



Reglamento Resistencia 2026

Temporada 5





Reglamento Resistencia

Temporada 2026

v.2026.2.3

Modificaciones respecto a la anterior versión:

- Página 12: Artículo 5.1.
- Página 13: Artículo 6.
- Páginas 21-22: Artículo 12.8.
- Páginas 28.29: Artículo 20.
- Página 38: Artículos 24.1.4 y 24.1.8.
- Páginas 39-40: Artículo 24.4.
- Página 41: Artículo 24.7.



© Copyright Amazing Drives SL, 2022

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.



Índice.

Capítulo I: Organización	P: 04
Capítulo II: Desarrollo de la prueba	P: 18
Capítulo III: Reglamento Técnico General	P: 36
Capítulo IV: Bibliografía	P: 48

Capítulo I: Organización

Índice Organización

Artículo 1: Definición	P: 05
Artículo 2: Organizador	P: 07
Artículo 3: Vehículos admitidos. Divisiones. Clases. Categorías	P: 07
Artículo 4: Equipos y conductores admitidos	P: 11
Artículo 5: Inscripciones. Derechos y seguros. Publicidad y dorsales	P: 12
Artículo 6: Modificaciones al reglamento. Anexos	P: 13
Artículo 7: Aplicación e interpretación del reglamento	P: 13
Artículo 8: Derechos de imagen	P: 14

Artículo 1: Definición

Amazing drives organiza un campeonato de automovilismo de la especialidad de resistencia en circuito, de carácter reservado y que se denomina “Amazing Drives Classics Challenge”, abreviado “ADCC”.

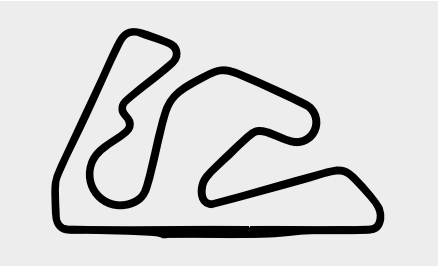
Se disputarán un total de 6 pruebas calendadas durante el año 2026, 5 de ellas serán puntuables para el Campeonato ADCC 2026.



Las Pruebas se disputarán conforme al presente Reglamento y a sus posibles anexos. Se contará con los siguientes Trofeos independientes:

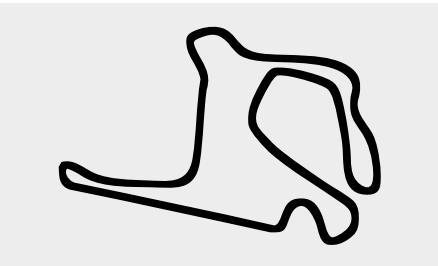
- Trofeo ADCC CLASIFICACIÓN GENERAL
- Trofeo ADCC “Categoría I”
- Trofeo ADCC “Categoría II”
- Trofeo ADCC “Categoría III”

Los circuitos permanentes donde se celebrarán las pruebas serán los circuitos permanentes de Calafat, Alcarràs, Andalucía y Xxxxx:



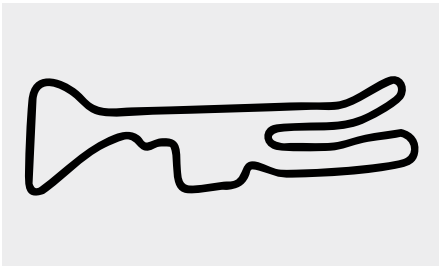
Circuito de Alcarràs
Alcarràs, Lleida

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.



Andalucía Circuit
Tabernas, Almería

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 y una longitud máxima de 5.020 metros.



Circuito de Calafat
Calafat, Tarragona

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.

Artículo 2: Organizador

D. Daniel Agulló Garrido
Dirección de la Secretaría del Organizador: Amazing Drives



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



XXXXXXXXXX
XXXXXXX

XXXXXXXX XXXXXX XXXXXX XXXXXX XXXXXX
XXXXXXXX XXXXXX XXXXXX XXXXXX XXXXXX
XXXXXXXX XXXXXX XXXXXX XXXXXX XXXXXX
XXXXXXXX XXXXXX XXXXXX XXXXXX XXXXXX
XXXXXXXX XXXXXX XXXXXX XXXXXX XXXXXX
XXXXXXXX XXXXXX XXXXXX

Artículo 3: Vehículos admitidos. Divisiones. Clases. Categorías

Se admitirán vehículos derivados de turismos de producción y motores lanzados en mercados europeos hasta el 31 de diciembre de 2003.

En cada División se distinguirán diferentes Clases según la potencia declarada por los fabricantes de los motores, según el peso real de cada vehículo participante y del tipo de tracción (FWD, RWD). Además, cada Clase tendrá limitado el ancho de neumático máximo permitido. Todo ello se encuentra definido en la siguiente tabla:

División Pre ‘99

Para las Clases de la División Pre99, los motores a utilizar deberán ser anteriores al 31 de diciembre de 1998.

División Pre ‘04

Para las Clases de la División Pre04, los motores a utilizar deberán ser anteriores al 31 de Diciembre de 2003.

Ejemplo: BMW E36 de 1992 se considerará “División Pre04” si el motor es posterior al 31 de Diciembre de 1998.

En cada División se distinguirán diferentes Clases según la potencia declarada por los fabricantes de los motores, según el peso real de cada vehículo participante y del tipo de tracción (FWD, RWD). Además, cada Clase tendrá limitado el ancho de neumático máximo permitido. Todo ello se encuentra definido en la siguiente tabla:

Potencia máxima, peso mínimo y ancho de neumático máximo de cada Clase							
División Pre99 (motores)	FWD (Tracción Delantera)				RWD (Tracción Trasera)		
	Tipo de Clase	Clases	Potencia Máxima	Peso mínimo	Ancho máximo neumático	Peso mínimo	Ancho máximo neumático
	Estándar	Clase S Pre99	130cv	800kg	195	880kg	195
		Clase M Pre99	160cv	880kg	205	960kg	205
		Clase L Pre99	215cv	960kg	205	1.040kg	225
		Clase XL Pre99	250cv	1.040kg	225	1.120kg	225
	Especial	Clase Evolution	x	ver tabla específica	ver tabla específica	ver tabla específica	ver tabla específica
	WildCards		No aplica				
Coches Excepcionales		Peso mínimo y ancho de neumático máximo determinado por la organización en cada caso (ver Artículo 5:1)					

División Pre04 (motores)	FWD (Tracción Delantera)				RWD (Tracción Trasera)		
	Tipo de Clase	Clases	Potencia Máxima	Peso mínimo	Ancho máximo neumático	Peso mínimo	Ancho máximo neumático
	Estándar	Clase S Pre04	130cv	840kg	195	920kg	195
		Clase M Pre04	160cv	920kg	205	1.000kg	205
		Clase L Pre04	215cv	1.000kg	205	1.080kg	225
		Clase XL Pre04	280cv	1.080kg	225	1.160kg	225
	Especial	Clase Performance	x	ver tabla específica	ver tabla específica	ver tabla específica	ver tabla específica
	WildCards		No aplica				
Coches Excepcionales		Peso mínimo y ancho de neumático máximo determinado por la organización en cada caso (ver Artículo 5:1)					

Cada clase de vehículo competirá dentro de una de las 3 categorías existentes según su potencial rendimiento. Habrá una clasificación por cada categoría y una clasificación general. (Si la experiencia obtenida en las primeras 2 pruebas así lo indica puede que se cree una 4ª categoría).

