

amazing drives

Classics

CHALLENGE

Reglamento Amazing Drives Classics Challenge

RESISTENCIA

Temporada 2025



©Copyright Amazing Drives SL, 2022

versión 4.0.0 - Diciembre 2024

Reservados todos los derechos. No se permite la reproducción total o parcial de esta obra, ni su incorporación a un sistema informático, ni su transmisión en cualquier forma o por cualquier medio (electrónico, mecánico, fotocopia, grabación u otros) sin autorización previa y por escrito de los titulares del copyright. La infracción de dichos derechos puede constituir un delito contra la propiedad intelectual.

CAPÍTULO I - ORGANIZACIÓN

Art. 1 - Definición	3
Art. 2 - Organizador	9
Art. 3 - Vehículos admitidos. Categorías. Clases	9
Art. 4 - Equipos y pilotos admitidos	11
Art. 5 - Inscripciones. Derechos y seguros. Publicidad y dorsales	11
Art. 6 - Modificaciones al Reglamento. Anexos.	13
Art. 7 - Aplicación e interpretación del Reglamento	13
Art. 8 - Derechos de imagen	14

CAPÍTULO II - DESARROLLO DE LA PRUEBA

Art. 9 - Programa. Horario	16
Art. 10 - Responsabilidades de equipos y pilotos	16
Art. 11 - Disciplina de seguridad	16
Art. 12 - Verificaciones técnicas, administrativas y parque cerrado	16
Art. 13 - Entrenamientos cronometrados	19
Art. 14 - Carrera. Relevos. Asistencia. Endurance Attack	20
Art. 15 - Repostaje	22
Art. 16 - Parrilla. Salida. Llegada	22
Art. 17 - Interrupción de carrera	23
Art. 18 - Vigilancia de pista	25
Art. 19 - Reunión de información (briefing)	25
Art. 20 - Penalizaciones	26
Art. 21 - Reclamaciones	28
Art. 22 - Trofeos / Puntuacion	28
Art. 23 - Calendario	29

CAPÍTULO III - REGLAMENTO TÉCNICO GENERAL

Art. 24 - Prescripciones generales	31
Art. 25 - Otras prescripciones. Carrocería	35
Art. 26 - Equipamiento de los participantes	35
Art. 27 - Disposiciones de seguridad aplicables a todos los vehículos	35
Art. 28 - Disposiciones de seguridad. Sistema de iluminación	36
Art. 29 - Normativa de ruido	36
Art. 30 - Normativa aparatos electronicos	36

CAPÍTULO IV - BIBLIOGRAFÍA

Art. 31 - Enlaces a otros reglamentos refrenciados en este	38
Art. 32 - Glosario de términos	38

Artículo 1 - Definición

AMAZING DRIVES organiza un campeonato amateur de automovilismo de la especialidad de resistencia en circuito, de carácter reservado y que se denomina "AMAZING DRIVES CLASSICS CHALLENGE", abreviado "ADCC".

Se disputarán un total de 8 pruebas calendadas durante el año 2025, 6 de ellas serán puntuables para el Campeonato ADCC 2025.

Campeonato ADCC Resistencia (6 Pruebas)

11 Enero 2025: 5h Resistencia ADCC Calafat I
1 Febrero 2025: 4h Resistencia ADCC Alcarràs I
1 Marzo 2025: Endurance Attack ADCC Castellolí I*
14 Junio 2025: 5h Resistencia ADCC Calafat II
11 Octubre 2025: Endurance Attack ADCC Castellolí II*
22 Noviembre 2025: 4h Resistencia ADCC Alcarràs II

Pruebas ADCC no puntuables

29-30 Marzo 2025: IV 24h Resistencia ADCC Andalucía Circuit (Almería)
27 Septiembre 2025: 8h Resistencia ADCC Aspar Circuit

*Las dos pruebas previstas para realizar en el Circuito de Castellolí se llevaran a cabo con otro organizador externo a Amazing Drives.

**Algunas fechas pueden verse sensiblemente modificadas

Las Pruebas se disputarán conforme al presente Reglamento y a sus posibles anexos.

Se contará con los siguientes Trofeos independientes:

Trofeo ADCC CLASIFICACIÓN GENERAL
Trofeo ADCC "Categoría S"
Trofeo ADCC "Categoría M"
Trofeo ADCC "Categoría L"
Trofeo ADCC "Categoría XL/Evolution"

Los circuitos permanentes donde se celebrarán las pruebas serán los circuitos permanentes de Alcarràs, Andalucía, Aspar, Calafat y Castellolí.

Circuit d'Alcarràs

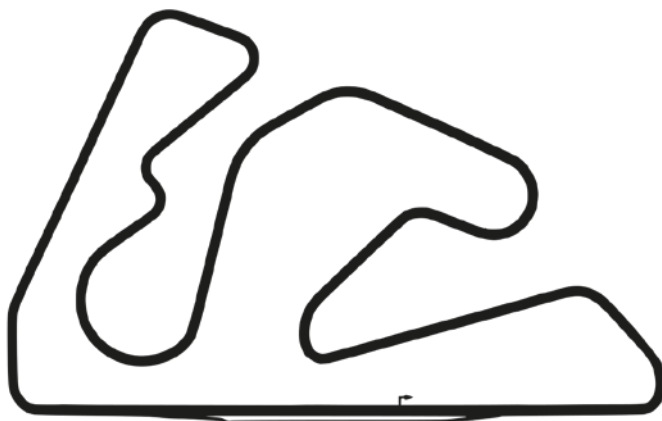


El Circuito de Alcarràs es un circuito situado en el término de Alcarràs. El circuito alberga encuentros de campeonatos regionales de automovilismo y motociclismo, así como tandas privadas. El circuito fue inaugurado el 15 de mayo de 2007 y es el único circuito de estas características en la provincia de Lleida.

Dirección: Carretera Vallmanya Km. 13,1, 25180 Alcarràs, Lleida

Longitud: 3,743km

Trazado:



Circuito de Aspar Circuit



El Aspar Circuit es un complejo deportivo de 350.000 m² capaz de albergar varias actividades simultáneas del mundo del motor. El circuito principal cuenta con 2.200 metros de longitud, 400 metros de recta, entre 10 y 12 metros de ancho, 10 curvas de izquierdas y 10 de derechas.

Dirección: Polígono 28, Parcela 26, 46610 Guadassuar, Valencia

Longitud: 2,200km

Trazado:



Circuito de Andalucía Circuit

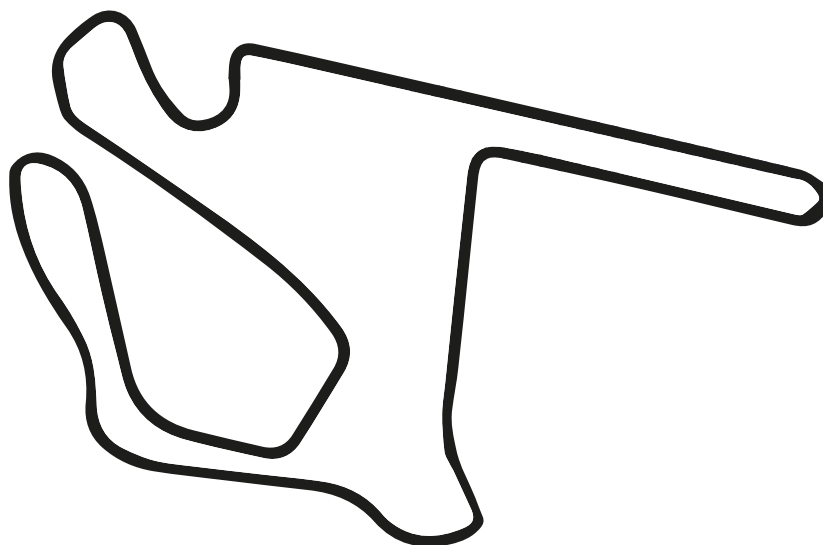


El Circuito de Andalucía es un autódromo situado en el término municipal de Tabernas (Almería) La versión completa del circuito cuenta con una anchura de 12 metros, una longitud máxima de 5.020 metros y una recta principal de 1.055 metros, catalogada como la más larga de España, y se rueda en sentido horario. Dispone de 17 curvas, ocho a izquierdas y nueve a derechas.

Dirección: 04200 Tabernas, Almería

Longitud: 5,020km

Trazado:



Circuit de Calafat

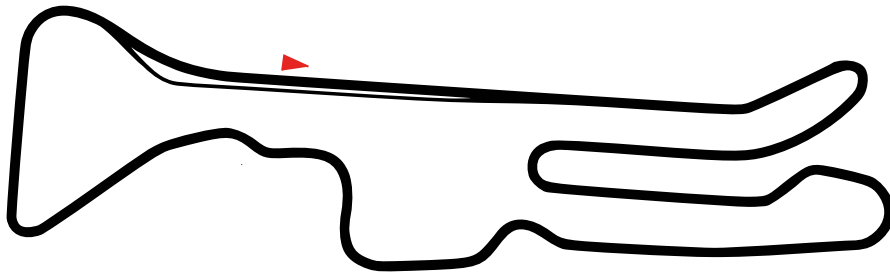


El Circuito de Calafat es un circuito situado en el término de la Ametlla de Mar que fue construido en 1974. Homologado por la federación catalana de motociclismo, es el único circuito de estas características en la provincia de Tarragona.

