



SIROCCO SERIES

14ª TEMPORADA

REGLAMENTO TÉCNICO-DEPORTIVO



Control de autores y editores.

Control de versiones.

Versión	Tipo	Autor	Inicio vigencia	Fin vigencia
14.0	Oficial	SIROCCO SERIES	01-09-2023	30-06-2024

Organización

EL Karting Vives organiza el “Campeonato **SIROCCO SERIES**” 2023-2024. Éste se disputará en circuitos permanentes y/o urbanos que obtengan el visto bueno del responsable del karting vives, siendo fundamental para ello que dichos circuitos guarden unas normas de seguridad y viabilidad óptimas para la correcta y segura práctica del karting. El karting Vives figurará, a todos los efectos, como Organizador y responsable de todo lo acontecido en este Campeonato.

El presente reglamento será de aplicación obligatoria en todas las pruebas que compongan el certamen. La organización es libre de permitir o denegar la participación a cualquier piloto que crea conveniente.

Facultades del Director de Carrera

La función del director de Carrera como contempla el reglamento de competición de karts, es la máxima autoridad tanto técnica como deportiva. De hecho, sus decisiones deberán ser atendidas y respetadas tanto por los propios pilotos como de mecánicos, asistentes o cualquier otra persona que forme parte del evento.

Entre sus mayores funciones esta la protección de todos los participantes, así como respetar y aplicar con total indemnidad el correspondiente reglamento de banderas durante la carrera o competición.

En estos eventos el director de Carrera, se limitará de forma exclusiva al control y comprobación de la señalización de la pista donde se vaya a acometer el evento, así como asistir e informar a los pilotos de las normas a seguir y en especial verificar los vehículos y sus componentes, tanto al inicio de la carrera como al final de la misma.

Su trabajo siempre estará supervisado por la organización de la competición o carrera a la que mantendrá informada en todo momento de la prueba tanto a la organización como al propio Comisario de Carrera como responsables directos de cuantos incidentes puedan ocurrir durante la prueba, carrera o evento de la índole que sean.

Con ello queda latente que en ningún caso al director de carrera se le podrá derivar o exigir responsabilidad civil ni penal aunque sea de forma pecuniariamente de cuantos actos se deriven del evento o incluso a terceros en especial a todo lo previsto en el artículo 1902 y siguientes de nuestro código civil o los derivados de los artículos 109 al 122 de nuestro código penal, todo ello respecto a la obligación de reparar los daños y perjuicios que recaigan tanto en las personas como en el patrimonio de otra, consecuencia de los actos realizados tanto en ámbito personal como los causados por otras personas dentro del ámbito de la competición y sus elementos.



Consecuentemente tanto el comisario deportivo de carrera como el delegado técnico o incluso el propio organizador de carrera y subsidiariamente el titular o propietario del centro deportivo, serán los responsables con carácter pleno y absoluto de organizar y obtener tanto los permisos legales oportunos, como mantener la seguridad y coberturas necesarias y exigibles por ley o reglamento para cada evento en función de su riesgo cumpla con la normativa, por lo que queda al margen y exonerados de dichas responsabilidades tanto el director de carrera como sus adjuntos.

El director de Carrera será informado por los comisarios Técnicos de la carrera de toda aquella información que precise o solicite y que le permitan tomar las decisiones que estime oportunas con el visto bueno del comisario deportivo.

Por lo que la figura del director de Carrera en estos casos girará sobre la colaboración profesional dentro de sus competencias para que desarrolle el evento con la mayor seguridad posible, dado que toda la responsabilidad recaerá sobre el comisario técnico de carrera, que además, podrá actuar como representante de la misma.

El director de Carrera se podrá apoyar en las indicaciones que le hagan los Comisarios de pista cuando lo estime oportuno. Pero solo serán válidas las decisiones que el director de Carrera dictamine.

Las decisiones tomadas por el director de Carrera no podrán ser apelables. No se admitirá discrepancia verbal y mucho menos si va acompañada con palabras o tonos de voz que puedan interpretarse como falta de respeto hacia su figura deportiva o su persona. Esto último puede ser motivo de descalificación inmediata del piloto que lo cause, sea él directamente el protagonista o alguien de su entorno.