Clasificaciones y Trofeos final de carrera

Categoría I	Categoría II	Categoría III	Clasificación General
Clase S Pre99	Clase M Pre99	Clase Evolution	Todas las clases además de los excepcionales y WildCards participarán en la Clasificación General
Clase S Pre04	Clase L Pre99	Clase L Pre04	
Excepcionales	Clase M Pre04	Clase XL Pre04	
WildCards	Clase XL Pre99	Clase Performance	
Excepcionales		Excepcionales	
WildCards		WildCards	

El Organizador considerará normalmente constituidas las Categorías: “1”, “2” y “3”, a efectos de Trofeos, Verificaciones Técnicas Post-Carrera y puntuación en la Categoría, cuando el número de inscritos en cada una de ellas sea igual o superior a 3.

Las Clases Especiales: Evolution y Performance, tienen su origen en la sobre preparación de las Clases Estándar, pero también están sujetas a unos límites de preparación.



Los vehículos pertenecientes a estas Clases Especiales deberán cumplir de igual modo con todos los requisitos de su Clase Estándar original. Pero a diferencia de estas podrán utilizar Jokers con un valor de hasta 2. Durante el presente Reglamento, en cada ocasión que se nombre la palabra Joker, hará referencia exclusivamente a las Clases Especiales. Para facilitar la búsqueda de esos Jokers y su valor se puede consultar el “Anexo Jokers”.

Los Vehículos de las Clases Especiales deberán cumplir con los mismos pesos mínimos y anchos de neumático que las Clases Estándar, pero si así lo consideran podrán utilizar Jokers para no tener que cumplir esas normas, tal como reza la tabla siguiente:

Potencia máxima, peso mínimo y ancho de neumático máximo de las clases Evolution y Performance

	FWD (Tracción Delantera)				RWD (Tracción Trasera)		
	Clase de partida	Peso mínimo	Peso mínimo (Joker 1)	Ancho máximo neumático	Peso mínimo	Peso mínimo (Joker 1)	Ancho máximo neumático
Clase Evolution	Clase S Pre99	800kg	760kg	195	880kg	840kg	195
	Clase M Pre99	880kg	840kg	205	960kg	920kg	205
	Clase L Pre99	960kg	920kg	205	1.040kg	1.000kg	225
	Clase XL Pre99	1.040kg	1.000kg	225	1.120kg	1.080kg	225
Clase Performance	Clase S Pre04	840kg	800kg	195	920kg	880kg	195
	Clase M Pre04	920kg	880kg	205	1.000kg	960kg	205
	Clase L Pre04	1.000kg	960kg	205	1.080kg	1.040kg	225
	Clase XL Pre04	1.080kg	1.040kg	225	1.160kg	1.120kg	225

*Si tampoco se cumple con el peso mínimo de la tabla anterior se considerará Joker 2.

En caso de que un vehículo por su motorización pertenezca a una Clase en la que el peso mínimo esté por encima del que homologaba ese mismo vehículo en su Ficha Técnica, se tendrá en cuenta como peso mínimo el de la Ficha Técnica original del vehículo. No el de la Clase a la que pertenece. En este tipo de casos será responsabilidad del participante contactar con la Organización al menos dos semanas antes del evento para informar de esta situación. En caso contrario, se le reubicará en la Clase Especial (Evolution / Performance) que corresponda según la División a la que pertenezca el motor utilizado.

En cualquier caso, estará permitido la utilización de lastres para lograr pertenecer a la Clase deseada siempre que se haga de la forma en que indica el presente reglamento en el artículo 31.

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.

3.1 Excepciones

La Organización puede incluir algunas excepciones, tanto en los vehículos admitidos como en sus motores siempre y cuando se considere que concuerdan con la filosofía del evento y no suponga una ventaja competitiva con respecto a los vehículos de la Categoría donde se les ubique.

- BMW e90/e92 con sus motorizaciones atmosféricas originales. Peso Mínimo de 1350Kg, ancho de neumático máximo 225. Categoría III.
- BMW e81/e82/e87 con sus motorizaciones atmosféricas originales. Peso Mínimo 1300Kg, ancho de neumático máximo 225. Categoría III.
- Ford Fiesta MK5 con sus motorizaciones atmosféricas originales. Como un Clase M 04” a todos los efectos.
- Suzuki Swift (3ª generación) con sus motorizaciones atmosféricas originales. Como un Clase S 04” a todos los efectos.
- Clio Sport RS 2006 con su motorización atmosférica original. Peso mínimo de 1060Kg, ancho de neumático máximo 205. Categoría 3.
- Hyundai Accent Cup Fases 1, 2 y 3. Con especificaciones de la copa. Como Clase M 04” a todos los efectos.

Los Equipos que utilicen vehículos Excepcionales deberán cumplir el resto del reglamento exactamente igual que el resto de los participantes, y puntuarán en la Categoría que se les haya asignado de forma normal en todo el campeonato.

3.2 WildCards

La Organización puede permitir la participación de Equipos en alguna Categoría con algún vehículo que no esté dentro de ninguna Clase, ni sea un vehículo Excepcional.

Los Equipos que compitan bajo el régimen Wildcard no obtendrán puntos para el campeonato ADCC ni tampoco bloquearán puntos a los clasificados por detrás de estos ni en la Categoría ni en la Clasificación General del Campeonato.

Se considerarán Wildcards todos aquellos Equipos que no hayan participado en alguna de las TRES primeras pruebas puntuables del Campeonato 2026 dentro de Categorías constituidas.

Si el número total de inscritos, de todas las Categorías 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.

Artículo 4: Conductores admitidos. Equipos

1. Todos los conductores 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.

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.

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

4. Se permite la participación de un máximo de 8 conductores distintos en un mismo Equipo, durante la totalidad del Campeonato. Sin tener en cuenta la pruebas de 24h.

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

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

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: 749€ (Hasta 30 días antes de la prueba).
- Inscripción no bonificada: 799€ (Desde los 30 días previos a la prueba hasta el día anterior a las 14 horas.

Inscripción fuera de plazo (día anterior a la prueba a las 14 horas) y previa autorización debe consultarse con el organizador.