Dirección: Urb. Calafat, Circuit, 43860 Calafat, Tarragona

Longitud: 3,250km

Trazado:



Circuit Parcmotor Castellolí

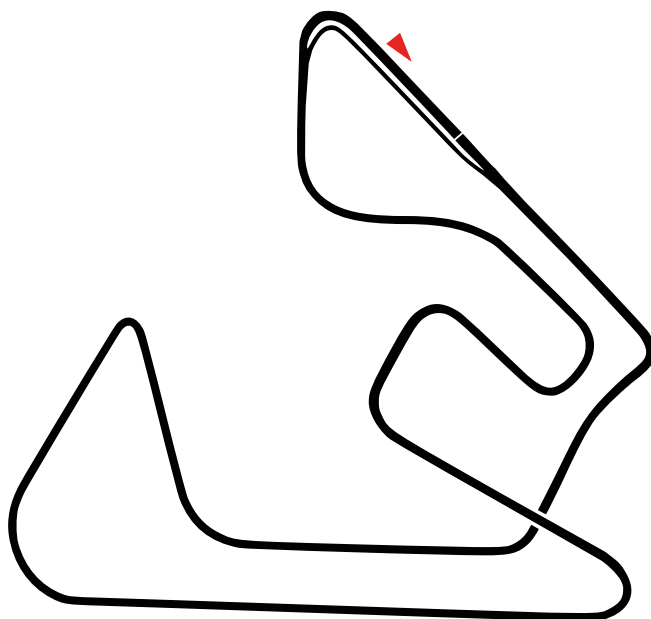


Parcmotor Castellolí es un complejo dedicado al motociclismo y el automovilismo ubicado en el municipio de Castellolí, en la provincia de Barcelona. Aunque su principal objetivo es la formación de pilotos, el complejo también sirve para albergar competiciones. Fue inaugurado el 7 de marzo de 2009

Dirección: Crta. Nacional A-2, Km 560, 08719 Castellolí, Barcelona

Longitud: 4,113km

Trazado:



Artículo 2 - Organizador

Amazing Drives SL

Dirección de la Secretaría del Organizador:

Amazing Drives
Passeig Manresa nº1 2n
08201 Sabadell (Barcelona+
Teléfono: 667870228
E-mail: info@amazingdrives.net
Web www.amazingdrives.es

Artículo 3 - Vehículos admitidos. Categorías. Clases

Vehículos derivados de turismos de producción lanzados en mercados europeos hasta el 31 de diciembre de 1998, cuyos motores tampoco sean posteriores a esa misma fecha.

Ejemplo: Volkswagen Golf (mk4), modelo 1997 fabricado en el año 2002, será admitido siempre que monte un motor anterior a diciembre de 1998.

Para verificar el cumplimiento de esta norma será obligatorio que el Equipo muestre el número/letras de motor, que será verificado por los Comisarios Técnicos nombrados por el Organizador.

No serán admitidos motores con una potencia específica superior a 90cv por cada 1000cc.

Ejemplo: Motor Honda B18C6 comercializado en algunos mercados europeos en el Honda Integra Type R (DC2)

Se pueden incluir algunas excepciones, tanto en los vehículos admitidos como en sus motores siempre y cuando el Organizador considere que concuerdan con la filosofía del evento. El hecho de incumplir esta parte del reglamento no debe suponer una gran ventaja competitiva y acepten penalizaciones previas o "hándicaps" por parte del organizador, si este así lo considera.

El Organizador considerará constituidas las Categorías: "S", "M", "L", "XL/Evolution", a efectos de trofeos, cuando el número de inscritos en cada una de ellas sea igual o superior a 3.

Los vehículos serán agrupados en diferentes Categorías según su potencia, peso y tipo de tracción de acuerdo con lo detallado a continuación:

3.1 Categoría S

- Vehículos con un motor que con especificaciones originales entreguen hasta 130cv.
- Peso mínimo para tracción delantera 800kg. (<6,15 kg/cv)
- Peso mínimo para tracción trasera 880kg. (<6,77 kg/cv)

El comité organizador admite en esta categoría excepcionalmente los Nissan Micra Copa (160sr) siempre que mantenga las especificaciones de Motor + Caja de Cambios + Centralita original de la Copa y cumpla con el peso mínimo de esta clase (<800Kg).

3.2 Categoría M

- Vehículos con un motor que con especificaciones originales entreguen hasta 160cv.
- Peso mínimo para tracción delantera 880kg. (<5,5 kg/cv)
- Peso mínimo para tracción trasera 960kg. (<6 kg/cv)

El comité organizador admite en esta categoría excepcionalmente los Hyundai Accent CUP Fase 1 y Fase 2 (Siempre que mantengan las especificaciones de Motor + Caja de Cambios + Centralita original de la Copa y cumpla con el peso mínimo de esta clase (<880kg))

Los vehículos de la Clase Compact Cup Iberia competirán en esta clase bajo las especificaciones de su copa y el peso mínimo será de <960Kg.

3.3 Categoría L

- Vehículos con un motor que con especificaciones originales entreguen hasta 215cv
- Peso mínimo para tracción delantera 960kg. (<4,47 kg/cv)
- Peso mínimo para tracción trasera 1040kg. (<4,84 kg/cv)

3.4 Categoría XL/Evolution

Especificaciones Clase XL:

- Vehículos con un motor que con especificaciones originales entregue hasta 250cv
- Peso mínimo para tracción delantera 1.040kg. (<4,16 kg/cv)
- Peso mínimo para tracción trasera 1.120kg. (<4,48 kg/cv)

Especificaciones Clase Evolution:

- Vehículos que no encajan con el peso mínimo de cualquiera de las categorías anteriores (S, M, L) o que aun encajando incumplan cualquier punto del Capítulo 3 de este Reglamento.
- El Organizador admite en esta categoría los vehículos con especificaciones FunCup

3.5 Si el número total de inscritos (de todas las clases admitidas) es inferior a 15, el Organizador se reserva el derecho de anular la prueba, no existiendo otra obligación por parte del Organizador que la devolución de los derechos de inscripción.

El Organizador se reserva el derecho de admitir o no un vehículo, en función de sus prestaciones, nivel de preparación o cualquier otra razón. Igualmente, el Organizador se reserva el derecho de cambiar de Categoría un vehículo, en función de sus prestaciones, nivel de preparación o cualquier otra razón.

Artículo 4 - Equipos y pilotos admitidos

4.1 Todos los pilotos deberán tener 18 años y carnet de conducir en vigor. Podrán participar menores de hasta 14 años con expreso consentimiento escrito a la Organización de Padre/madre/Tutor siempre y cuando dispongan del seguro correspondiente.

4.2 Los equipos inscritos deberán estar compuestos por un mínimo de 2 pilotos y un máximo de 4. En las carreras de 24h se admitirá hasta un máximo de 8 pilotos, siendo 4 el mínimo para este tipo de pruebas.

Un integrante del equipo será designado como Jefe de Equipo y será el único responsable de las comunicaciones con la Organización.

Un integrante del Equipo será designado como Vocal y será el único responsable de las comunicaciones con la Organización cuando el Jefe de Equipo no pueda hacerlo.

Cada equipo deberá tener la inscripción a nombre de dos titulares y alguno de los dos deberá participar siempre para que ese equipo pueda puntuar al Campeonato.

Se permite la participación de un máximo de 8 pilotos distintos durante la totalidad del Campeonato.

*Los vehículos de Alquiler que pone a disposición el Organizador, no deberán cumplir con esta norma dos últimas normas.

Artículo 5 - Inscripciones. Derechos y seguros. Publicidad y dorsales

5.1 Las inscripciones y el pago de estas se realizarán a través de la web www.amazingdrives.es en el plazo correspondiente.

Los derechos de inscripción para las pruebas de 4h y 5h se fijan en:

- Inscripción previa bonificada: **549€** (Hasta 30 días antes de la prueba)
- Inscripción no bonificada: **600€** (Desde los 30 días previos a la prueba hasta el día anterior a las 14 horas)

Los derechos de inscripción para las 8h de Aspar se fijan en:

- Inscripción previa bonificada: **1.050€** (hasta 3 meses antes de la prueba)
- Inscripción no bonificada: **1.200€** (desde los 3 meses previos a la prueba hasta 15 días antes)
- Inscripción fuera de plazo (desde 15 días antes a la prueba) y previa autorización debe consultarse con el organizador.

La Inscripción de Temporada Completa al Campeonato ADCC 2025 será de **2.075€***

La Inscripción de Temporada Completa al Campeonato ADCC 2025 + 8h ASPAR será de **2.975€***

*Las 2 pruebas planificadas con otro organizador en el Circuito de Parcmotor Castellolí se cobrarán 2 semanas antes a los participantes inscritos a Temporada Completa.

Esta inscripción de temporada completa al Campeonato ADCC de resistencia garantizará plaza en cada uno de los eventos. Además, se obtendrá un seguro anual para 2 pilotos para poder utilizar en cualquier circuito de España y con cualquier organizador y un descuento del 5% para la inscripción del Equipo en las 24h de Resistencia de Marzo de 2025 (canjeables en la compra de los neumáticos para la misma prueba)

En ningún caso se reembolsará el dinero pagado, ni se guardará plaza para otra Prueba.

El número máximo de vehículos inscritos será de 35. En el caso de sobrepasarse, el Organizador se reserva el derecho a designar Equipos suplentes y/o admitir algún Equipo más a su exclusivo criterio.

