

Reglamento Deportivo Slot 1/24 para carreras de Resistencia

El presente reglamento tiene por objeto regular el desarrollo de las competiciones de velocidad en pista de madera a escala 1/24, en la modalidad de resistencia, que se desarrollaran en las instalaciones de Icar Indoor.

1 - PISTAS

Las diferentes competiciones se celebrarán en las pistas de madera de 6 carriles de ICAR INDOOR, situadas en:

Calle Alemania 49, Nave 2 – 08700 Igualada.
Coordenadas GPS: 41º 35' 06,51" N y 1º 38' 01,39" E

2 - CALENDARIO

El calendario correspondiente de carreras del año en curso puede consultarse en: <http://www.icar-indoor.com>

3 - ACTIVIDADES PREVIAS A LA CARRERA

3.1 - PRESENTACIÓN

En los días previos a la carrera, esta será anunciada a través de los canales habituales del Club:

- Página web de Icar Indoor: www.icar-indoor.com
- Grupo de Whatsapp del club

En ellos se indicará la categoría a disputar, el tipo de resistencia, los horarios y los reglamentos que se aplicarán.

3.2- INSCRIPCIONES

Para este tipo de competiciones las inscripciones deberán realizarse, única y exclusivamente por correo electrónico a la dirección Info@icar-indoor.com y dentro del periodo establecido al efecto.

En este correo deberá constar: El nombre del equipo, el nombre y teléfono de contacto de al menos 2 componentes del equipo (uno de ellos deberá ser indicado como Capitán del equipo y el vehículo a utilizar.

Para que la inscripción sea considerada valida, deberá adjuntarse en el correo el justificante del ingreso en la cuenta del Club ([ES18 0182 8142 5702 0159 0235](tel:+3493801828142570201590235)), por la totalidad del importe de la carrera.

Icar Indoor solo mantendrá comunicación con la persona designada como capitán del equipo. En carreras de resistencia o semi resistencia por equipos, los precios variarán en función del evento y estos serán debidamente indicados en el momento del anuncio del evento.

Una vez completada la inscripción y el pago de la misma, no será posible solicitar la devolución del importe de la inscripción salvo casos justificados de fuerza mayor.

3.3- DESEMPEÑO DE FUNCIONES EN CARRERA

En toda carrera se establecerán las siguientes figuras, encargadas de velar por el correcto desarrollo de la misma:

- Director de Carrera: persona responsable de dirigir las actividades de la carrera y única persona autorizada a manipular el Stop &Go. Esta función puede ser asumida por la persona que el designe.
- Comisario Técnico: persona o personas responsables de llevar a cabo las verificaciones técnicas.
- Comisario Deportivo: persona o personas responsables de auxiliar al Director de Carrera en actividades vinculadas con la misma (cambios de carril, gestión informática de la carrera, lectura y anotación de incidentes, etc.)
- Comisario de Pista: personas responsables de auxiliar a los pilotos colocando de nuevo los coches en el carril en caso de salida de estos.

En una misma persona podrán recaer una o más funciones, dependiendo de la magnitud de la carrera y bajo el criterio del Director de la misma; pudiendo ser liberadas de otras responsabilidades en caso de ser preciso para su desarrollo.

Los pilotos/equipos tendrán en todo momento un comportamiento acorde con el espíritu deportivo de la competición.

3.4- HORARIOS

Para este tipo de carreras serán oportunamente indicados en el anuncio de la misma.

Estos horarios podrán ser modificados según las circunstancias y bajo el criterio del director de carrera.

3.5- VOLTAJE

El voltaje utilizado serán 12v. salvo en los casos que se indique lo contrario.

En cualquier caso, la organización se reserva la autoridad de variarlos en función de factores que puedan alterar las condiciones de la pista.

3.6- MANDOS

Está permitido cualquier mando analógico o digital, siempre que no produzca ninguna alteración en la entrega y suministro de corriente eléctrica al vehículo.

El tipo de conexión a la pista será de tres bananas metálicas.