La Inscripción a todas las pruebas puntuables de Resistencia del Campeonato ADCC 2026 será de 2990€. Esta inscripción de temporada completa al Campeonato de Resistencia ADCC 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 Abril de 2026.

La Inscripción a todas las pruebas puntuables de Resistencia y Sprint del Campeonato ADCC 2026 será de 4190€ .Esta inscripción de temporada completa al Campeonato de Resistencia y Sprint ADCC 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 10% para la inscripción del Equipo en las 24h de Resistencia de Abril de 2026.

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

El número máximo de vehículos inscritos para las carreras puntuables del campeonato será de 35 para el circuito de Alcarràs y 40 para el circuito de Calafat. 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.

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.

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.

4. La solicitud de inscripción podrá no ser aceptada si no va acompañada de los Derechos de inscripción.

5. Los dorsales de competición y el parasol serán suministrados por el Organizador en la primera participación de cada coche en el campeonato ADCC 2026. Es responsabilidad del Equipo participante mantener el dorsal, al igual que la publicidad obligatoria del campeonato durante el transcurso de este. De no ser así, podría negársele la entrada en pista. Si algún Equipo requiriera de un segundo conjunto de dorsales, su coste será de 70€ y deberá solicitarlo al menos con una semana de antelación al Organizador. No está permitido cambiar de dorsal durante el Campeonato. El Dorsal Asignado en la primera prueba será el del resto del Campeonato.

6. Los equipos deberán reservar un espacio de 50cm x 50cm 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 presentar el coche en Verificaciones Técnicas Previas con el dorsal correctamente fijado en su posición. Así como la publicidad obligatoria proporcionada por el Organizador. Está prohibido recortar los adhesivos salvo aceptación 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 Carrera.

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.

8. Los Equipos deberán mantener el mismo nombre y dorsal durante todo el campeonato. En caso contrario se considerará un Equipo distinto.

Artículo 6: Modificaciones al reglamento. Anexos

Las eventuales modificaciones o disposiciones suplementarias se comunicarán por medio de la aplicación “Sportity”, que hará las veces de tablón de anuncios oficial de la prueba. Dichas modificaciones o suplementos al Reglamento Particular de la prueba formarán parte integrante del presente reglamento.

El Orden de prioridad que prevalecerá siempre será el siguiente:

- 1º Indicaciones del Director de Carrera y Comisarios del Circuito.
- 2º Decisiones/Comunicados del Director de Carrera/Organización publicados en Sportity durante el transcurso de la prueba.
- 3º Briefing.
- 4º Anexos o Comunicados al Reglamento Particular de la prueba.
- 5º Reglamento Particular de la prueba.
- 6º Anexos a la última versión publicada del Reglamento ADCC 2026.
- 7º Reglamento ADCC 2026 (última versión publicada).

El Password de la APP Sportity es: Endu2026-

Para garantizar la estabilidad del reglamento la Organización se compromete a mantener sus pilares fundamentales durante toda la temporada. Las posibles actualizaciones que pueda haber durante la misma responderán solo a correcciones de posibles defectos de forma, aclaraciones para su correcta interpretación o riesgos en la seguridad de los participantes.

Artículo 7: Aplicación e interpretación del reglamento

1. El Director de Carrera es el responsable de la aplicación del presente Reglamento y de sus disposiciones durante el desarrollo de la prueba. El Organizador NO tiene potestad.
2. Toda reclamación contra esta aplicación será transmitida al Director de Carrera para su estudio y decisión.
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.
4. Para la exacta interpretación de este texto, se entiende por “Equipo concursante” a toda persona física o jurídica inscrita en la competición.
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.
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).





Otorgando placer al control

ADVAN FLEVA V701

Aplicación: Vehículos tuneados y deportivos como también berlinas y compactos.

Beneficios

- Diseño de banda atractivo y llamativo.
- Extremo agarre en mojado.
- Maniobrabilidad que emociona.
- Neumático deportivo optimizado en la reducción del ruido

Propiedades

- Optimización en la estabilidad direccional y en el contacto con la superficie.
- Ranuras laterales anchas y con forma de garra.
- Compuesto deportivo respetuoso con el medio ambiente.

Adherencia en mojado

Banda de rodadura
con diseño direccional

Ranuras con
forma de garra

Surcos
rectos con
forma
de rayo

Ranuras
laterales
anchas



Capítulo II: Desarrollo de la prueba

Índice Organización

Artículo 9: Programa - Horario	P: 19
Artículo 10: Responsabilidades De Equipos Y Conductores	P: 19
Artículo 11: Disciplina De Seguridad	P: 19
Artículo 12: Verificaciones Y Parque Cerrado	P: 19
Artículo 13: Entrenamientos Cronometrados	P: 22
Artículo 14: Carrera. Relevos. Hándicaps. Asistencia	P: 23
Artículo 15: Repostaje	P: 25
Artículo 16: Parrilla. Salida. Llegada	P: 25
Artículo 17: Interrupción De Carrera	P: 26
Artículo 18: Vigilancia De Pista	P: 27
Artículo 19: Reunión De Información (Briefing)	P: 27
Artículo 20: Penalizaciones	P: 28
Artículo 21: Reclamaciones	P: 30
Artículo 22: Trofeos / Puntuación	P: 30
Artículo 23: Calendario	P: 32

L

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 aconsejaran.

Si no se especifican cambios en un Reglamento Particular, el formato de los eventos será el siguiente en todos los circuitos:

8:30h	Briefing obligatorio
9:00h	Entrenamientos Resistencia (30')
9:55h	Inicio Carrera de Resistencia (5h)
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: Responsabilidad del equipo concursante y conductores

El Equipo concursante es el único responsable de todas las personas a las que atañe su inscripción, todas ellas deben respetar el Reglamento, sus Anexos, comunicados e indicaciones del Director de Carrera.

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. Sí se podrá manipular el lapptimer (Aim, Garmin, etc) siempre y cuando el piloto alcance el dispositivo con los arneses abrochados.

Artículo 12: Verificaciones 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 durante la prueba, aportando su número 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 2026. 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. El mero hecho de presentar un vehículo en un control técnico se considera como una declaración implícita de conformidad. Por lo que casos evidentes como no traer corregidas las anomalías anotadas en el Pasaporte Técnico en pruebas anteriores, inscribirse en una Clase que no corresponde a las características del vehículo o cualquier tipo de intento de fraude podrá ser sancionado por el Director de Carrera.

Es Obligatorio presentar en Verificaciones Técnicas el Pasaporte Técnico ADCC 2026 del vehículo a verificar. La sanción por el incumplimiento de esta norma conllevará sanción que tenga prevista el Art 20.1 del presente reglamento.