5.2. La inscripción de un Equipo a cualquiera de las pruebas del ADCC somete a este y a sus Miembros, a las disposiciones del presente reglamento y sus anexos.

5.3. El Organizador se reserva el derecho de rechazar la inscripción de un equipo sin tener que dar razones de ello. Los derechos de inscripción serán reintegrados en su totalidad en el caso de que el Organizador suspenda la prueba o rechace una solicitud de inscripción.

En el caso de que, por incumplimiento de lo establecido en los Reglamentos, un participante no sea autorizado por los Comisarios Técnicos de la prueba a participar en los entrenamientos y/o en las carreras, perderá la totalidad de los derechos de inscripción.

5.4. La solicitud de inscripción podrá no ser aceptada si no va acompañada de los derechos de inscripción.

5.5. Los dorsales de competición y el parasol serán suministrados por el Organizador en la primera participación de cada coche en el campeonato ADCC 2025. Si algún Equipo requiriera de un segundo conjunto de dorsales su coste será de **70€**.

5.6. Los equipos deberán reservar un espacio de 50cm x 70cm para el dorsal y los patrocinadores de la prueba en ambas puertas.

Deberán reservar espacio en el parabrisas, en la parte superior de este, de unos 20cm de alto para publicidad.

Los espacios destinados a alojar la matrícula del vehículo quedarán a disposición de la Organización.

La Organización se reserva el derecho a reclamar espacios adicionales en diferentes partes del vehículo para corresponder a los patrocinadores.

Es responsabilidad del Equipo la correcta fijación del dorsal como la publicidad obligatoria.

La correcta colocación de los adhesivos es responsabilidad del Equipo concursante, estando prohibido expresamente recortarlos salvo aceptación por parte del Organizador.

El Equipo que incumpla esta norma podrá no ser autorizado a tomar parte en los entrenamientos y/o en la carrera, a exclusivo criterio de los Comisarios Técnicos y el Director de la Prueba.

5.7. No se prevén acreditaciones para todos los miembros de cada Equipo, pero sí Pulseras para los Conductores sin las cuales no podrán acceder a pista.

Artículo 6 - Modificaciones al Reglamento. Anexo

El Organizador y el Director de Carrera se reservan el derecho de modificar las disposiciones del presente Reglamento según las circunstancias y los casos que se puedan presentar. Los participantes serán avisados lo antes posible.

Artículo 7 - Aplicación e interpretación del Reglamento

7.1 El Director de Carrera es el responsable de la aplicación del presente Reglamento y de sus disposiciones durante el desarrollo de la prueba.

7.2 Toda reclamación contra esta aplicación será transmitida al Director de Carrera para su estudio y decisión.

7.3 Igualmente, cualquier caso no previsto en el Reglamento será estudiado por Director de Carrera junto a los Comisarios Técnicos (si son necesarios). En cualquier caso, el poder de decisión recaerá siempre en el Director de carrera.

7.4 Para la exacta interpretación de este texto, se entiende por "Equipo concursante" a toda persona física o jurídica inscrita en la competición.

7.5 Toda maniobra desleal, incorrecta o fraudulenta realizada por un Equipo concursante, pilotos o Miembros del equipo serán juzgados por el Director de Carrera, quien aplicará eventualmente penalizaciones pudiendo llegar hasta la descalificación.

7.6 El Director de Carrera podrá actuar de oficio (sin reclamación previa) si lo creyera conveniente, pudiendo aplicar sanciones e incluso la descalificación en los casos previstos en este reglamento.

Artículo 8 - Derechos de imagen

Los derechos de imagen y de difusión pública de las pruebas "ADCC", pertenecen en exclusiva al Organizador (AMAZING DRIVES).

En consecuencia, la formalización de la inscripción en una de estas pruebas implica para los Equipos concursantes, conductores y Miembros de los equipos que tomen parte en la misma, la cesión expresa a AMAZING DRIVES de la facultad de captar, registrar, gestionar comercialmente y difundir las imágenes de los vehículos participantes y de los deportistas que los ocupen, en los términos y condiciones que tengan convenientes.

En ningún caso AMAZING DRIVES podrá utilizar la imagen de personas físicas involucradas en una carrera para finalidades distintas a la mera retransmisión del evento deportivo, ya sea a través de medios de comunicación o de la comercialización de las imágenes en reportajes editados o para la promoción del deporte en los diferentes actos inherentes a la difusión del evento.

8.1 La instalación de cámaras "on-board" en los vehículos estará permitida de acuerdo con las siguientes indicaciones:

- a) El Equipo concursante podrá instalar cámaras "on-board" sin previa solicitud de permiso a la Organización. Pero estará obligado a ceder las imágenes en caso de que esta así lo requiera. El equipo deberá instalar en el salpicadero del vehículo de competición la imagen del Campeonato si la Organización lo suministra.
- b) El Equipo concursante deberán informar en las verificaciones técnicas previas de la instalación de este dispositivo en su vehículo.
- c) Es responsabilidad del Equipo concursante que estos dispositivos se encuentren correctamente instalados de acuerdo con la normativa de seguridad y las indicaciones del personal técnico de la organización.
- d) Es obligación del Equipo concursante facilitar las imágenes captadas por este dispositivo al organizador (AMAZING DRIVES), si este así lo requiriese.
- e) Es responsabilidad del Equipo concursante coordinar con las distintas productoras o medios de comunicación el montaje de cámaras "on-board".
- f) Es importante recordar que, en beneficio de la imagen de nuestro deporte, debe evitarse en todo momento el uso indebido del material captado por las cámaras on-board. Queda expresamente prohibida su difusión en cualquier medio de comunicación o internet sin la debida autorización del Organizador (AMAZING DRIVES).



CAPÍTULO II - DESARROLLO DE LA PRUEBA

Artículo 9 - Programa. Horario

En el Reglamento Particular Anexo correspondiente a cada prueba, en caso de haberlo, se indicará el programa-horario, que podrá ser modificado a criterio del Comité Organizador, si las circunstancias y/o el número de inscritos lo aconsejaren.

Si no se especifican cambios en un Reglamento Particular, el formato de los eventos de 4h de Resistencia será el siguiente en el Circuit d'Alcarràs:

8:30h - Briefing obligatorio
9:00h - Entrenamientos Resistencia 30"
9:55h - Inicio Carrera de Resistencia (4h)
13:55h - Fin Carrera de Resistencia

Por otro lado, los eventos de 5h de Resistencia en el Circuit de Calafat tendrán el siguiente horario:

10:30h - Briefing obligatorio
11:00h - Entrenamientos Cronometrados Resistencia 30"
12:00h - Inicio Carrera de Resistencia (5h)
17:00h - Fin Carrera de Resistencia

Artículo 10 - Responsabilidades de equipos y pilotos

El Equipo concursante es el único responsable de todas las personas a las que atañe su inscripción, todas ellas deben respetar las leyes y reglamentos.

Artículo 11 - Disciplina de seguridad

En lo relativo a la disciplina de seguridad será de aplicación el Anexo L, Capítulo IV "Código de conducta en circuito", del CDI, sin perjuicio de otras normas que puedan complementarlo. Durante la conducción, el Piloto **NO PUEDE** manipular teléfonos móviles o aparatos de video.

Artículo 12 - Verificaciones técnicas, administrativas y parque cerrado

12.1. Verificaciones Administrativas.

Los participantes deberán presentarse personalmente a la entrega de documentación por parte del organizador en Verificaciones Administrativas a la hora prevista en este reglamento o en el Reglamento Particular de la prueba si existiera.

Los documentos siguientes podrán ser solicitados:

- Seguro Anual de todos los conductores del Equipo concursante.
- DNI físico de todos los conductores del Equipo concursante.

Cada equipo deberá notificar la designación de la persona que realizará la función de Jefe de Equipo y de Vocal durante la prueba, aportando sus números de teléfono para mantenerlos localizados durante la prueba.

12.2 Verificaciones Técnicas

Se llevarán a cabo dos tipos de Verificaciones Técnicas durante las Pruebas ADCC 2025. Las Verificaciones Técnicas Previas y las Verificaciones Técnicas Post-Carrera.

Las Previas serán obligatorias para todos los coches participantes, en el horario previsto.

El Director de Carrera podrá denegar la salida a los vehículos no conformes o dará un plazo para su puesta en conformidad, si esto fuese posible.

Los Equipos concursantes deben asegurarse de que los vehículos están conformes con las condiciones de admisión y de seguridad.

Es Obligatorio presentar en Verificaciones Técnicas el Pasaporte Técnico ADCC 2025 del vehículo a verificar. La sanción por el incumplimiento de esta norma conllevará sanción que tenga prevista el Art 20.1 del presente reglamento.

El mero hecho de presentar un vehículo en un control técnico se considera como una declaración implícita de conformidad.

En el caso de imposibilidad material de participación de un vehículo inscrito, el Director de Carrera, a su exclusivo criterio, podrá autorizar al Equipo concursante a participar con otro vehículo de la misma clase, bajo reserva de que realice la verificación técnica correspondiente.

En el caso de haber realizado los Entrenamientos Cronometrados, este perderá la posición de parrilla obtenida y pasará a ocupar el último lugar de esta.

12.3 Las Verificaciones Técnicas Previas serán de orden general:

- Control del Pasaporte Técnico ADCC 2025
- Elementos de seguridad obligatorios.
- Conformidad aparente del vehículo con la Categoría en la cual está inscrito (puede realizarse pesaje, comprobaciones técnicas etc.)
- Comprobación de dorsales y colocación de publicidad obligatoria.