3.7- ENTRENOS LIBRES

Durante el período especificado, los pilotos/equipos tendrán entera libertad para rodar por cualquier carril, a voltaje de carrera y con cualquier coche (correspondiente a la categoría a disputar) y durante el tiempo deseado, con objeto de reconocer la pista y su estado y configurar el coche a las condiciones del trazado.

3.8.- MONTAJE DE RUEDAS Y MOTORES

Durante el tiempo establecido para el montaje, todos los equipos recibirán 1 motor testado por la organización con el fin de que todos sean de prestaciones similares y 1 juego de neumáticos rectificadas, la medida de las cuales será anunciada con antelación.

- *Los neumáticos solamente podrán limpiarse con cinta adhesiva, estando prohibido el tratamiento o limpieza con cualquier aditivo o líquido.*
- *No se permite introducir ningún tipo líquido ni aditivo en el colector del motor durante el montaje. Esto significa que los equipos tan solo pueden lubricar las diferentes partes de la*

mecánica del coche y únicamente los cojinetes del motor con aceite lubricante antes de entregar el coche en el parque cerrado.

Después del montaje de las ruedas y motor, todos los equipos podrán realizar un test de sus motores en el horario establecido para ello. El tiempo destinado para el test será de 10 minutos en un carril al azar. Durante el test:

- *No está permitido añadir ningún tipo de aceite ni aditivo al motor.*
- *Se permite trabajar en el coche, pero sólo bajo la supervisión de la organización en la zona de boxes destinada para ello. Esto es para permitir a los equipos asegurarse y/o conseguir que su conjunto de motor, piñón y engranaje presente un óptimo funcionamiento.*

En el caso de que durante las sesiones de montaje de ruedas y motores, pole position o warm-up antes de la carrera el equipo no esté conforme con las prestaciones del motor, se podrá solicitar a la organización únicamente otro motor para realizar el cambio. Si el cambio de motor se está realizando durante el montaje de ruedas y motores o pole position, se permitirá al equipo finalizar su montaje aunque el tiempo establecido para la sesión haya finalizado, en el caso de que se tenga que cambiar en el tiempo del warm-up y se haya acabado el tiempo de la sesión, no se permitirá continuar con el cambio hasta una vez iniciada la carrera. El cambio de motor durante la pole una vez iniciada, no otorga el derecho de repetirla.

3.9 - WARM UP

Antes del inicio de la carrera, se establece un periodo para el warm up, donde los pilotos/equipos podrán rodar por el carril que hubieran escogido según su posición obtenida en la pole o que la organización les hubiera otorgado. Durante este tiempo tan solo se podrán limpiar los neumáticos y ajustar manualmente las trencillas únicamente con la ayuda de los dedos, sin la ayuda de ninguna herramienta y antes de la finalización del warm up. No se permite ninguna otra manipulación en el vehículo.

Durante el desarrollo de los entrenos libres como del warm up, la pista solo estará a disposición de los pilotos/equipos participantes en la carrera.

En el desarrollo de los entrenos libres y warm up, y siempre que hayan más de 6 equipos, cada piloto/equipo solo podrá utilizar uno de los carriles disponibles.

Los comisarios no serán considerados responsables de los posibles daños que puedan ocurrirle a un coche por una salida de pista o choque fortuito, por lo que el equipo no recibirá ningún tiempo extra para reparar el vehículo.

3.10- VERIFICACIONES

Todos los coches inscritos deberán superar unas verificaciones técnicas pre-carrera para asegurar que están dentro de lo indicado en el reglamento técnico de su correspondiente categoría.



Todos o cualquier coche, podrán ser requeridos, por el Director de Carrera, durante o al final de la carrera para volver a ser verificados.

En ese caso no serán penalizables la pérdida de piezas en carrera ni la alteración de dimensiones por desgaste producido en carrera, a excepción de que existan indicaciones al respecto en el reglamento específico de la categoría o del evento.