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, 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 2026
- Elementos de seguridad obligatorios.
- Conformidad aparente del vehículo con la Clase 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 participante

12.6 Parque Cerrado

Al finalizar la carrera los vehículos que deben ser objeto de Verificaciones Técnicas Post- Carrera deberán dirigirse a 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, un máximo de 4 vehículos quedará 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.

Durante las Verificaciones Post-Carrera, dentro de la zona de Parque Cerrado solo podrán estar presente un Miembro de cada Equipo, los Verificadores Técnicos y el Director de Carrera. Solo el Director de Carrera puede autorizar a entrar en esta zona a alguien más si se les es requerido.

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 3 Categorías + Posición 2º Bombo.
2. Los tres primeros de la clasificación general + Posición 2º Bombo.
3. Los tres primeros de alguna de las Categorías + Posición 2º Bombo

En caso de tocar las opciones 1 o 3 y no haber 3 Categorías constituidas, se escogerán del 2º Bombo 2 o 3 Papeletas hasta compensar el número de categorías no constituidas de forma que en todos los casos sean 4 los vehículos verificados post-carrera.

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

Se sacará también una papeleta de un segundo bombo, donde habrá 20 papeletas, que corresponderán a los 20 primeros Clasificados de la General. La papeleta escogida determinará que coche se verificará según su posición final en la carrera.

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, P16, P17, P18, P19 y P20.
Bombo 3	Categoría I, Categoría II, Categoría III.

Si por circunstancias del azar, resultase escogido un coche en el Bombo 2 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. Se repetiría esta forma de proceder de forma correlativa tantas veces como fuera necesario.

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.

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, la extracción de gasolina o la extracción de información del sistema de adquisición de datos del vehículo. Dicho sistema de adquisición de datos podrá ser el del vehículo o uno colocado por los Verificadores Técnicos con anterioridad.

Las Verificaciones Técnicas Post-Carrera que requieran el desmontaje de tornillería roscada directamente en la culata u otras piezas de aluminio que formen parte del motor podrán posponerse, a criterio del propietario del vehículo, hasta un máximo de una (1) hora después de la finalización de la carrera.

La penalización por negarse a ser Verificado conlleva la Descalificación.

12.9 Pesaje

En caso de llevarse a cabo el pesaje de un coche este deberá encontrarse en orden de marcha y sin piloto. Deberá llevar montados los lastres tal como indica el Artículo31 (en caso de llevarlos.) Se le restará el peso equivalente a los cuartos (¼) 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 8Kg.

Es responsabilidad de los Equipos tener el cuadro de instrumentos del vehículo o el dashboard aftermarket en perfecto funcionamiento en lo que respecta a la indicación del nivel de combustible. Cualquier intento de fraude en este punto conlleva la Descalificación.



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 un segundo equipo interrumpiera la sesión nuevamente, relevaría al primer infractor en la última posición de parrilla. Pasando el primer infractor a la penúltima posición.

Si un 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.

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, un pinchazo, etc.

Tras la finalización de los Entrenamiento Cronometrados no habrá Parque Cerrado, salvo los vehículos que pudieran designar los Comisarios Técnicos o el Director de Carrera si así lo consideran.

Artículo 14: Carrera. Relevos. Hándicaps. Asistencia

Se establecerá una clasificación por cada una de las Categorías (1, 2 y 3) 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 Categoría 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 safetycar 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, un pinchazo, 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.

Está prohibido avanzar en una zona con bandera amarilla.

En caso de avanzar con en bandera amarilla (de zona o Full Yellow) se sancionará con un Stop & Go de 2 minutos. La sanción deberá aplicarse en las 3 vueltas como máximo después de haberse anunciado la penalización.

No se podrán cumplir penalizaciones de Stop & Go si el coche que debe cumplir la penalización ha abandonado la pista habiendo el safety car en ella. En caso de que el coche ya haya entrado a cumplir la penalización cuando salga el safety car a pista, se podrá llevar a cabo la penalización de forma normal.

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 4,5 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 I	Categoría II	Categoría III
Mínimo tres paradas de 4 minutos.	Mínimo dos paradas de 5 minutos y UNA de 4 minutos.	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.

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.

Está prohibido tener en la Vía de Trabajo herramientas, gatos ruedas etc... mientras no se encuentre el vehículo propio en esa zona. Tan solo se permite un barril de gasolina visible y pegado a la pared de boxes. El incumplimiento de esta norma es el previsto en la Penalización 27 que recoge el artículo 20.1 del presente Reglamento.

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.

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 y 5h 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.



Artículo 16: Parrilla. Salida. Llegada

16.1 Parrilla

Normalmente la parrilla tendrá una formación, en paralelo de 2 x 2 en la recta de meta.

La organización, si lo cree oportuno, puede decidir formar la parrilla en fila de a uno en el mismo Pit Lane en casos extraordinarios. En este caso se les notificará a los Equipos previamente lo antes posible.

16.2 Salida

El procedimiento de salida será de SALIDA LANZADA en fila india.

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 hasta rebasar la línea de meta.

16.3 Llegada - Clasificación

16.3.1

Al cumplirse el tiempo establecido para la carrera, (240’ o 300’ + 1 v) los minutos correspondientes más una vuelta, 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.

16.3.4

Tras la finalización de la carrera todos los vehículos se dirigirán directamente a su Box/Carpa correspondiente. Excepto los que deban dirigirse a una zona específica de Parque Cerrado para someterse a Verificaciones Post-Carrera.

Artículo 17: Interrupción de carrera

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.
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.
3. Ningún vehículo que haya entrado a Pit Lane debido a la bandera roja podrá hacer otra cosa que mantenerse en fila en Pit Lane y esperar para poder volver a pista. En caso de querer hacer una parada, deberá salir a pista cuando haya bandera verde y dar una vuelta completa detrás del Safety car.
- 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.
- El tiempo de parada de los coches que hayan entrado a boxes antes de que se produjera la bandera roja, se pausará en el momento en el que el primero de los coches que se encontraban en pista cruce la línea de entrada al Pit Lane.
- El tiempo de parada de los coches que hayan entrado a boxes antes de la bandera roja volverá a correr cuando el último de los coches que, debido a la bandera roja, tuvieron que esperar en fila en la vía rápida, cruce la línea de salida de Pit Lane para reincorporarse a la pista.

4. El Safety Car se colocará al frente de la línea de vehículos que se encuentran en la vía rápida del Pit Lane.
5. Mientras la carrera se encuentra suspendida:

No se parará la carrera ni el sistema de cronometraje.

No se podrá trabajar en los coches.