Los Verificadores Técnicos podrán realizar fotografías de partes mecánicas del vehículo.

12.4 Los dorsales y publicidad deberán estar colocados correctamente en su posición antes de presentar el vehículo a las verificaciones técnicas previas.

12.5 Todo fraude comprobado, y sobre todo el hecho de presentar marcas de identificación retocadas, supondrá la descalificación del equipo participante.

12.6 Parque Cerrado

Al finalizar la carrera los vehículos que deben ser objeto de Verificaciones Técnicas Post-Carrera deberán dirigirse al Parque Cerrado en caso de que la Organización haya previsto y comunicado de una zona habilitada para tal efecto. En caso de no disponerse de una zona exclusiva de Parque Cerrado los vehículos deberán dirigirse a su Box/Carpa correspondiente y se encontrarán bajo Régimen de Parque Cerrado.

12.7 Régimen de Parque Cerrado

Las condiciones de parque cerrado serán las siguiente:

- Se estacionará el vehículo en la zona acordada previamente.
- El piloto que acabe la carrera podrá recoger si lo considera los elementos innecesarios para la verificación ("lap-timmer", móvil, botella de agua, cámara, etc) y saldrá del vehículo.
- Una persona del Equipo, permanecerá junto al vehículo sin realizar otra acción de las anteriormente previstas, es decir, no podrá abrir el vehículo bajo ninguna circunstancia, esperará a que le den la orden para proceder con la verificación y colaborará en todo lo que los verificadores requieran para la misma.
- En el caso, de que un Equipo sometido a verificación sea reclamado por la ceremonia de podio, los conductores del Equipo deberán dirigirse a la ceremonia dejando un responsable junto al coche.

12.8 Verificaciones Técnicas Post-Carrera

Al finalizar la carrera 4 vehículos quedarán siempre bajo Régimen de Parque Cerrado para ser verificados por los Verificadores Técnicos de forma general y en especial los puntos a verificar que indique la Carta de Verificación sorteada en el Briefing.

Para determinar que coches se verificarán después de la carrera se escogerá entre estas 3 opciones:

1. Todos los vehículos ganadores de cada una de las 4 Categorías
2. Los tres primeros de la clasificación general + Posición 2º Bombo
3. Los tres primeros de alguna de las Categorías + Posición 2º Bombo

Para determinar que opción se llevará a cabo, se hará un sorteo con un primer Bombo.

En caso de que salga alguna de las Opciones 2 o 3 se sacará también una papeleta de un segundo bombo, donde habrá tantas papeletas como inscritos en la Carrera. La papeleta escogida determinará que coche se verificará según su posición final en la carrera.

En el caso de que en el primer bombo salga la Opción 3, además, se sacará una papeleta de un tercer Bombo que determinará que Categoría será objeto de verificación a sus 3 primeros clasificados.

Bombo 1: Opción 1, Opción 2, Opción 3.

Bombo 2: P1, P2, P3, P4, P5, P6, P7, P8, P9, P10, P11, P12, P13, P14, P15...etc.

Bombo 3: Categoría S, Categoría M, Categoría L, Categoría XL/Evolution

Si por circunstancias del azar, resultase escogido un coche al que ya se ha previsto verificar por resultar elegido en el bombo 1 o 3, este será sustituido por el inmediatamente posterior a él, en la clasificación general.

Los puntos a verificar en las Verificaciones Post-Carrera se encontrarán en las Cartas de Verificación, que se encontrarán cerradas en un 4º bombo.

Una persona voluntaria durante el Briefing deberá escoger una de las cartas, sin abrirla y firmarla en la solapa. Posteriormente, le hará entrega al Verificador Técnico allí presente.

Todos los Equipos escogidos para pasar Verificaciones Post-Carrera estarán obligados a colaborar con los Verificadores Técnicos para tratar de agilizar la operación.

A diferencia de las Verificaciones Técnicas Previas, las Verificaciones Técnicas Post-Carrera pueden incluir comprobaciones que requieran del desmontaje de algunas piezas del vehículo, el uso de un banco de potencia o la extracción de gasolina.

12.9 Pesaje

En caso de llevarse a cabo el pesaje de un coche este deberá encontrarse en orden de marcha y sin piloto. Se le restará el peso equivalente a los cuartos ($\frac{1}{4}$) de depósito que queden en el depósito de combustible en ese momento.

Se considerará el peso de 1l de combustible en 0,75Kg. El margen de error se establecerá en 12Kg

Es responsabilidad de los Equipos tener el cuadro de instrumentos del vehículo en perfecto funcionamiento en lo que respecta a la indicación del nivel de combustible.

Artículo 13 - Entrenamientos cronometrados

Todos los Equipos deberán tomar parte en la sesión de Entrenamientos Cronometrados y se tendrá en cuenta el mejor tiempo del equipo.

El comienzo del entrenamiento se indicará al encender el semáforo verde en la salida de boxes. El final del entrenamiento se indicará mostrando la bandera de cuadros en la línea de llegada. No está permitido pasar la bandera de cuadros más de una vez.

Todas las vueltas efectuadas durante los Entrenamientos Cronometrados serán cronometradas para determinar la posición de los equipos en la parrilla de salida.

El Director de carrera podrá interrumpir por medio de bandera roja o neutralizar por medio del procedimiento "Full Yellow" los entrenamientos las veces y durante el tiempo que estime necesario para limpiar la pista o retirar algún vehículo. En este caso, no será admitida ninguna reclamación relativa a los efectos de la posible calificación de algún Conductor.

Independientemente de la circunstancia, en el caso de que un equipo provoque una bandera roja o procedimiento "full yellow" le serán retiradas todas las vueltas realizadas. Podrán retornar a la pista, pero las vueltas que realice no serán tomadas en cuenta a efectos de clasificación. En consecuencia, el equipo concursante tomará la salida desde la última posición de la parrilla.

Si el mismo equipo incurriera nuevamente en una bandera roja o "full yellow" será excluido de la prueba, por tanto, no podrá tomar la salida en la carrera.

Artículo 14 - Carrera. Relevos. Asistencia. Endurance Attack

Se establecerá una clasificación por cada una de las Clases (S, M, L, XL/Evolution) y una clasificación General cuando se cumpla el tiempo de carrera, que dará lugar a una entrega de Trofeos a los tres primeros equipos clasificados de cada Clase y de la General.

Los equipos que compiten en la carrera deberán, después de haber sido mostrada bandera a cuadros en la línea de llegada, haber cumplido al menos el 75% de las vueltas realizadas (redondeando a la unidad superior) por el líder de la carrera en el momento de mostrar la bandera de llegada para clasificarse.

La parrilla de salida se formará de acuerdo con los tiempos del Entrenamiento Cronometrado y ordenados de menor a mayor, incluyendo las posibles penalizaciones, si las hubiera.

Si dos o más equipos obtuvieran el mismo tiempo, la prioridad será otorgada al que lo haya obtenido primero.

En caso de que no se hayan podido realizar los Entrenamientos Cronometrados o el Director de Carrera determine que no se han podido llevar a cabo correctamente, se determinará el orden de salida según la posición en la clasificación general del campeonato de ese momento.

Independientemente de la circunstancia, en el caso de que un equipo provoque una bandera roja, full yellow o safety car podrá continuar en pista, pero quedará automáticamente descalificado.

Si el mismo equipo incurriera nuevamente en una bandera roja, full yellow o safety car será excluido de la prueba, por tanto, no podrá volver a salir a pista en lo que resta de carrera.

Sólo el Director de Carrera tendrá la potestad de eximir del cumplimiento de esta norma si éste considera que el Equipo participante no es responsable. Por ejemplo: Aceite en pista de otro Equipo, empujón de otro participante etc...

Los vehículos que, ya sea por avería o por accidente, sean rescatados por medios mecánicos de la organización y sean llevados al Paddock, solo podrán reincorporarse a la carrera una vez reparados y tengan el visto bueno y la autorización expresa de los Comisarios Técnicos y del Director de Carrera.

14.1 Relevos en carrera

Cada conductor podrá conducir un máximo de 180 minutos seguidos, medidos con las líneas de cronometraje situadas a la entrada y salida del pit-lane. Y un máximo del 75% de tiempo total de la carrera.

Durante el cambio de piloto, el piloto entrante podrá ser ayudado por un solo Mecánico del equipo o el piloto saliente.

No se podrán desabrochar los arneses durante el trayecto que va de la entrada del Pit Lane al box asignado a cada equipo. El Director de carrera verificará, tanto que los conductores salientes como los entrantes en el relevo, tengan los arneses debidamente colocados, siendo punible, a juicio del Director de Carrera, el incumplimiento de dicha norma.

14.2 Hándicaps de parada

En las carreras 4h, 5h y 8h de duración se establecen un mínimo de 3 paradas en boxes para realizar el cambio de piloto y/o repostar combustible por cada vehículo atendiendo a los siguientes hándicaps:

- Categoría S: Mínimo **TRES** paradas de **4 minutos**.
- Categoría M y L: Mínimo **DOS** paradas de **5 minutos** y **UNA** de **4 minutos**.
- Categoría XL/Evolution: Mínimo **TRES** paradas de **5 minutos**.

Esta norma podrá ser revisada después de las dos primeras carreras del campeonato.

En las Carreras de 24h no habrá distinción de tiempo de parada entre Categorías y todas las paradas tendrán un Hándicap de 7 Minutos.