Las verificaciones serán abiertas, es decir, el coche podrá ser manipulado dentro del horario establecido para las verificaciones si a este se le detectan anomalías durante la verificación.

Solamente se podrán manipular los vehículos durante el tiempo establecido para las verificaciones técnicas. Si una vez concluido el tiempo destinado a las verificaciones, el piloto no ha finalizado la reparación, el piloto interrumpirá las tareas y entregará el coche a verificar en el estado en que se encuentre.

Hasta la hora indicada en el horario de carrera, los pilotos tendrán a su disposición los útiles con los que se llevarán a cabo las verificaciones: plancha, báscula y calibres / pie de rey, para comprobar la conformidad de sus vehículos, el texto del reglamento y sus anexos.

Estos útiles podrán usarse libremente, pero siempre en la mesa de verificación y con la presencia de un Comisario Técnico.

En caso de duda, los pilotos pueden consultar libremente a los Comisarios Técnicos.

El coche se entregará abierto, con la carrocería y el conjunto chasis por separado, dentro del horario establecido para ello.

El capitán del equipo, si es requerido, deberá estar presente durante las verificaciones.

El verificador comprobará que el coche cumpla con todas las características, que los pesos y dimensiones cumplan el reglamento técnico, y se requerirá al piloto que ensamble el coche para verificar los demás aspectos globales.

El piloto será el único responsable de volver a ensamblar el vehículo, de no hacerlo al finalizar las verificaciones tendrá que hacerlo en tiempo de carrera. En el caso de hallarse irregularidades se aplicarán las correspondientes penalizaciones según las tablas del capítulo 5, en forma de vueltas a restar del total realizado por el piloto en carrera.

Todas las penalizaciones son acumulables.

3.11- PARQUE CERRADO

Al entrar a verificar el coche quedará en régimen de Parque Cerrado. Bajo este régimen nadie, salvo los Comisarios, podrá manipular el vehículo a excepción de los miembros del propio equipo en el caso de querer cambiar el motor durante la pole position y warm-up previo a la carrera (no estará permitido manipular otro aspecto del coche que no sea el motor). Estas tareas se realizarán siempre bajo la supervisión de un comisario y en la zona destinada para ello.

3.12- POLE POSITION

El orden en el que se disputará la pole position se establece por sorteo, escogiendo por el propio piloto/equipo una bola al azar con un número que indicará en que posición disputará su turno de clasificación.

Todos los pilotos/equipos inscritos, una vez verificado su coche y superada la verificación, realizarán una tanda clasificatoria de 70 segundos, por el carril que el Director de carrera determine.

La Pole se disputará por el modo de Pole continua, o sea que en estos 70 segundos el piloto deberá colocarse en la tarima y realizar sus vueltas cronometradas.

Una vez hayan finalizado el tiempo, se recogerá el coche que ha acabado e inmediatamente se iniciará la pole del siguiente piloto (sin esperar que el piloto esté preparado).

Será responsabilidad única del piloto estar preparado para poder iniciar sus vueltas cuanto antes y aprovechar al máximo todo el tiempo disponible (aunque dirección de carrera irá avisando a los pilotos de su turno).

Se retendrá el mejor tiempo obtenido.

Al término de la misma los Comisarios retornarán el coche al Parque Cerrado.

Durante la disputa de la *Pole Position* se permite limpiar las trencillas, limpiar las ruedas y lubricar los elementos de fricción siempre con los medios puestos a disposición por la organización y dentro del tiempo estipulado.

En el transcurso de la *Pole*, todos los pilotos/equipos realizarán funciones de Comisario de Pista.

El tiempo destinado a efectuar la Pole, se considera a todos los efectos tiempo de carrera.

3.13- PARRILLA DE SALIDA

La parrilla de salida se configurará con arreglo a los mejores tiempos obtenidos en la clasificatoria.

De este modo, el mejor clasificado escogerá el carril de partida en su manga, de entre todos los disponibles.