Participantes.

Para participar en el Campeonato **SIROCCO SERIES” 2023-2024** de Karting, será requisito indispensable tener una **POLIZA DE SEGURO** que cubra el deporte del karting, se aconseja la Licencia de la Federación de Automovilismo de la Comunidad Valenciana del tipo HK (HOBBY KART).

La no presentación de la Licencia o estar ésta caducada, será suficiente impedimento para no permitir tomar parte en la Jornada al piloto en cuestión. En caso de suceder esto, no tendrá derecho al reintegro de la aportación económica efectuada para de inscripción.

La participación de menores de edad estará supeditada a la aprobación del Organizador, siendo en todo caso indispensable la autorización por escrito del padre o del tutor, el cual, siempre que el deportista participe en la competición, deberá acompañarle y estar presente en el circuito mientras se desarrolla la prueba.

El aspirante a participar en el Campeonato no podrá estar suspendido por ninguna Federación Deportiva u Organismo que lo sustituya, Regional, Nacional o de terceros países. De comprobarse que es así, será dado de baja automáticamente perdiendo todos los derechos que pueda haber adquirido en el tiempo que haya transcurrido en su participación.

Todos los participantes cuyas solicitudes de inscripción sean admitidas se comprometen a respetar el presente Reglamento.

Los deportistas que indiquen incorrectamente los datos requeridos para su inscripción, perderán los puntos y derechos adquiridos hasta ese momento y podrán ser descalificados.

El número de dorsal que cada kart ha de portar, es de libre elección del piloto, siempre y cuando no esté siendo utilizado por otro inscrito en el Campeonato. El número no debe de sobrepasar los dos dígitos. El número 1 queda reservado para el campeón de la temporada anterior, sólo en caso de que el campeón vigente no quiera usarlo, lo podrá usar otro competidor.



- El piloto deberá vestir obligatoriamente:

- CASCO PARA LA PRÁCTICA DEL KARTING.
- MONO DE UNA PIEZA PARA LA PRÁCTICA DEL KARTING.
- GUANTES DE MATERIAL RESISTENTE A LA ABRASIÓN Y QUE CUBRA LA MANO EN SU TOTALIDAD.
- CALZADO APROPIADO, A SER POSIBLE QUE CUBRA POR ENCIMA DEL TOBILLO.
- PROTECTOR COSTILLAR RECOMENDADO Y OBLIGATORIO PARA LOS MENORES DE 16 AÑOS.
- COLLARÍN RECOMENDADO Y OBLIGATORIO PARA LOS MENORES DE 16 AÑOS

El incumplimiento de este apartado, en su totalidad o en parte, podrá dar lugar a que se le niegue el acceso a pista al piloto, perdiendo todos los derechos de inscripción, independientemente de la sanción deportiva que ello pudiese acarrear.

Está prohibida la instalación y utilización de sistemas que permitan la transmisión de datos, órdenes y/o comunicación desde un kart en movimiento a mecánicos y viceversa, durante todo el desarrollo de los Entrenamientos, Mangas y Carrera, salvo establecidos como obligatorios y/o los instalados por los Comisarios y Cronometradores de la prueba con el fin de controlar el desarrollo de la misma.

Categorías del campeonato sirocco series.

EVO - EVO PLUS - TILLOTSON

- **Categoría EVO**

Categoría para mayores de 14 años. (Menores de 14 años con la aprobación de la organización).

- **Categoría EVO PLUS**

Categoría para los mayores de 35 años. (Solo amateurs)

- **Categoría TILLOTSON**

Categoría para los pilotos de 13 a 18 años.

El Decimocuarto CAMPEONATO SIROCCO SERIES admitirá a los vehículos que cumplan las siguientes especificaciones:

- **MOTOR: Categoría EVO- EVO PLUS**
- **Lifan TDS 460 CC. según se distribuye por el distribuidor oficial de Lifan España**
- **Lifan PK460 CC**

El uso de estos motores estará garantizado hasta la finalización del decimocuarto Campeonato (2024). Queda PROHIBIDA cualquier manipulación sobre este motor y sus componentes.