Si durante la parada no se realiza cambio de piloto, repostaje o cambio de neumáticos, no existe tiempo mínimo de parada (por ejemplo, un pinchazo se considera avería y no cambio de neumático si solo se cambia el neumático en cuestión)

La penalización por incumplimiento de esta norma será de parada en la zona de penalización de Stop & Go con el criterio del artículo 20.1.

14.3 Asistencia

Con el fin de evitar cualquier duda, el Pit Lane está dividido en dos vías definidas del siguiente modo: La vía más próxima al muro de separación entre la pista y el Pit Lane se denomina "Vía Rápida" y la vía más próxima a los boxes se denomina "Vía de Trabajo".

Los coches sólo podrán entrar en la Vía Rápida si el conductor está sentado al volante en la posición normal de conducción. Si es necesario que el coche sea empujado por Mecánicos, sólo podrán hacerlo por la Vía de Trabajo. El incumplimiento de esta norma llevará consigo la penalización establecida en el anexo de penalizaciones.

La situación de los Miembros del Equipo y las reparaciones a los vehículos sólo podrán ser realizadas en la zona de la Vía de Trabajo del Pitlane que se encuentre frente al Box asignado a cada participante, o en el interior del Box.

Para una mayor seguridad de todos los participantes, exclusivamente se podrá utilizar la Vía de Trabajo para reparaciones menores. Las reparaciones mayores serán realizadas dentro del Box.

Si un conductor sobrepasa su Box antes de haberse parado o a la salida de su Box tiene problemas en su vehículo en la Vía Rápida, no puede volver el coche al Box más que siendo empujado.

La velocidad en Pit Lane está limitada a 30 km/h

14.4 Endurance Attack

Este formato de competición se llevará a cabo en dos de las pruebas del campeonato, las que se celebren en el circuito de Parcmotor Castellolí. El Organizador del evento no será Amazing Drives, pero la prueba puntuará para el campeonato de Amazing Drives.

Primero habrá una tanda de 30 minutos de entrenamientos libres que no tendrá ninguna validez para la competición.

En el horario que determine la Organización de ese evento habrá una tanda de 240 minutos de duración donde los Equipos participantes podrán rodar libremente y de donde se tendrán en cuenta las 100 mejores vueltas de cada Equipo para hacer una media con la que se realizará una Clasificación.

En estos eventos no habrá entrega de premios ni ceremonia de podio.

Artículo 15 - Repostaje

15.1 Zona de Repostaje

Siempre se realizará en una zona señalizada y habilitada para ello como Zona de Repostaje. Queda terminantemente prohibido realizar el repostaje de combustible en cualquier otra zona que no sea la habilitada para ello, siendo considerado falta muy grave y objeto de sanción.

La zona de repostaje normalmente habilitada en carreras de 4h, 5h y 8h será la inmediatamente delante del Box de cada equipo, en la Vía de Trabajo. En las pruebas de 24h la Organización será la encargada de suministrar el combustible en una zona habilitada común para todos los equipos.

15.2 Procedimiento de Repostaje

Los Mecánicos de cada Equipo encargados del repostaje deberán llevar indumentaria ignífuga (Monos y Guantes) y colocar una manta ignífuga que cubra la rueda trasera del lado correspondiente a la boca de carga del depósito del coche, con el fin de proteger el posible derrame de combustible sobre piezas mecánicas que se encuentren a alta temperatura como Discos de freno o tubo de escape.

La operación siempre se realizará con el motor parado y el contacto quitado, el piloto con los arneses desabrochados para favorecer su salida en caso necesario y la puerta del piloto abierta para facilitar la ventilación del interior del vehículo.

Todo el combustible se debe transportar en bidones o recipientes específicos homologados para el combustible utilizado.

16.1 Parrilla

La parrilla tendrá una formación, en paralelo, 2 x 2.

16.2 Salida

El procedimiento de salida será de SALIDA LANZADA.

Antes de la hora de salida se abrirá el acceso a pista, semáforo verde en la Salida de Boxes, para que los vehículos den una vuelta de reconocimiento a la misma. Al finalizarla los vehículos ocuparán su puesto en la parrilla, que les será indicado. No es posible pasar más de una vez por la Línea de Boxes. La salida a pista se cerrará, mediante semáforo rojo en la Salida de Boxes cinco minutos antes de la hora de salida de la carrera. Será obligatorio parar el motor en la parrilla.

Si un vehículo no ha ingresado en pista antes del momento del cierre del Pitlane, dicho vehículo saldrá desde el Pit-lane cuando el último vehículo de la parrilla haya rebasado la línea de salida de pista tras la salida y siempre que el semáforo de entrada a pista se encuentre en verde, incorporándose último a la carrera.

Durante la vuelta de formación el semáforo de salida permanecerá en rojo.

Al final de la vuelta de formación, si el Director de Carrera lo considera oportuno, ordenará retirarse al vehículo de lanzamiento (Safety Car).

La señal de salida será dada mediante el semáforo de salida (rojo/verde) operado por el Director de Carrera.

El Pole Position será el responsable de mantener la velocidad impuesta por el vehículo de lanzamiento, durante la vuelta de formación, así como una vez retirado el mismo, permanecer al frente de la parrilla dirigiendo a todos los vehículos hasta que se dé la señal de salida.

Cuando el Director de Carrera, lo crea conveniente, dará la salida de la carrera accionando el semáforo verde.

No se podrá adelantar, ni si quiera ponerse parcialmente a la altura del vehículo precedente.

16.3 Llegada - Clasificación

16.3.1 Al cumplirse el tiempo establecido para la carrera, la señal de fin de carrera será dada con la bandera de cuadros en la línea de llegada y al vehículo que vaya liderando la clasificación de la carrera. En caso de que el vehículo que lidere la clasificación se encuentre detenido, se dará bandera a cuadros al siguiente vehículo en orden de clasificación que cruce la línea de llegada.

Los conductores que franqueen la línea de llegada deben efectuar una vuelta completa a la pista sin detenerse a lo largo de la misma, salvo en caso de avería.

16.3.2 En el caso de que por inadvertencia se diera la señal de llegada en otro momento:

- 1.- Si fuera antes de que el líder hubiera cumplido el tiempo especificado, la carrera se considerará terminada la última vez que el vehículo en cabeza hubiera pasado la línea de llegada antes de la señal.
- 2.- Si fuera después, la carrera se considerará terminada al cumplirse el tiempo especificado.

16.3.3 Se considera que un vehículo está clasificado si ha cubierto el 75 % de las vueltas realizadas por el líder de la carrera en el momento de mostrar la bandera de llegada.

Artículo 17 - Interrupción de carrera

17.1 Si fuera necesario suspender la carrera porque el Circuito se encuentra bloqueado por un accidente, o porque las condiciones meteorológicas u otras circunstancias hicieran peligrosa su continuación, el Director Carrera ordenará mostrar banderas rojas en todos los Puestos de Control.

17.2 Cuando se de esta señal, el adelantamiento queda prohibido, la salida de Pit Lane se cerrará y todos los vehículos procederán a circular despacio hasta el Pit Lane. El primer coche en llegar al Pit Lane se dirigirá directamente a la salida de Boxes, permaneciendo en la vía rápida y el resto de los vehículos se alinearán detrás de él.

Los vehículos que no puedan regresar al Pit Lane inicialmente como consecuencia de la obstrucción de la pista y puedan ser recuperados por sus propios medios o por los servicios del Circuito, se dirigirán al Pit Lane y se alinearán detrás del último vehículo

Además, aquellos vehículos que estuvieran en el Pit Lane o en la entrada de Boxes en el momento de suspenderse la carrera, se organizarán en el orden en que se incorporen a la vía rápida.

17.3 El Safety Car se colocará al frente de la línea de vehículos que se encuentran en el Pit Lane.

17.4 Mientras la carrera se encuentra suspendida:

- No se parará la carrera ni el sistema de cronometraje.
- Se podrá trabajar en los coches una vez que estos se encuentren totalmente parados y alineados con el vehículo precedente, pero en ningún caso estos trabajos impedirán la reanudación de la carrera.

• El repostaje o la retirada de combustible está prohibido.

17.5 A menos que lo indique el Director de Carrera, los vehículos no pueden ser movidos por la vía rápida, mientras que la carrera esté suspendida. Se impondrá una penalización de Drive Trough a todo vehículo que sea movido de la vía rápida a cualquier otra parte del Pit Lane

En todo momento, los pilotos deben seguir las indicaciones del Director de Carrera.

17.6 Si la carrera no se puede reiniciar, el resultado se establecerá en base al orden de carrera obtenido al final de la penúltima vuelta durante la cual se dio la señal de suspender la carrera.

Reanudación de la carrera

17.7 El tiempo de reanudación será tan corto como sea posible. Tan pronto como se conozca la hora de la reanudación, los equipos serán informados. En todos los casos se comunicará como mínimo con 5 minutos de antelación.

17.8 La carrera se reanuda tras el Safety Car cuando se enciendan las luces verdes del semáforo de salida o cuando se agite la bandera verde. El Safety Car entrará en el Pit Lane después de una vuelta a menos que:

- a) La carrera se reanuda en condiciones de mojado y el Director de Carrera estime que sea necesario más de una vuelta.
- b) Todos los vehículos no estén aún no alineados detrás del Safety Car.
- c) Un nuevo incidente ocurra y que requiera de otra intervención.

17.9 Cuando se enciendan las luces verdes del semáforo de salida, el Safety Car abandonará el Pit Lane con una separación entre sí no superior a 5 vehículos.