El repostaje o la retirada de combustible está prohibido.
6. 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.
7. 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:

8. El tiempo de reanudación será tan corto como sea posible. Tan pronto como se conozca la hora de la reanudación, los equipos serán informados a través de Sportity. En todos los casos se comunicará como mínimo con 5 minutos de antelación.
9. La carrera se reanudará 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 reanude 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.
10. 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.
11. Durante esta vuelta los adelantamientos no están permitidos.
12. 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.
13. Se impondrá una penalización a cualquier piloto que, en opinión del Director de Carrera, adelante innecesariamente a otro vehículo durante la primera vuelta.
14. 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).
15. 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.
16. Si una carrera se interrumpe definitivamente según los casos previstos en el Art. 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 en 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 Artículo 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

Penalizaciones deportivas:

Nº	Motivo	Penalización
1	No participar en la ceremonia con todos los conductores siendo un Equipo premiado con ello (Art.22)	Descalificación
2	No cumplir el Régimen de Parque Cerrado siendo Equipo requerido (Art.12.7)	Descalificación
3	Entrar cualquier miembro de un Equipo no requerido en zona de Parque Cerrado sin autorización del Director de Carrera (Art.12.8)	Descalificación
4	No presentar el Pasaporte Técnico ADCC 2026 en Verificaciones Técnicas (Art.12.2)	Previas: No autorizado a tomar la salida a entrenamientos cronometrados y/o Carrera. Post-Carrera: Descalificacion
5	Presentar marcas de identificación retocadas con voluntad de defraudar en una Verificación Técnica (letras motor, referencias de piezas, etc) (Art.12.5)	Descalificación
6	Adelantar antes de semáforo verde o línea de cronometraje (Art.16.2)	2 vueltas por cada coche adelantado
7	Incumplimiento del art. 14.1 (Relevos de carrera)	20 vueltas
8	Desabrocharse los arneses antes de llegar al box o arrancar sin estar debidamente colocados. (Art.14.1)	2 vueltas en cada caso
9	Adelantar en bandera amarilla y no ceder la posición de manera clara ya sea con señas y/o apartándose de la trazada al coche adelantado en el plazo de 1 vuelta tras el adelantamiento	5 minutos de Stop & Go. Reiteración: Expulsión
10	Adelantar en bandera roja	20 vueltas
11	Empujar el vehiculo por la via rapida (Art.14.3) (Art. 17.5)	Drive Through
12	No llevar las pulseras de identificacion de piloto (Art.5,7)	1a vez: advertencia, 2a vez: exclusión
13	Conducir marcha atrás en el Pit Lane	2 vueltas
14	Circular por el Pit Lane a mas de 30km/h (Art.14.3)	1 vuelta
15	Incumplimiento de la zona de Repostaje (Art.15.1)	Descalificación
16	No respetar la normativa de Repostaje (Art.15.2)	A criterio del director de carrera pudiendo llegar la descalificacion
17	No respetar el semáforo de salida de Pit Lane	5 vueltas en cada caso
18	Incumplimiento del art. 14.2 (Hándicaps de parada)	Hasta 5 segundos: Stop&-Go de 1 minuto De 5 a 15 segundos: Stop&Go de 3 minutos Más de 15 segundos: Stop&Go de 5 minutos
19	Incumplimiento del art. 24.7 (Neumáticos)	Descalificación
20	Incumplimiento del art. 24.7.1 (Número de neumáticos utilizados)	Stop&Go de 5 minutos por cada neumatico
21	No respetar el procedimiento de Salida (Art.16.2)	Drive Through

22	No cumplir la normativa sobre ruidos. (Art.30)	No autorizado a entrenar y/o tomar la salida, pudiendo llegar a Descalificación
23	No superar las Verificaciones Técnicas	Cambio de Categoría, descalificacion o exclusion segun determine el director de carrera
24	Conducta antideportiva	Exclusión
25	"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
26	Circular en sentido inverso en pista.	Exclusión
27	No colaborar con los Verificadores Tecnicos en las Verificaciones Post-Carrera (Art.12,7) (Art.12.8)	Descalificación
28	No asistir al briefing (Art.19)	Salir el ultimo en parrilla de salida
29	No mantener Orden y Limpieza en la Vía de trabajo de Pit Lane	1a vez: Advertencia. 2a vez: Exclusión
30	Avanzar o no circular en la línea del Safety Car	Drive Through
31	Avanzar en bandera amarilla (de zona o Full Yellow) en Carrera (Art. 14).	Stop & Go de 2 Minutos
32	No realizar el Stop & Go previsto por incumplimiento de avanzar en bandera amarilla en las 3 vueltas siguientes a la notificación del Director de Carrera.	10 vueltas
33	No realizar el Stop & Go previsto para el incumplimiento del Art. 14.2 (Hándicaps de parada).	7 Minutos de Penalización.
34	Provocar Bandera Roja o “Full Yellow” durante los Entrenamientos cronometrados (Art.13)	Primera vez: Se le retirarán todas las vueltas de la sesión y tomará la salida en última posición. Segunda vez: Exclusión
35	Provocar Bandera Roja o “Full Yellow” durante la Carrera. (Art. 14).	Primera vez: Descalificación. Segunda vez: Exclusión
36	Faltar al respeto a cualquier miembro de la Organización, Comisarios del Circuito, Comisarios Técnicos u otro participante.	Exclusión
37	No indicar la cantidad de combustible correctamente o pretender falsear el pesaje de cualquier manera (Art.12.9)	Descalificación
38	No llevar o no llevar correctamente o manipulada la publicidad obligatoria o dorsal	A criterio del director de carrera pudiendo llegar la descalificacion
39	Manipular los neumáticos ART.27	Descalificación

1

Penalizaciones técnicas:

1	No cumplir la normativa sobre ruidos (Artículo 30)	No autorizado a entrenar y/o tomar la salida, pudiendo llegar a Descalificación
2	No superar las Verificaciones Técnicas	Cambio de Categoría, Descalificación o exclusion segun determine el director de carrera

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 2026 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 se 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.

* Las copias de trofeos se podrán pedir a la Organización a razón de 50€ por copa.

Los Equipos que se hayan hecho acreedores del trofeo deberán participar obligatoriamente en la ceremonia del pódium con todos los conductores 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 pódium, 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:

Tabla Puntuaciones General			
Posición	Puntuación	Putos extra	
1	50	Pole Position	2
2	43	Vuelta rápida	2
3	36		
4	33		
5	30		
6	27		
7	24		
8	22		
9	20		
10	18		
11	16		
12	14		
13	12		
14	10		
15	8		
16	6		
17	4		
18	3		
19	2		
20	1		

Tabla Puntuaciones Categorías			
Posición	Puntuación	Putos extra	
1	25	Pole Position	1
2	20	Vuelta rápida	1
3	15		
4	12		
5	10		
6	8		
7	6		
8	4		
9	2		
10	1		

La puntuación por vuelta rápida solo se otorga a equipos clasificados.

Para tener derecho a puntuación, cada equipo podrá inscribir un máximo de 8 pilotos diferentes durante las pruebas del campeonato (Sin contar la prueba de 24h).