CARBURADOR

Categorías EVO-EVO PLUS.

El entregado con el Motor LIFAN TDS-460 c.c. y Motor PK-460E Siendo el mismo modelo que se suministra con el motor.

Cualquier otra manipulación en los elementos internos y externos del carburador está prohibida.

El diámetro del carburador será máximo 23 mm

El diámetro de chiclet será inferior a 1.12 mm y superior a 1.08 mm.

El combustible a utilizar será el de 95 octanos. No está permitido ningún aditivo que aumente el octanaje.

Para las carreras del campeonato de Oliva, la adquisición del combustible deberá ser obligatoriamente de la gasolinera REPSOL ubicada en la carretera N-332, km.209,5 dirección sur, debiéndose comprar el día sábado previo a la carrera por la tarde o el mismo domingo de la misma. Los test de gasolina se realizarán en base a la gasolina de 95 octanos de dicha gasolinera y se comprará el día anterior a la carrera.

TOMA Y FILTRO

- **Categorías EVO – EVO PLUS.-** El suministrado por karting vives color verde.

ESCAPE

- **Categorías EVO - EVO PLUS.-** Escape y colector suministrado por Karting vives

EMBRAGUE

- **Categorías EVO – EVO PLUS**

Será el que suministra Karting VIVES con el motor o el distribuidor de Lifan España 14 dientes. También está permitido el modelo que se usa en Finestrat siempre que lleve 14 dientes.

Es obligatorio el uso de un protector metálico para el embrague

- CORONA EVO 42 Dientes.
- CORONA EVO PLUS 43 Dientes.

BUJIA

- **Categorías EVO – EVO PLUS**

Corta- NGK-BR9HS con su respectiva arandela y sin modificaciones.

CHASIS

Para todas categorías

LIBRE (SIN FRENOS DELANTEROS) En caso de llevarlos estos estarán desconectados.



NEUMÁTICOS

Heidenau HLD (Tanto para pista seca como mojada)

Dureza: 3/4

Medida Delantera: 10x4,5 – 5

Medida Trasera: 11x7,1 – 5

Los neumáticos para este campeonato serán los entregados por los pilotos para la 1ª carrera que participen en el campeonato, (usados o nuevos), con sus respectivas llantas. Quedando en custodia desde ese momento

Todas las tandas del domingo se disputarán con los neumáticos de carrera.

No estará permitido cambiar llantas bajo ningún concepto.

No está permitido cubrir o dotar a la banda de rodadura del neumático con ninguna sustancia o producto que pueda aumentar las prestaciones de éste, aunque sea por un corto espacio de tiempo. En caso de sufrir un pinchazo en alguna rueda del kart los pilotos tienen 2 opciones.

1ª Opción cambiar dicha rueda con el visto bueno del comisario técnico y D.C. y penalizar sin puntos la primera manga con ese neumático

2ª Opción cambiar los 2 neumáticos y penalizar sin puntos las dos mangas de esa carrera y esta no se podrá descontar del campeonato.

En el caso de volver a pinchar el otro neumático del mismo tren (delantero o trasero) se le aplicara la sanción de la 2ª opción.

En la categoría Tillotson hay que empezar con neumáticos nuevos en el campeonato y al finalizar las pruebas se entregaran a la organización.

Los neumáticos son intransferibles

PESOS

Categoría Evo.- 185 KG

Categoría Evo Plus.- 200 KG

Categoría Tillotson 145 KG

La comprobación del peso citado se hará siempre en el momento de ingresar los vehículos a boxes una vez finalizada cada prueba oficial. Léase tandas cronometradas y cada una de las carreras.

Hasta pasado el momento del pesaje, el piloto no puede recibir del exterior ningún elemento que pueda ser susceptible de incrementar su peso o el del kart. No podrá hidratarse hasta pasado el pesaje.

La única báscula reconocida por la Organización es la aportada por ésta.

No se admitirá ningún margen de error en el pesaje.

No se podrá tocar ningún kart hasta haber pasado por báscula, (mecánico, amigos, familiares etc.)