17.10 Durante esta vuelta los adelantamientos no están permitidos.

17.11 Cualquier piloto que se retrase en el Pit Lane y que no sea capaz de incorporarse a la pista detrás del último vehículo, deberá pararse en la salida de boxes. Sólo podrá reincorporarse a la carrera cuando el resto de los vehículos haya pasado por la recta después de su vuelta de reinicio de carrera. Se autorizará la incorporación a la pista con el semáforo verde de Salida de Boxes.

17.12 Se impondrá una penalización a cualquier piloto que, en opinión del Director de Carrera, adelante innecesariamente a otro vehículo durante la primera vuelta.

17.13 Durante esta vuelta tras el Safety Car será de aplicación la normativa del procedimiento de Safety Car del artículo 35 del Reglamento Deportivo de los Campeonatos Copas, Trofeos y Challenges de España de Velocidad en Circuito (CCTCEVC).

17.14 Si una carrera no puede ser reanudada, ésta se considerará terminada cuando el vehículo en cabeza haya sobrepasado la línea por penúltima vez, antes que la carrera haya sido interrumpida.

17.15 Si una carrera se interrumpe definitivamente según los casos previstos en el artículo 17 y no puede ser reanudada no se atribuirá ningún punto en el caso de que el líder haya completado menos de 50 vueltas, se atribuirán la mitad de puntos en el caso de que haya completado más de 50 vueltas, pero menos del 75% de tiempo de carrera previsto en bandera verde/amarilla y la totalidad de puntos en el caso de que el líder haya completado más del 75% del tiempo de carrera previsto bajo bandera verde/amarilla.

Artículo 18 - Vigilancia de pista

Durante la celebración de entrenamientos y carreras la información a los participantes por medio de las banderas se hará de acuerdo con el Capítulo 2 artículo 4 del Anexo H del CDI.

La no observancia, el incumplimiento o desconocimiento de estas informaciones podrán llevar consigo sanciones.

Artículo 19 - Reunión de información (briefing)

En Briefing será presencial. Será de obligado cumplimiento su asistencia para Jefes de Equipo y todos los Conductores a la hora y lugar que se indique.

La no asistencia al Briefing por parte de todos los Conductores de un Equipo, será penalizada según el Art.20.

Durante el Briefing se llevará a cabo el sorteo relativo a las Verificaciones Técnicas Post-carrera.

Artículo 20 - Penalizaciones

El Director de Carrera, puede aplicar las penalizaciones previstas en este reglamento, así como juzgar si la gravedad de los hechos puede suponer mayores sanciones a las detalladas.

En el caso de que cualquier incidente o infracción cometida por un equipo se encuentre en investigación por parte del Director de Carrera y no pudiera resolverse durante la sesión afectada, con el fin de no provocar retrasos en el Programa Horario establecido, podrá ser (caso de ser sancionable) trasladada la Decisión de sanción a la siguiente sesión programada, ya sea entrenamiento o carrera. Si el hecho se produce durante la carrera y no es posible aplicar la sanción en la misma, esta sanción podrá diferirse a la siguiente Prueba del Campeonato.

20.1 Resumen de penalizaciones

Motivo	Penalizacion
No participar en la ceremonia con todos los conductores siendo un Equipo premiado con ello.	Descalificación
No cumplir el Regimen de Parque Cerrado	Descalificación
No presentar el Pasaporte Tecnico ADCC 2025 en Verificaciones Tecnicas	Previas: No autorizado a tomar la salida a entrenamientos cronometrados y/o Carrera. Post-Carrera: Descalificacion
Presentar marcas de identificacion retocadas con voluntad de defraudar en una Verificacion Tecnica (letras motor, referencias de piezas, etc)	Descalificación
Adelantar antes de semaforo verde o linea de cronometraje	2 vueltas por cada coche adelantado
Incumplimiento del art. 14.1 (relevos de carrera)	20 vueltas
No presentar el Pasaporte Tecnico ADCC 2025 en Verificaciones Tecnicas	Entrenamiento cronometrados: 1a vez: anulacion del mejor tiempo de entrenamientos cronometrados 2a vez: anulacion de los tiempos de entrenamientos cronometrados 3a vez y posteriores: a criterio del director de carrerq Carrera: 1a vez: minio = drive through 2a vez: a criterio del director de carrera desde Stop&Go de minimo 3 minutos a descalificacion.
Desabrocharse los arneses antes de llegar al box o arrancar sin estar debidamente colocados.	2 vueltas en cada caso

Motivo	Penalizacion
Empujar el vehiculo por la via rapida	A criterio del director de carrera
No llevar las pulseras de identificacion de piloto	1a vez: advertencia 2a vez: exclusion
Conducir marcha atras en el Pit Lane	2 vueltas
Circular por el Pit Lane a mas de 30km/h	1 vuelta
Incumplimiento del art. 15 (Repostaje)	Descalificacion
No respetar la normativa de Repostaje (resto de articulos)	A criterio del director de carrera pudiendo llegar la descalificacion
No respetar el semaforo de salida de Pit Lane	5 vueltas en cada caso
Incumplimiento del art. 14.2 (Handicaps de parada)	Hasta 5 segundos: Stop&-Go de 1 minutos De 5 a 15 segundos: Stop&Go de 3 minutos Mas de 15 segundos: Stop&Go de 5 minutos
Incumplimiento del art. 24.7	Descalificacion
No respetar la normativa de neumaticos art. 24.7.1	Stop&Go de 5 minutos por cada neumatico
No respetar el procedimiento de Salida	Drive Through
No cumplir la normativa sobre ruidos. Art.30	No autorizado a entrenar y/o tomar la salida, pudiendo llegar a Descalificacion
No superar las Verificaciones Tecnicas	Cambio de Categoria, descalificacion o exclusion segun determine el director de carrera
Conducta antideportiva	Exclusion
Contacto 0: ser culpable de un incidente en pista con otro participante en el que haya contacto entre los coches implicados o un coche se vea forzado a salirse de pista para evitar un contacto	10 vueltas
Circular en sentido inverso a la carrera	Exclusion
No colaborar con los Verificadores Tecnicos en las Verificaciones Post-Carrera	Descalificacion
No asistir al briefing	Salir el ultimo en parrilla de salida
No mantener Orden y Limpieza en la Via de trabajo de Pit Lane	1a vez: Advertencia 2a vez: Exclusion
Avanzar o no circular en la linea del Safety Car	Drive Through

Artículo 21 - Reclamaciones

21.1 Toda reclamación deberá ser hecha por escrito y presentada al Director de Carrera, acompañada de la caución establecida para el año en curso, cantidad que no será devuelta si la reclamación se juzga injustificada. Para la presente Temporada 2025 se fija dicha caución en 200€.

Durante el transcurso del evento, el Jefe del Equipo podrá rellenar solicitudes de reclamación que serán puestas a disposición de todos los equipos en Dirección de Carrera.

Se deberá realizar por escrita la reclamación donde figuren las siguientes pautas:

- Hora de la acción que se reclama
- Dorsal y Clase del Equipo reclamante
- Dorsal y Clase del equipo sobre el que se realiza la reclamación.
- Nombre del Jefe de Equipo del equipo reclamante
- Nombre de la persona o Equipo a la que se le reclama (si se sabe)
- Explicación detallada, veraz y concisa de los hechos.
- Firma del Jefe de Equipo del equipo reclamante.

Estará permitido aportar videos y fotos de la maniobra o situación en cuestión.

No podrán asistir más de dos personas a Dirección de Carrera, podrá ser motivo de sanción.

Si se ha iniciado la investigación por la misma acción o maniobra, la reclamación no será tramitada.

Cualquier reclamación no tramitada por este medio podrá ser omitida.

En el caso de realizarse una reclamación técnica (No deportiva) hacia otro equipo, a parte de la solicitud correspondiente por escrito de la reclamación, en el sobre se deberá introducir **200€ de fianza**, el cual será devuelto si se confirma la veracidad de la acusación. Además, el coche del Equipo demandante podrá ser objeto de las mismas comprobaciones a las que se someta al equipo demandado.

Artículo 22 - Trofeos / Puntuación

Los resultados de las carreras darán lugar a "entregas de trofeos" a los tres primeros clasificados de cada una de las Categorías y a los tres primeros de la Clasificación General.

Los Equipos que se hayan hecho acreedores del trofeo deberán participar obligatoriamente en la ceremonia del podio con todos los pilotos que hayan participado en la carrera. Cualquier Equipo que no se presente a la entrega de trofeos será descalificado, salvo autorización del Director de Carrera.

Todo Equipo que, con derecho a participar en la ceremonia de podio, realice cualquier acto de menosprecio hacia los demás participantes o a la organización, será sancionado por el Director de Carrera, pudiendo llegar hasta la descalificación.

La clasificación final del Campeonato ADCC (Resistencia) se obtendrá por la suma de puntos obtenidos en todas las Pruebas puntuables celebradas. Será considerado ganador el Equipo que haya obtenido más puntos.

En caso de empate, éste será decidido según la calidad de los puestos. En caso de nuevo empate, por el número de vueltas completadas. Si persiste el empate, el Comité Organizador designará al vencedor basándose en otras consideraciones que juzgue oportunas.