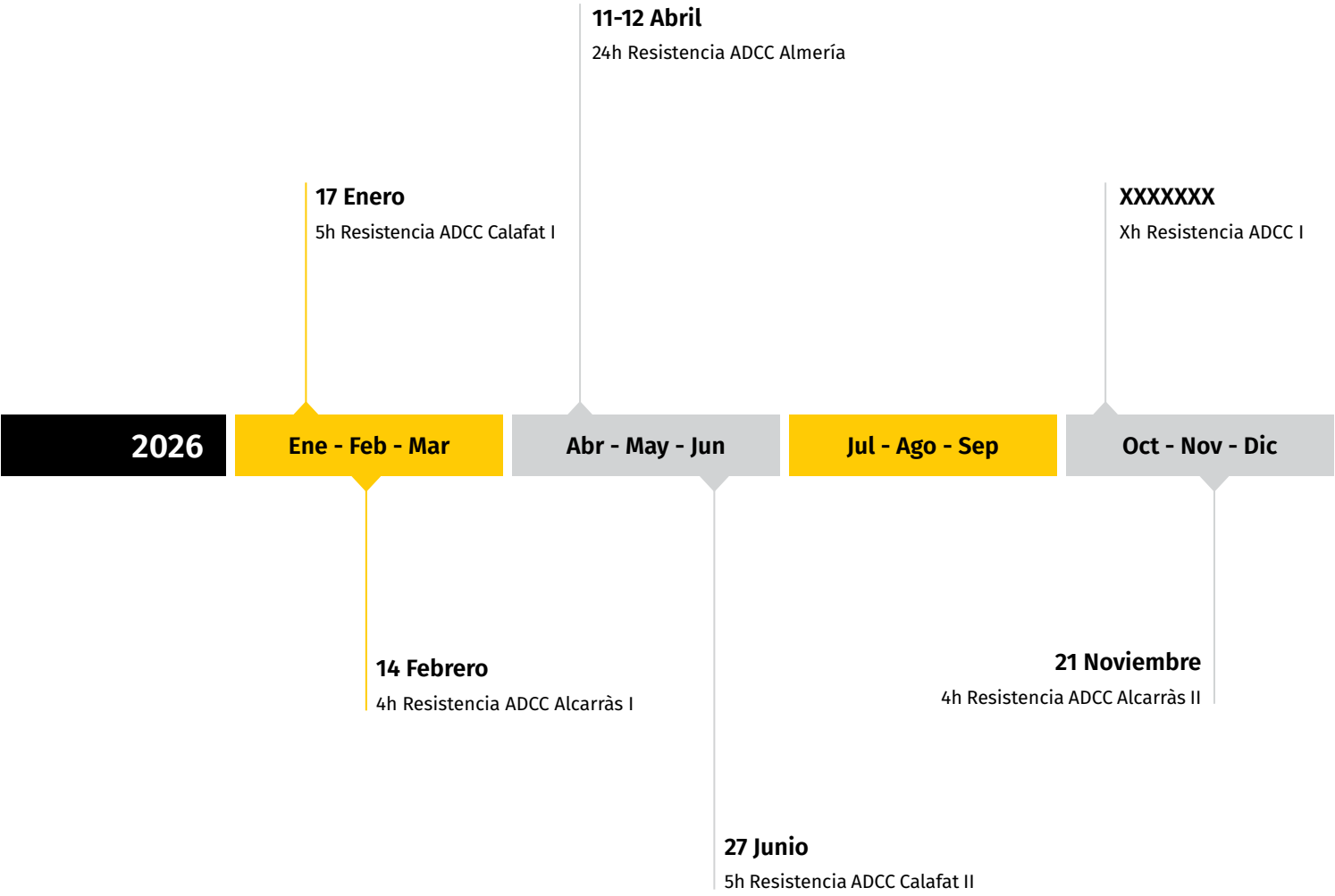
Además, todo Equipo deberá teer la inscripción a nombre de TRES titulares y alguno de los tres deberá participar siempre para que ese equipo pueda puntuar al Campeonato.

Si no se cumple este punto, se considerará que se trata de un Equipo distinto.

Tan solo los Equipos que hayan participado en alguna de las TRES primeras pruebas puntuables del campeonato tendrán derecho a puntuar y bloquear puntos durante el resto del campeonato, tanto en la Clasificación General como en la Clasificación de la Categoría a la que pertenezcan o se les haya ubicado. En el caso de los Wildcards nunca tendrán derecho a puntuación.

Artículo 23: Calendario

A la fecha de aprobación del presente Reglamento las fechas de las 6 pruebas, sujetas a posible modificación, serán:



*Algunas fechas pueden verse sensiblemente modificadas.



A1 100%

Profesional • BASE GLICOL • Tecnología OAT

ANTICONGELANTE REFRIGERANTE ORGÁNICO
DE ÚLTIMA GENERACIÓN
MÁXIMO RENDIMIENTO Y PROTECCIÓN,
YA SEA EN LA CARRETERA O EN LA PISTA.

CÓDIGO DESCUENTO
AMAZING50

*Añadid vuestro equipo ADCC en
comentarios al hacer la compra



+190°C



-40°C



chemicalrace.com



LAUNCH IBÉRICA

EQUIPAMIENTO, MAQUINARIA Y SERVICIOS
PROFESIONALES PARA EL TALLER

DIAGNOSIS / NEUMÁTICO / ELEVACIÓN
INSPECCIÓN Y MANTENIMIENTO / ADAS
IMMO / DIAGNOSIS REMOTA / ALINEACIÓN
CARROCERÍA / VEHÍCULO ELÉCTRICO
MOTO / VEHÍCULO INDUSTRIAL



www.launchiberica.com



Capítulo III - Reglamento Técnico General

Índice Organización

Artículo 24: Prescripciones generales para todas las Clases	P: 37
Artículo 25: Otras prescripciones. Carrocería	P: 42
Artículo 26: Equipamiento de los pilotos	P: 42
Artículo 27: Disposiciones de seguridad aplicables a todos los vehículos	P: 42
Artículo 28: Sistema de iluminación	P :43
Artículo 29: Normativa ruido	P :43
Artículo 30: Normativa aparatos electrónicos	P :43
Artículo 31: Lastres	P :44

Artículo 24: Prescripciones generales para todas las clases

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 2003.

El tipo de motor será en todos los casos de combustión interna de gasolina y aspiración atmosférica. El combustible que deben utilizar estos motores será el convencional de gasolinera. Con un octanaje máximo de 98 y un porcentaje de etanol no superior al 10%. No se permite la utilización de combustibles de competición tipo “Panta” o Bioetanol E85.

El número/letras de identificación del motor y culata 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. Se recomienda en el caso de duda consultar con antelación a la Organización.

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 y para colocarlo no haya que hacer modificaciones en el chasis o en los soportes de motor. Tampoco se permite utilizar soportes de motor aftermarket o fabricados exprofeso para este propósito.