DORSALES

Categoría Evo.- FONDO AMARILLO NUMEROS NEGROS

Categoría EVO PLUS.- FONDO AMARILLO NUMEROS ROJOS

Categoría Tillotson.- FONDO AMARILLO NUMEROS NEGROS

ANEXO (El incumplimiento de la norma será sancionable con 5 segundos de más por manga en la que se participe.)

La tipografía de los números es libre, siempre que sean suficientemente legibles.

Han de ir colocados con carácter obligatorio en la parte delantera y trasera, en los lugares estipulados para ello en la carrocería, y deben de estar siempre bien visibles. Se aconseja también en los laterales del kart.

Dorsales obligados números del 01 al 99.

Categoría- TILLOTSON

Reglamento completo en la web <https://f400-oliva.com/reglamento/>

INSCRIPCIONES

Los interesados en participar en el 14° **SIROCCO SERIES” 2023-2024** tendrán que inscribirse a través del Banco Sabadell. Número de cuenta: **ES69 0081 0273 7100 0174 0185** concepto del ingreso (**Nombre de Piloto + Categoría + Dorsal**) y enviar justificante del pago al siguiente correo reservasKartingvives@gmail.com fecha límite **24-09-2023**

En el supuesto que el número de inscritos al finalizar el plazo fuese inferior a DIEZ, la prueba sería cancelada, pero tendría validez para el resultado del Campeonato, puesto que se consideraría como disputada y, por tanto, sería el resultado a descontar al final del mismo.

No se establece cantidad máxima de pilotos admitidos.

El participante es consciente que los derechos abonados en concepto de inscripción no suponen para la Organización del Certamen ni para el propietario de las instalaciones, más vinculación con el participante que facilitarle a éste que le sea posible la práctica del karting en competición a lo largo de la jornada oficial.

El inscrito es consciente que tanto la Organización del Certamen como el propietario de la instalación no son responsables de las consecuencias que, tanto en su persona como en sus bienes, pudiera tener cualquier incidente o accidente que le suceda a lo largo de la jornada de la competición.

El inscrito es consciente que, con el mero hecho de inscribirse a una sola de las pruebas de cualquier Edición del Campeonato, da su autorización para que la Organización pueda usar su imagen personal, la de su vehículo, su nombre y/o apellido en cualquier medio de comunicación para promoción, divulgación o publicidad del Certamen.



El inscrito es consciente que, con el mero hecho de solicitar la inscripción a cualquier prueba del Campeonato, da por conocido y aceptado todos y cada uno de los artículos contenidos en este Reglamento.

Por lo tanto, admite y está conforme con que el desconocimiento por su parte de cualquier punto del Reglamento no le exime de su cumplimiento. Y al realizar la inscripción se tendrá que notificar N.º de licencia o seguro, N.º de Kart, y categoría.

VERIFICACIONES

VERIFICACIONES ADMINISTRATIVAS.

El piloto, antes de salir a pista para rodar deberá estar al corriente del pago de los derechos de inscripción, así como haber entregado a la Organización el original de la Licencia Deportiva. El piloto al hacer la inscripción da fe del conocimiento y aceptación del Reglamento, así como su predisposición a que su nombre e imagen pueda ser utilizada por la Organización.

En este momento será, también, cuando el participante recibirá el transponder de manos de la Organización. El transponder se tendrá que devolver en el mismo estado de uso al finalizar la prueba.

VERIFICACIONES TÉCNICAS.

Una vez que el participante haya sido admitido a tomar parte en la competición, pondrá el kart a disposición del Comisario Técnico de la Competición para su revisión y verificación.

En el caso de que el comisario técnico no apruebe el buen estado de un kart no se le permitirá competir hasta que esté en condiciones.

Antes de iniciar cualquiera de las pruebas que componen la jornada, la Organización podrá verificar el equipamiento de todos los pilotos participantes. A aquellos que no cumplan las condiciones impuestas en el reglamento no les estará permitido tomar la salida hasta recibir el visto bueno del director de Carrera.

El casco ha de ser del tipo "INTEGRAL".