El segundo mejor clasificado escogerá el carril de partida en su manga, de los restantes disponibles después de elegir el primero; y así sucesivamente hasta completar las distintas mangas.

Obviamente, el último clasificado de cada manga no podrá escoger carril de salida.

Si un piloto/equipo no se encuentra presente durante su turno para escoger el carril de salida, la organización le asignará uno al azar.

Si un piloto/equipo no puede disputar la *Pole Position*, por la razón que sea, constará a todos los efectos como el último clasificado de la *Pole Position*.

En caso de hallarse más de un piloto/equipo en esta situación, sus carriles de partida se asignarán por sorteo entre ellos.

En las carreras que se disputen con combinación entre las dos pistas, el inicio de cada grupo se realizará mediante sorteo.

4 - CARRERA

4.1 - MANGAS

Cada piloto/equipo realizará su carrera dentro de la manga que le haya correspondido, según el orden de la *Pole Position*.

La diferencia de mangas disputadas entre cada uno de los pilotos de un mismo equipo no podrá ser superior a dos.

Un piloto no podrá ser sustituido, ni en parte ni en la totalidad de la carrera. De igual modo, todos los

integrantes de un equipo deberán estar presentes al inicio del warm-up y de la carrera. En caso contrario, el equipo afectado no podrá tomar la salida hasta que el equipo este al completo.

En caso de necesidad forzosa por causa mayor o justificada, se deberá informar al director de carrera.

El incumplimiento de estas normas comportará la no puntuación del equipo.

4.2 - TIEMPO POR CARRIL

Será determinado por el Director de Carrera.

Al vencimiento de dicho tiempo, el suministro de corriente se detendrá de forma automática.

Entre este momento y el comienzo del intervalo del siguiente carril, los coches se considerarán en régimen de *Parque Cerrado*.

4.3 - CAMBIOS DE CARRIL

Será el propio piloto/equipo el encargado de realizar los cambios de carril de su vehículo y de poner la pegatina del nuevo carril, dichos cambios se efectuarán en el mismo tramo del circuito dónde se ha detenido el coche una vez a finalizado el carril anterior.

Para realizar dicho cambio de carril se estipula un tiempo máximo de 90 segundos. Una vez finalizados los 90 segundos se reanuda la carrera siempre y cuando los comisarios estén en sus puestos y sin esperar a la colocación de todos los pilotos salvo indicación del Director de Carrera.

Durante el cambio de carril está permitido limpiar y colocar bien las trencillas sin utilizar ningún líquido y tan solo con la ayuda de los dedos. Tampoco está permitido utilizar ningún tipo de herramienta.

Durante este periodo de tiempo, se prohíbe la manipulación de cualquier parte mecánica o de la carrocería, salvo indicación expresa del Director de Carrera.

En el último cambio de carril se anotará también la sección del circuito (también llamada coma) donde ha terminado.

El orden de cambio de carril será: **1 → 3 → 5 → 6 → 4 → 2**

Este orden de cambio asegura a un piloto no tener nunca al mismo competidor al mismo lado durante la carrera, con lo que cada piloto tendrá una vez a su derecha y una vez a su izquierda al resto de pilotos participantes.

En caso de mangas con 7 (o más) pilotos, el que corre por el carril 2 descansará uno (o más) turnos, tras los cuales se reincorporará a la carrera por el carril 1

4.4 - MANIPULACIONES DEL VEHÍCULO

En el momento en que se inicia la carrera se levanta el régimen de Parque Cerrado.

El coche podrá ser manipulado para las siguientes acciones, y siempre durante el tiempo de carrera.

- Efectuar reparaciones mecánicas (con los medios del equipo)
- Limpiar las ruedas (con los medios puestos a disposición por la organización)
- Limpiar las trencillas (con los medios puestos a disposición por la organización)
- Aplicar aditivo a las ruedas **SOLO ESTA PERMITIDO UTILIZAR LOS LIQUIDOS FACILITADOS POR LA ORGANIZACIÓN.** (No está permitido aplicarlo directamente a la pista, bajo ningún concepto)

Para cualquier manipulación del coche, este debe ser recogido en la zona del circuito identificada como *Pit Lane*, excepto cuando el coche no pueda alcanzarla por sus propios medios.