Ejemplo 1: Motor VW 2.0 16v (ABF) en Golf MK2 PERMITIDO.
Ejemplo 2: Motor GM 2.0 16v (c20xe) en Citröen ZX NO PERMITIDO.

A excepción de todo lo expuesto en este artículo 24.1 queda prohibida la utilización del motor Honda B18C6. También queda exclusivamente limitado el uso de las variantes del motor Honda K24 a los modelos de vehículo donde venían montados originalmente por el fabricante.

Todos los motores cuya ECU Original dispusiera de Can-Bus deberán tener habilitado un puerto de conexión tipo OBD-2. En el caso de haber substituido la ECU original por una Aftermaket, deberá igualmente mantenerse operativo el puerto OBD-2.

24.1.1 Árboles de levas y distribución

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”.
Los Vehículos de las Clase Especial Evolution tendrán libertad en cuanto a árbol de levas y sus poleas. (Valor Joker: 2)

24.1.2 Componentes internos del motor

Los pistones, bielas y cigüeñal deben ser los originales del motor o de mismas características, estando prohibido el uso de materiales forjados Aftermarket. 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 ni ningún tipo de material Aftermarket en este punto.

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 (Stroker).
Como única excepción a este punto se permitirá combinar las culatas provenientes de los motores de Honda d16y8/d16z6 con el bloque de los motores Honda d15 (Minime). Los coches con esta combinación se les considerará Clase S PRE99 a todos los efectos.

Este artículo puede no aplicar a los vehículos de la Clase Evolution (Valor Joker: 2).

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.

Este último párrafo puede no aplicar a los vehículos de las Clases Especiales (Valor Joker1).

24.1.3 La altura de culata y la junta de culata son Libres en todos los casos

24.1.4 Admisión

El colector de admisión y la mariposa de admisión deben ser los originales del motor con sus dimensiones y características originales. También el resto de los componentes, excepto el filtro y caja del filtro.

Esta norma puede no aplicar a los vehículos de la Clase Evolution (Valor Joker:1).

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

Como excepción a este punto se permitirá montar un colector de admisión distinto al original en los motores M52b25 de BMW siempre y cuando se trate de otro colector de las familias de motores M50 o M52 sin modificaciones.

También se permitirá montar un colector de admisión distinto al original en los motores M52tüB25 de BMW siempre y cuando se trate de otro colector de las familias de motores M52 o M54 sin modificaciones.

Los coches con alguna de estas excepciones se les considerará Clase L PRE99 a todos los efectos.

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 puede no aplicar a los vehículos de la Clase Evolution (Valor Joker:1).

*** 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 Clase Evolution (Valor Joker 1).

24.1.7 Escape

Libre (no pudiendo superar los 95 decibelios (dBa).

24.1.8 Colector de escape

Libre en las Clases de la División pre 99". Original del motor en las Clases de la División pre 04".

Los colectores de escape que contengan catalizador podrán ser vaciados.

También se podrá substituir el tramo correspondiente al catalizador por un tubo recto. Manteniendo la longitud total del colector original, así como las longitudes, formas y diámetros de cada uno de los tubos que salen de culata.

24.1.9 Centralita motor

Libre en las Clases de la División pre 99". Original del motor en las Clases de la División pre 04".

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, ballestas y barras de torsión Libres

24.3.3 Copelas LIBRES siempre que no se modifique el anclaje de las 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

**Esta norma puede no aplicar a vehículos de la Clases Especiales (Valor Joker: 1).*

**Se permitirá, sin considerarse Joker, 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.*

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

24.3.10 Silentblocks. Libres

Excepto la substitución por Rótulas Uniball.

Se permite la utilización de Silentblocks y Tornillería excéntrica que pueda substituir a los originales sin modificación alguna de las piezas o anclajes de chasis donde se monten.

Se podrán utilizar rótulas Uniball para substituir Silentblocks en las Clases Especiales (Valor Joker:1).

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 decoro e imagen general de la carrocería y sus elementos deberá corresponder con el campeonato en el que se está corriendo. No serán admitidos vehículos con óxidos visibles, piezas de carrocería aboyadas, chapa vista, aristas cortantes, pintura o vinilos arrancados.

El uso de materiales compuestos o aluminio está limitado al capó, portón/tapa maletero, aletas delanteras, puertas 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 el caso de las puertas delanteras, la utilización de fibra estará condicionada por la existencia de un roll-bar con más de una barra de protección lateral en el lado dónde se monte una puerta de ese tipo.

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

La fijación de las puertas del vehículo debe de ser robusta y requerir de herramientas para su desmontaje. En el caso de las puertas practicables deben conservar las cerraduras, resbalón y bisagras originales en todo momento.

No está permitido alterar la forma original general de parachoques delantero o trasero. El perímetro total del mismo debe ser el original. Se deben mantener los radios, formas, nervios y líneas de estilo originales. Pueden taparse entradas de aire y hacerse agujeros de entrada o salida de aire no superiores a 200cm2. Sin exceder un límite de 600cm2 de superficie total agujereada por parachoques.

“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. En el caso del alerón trasero, este no podrá superar la altura del techo del vehículo.

24.5 Sistema de frenado

24.5.1 Latiguillos libre

24.5.2 Tuberías libre

24.5.3 Pinzas de Freno de Gran serie

**Esta norma puede no aplicar a vehículos de la Clases Especiales (Valor Joker: 1). Las pinzas adicionales montadas en el eje trasero para uso exclusivo del freno de mano no cuentan como parte del sistema de frenos del vehículo. Pueden instalarse libremente y pueden ser de cualquier modelo u origen.*

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

Se autoriza el uso de bombas adicionales para accionar el freno de mano. Estas pueden estar conectadas al circuito principal de frenos o funcionar mediante un circuito completamente independiente, con su propio trazado de tuberías, latiguillos y pinzas.

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 las originales del vehículo, de goma reforzada o con malla metálica, pero en ambos casos deben estar homologadas para combustible.

Si el modelo de vehículo 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

Los modelos de neumáticos Obligatorios son el Yokohama Advan Fleva V701 y el BlueEarth ES32. Deberán ser comprados en Neumáticos Andrés.

El ancho máximo de neumático de cada Clase se encuentra detallado en el ART.3 del presente Reglamento.

Se recomienda no utilizar otras medias distintas a las de la tabla siguiente, al ser estas medidas las de mayor stock.