La Organización podrá verificar de oficio cualquier vehículo participante que considere oportuno, tanto al finalizar la jornada como en cualquier momento de ésta. Al concursante cuyo vehículo no pase las verificaciones técnicas y por tanto no pueda acceder a pista y competir no le será reintegrado el importe de la inscripción.

Todos los pilotos están obligados al terminar cada una de las pruebas oficiales a esperar turno para el pesaje. El pesaje, salvo que la Dirección de Carrera determine otra opción, será obligatorio para todos los participantes al finalizar cada prueba oficial lo cual incluye las dos carreras y los entrenamientos cronometrados.

Si por causa de tiempo o alguna otra razón que la Dirección de Carrera considerase oportuna no fuese factible realizar el pesaje de todos los participantes, pasarán obligatoriamente por la báscula aquellos pilotos que aleatoriamente designase el director de Carrera.

Todo piloto que entre en boxes durante los entrenamientos cronometrados estará obligado a pasar por la báscula no hacerlo implicará automáticamente la anulación de los tiempos realizados hasta ese momento.

Al finalizar las pruebas oficiales mientras el piloto espera turno para el pesaje, deberá permanecer junto al vehículo y no le estará permitido que incorpore, cambie o varíe, en su propia persona, en su equipamiento o en el kart, ningún elemento que pueda ser susceptible de variar el peso final del equipo. De hacerse será excluido inmediatamente.



No está permitido hidratarse hasta pasado el pesaje.

No obstante, a lo expuesto en el punto anterior, si por causa de una climatología adversa el piloto precisa ropa de abrigo mientras espera el pesaje podrá hacer uso de ella, pero deberá quitársela durante el tiempo que esté sobre la báscula.

Al finalizar la segunda y última carrera de la jornada, salvo decisión del director de Carrera, los pilotos llevarán el kart al Parque Cerrado. Dentro del parque cerrado se tendrán que desmontar los neumáticos usados en la competición y entregarlos a la organización para su custodia. Así mismo, los 4 primeros clasificados en esta final tendrán que estar preparados ellos o sus mecánicos para desmontar cualquier elemento del motor para poder verificarlo si así lo decide el director de carrera.

En el Parque Cerrado no podrá permanecer nadie que no pertenezca a la Organización. De observarse la presencia de alguna persona alrededor, tocando o manipulando algún kart, el piloto de ese dorsal será, inmediatamente, excluido de la prueba.

La entrada en el Parque Cerrado de un kart con retraso o su ausencia del mismo, llevará a la exclusión de la clasificación al piloto correspondiente

El Parque Cerrado, será abierto a la orden del director de Carrera una vez se haya realizado la entrega de Trofeos.

Aquel que retire un kart sin contemplar el punto anterior, provocará la exclusión del piloto del mismo de la clasificación.

El director de Carrera puede mantener en situación de Parque Cerrado durante un máximo de 5 jornadas, a contar desde la inmediata posterior a la de la competición al o los vehículos que considere oportunos para su verificación, así como aquellos karts sobre los que se haya presentado y admitido oficialmente alguna reclamación.

El piloto o representante del mismo que no acepte esta decisión, será excluido de la clasificación.

Se permitirá el cambio de motor y/o chasis en el transcurso de la carrera. Pero siempre con la autorización del director de Carrera y del delegado Técnico.

El cambio de carburador y/o escape en el transcurso de la competición, deberá contar con el visto bueno del delegado Técnico, de lo contrario, serán invalidados los resultados obtenidos con posterioridad al cambio.

CRONOMETRAJE Y RESULTADOS

El sistema de cronometraje y por ello de cuenta vueltas, será por medio de un sistema informático que se apoyará en los datos proporcionados por el transponder que cada vehículo ha de llevar instalado durante toda la competición. Este sistema, será el único que dictaminará, salvo avería técnica del equipo, el orden de paso de los karts por la línea de meta.

Sólo en el caso de una igualdad extrema al paso por línea de meta al finalizar la carrera entre dos o más vehículos (es decir, a la milésima de segundo), será válido el uso de la "photofinish" si la hubiera. La Organización dispondrá de unidades "Transponder" para aquellos participantes que no posean este elemento o para aquellos que, si bien disponen de ello, este no sea compatible con el sistema utilizado en la Jornada.