Una vez realizada la reparación, el coche deberá ser devuelto a la pista obligatoriamente en la zona de *Pit Lane*.

Podrá ser sustituido cualquier elemento mecánico del coche, en caso de su rotura, por otro de idénticas características, a excepción de la pieza central del chasis y la carrocería.

4.5 - REPARACIONES OBLIGATORIAS DEL VEHÍCULO:

En casos excepcionales será obligatoria la parada del vehículo para corregir situaciones que puedan perjudicar o perjudiquen al resto de pilotos o puedan dañar la pista.

- Rotura o desprendimiento de partes de la carrocería de tamaño superior a 4 cm. de largo o 2 cm. de ancho (se permite usar cinta adhesiva para su reparación)
- Conjunto carrocería desprendido de sus fijaciones al chasis.
- Contacto de alguna parte del coche con la pista.
- Reposición de cristales y parabrisas.
- Se considera que el alerón se encuentra dañado cuando presenta una longitud menor de 60 mm. y una altura, respecto al coche, inferior a 5 mm.
- Reposición alerón trasero.
- Se permite el uso de cinta y/o pegamento.
- Deberá ocupar su posición original en el coche.

En estos casos el Director de Carrera indicará al piloto la necesidad de la reparación, estando el piloto obligado a realizarla antes de 5 vueltas.

Todas las reparaciones se efectuarán en tiempo de carrera, nunca cuando ésta se encuentra detenida (por cualquier motivo) ni durante el cambio de carril.

Cuando el causante de la rotura o desprendimiento de algún elemento de la carrocería sea un comisario, se podrá realizar la reparación bajo la supervisión de un comisario técnico durante el tiempo del próximo cambio de carril, siempre y cuando se comunique en el mismo momento de producirse dicha rotura o desprendimiento al Director de Carrera.

4.6.- COMISARIOS

Todos los equipos inscritos **tienen la obligación** de facilitar un Comisario de Pista. Éste ocupará la posición en la pista que corresponda con el carril que disputa su equipo.

La función del Comisario de Pista es colocar de nuevo los coches en el carril en caso de salida de estos.

Para esta función, los coches estarán identificados mediante una etiqueta con el número del carril perfectamente identificable.

En caso de salida de pista de dos o más coches, el protocolo a aplicar será:

- Se pausará la carrera de inmediato para evitar daños mayores en los vehículos. El comisario de pista deberá gritar TRACK o PISTA para que el director de carrera pulse la pausa. La pausa se mantendrá hasta que todos los vehículos se encuentren en su carril correcto.
- En caso de cambio de carril, el grito de aviso debe ser DOBLE o COCHE CAMBIADO, y se aplicará el mismo protocolo descrito anteriormente.

Si un piloto o comisario da orden de pausa cuando esta no procede, se le aplicará la penalización descrita en la tabla 5.2

Mientras se ejerce de Comisario de Pista no está permitido beber, comer o hablar por el móvil.



No está permitido fumar en el local.

4.7 - CLASIFICACIÓN

La clasificación final de la carrera se establecerá por la suma de las vueltas efectuadas en cada carril

En la última tanda se anotará la coma, es decir, la última sección del circuito que el coche haya rebasado, parcial o totalmente, al quedar detenido al término de la misma.

De esta suma de vueltas se descontarán las penalizaciones por razón de irregularidades técnicas en el vehículo en el transcurso de las verificaciones y/o por comportamientos antideportivos del piloto/equipo.

El ganador final será el piloto/equipo que obtenga el mayor número de vueltas.

4.8 - VUELTAS PERDIDAS

Solo se sumará vuelta perdida en las siguientes situaciones:

- El coche ha marcado vuelta por el carril equivocado, esta situación debe ser confirmada por más de un comisario y/o piloto.
- Fallo fuente alimentación.
- Fallo célula cuentavueltas.