De las carreras se atribuyen los puntos de acuerdo con el siguiente baremo:

Posición	5h Resistencia	Endurance Attack
1	75	38
2	63	32
3	54	27
4	45	23
5	39	20
6	33	18
7	27	14
8	24	13
9	21	12
10	18	11
11	15	10
12	13	9
13	12	8
14	10	7
15	9	6
16	7	5
17	6	4
18	4	3
19	3	2
20	1	1

Puntos para la Pole Position de cada categoría: 3

Puntos para la Vuelta Rápida de cada categoría: 3

Artículo 23 - Calendario

A la fecha de aprobación del presente Reglamento las fechas de las 8 pruebas, sujetas a posible modificación, serán:

- 11 Enero 2025: 5h Resistencia ADCC Calafat I
- 1 Febrero 2025: 5h Resistencia ADCC Alcarràs
- 1 Marzo 2025: Endurance Attack ADCC Castellolí I
- 29-30 Marzo 2025: IV 24h Resistencia ADCC Almería
- 14 Junio 2025: 5h Resistencia ADCC Calafat II
- 27 Septiembre 2025: 8h Resistencia ADCC Aspar
- 11 Octubre 2025: Endurance Attack ADCC Castellolí II
- 22 Noviembre 2025: 4h Resistencia ADCC Alcarràs II

*Algunas fechas pueden verse sensiblemente modificadas



Artículo 24 - Prescripciones generales para las categorías (S, M, L, XL/Evolution)

24.1 Motor

El motor a utilizar, de igual modo que los coches admitidos, deberá haberse comercializado en mercados europeos hasta el 31 de diciembre de 1998.

El tipo de motor será en todos los casos de combustión interna de gasolina y aspiración atmosférica.

El número/letras de identificación del motor deben encontrarse en su ubicación original y tienen que ser perfectamente legibles. Es responsabilidad del Equipo que se encuentren en óptimas condiciones, sin haber sido manipulados. También es responsabilidad del Equipo facilitar la comprobación por parte de los Comisarios Técnicos si estos así lo solicitan.

Si durante su vida comercial un motor ha homologado distintas potencias quedará a criterio del Director de Carrera ubicarlo en la clase correspondiente.

Pueden montarse motores en vehículos que originalmente no hayan sido equipados con ese motor ("Swap"). Siempre y cuando motor y vehículo hayan pertenecido al mismo grupo automovilístico durante el periodo en que motor y vehículo fueron comercializados y para colocarlo no haya que hacer modificaciones en el chasis o en los soportes de motor.

Ejemplo 1: Motor VW 2.0 16v (ABF) en Golf MK2 PERMITIDO

Ejemplo 2: Motor GM 2.0 16v (c20xe) en Citroën ZX NO PERMITIDO

24.1.1 Los árboles de levas, sus poleas, válvulas y demás componentes internos del motor deben ser de las mismas características a las del motor original, sin modificaciones. No se permite el uso de material "aftermarket".

Dentro de la categoría XL/Evolution los vehículos "Evolution" tendrán libertad en cuanto a árbol de levas y sus poleas.

24.1.2 Los pistones, bielas y cigüeñal deben ser los originales del motor o de mismas características, estando prohibido el uso de materiales forjados. Se permite el uso de pistones de sobremedida que prevea el propio fabricante del motor para la reconstrucción de este.

No se permiten pistones de alta compresión.

Cárter, sistema de refrigeración y de lubricación son LIBRES.

No está permitido la combinación bloques y culatas de diferentes motores, ni aumentos de cilindrada a base de diferentes combinaciones de piezas de gran serie. Tampoco se permiten los "Kit Stroker".

*Esta norma no aplica a los vehículos de la Clase Evolution

Los sistemas de distribución y admisión variables no se pueden suprimir ni modificar. Deben funcionar tal como tenía previsto el fabricante para ese mismo motor.

*Esta norma no aplica a los vehículos de la Clase Evolution

24.1.4 Admisión: El colector de admisión y la mariposa de admisión deben ser los originales del motor. También el resto de los componentes excepto el Filtro y caja del filtro.

*Esta norma no aplica a los vehículos de la Clase Evolution

No se permiten cuerpos de mariposas independientes si no son los originales de ese motor.

24.1.5 Alimentación: No está permitido montar inyectores de características distintas a los de serie. La rampa de inyección debe ser la original del motor. La presión de gasolina en la rampa de inyección debe ser la que tenga prevista el fabricante para ese motor. Están prohibidos los reguladores de presión de gasolina regulables manualmente.

*Esta norma no aplica a los vehículos de la Clase Evolution

* Solo podrán montar carburación las motorizaciones que originalmente montaban este sistema de alimentación.

Puede suprimirse el sistema de ventilación del depósito de combustible original del vehículo siempre que no se liberen gases a la atmósfera.

Puede suprimirse el sistema EGR siempre que no se liberen gases a la atmósfera.

Se recomienda el uso de un depósito de recuperación de aceite ("Oil Catch Can")

24.1.6 Encendido. Bujías, cables de bujía y bobina son LIBRES.

*No está permitido montar una bobina por cada cilindro si originalmente el motor no disponía de esta configuración de encendido, excepto en los vehículos de la categoría Evolution

24.1.7 Escape: LIBRE (no pudiendo superar los 95 decibelos (dBa))

24.1.8 Colector de escape: LIBRE

24.1.9 Centralita motor: LIBRE.

Los vehículos de la Compact Cup Ibérica montarán la centralita de serie con la cartografía prevista para su copa.

24.2 Caja de Cambios

Debe proceder de un vehículo de gran serie. No se permiten cajas de accionamiento interno secuencial, aunque procedan de un vehículo de gran serie. No están permitidos los engranajes de dientes rectos ni sincronizadores tipo "Crabot"/"Dog Ring". El resto es libre.

Autoblocante LIBRE

Los coches de tracción trasera con grupo independiente a la caja de cambios deberán montar la carcasa del grupo diferencial de vehículos de gran serie.

24.3 Ejes delantero y trasero

El ancho de vía máximo lo delimitará la propia carrocería. La Batalla debe ser la original del vehículo +/- 2%.

24.3.1 Amortiguadores LIBRES

24.3.2 Muelles LIBRES

24.3.3 Copelas LIBRES siempre que no se modifiquen torretas (Chasis)

24.3.4 Barras Estabilizadoras LIBRES

24.3.5 Manguetas de vehículos de gran serie.

24.3.6 Brazos de suspensión y puentes de Gran Serie.

*Se permitirá, siempre que su anclaje en el chasis sea el original, substituir el trapecio de suspensión delantero superior en los vehículos con un esquema de suspensión delantero del tipo doble trapecio por uno no procedente de Gran Serie, con el único fin de permitir ajustar la caída.

*En los vehículos de la Categoría Evolution los Brazos de suspensión y los puentes serán LIBRES.

24.3.7 Palieres LIBRES

24.3.8 Separadores/Distanciales de rueda serán LIBRES hasta un máximo de 2cm por rueda.

24.3.9 Llantas LIBRES

24.4 Carrocería

Está prohibido, salvo autorización expresa de la organización, la modificación de las disposiciones de la carrocería, teniendo que mantenerse estrictamente de serie.

Se permite aumentar el ancho de la carrocería hasta un máximo de 5cm por lado respecto a la original. Ningún elemento podrá exceder del tamaño en planta del vehículo (Excepto retrovisores).

El uso de materiales compuestos o aluminio está limitado al capó, portón/tapa maletero, aletas delanteras, puertas traseras y techo. La fijación de todos estos elementos debe ser robusta en todo momento. La forma general de cada una de estas piezas debe respetar la original.

En todos los casos, las fijaciones de capó, tapa de maletero/portón serán de tipo metálico con pasador.

"Splitter", "Spoiler", Alerón trasero, Difusor y Fondo plano, así como otros elementos aerodinámicos están permitidos siempre que el material y su fijación sean robustos y no excedan el tamaño en planta del vehículo. El material de estos es libre.

24.5 Sistema de frenado

24.5.1 Latiguillos LIBRE

24.5.2 Tuberías LIBRE

24.5.3 Pinzas de Freno de gran serie. Libres en la categoría Evolution

24.5.4 Discos de freno LIBRE. Prohibidos discos con pista de frenado de material no férreo.

24.5.5 Pastillas y Zapatas LIBRE

24.5.6 Líquido de frenos LIBRE

24.5.7 Bomba de freno. Puede utilizarse una bomba tándem o dos bombas independientes. En ambos casos tiene que haber dos circuitos independientes que frenen dos ruedas cada uno de ellos.

24.5.8 Servofreno LIBRE. Puede suprimirse el original del vehículo.

24.5.9 Sistema ABS de gran serie. Puede suprimirse el original del vehículo.

24.5.10 Repartidor/Limitador de frenada LIBRE.

24.6 Depósito de combustible

El depósito de combustible debe ser uno y procedente de vehículo de gran serie en su emplazamiento original. Se permite instalar una bomba nodriza con un depósito de máximo 2 litros.

Se permite el uso de bombas adicionales y canalizaciones de retorno al depósito de combustible. El depósito de la Bomba Nodriza podrá ser instalado en el interior del habitáculo, en cuyo caso deberá estar contenido dentro del espacio generado por la estructura de seguridad. Su capacidad máxima será de 2 litros.

Las tuberías de gasolina y sus conexiones deben encontrarse en buen estado. Pueden ser de goma reforzada o con malla metálica.

Si el modelo tiene alguna fecha de homologación FIA de gr.N o gr.A, se aconseja copiar el sistema. En caso de no disponer de ficha de homologación se tendrá en cuenta en Anexo J.

