drei (3) Kalenderjahre vor dem Jahr der Meisterschaft konstruiert und gebaut wurde. Es ist keinem Teilnehmer gestattet, ein solches Vorgängerfahrzeug zu verkaufen oder anderweitig zur Verfügung zu stellen.

an Dritte ohne vorherige Genehmigung der FIA.

.../...

Änderungen für 2028

ARTIKEL B9: PERSONALBESCHRÄNKUNGEN

.../...

B9.2 Einsatzpersonal

.../...

B9.2.1 Bei jedem Wettbewerb darf jeder Teilnehmer im Zeitraum von neunundzwanzig (29) Stunden vor dem geplanten Beginn des FP1 bis zwei (2) Stunden nach dem Start des Rennens nicht mehr als insgesamt achtundfünfzig (58) operative Mitarbeiter haben, die in irgendeiner Weise mit dem Betrieb der F1-Autos innerhalb der Rennstrecke in Verbindung stehen.

Jedoch ist die Anzahl solcher Betriebsstörungen während des Zeitraums von fünfundvierzig (45) Minuten vor Beginn der ersten Einführungsrunde bis fünfzehn (15) Minuten nach dem geplanten Rennstart erhöht.

Die Personalstärke ist unbegrenzt.

.../...

B9.5 Sperrzeitraum(e)

.../...

B9.5.3 Während der Meisterschaft werden jedem Teilnehmer folgende Ausnahmen von den Bestimmungen des Artikels B9.5 gestattet:

- | | |
|---------------------|--------------------|
| a. Sperrfrist 1: | Vier (4) Ausnahmen |
| b. Sperrfrist Zwei: | Drei (3) Ausnahmen |
| c. Sperrfrist Drei: | Zwei (2) Ausnahmen |

Zur Klarstellung: Diese Ausnahmen dürfen nicht nacheinander während eines einzigen Wettbewerbs in Anspruch genommen werden.

Im Falle eines Verstoßes gegen diesen Artikel müssen beide Fahrer das Rennen aus der Boxengasse starten und

Die in Artikel B5.3 vorgeschriebenen Verfahren sind zu befolgen.

.../...

ANHANG B1: DEFINITIONEN

.../...

Als „**aktuelles Fahrzeug**“ (oder „**CC**“) wird ein Fahrzeug bezeichnet, das so konstruiert wurde, dass es den Bestimmungen der Meisterschaft oder den Bestimmungen der Meisterschaft des Vorjahres oder des Folgejahres entspricht.

Kein Teilnehmer darf ein solches aktuelles Fahrzeug ohne vorherige Genehmigung der FIA an Dritte verkaufen oder zugänglich machen.

.../...

Als „**Vorgängerfahrzeug**“ (oder „**VV**“) gilt ein Fahrzeug, das gemäß den Bestimmungen eines der drei (3) Kalenderjahre vor dem Jahr der Meisterschaft konstruiert und gebaut wurde. Es ist keinem Teilnehmer gestattet, ein solches Vorgängerfahrzeug zu verkaufen oder anderweitig zur Verfügung zu stellen.

an Dritte ohne vorherige Genehmigung der FIA.

.../...

Änderungen für 2029

- Keine