El concursante deberá verificar con la Organización el buen funcionamiento del Útil, para lo cual, éste deberá hacerlas pruebas correspondientes en los entrenamientos libres oficiales de la Jornada. En caso de no hacerlo así, la Organización declina su responsabilidad por cualquier defecto posterior en la transmisión de datos.



El concursante deberá atenerse obligatoriamente a la colocación del transponder en el lugar del kart que dictamine la Organización Lugar que salvo orden expresa del delegado Técnico, será en el ángulo formado entre el arco de seguridad y el refuerzo de éste en el lateral derecho o izquierdo junto al asiento.

El transponder ha de fijarse firmemente al chasis para evitar su movimiento, lo cual evitaría una deficiente transmisión de datos o la pérdida del transponder. En cualquier caso, será responsabilidad del piloto cualquier anomalía que surja por no observar lo dispuesto en este párrafo.

El concursante será responsable de devolver a la Organización el transponder, tan pronto haya finalizado la prueba, en el mismo estado en que le fue entregado. En caso de rotura o pérdida habrá de hacer frente al coste del elemento.

Los resultados de los entrenamientos cronometrados serán publicados salvo imponderables técnicos en un plazo máximo de 15 minutos a contar desde el paso del último participante por meta.

Los resultados definitivos considerados como provisionales de cada carrera serán dados a conocer, salvo imponderables técnicos, no más tarde de 15 minutos desde el paso del último participante por meta.

Los resultados se considerarán definitivos una vez transcurrido el plazo de 2 días a contar desde el siguiente a la celebración de la prueba.

RECLAMACIONES TÉCNICAS

Cualquier participante en la prueba puede interponer alegato de reclamación contra los resultados.

Cualquier participante en la prueba puede interponer alegato de reclamación contra cualquier parte técnica de un vehículo participante en la competición, la reclamación ha de hacerse antes de que el kart objeto de la reclamación salga del Parque Cerrado o, en caso de este no estar activo, sea transportado por su propietario fuera del lugar de la prueba.

El reclamante ha de hacer constar por escrito aquello que a su juicio se ha de revisar en el vehículo.

Junto al escrito que deberá entregar al organizador de Carrera o persona acreditada de la Organización, deberá hacer un depósito de 500,00 € en calidad de fianza.

Sólo se admitirá la reclamación de un concursante para una determinada causa.

Está permitido que la cantidad a aportar en concepto de fianza la pueda proporcionar más de un concursante, si bien sólo el firmante de la reclamación será el responsable de aquella.

En el supuesto que la reclamación efectuada no obtenga resultado positivo, el importe de la fianza servirá para sufragar el coste de mano de obra del técnico designado por el Comité Organizador para la verificación del vehículo reclamado.

En el supuesto que la reclamación efectuada tenga fundamento, la fianza será devuelta al reclamante.

El reclamado tendrá que abonar 200,00 € en concepto de coste de mano de obra en la realización de la verificación para poder retirar el vehículo de las instalaciones oficiales. De no hacerlo, será excluido de participar en el Campeonato.

La Organización no actuará como reclamante de oficio, salvo que por circunstancias especiales dirección de Carrera o el director de la misma así lo estimase.



El comisario Técnico designado por la Organización para realizar la verificación técnica, no estará obligado al montaje de las piezas en caso de prosperar la reclamación.

Si el piloto reclamado se negase a poner a disposición de la Organización su vehículo para ser verificado, este sería de inmediato descalificado y no estaría exento de la posible sanción que la organización considerase oportuna.

Las decisiones adoptadas en el apartado técnico, siempre desde la buena fe y honestidad de la organización, se considerarán definitivas y, por tanto, aceptadas por las partes intervinientes.

Si la reclamación se efectúa contra los resultados de cualquiera de las pruebas oficiales que componen la jornada deportiva, el reclamante lo hará constar por escrito, dentro de las 24 horas a contar desde la publicación de éstos.

Puede hacer la reclamación vía telefónica o e-mail al responsable de las mismas.