4.9- EMPATE

En caso de empate, se consultarán las vueltas rápidas, y se decidirá la posición a favor del piloto/equipo que haya realizado el mejor tiempo absoluto (segundos, décimas de segundo, centésimas y milésimas).

4.10- RECLAMACIONES

Si por cualquier razón un piloto/equipo desea formalizar una petición a la Organización para la verificación de algún coche participante y/o reclamación relacionada con la carrera, esta deberá presentarse ante el Director de Carrera con un anticipo de **50,00 €**, como máximo a los 20 minutos posteriores a la finalización de la última manga.

En caso de prosperar la reclamación a favor del reclamante, el importe del anticipo le será retornado.

4.11- MANGAS NOCTURNAS

En el caso de disputarse la carrera bajo condiciones nocturnas será indicado por la organización y será obligatorio el montaje de un kit de luces en los coches.

5 - PENALIZACIONES POR INFRACCIONES AL REGLAMENTO

5.1.- TÉCNICAS:

Ver anexos con la tabla de penalizaciones técnicas por cada categoría.

Las penalizaciones mostradas son para una carrera al sprint. Estos valores se multiplicarán por un factor corrector (F), según la duración de la carrera. Todas las penalizaciones son acumulables.

Resistencia 2 horas (F=1)
Resistencia 3 horas (F=1,5)

Resistencia 6 horas (F=3)
Resistencia 8 horas (F=4)

Resistencia 12 horas (F=6)

5.2 - DEPORTIVAS

Se establecerá la siguiente tabla de penalizaciones para desviaciones del presente Reglamento Deportivo. Todas ellas serán acumulables.

Faltas leves	
Rodar entrenos libres con coche diferente a la categoría, 1ª vez	Amonestación
Rodar entrenos oficiales con coche diferente a la carrera, 1ª vez	Amonestación
Usar útiles de verificación fuera de la mesa de verificaciones, 1ª vez	Amonestación
Proferir insultos a otros pilotos o miembros de la organización, gritar, menospreciar a los comisarios de pistas, 1ª vez	Amonestación
Manipular el coche en Parque Cerrado, 1ª vez	Amonestación
Entregar el coche con retraso a verificación	1 v. x min.de retraso x (F)
No acudir al puesto de Comisario de Pista, 1ª vez	Amonestación
Tocar el coche en el cambio de carril, 1ª vez	Amonestación
Negligencia fortuita en funciones de Comisario de Pista, 1ª vez	Amonestación
Beber, comer o hablar por teléfono en funciones de Comisario, 1ª vez	Amonestación

Faltas graves	
Rodar entrenos libres con coche diferente a la categoría, 2ª vez	5 vueltas x (F)
Rodar entrenos oficiales con coche diferente a la carrera, 2ª vez	5 vueltas x (F)
No estar presente (sin justificación) en la verificación del coche una vez requerido el piloto	5 vueltas x (F)
Proferir insultos a otros pilotos o miembros de la organización, gritar, menospreciar a los comisarios de pistas, 2ª vez	5 vueltas x (F)
Usar útiles de verificación fuera de la mesa de verificaciones, 2ª vez	5 vueltas x (F)
Manipular el coche en Parque Cerrado, 2ª vez	5 vueltas x (F)
No acudir al puesto de Comisario de Pista, 2ª vez	5 vueltas x (F)
Tocar el coche en el cambio de carril, 2ª vez	5 vueltas x (F)
Limpiar o aditivar las ruedas con líquidos no facilitados por la Organización	5 vueltas x (F)
Aplicar aditivo directamente a la pista	5 vueltas x (F)
Sustituir componente dañado por otro de diferentes características	5 vueltas x (F)
No efectuar reparación obligatoria en las vueltas marcadas	5 vueltas x (F)
No acudir al puesto de Comisario de Pista, 2ª vez	5 vueltas x (F)
Abandonar el puesto de Comisario de Pista sin sustituto	5 vueltas x (F)
Negligencia fortuita en las funciones de Comisario de Pista, 2ª vez	5 vueltas x (F)
Negligencia intencionada en las funciones de Comisario de Pista, 1ª vez	5 vueltas x (F)
Beber, fumar o hablar por teléfono en funciones de Comisario de Pista, 2ª vez	5 vueltas x (F)
Manipular Stop & Go 1ª vez	5 vueltas x (F)