Modelo	Medida
BlueEarth ES32	185/60/R14 82V
Advan Fleva V701	195/50/R15 82V
Advan Fleva V701	205/55/R15 88V
Advan Fleva V701	205/45/R16 87W
Advan Fleva V701	205/50/R16 87V
Advan Fleva V701	205/55/R16 91W
Advan Fleva V701	225/50/R16 92W
Advan Fleva V701	195/40/R17 81W
Advan Fleva V701	205/40/R17 84W
Advan Fleva V701	215/40/R17 87W
Advan Fleva V701	225/45/R17 94W
Advan Fleva V701	225/40/R18 99W

Está completamente prohibida la manipulación de los neumáticos. El dibujo de la banda de rodadura debe ser la original. No está permitido tornearlos. Sus características originales no pueden alterarse mediante aditivos o cualquier otro tipo de tratamiento. La sanción por ello será la descalificación.

24.7.1 Neumáticos permitidos por prueba

La cantidad de neumáticos permitidos para cada Prueba (Entrenamiento Cronometrados y Carrera), será de **6** NEUMÁTICOS en todas las pruebas excepto en la prueba de 24h, dónde se permitirá el uso de hasta **10** 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 al Director de Carrera.

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

24.7.2 Control y verificación de neumáticos

Los neumáticos marcados han de estar normalmente montados en el vehículo y/o visibles en la puerta del Box a requerimiento de los Comisarios Técnicos y Director de Carrera para que en cualquier momento puedan ser verificados y controlados.

24.8 Aplicación del Anexo J del CDI

También son de aplicación el Artículo252 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. Carrocería

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 pilotos

26.1 Cascos

Casco Integral cerrado o abierto de Automovilismo preparado para dispositivo Hans.

26.2 Vestimenta ignífuga

Mono Ignifugo, Botines Ignífugos y Guantes Ignífugos.

26.3 Dispositivo de retención de cabeza. Hans

Es obligatorio el uso de HANS.

Artículo 27: Disposiciones de seguridad aplicables a todos los vehículos

Será de aplicación el Artículo 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. Además de lo previsto en el citado Anexo J, se prohíbe que los enganches de remolque rígidos sobresalgan de los parachoques y se recomienda el uso de cintas de remolcaje homologadas.
11. Parabrisas.
12. Fijaciones de seguridad del parabrisas.
13. Cortacircuitos.
14. Protección contra incendios.
15. Fijación/Soporte de asientos.
16. Apoyacabezas.



Artículo 28: 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. Pueden utilizarse lámparas de xenón o led de potencia lumínica equivalente.

Las luces delanteras deberán esta correctamente reguladas en altura, de igual modo que en una Estación de ITV convencional.

Obligatoriamente los vehículos deben tener instaladas luces de posición posterior, así como luces de freno con un mínimo de 21W o lámparas led Equivalentes. Se recomienda no manipular los pilotos traseros Originales o substituirlos por Aftermarket Oscurecidos. En este caso se deberá asegurar que la potencia lumínica proyectada es la misma que con los pilotos Originales.

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. 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. No se permite accionar esta luz sin la orden del Director de carrera.

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 verificará 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: Lastres

Está permitido el uso de Lastres con el objetivo de cumplir el peso mínimo de una Clase. No obstante se recomienda ante de recurrir a esta opción aumentar el peso del vehículo montando el asiento de Copiloto, poner piezas de chapa Originales, tapizados de las puertas original u otras opciones similares.

31.1 En caso de montar lastres estos deberán estar fijados firmemente a una base metálica que a su vez debe ser solidaria a la carrocería mediante soldadura o tornillería

Los elementos de lastre pueden ser de cualquier material férreo y deberán estar fijados a las bases antes citadas mediante Tornillería o Pernos. De manera que se puedan desmontar si es necesario.

La tornillería a utilizar en todo lo referentes a este punto será siempre un mínimo de Calidad 8.8, un tamaño mínimo de M8 y una longitud máxima de 20cm. Las Tuercas que se utilicen deberán ser autoblocantes y siempre con arandelas.

Cada elemento de lastre deberá estar atravesado por un mínimo de 2 Tornillos o Pernos y no podrá tener más de 10KG de peso.

Cada pareja de Tornillos/Pernos que sujeten lastre no podrán superar los 20Kg de lastre adosado (Por ejemplo: dos elementos de 10kg).

El lastre máximo permitido en el coche será de 80Kg y deberá estar siempre dentro del habitáculo y entre los ejes del vehículo.



VILACARS

CLUB & GARAGE



MARINA

VENTA | IMPORTACIÓN A LA CARTA | GESTIÓN DE VENTA



www.vilacarscg.com



[@vila.cars](https://www.instagram.com/vila.cars)



info@vilacarscg.com



605 32 45 47

Capítulo IV - Bibliografía

Índice Organización

Artículo 32: Enlaces a otros reglamentos referenciados en este	P:49
Artículo 33: Glosario de términos	P:49

Artículo 32: Enlaces a otros reglamentos referenciados 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



ANEXO L



ANEXO J



Artículo 33: Glosario de términos

Término	Significado
Aftermarket	Término opuesto a Gran Serie, que hace referencia a las piezas o conjunto de ellas que provienen del mercado de accesorios. Normalmente piezas de alto rendimiento creadas específicamente para tal efecto
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	Documento que contiene los puntos a verificar en las Verificaciones Post-Carrera por los Verificadores Técnicos
Categoría	Agrupación de clases de vehículos inscritos según su potencial rendimiento
Clase	Grupo de vehículos que tienen unas características técnicas en común
Clases Especiales	Clases con una mayor preparación que las Clases Estándar debido al uso de Jokers
Clases Estándar	Clases de vehículos con una preparación básica
Comisarios Técnicos	Encargados de llevar a cabo las Verificaciones Técnicas

Conductor/Piloto	Miembro de un Equipo inscrito y habilitado para conducir en pista el coche de su Equipo
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 Throug	Penalización que consiste en hacer pasar al coche del Equipo sancionado a través del Pit-Lane durante el normal transcurso de la Carrera
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
Exclusión	Negar a un Equipo la posibilidad de entrar con el Coche a Pista
Ficha Técnica	Documento que recoge los datos técnicos homologados por el fabricante más relevantes de un vehículo
Gran Serie	Concepto utilizado para referirnos a piezas o conjuntos de ellas que se pueden encontrar en vehículos de producción a gran escala como equipamiento original
Grupo Motopropulsor/PowerTrain	Conjunto formado por Motor y Caja de Cambios
Jefe de Equipo	Responsable de un Equipo de las comunicaciones con la Organización
Joker	Norma que pueden omitir (con limitaciones) y sin dejar de cumplir el Reglamento, los Vehículos de las Clases Especiales
Organizador	Promotor de la prueba
Pasaporte Técnico	Documento de seguimiento técnico del vehículo de competición a nivel de identificación, especificaciones técnicas y seguridad
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 Artículo20.1 de este reglamento
Vocal	Persona designada por el Equipo para sustituir al Jefe de Equipo puntualmente
Vía Rápida	Parte del Pit-Lane delimitada entre el Muro y la Vía de trabajo
Vía de Trabajo	Parte del Pit-Lane delimitada entre la Vía Rápida y los Boxes



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