24.7 Neumáticos

El modelo de neumático Obligatorio es el **Yokohama AD08RS**. Deberán ser comprados en tiendas o talleres provistos por **Neumáticos Andrés** y, en el caso de no ser comprados a la organización, aportar el albarán de compra.

24.7.1 La cantidad de neumáticos permitidos para la Prueba (Entrenamiento Cronometrados y Carrera), será de 6 neumáticos en todas las pruebas excepto en las pruebas de 8h y 24h, dónde se permitirá el uso de hasta 8 y 10 neumáticos respectivamente.

Los neumáticos serán marcados en las Verificaciones Técnicas Previas. Puede utilizarse 1 neumático no marcado en caso de pinchazo debidamente demostrado y con la autorización previamente solicitada, del Director de Carrera o los Comisarios Técnicos.

La penalización por incumplimiento de esta norma está prevista en el Art.20 de este mismo reglamento.

Los neumáticos marcados han de estar normalmente montados en el vehículo durante las pruebas y visibles en la puerta del BOX a requerimiento de los Comisarios Técnicos y Director de Carrera en las pruebas de 24h para que, en cualquier momento, puedan ser verificados y controlados.

24.8 También son de aplicación el art.252 Del ANEXO J del CDI, en sus apartados:

- 2.1 Distancia al suelo
- 3.7 Puesta en marcha a bordo
- 7.3 Habitáculo

Artículo 25 - Otras prescripciones generales

El determinado en cada una de las Categorías convocadas.

Carrocería. Ninguna parte con influencia aerodinámica, ni ninguna parte de la carrocería podrá sobresalir del perímetro del vehículo, en cualquiera de sus vistas. Está prohibido cualquier dispositivo transversal y/o longitudinal, flexible, extensible y pivotante o deslizante entre la carrocería y el suelo.

Artículo 26 - Equipamiento de los participantes

26.1 Cascos

Casco Integral cerrado o abierto de Automovilismo.

26.2 Vestimenta ignífuga

Mono Ignífugo, Botines Ignífugos y Guantes Ignífugos.

26.3 Dispositivo de retención de cabeza. Hans.

No es obligatorio el uso de HANS, pero se recomienda su uso.

Artículo 27 - Disposiciones de seguridad aplicables a todos los vehículos

Será de aplicación el art. 253 (Equipos de seguridad) del Anexo J del CDI, en sus apartados:

1. Construcciones peligrosas.
2. Dispositivos opcionales.
3. Protección de canalizaciones
4. Seguridad de frenado
5. Fijaciones suplementarias
6. Cinturones de seguridad. Aplicar 6.2, 6.3 y 6.4.
7. Extintores. Sistema de extinción. Aplicar 7.3 y 7.4.
8. Arcos de seguridad. Aplicar 8.1.3. Se considerarán válidos los vehículos con arco de seguridad homologado
9. Retrovisores.
10. Enganche de remolque.
11. Parabrisas.
12. Fijaciones de seguridad del parabrisas.
13. Cortacircuitos.
14. Protección contra incendios.
15. Fijación/SopORTE de asientos.
16. Apoyacabezas.

Artículo 28 - Disposiciones de seguridad - Sistema de iluminación

Cuando los entrenamientos y/o carreras se desarrollen en condiciones de escasa visibilidad o en Horario Nocturno, los vehículos participantes deberán estar equipados con iluminación delantera y trasera, que posibilite ver y ser vistos.

Los vehículos podrán montar los faros que lleve el coche de origen, con un mínimo de 45W. No está permitida la instalación de faros suplementarios.

Obligatoriamente los vehículos deben tener instaladas luces de posición posterior, así como luces de freno con un mínimo de 21W. También es obligatoria la instalación de una luz posterior antiniebla o de lluvia, que sea claramente visible desde atrás, con una superficie óptica de 50 cm² y con una lámpara de 21W como mínimo.

Pueden utilizarse lámparas de xenón o led de potencia lumínica equivalente.

En caso de malas condiciones meteorológicas, dicha luz deberá ser conectada desde el momento en que el Director de Carrera dé la orden, debiéndose mantener encendida durante tanto tiempo como el vehículo esté en pista.

Artículo 29 - Normativa ruido

El límite sonoro actual es de 95dBa y es genérico para todas las clases.

Para no sobrepasar el límite sonoro se permite el uso de elementos provisionales o no específicos para dicho fin en la línea de escape tipo "db killer", pero si se suprimen después de las mediciones que puedan realizar los Comisarios Técnicos en verificaciones o los empleados del circuito, conllevará directamente la descalificación de la prueba.

Para controlar estos parámetros y en las verificaciones técnicas previas, un Comisario Técnico podrá verificar el sistema de escape y llevará a cabo una medición de carácter estático de acuerdo con lo siguiente:

La medida se tomará con un sonómetro a una distancia de 50 cm y con un ángulo de 45 grados con relación al punto de salida del escape y a una altura del nivel del suelo de 0,5 a 1m.

Si hay más de una salida de escape, el test se repetirá para cada una de las salidas de escape siguiendo el procedimiento arriba detallado. Si se diera la circunstancia de que la salida de escape no tuviera fácil acceso, el test se realizará a 2,0 metros y 90 grados respectivamente de la línea central del vehículo, con el sonómetro a 1,2 metros sobre el nivel del suelo.

Además, se podrán efectuar mediciones de carácter dinámico en diferentes curvas del Circuito, durante los entrenamientos y carreras.

Artículo 30 - Normativa aparatos electrónicos

Se deberán instalar sin que su uso suponga un riesgo para la conducción y también se deberá informar en las verificaciones técnicas previas de la instalación de este dispositivo, para que los Comisarios Técnicos puedan comprobar la correcta instalación, de acuerdo con la normativa de seguridad.



Artículo 31 - Enlaces a otros reglamentos referencias en este

En todos los artículos de los Anexos referenciados en este reglamento, se debe tener en cuenta que al no tratarse este de un campeonato federativo, siempre que se haga referencia en ellos a Comisarios Deportivos, debemos "substituirlo" por Director de Carrera. Que en el caso del campeonato ADCC es quien asume todas esas competencias.

Y en los casos dónde se hace alusión a las diferentes Federaciones como "ADN", "RFEDA" y "FIA" será el Organizador (Amazing Drives) quien haga sus veces.

ANEXO H

https://www.rfeda.es/docs/pdf/reglamentos/cdi_fia/ANEXO%20H%202023%20ESP-%20NETO.pdf

ANEXO L

https://www.rfeda.es/docs/pdf/reglamentos/cdi_fia/ANEXO%20L%202023%20ESP-%20NETO.pdf

ANEXO J

<https://www.rfeda.es/area-tecnica/i/61166652/anexo-j>

Artículo 32 - Glosario de términos

- Box: Zona cubierta habilitada por el circuito destinada a la asistencia técnica del vehículo de un Equipo que participa en la Prueba.
- Cartas de Verificación: Son cartas que contienen los puntos a verificar en las Verificaciones Post-Carrera por los Verificadores Técnicos.
- Comisarios Técnicos: Encargados de llevar a cabo las Verificaciones Técnicas.
- Derechos de Inscripción: Pago de la inscripción.
- Descalificación: Eliminar a un Equipo del resultado de la competición como sanción.
- Director de Carrera: Responsable de la aplicación del presente Reglamento y de sus disposiciones durante el desarrollo de la prueba.
- Drive Through: Penalización que consiste en hacer pasar al coche del Equipo sancionado a través del Pit-Lane durante el normal transcurso de la Carrera
- Endurance Attack: Prueba puntuable para el Campeonato ADCC de Resistencia que consiste en conseguir la mejor media de tiempo por vuelta en una cantidad de vueltas determinada.
- Equipo: Conjunto de personas vinculadas o relacionadas de cualquier modo con un Equipo. Pilotos, Miembros, Mecánicos, Jefe de Equipo y Acompañantes.

- Evento/Prueba: Acontecimiento automovilístico que se desarrolla desde el Briefing a la Entrega de trofeos y en el que los Equipos están sometidos al régimen del presente reglamento.
- Horario Nocturno: es a partir de cuando el Director de Carrera considera que tiene que llevar todo el mundo las luces encendidas obligatoriamente.
- Jefe de Equipo: Responsable de un Equipo de las comunicaciones con la Organización.
- Organizador: Promotor de la prueba
- Pasaporte Técnico: Documento de seguimiento técnico del vehículo de competición a nivel de identificación, especificaciones técnicas y seguridad.
- Piloto: Miembro de un Equipo inscrito y habilitado para conducir en pista el coche de su Equipo
- Pit-Lane: Carril compuesto por la Vía Rápida y la Vía de Trabajo que conecta los Boxes con la pista.
- Stop & Go: Penalización que consiste en hacer parar al coche del Equipo sancionado en el lugar del Pit-Lane indicado por el Director de Carrera durante el tiempo estipulado en el art.20.1 de este reglamento.
- Vía de Trabajo: Parte del Pit-Lane delimitada entre la Vía Rápida y los Boxes.
- Vía Rápida: Parte del Pit-Lane delimitada entre el Muro y la Vía de trabajo.
- Vocal: Persona designada por el Equipo para substituir al Jefe de Equipo puntualmente.



amazing drives

Classics

CHALLENGE

amazing  drives

www.amazingdrives.net - info@amazingdrives.net - [@amazing_drives](https://www.instagram.com/amazing_drives)

España: +34 667 870 228 - USA: +1 (603) 341-6606