Faltas muy graves	
Proferir insultos a otros pilotos o miembros de la organización, gritar, menospreciar a los comisarios de pistas, 3ª vez	Expulsión
Sustituir un piloto en parte o en la totalidad de la carrera	No puntúa
Manipular Stop & Go 2ª vez	No puntúa
Utilizar una relación de transmisión diferente a la indicada	No puntúa
Beber, fumar o hablar por teléfono en funciones de Comisario de Pista, 3ª vez	No puntúa
Alterar el voltaje del carril, propio o ajeno.	Expulsión
Estrellar el coche ex profeso contra otro participante	Expulsión
Negligencia intencionada en las funciones de Comisario de Pista, 2ª vez	No puntúa
Agredir a un piloto, Comisario o miembro de la Organización	Expulsión

Las penalizaciones mostradas son para una carrera al sprint. Estos valores se multiplicarán por un factor corrector (F), según la duración de la carrera. Todas las penalizaciones son acumulables.

Resistencia 2 horas (F=1)

Resistencia 6 horas (F=3)

Resistencia 12 horas (F=6)

Resistencia 3 horas (F=1,5)

Resistencia 8 horas (F=4)

5.3 - COMUNICACIÓN DE LAS PENALIZACIONES

Al finalizar la Pole Position y antes del inicio de la carrera, se procederá a comunicar públicamente las penalizaciones y los pilotos/equipos afectados.

En caso de que se detecte alguna anomalía en alguna de las posibles verificaciones durante el transcurso o al final de la carrera, la comunicación de las penalizaciones se hará al final de la carrera.

Esta comunicación no admitirá debate ni discusión al respecto, ya que en el artículo 4.10 especifica claramente el procedimiento establecido para presentar una reclamación.

5.4 – BRIEFING

Entre el final de la Pole Position y el inicio de la carrera, se procederá a efectuar un Briefing de pilotos/equipos donde el Director de Carrera repasara aspectos del evento (técnicos, deportivos)

6 - PUNTUACIÓN Y PREMIOS

6.1 - PUNTUACIÓN DE LA CARRERA

En este tipo de carreras no generan puntos para ningún campeonato.

6.2 - PREMIOS

Los premios que se otorgarán serán debidamente detallados en el anuncio de la prueba.

Se pueden otorgar premios específicos en función de la competición y a criterio de la Organización.

7 – VARIOS

7.1 - DERECHOS DEL ORGANIZADOR

Como organizador, ICAR INDOOR tendrá potestad en todo momento para:

- Modificar o ampliar el presente reglamento, publicándolo por los medios habituales a la mayor brevedad posible.
- Adelantar, aplazar o cancelar las carreras anunciadas sin necesidad de justificación, previo oportuno aviso en los medios habituales.
- Ejercer el derecho de admisión de pilotos o espectadores lesivos para el buen funcionamiento de la competición, sin necesidad de dar ningún tipo de explicación.
- Reservarse derechos sobre la publicidad de la carrera, así como material gráfico, escrito y audiovisual que de ella se extraiga, con plena potestad sobre sus copias.
-

Todos los aspectos no contemplados en el presente reglamento quedan bajo el criterio del Director de Carrera

7.2 - REGLAMENTOS

La reglamentación técnica y deportiva oficial de ICAR INDOOR y específica para cada categoría estará indicada en el anuncio de la carrera.

7.3 - CONTACTO

Cualquier sugerencia, comentarios o consultas, podéis dirigirlas a ICAR INDOOR a través de nuestro correo electrónico Info@icar-indoor.com