En el supuesto que la reclamación prosperara, sería modificada la clasificación conforme al nuevo resultado. Así pues, el piloto que pudiera haber sido perjudicado por la clasificación original, recuperaría su posición y los derechos perdidos.

Esto incluye, en su caso, recuperar el Trofeo al que hubiese tenido derecho. En este supuesto, el trofeo le sería entregado en la siguiente prueba del Campeonato en detrimento de quién lo hubiese recogido en su momento, el cual, lo tendrá que poner a disposición del Comité Organizador como muy tarde el día de la citada competición.

En el caso de que el piloto que tenga que devolver el trofeo no lo devuelva cuando dirección de carrera se lo comunique, se le descontarán los puntos conseguidos en esa carrera.

La organización podrá valerse del material audio-visual que haya disponible, bien grabado por ésta, por espectadores o por las cámaras subjetivas que porten los participantes.

Los pilotos portadores de cámaras subjetivas están obligados a ceder las imágenes grabadas si la Organización así lo demanda. De no acceder a ello puede ser causa de penalización.

En el caso de que el material sea propiedad de un piloto incurso en el incidente a estudiar y éste no ceda las imágenes a la Organización, quedará excluido de la Jornada en cuestión.

PRUEBAS Y COMPETICIÓN

El número de jornadas que compondrán el Campeonato **SIROCCO SERIES” 2023-2024** será de 8 pruebas.

Con un entrenamiento libre, un entrenamiento oficial para comprobación de transponder, una cronometrada y dos carreras.

Cada una de las Jornadas se compondrá, como mínimo de:

- Una tanda de 10 minutos de entrenamientos libres
- Una tanda de 10 minutos de entrenamientos oficiales
- Una tanda de cronos.
- Una 1ª Carrera de aproximadamente 18 minutos, puntuable y esta define las posiciones para la 2ª carrera
- Una 2ª carrera de aproximadamente 20 minutos, puntuable
-

Lo estipulado en el punto anterior es susceptible de ser modificado si las circunstancias lo requieren. Con una antelación de no menos de 1 día, antes de la Jornada, será publicado el horario definitivo de



la competición. Y por ello, el desglose de las pruebas a celebrar.
Si por alguna causa no fuese posible organizar la parrilla de salida según los resultados de los entrenamientos cronometrados, esta se configurará según sorteo que se celebrará en el briefing de pilotos.

Cada participante sacará una papeleta con un número que marcará su posición de salida.

El tiempo máximo de disputa de la carrera (en caso de lluvia) nunca superará los 20 minutos.

El Comité Organizador se reserva el derecho de modificar la fecha y/o el lugar de celebración de una o varias pruebas, si ello fuese absolutamente necesario.

Se establece como medios de comunicación e información de todo cuanto acontezca alrededor de la composición y desarrollo de las Jornadas, la página web oficial del Campeonato, www.f400-oliva.com

Puesto que la Organización hará todo lo posible para que este horario se cumpla lo más estrictamente posible, se emplaza a los participantes a que observen los tiempos disponibles para evitar situaciones desagradables.

DESARROLLO DE LAS PRUEBAS

Todos los participantes se someterán al horario impuesto por la Organización y que solo podrá ser modificado por el director de Carrera, si éste lo considera estrictamente necesario.

Para poder tomar parte en cada una de las fases en la que se divide la prueba, el concursante deberá acreditar que hizo la inscripción en su debido momento.

La asistencia al BRIEFING de pilotos será de obligado cumplimiento. La no comparecencia o llegar una vez comenzado el mismo, será motivo de sanción.

Los ENTRENAMIENTOS LIBRES servirán, aparte de como puesta a punto del vehículo, para hacer las comprobaciones pertinentes en los transponders, así como la medición del ruido de salida de gases por el escape.

El mejor tiempo obtenido por cada piloto en los entrenamientos oficiales cronometrados, servirá para establecer su puesto en la parrilla de salida de la (1ª carrera).

Estableciéndose ésta con el piloto que haya realizado una vuelta en menos tiempo que los demás, en primera posición, le seguirá el piloto que haya realizado el segundo mejor tiempo y así sucesivamente hasta el último lugar.

La parrilla de salida (2ª carrera) se establecerá de acuerdo al resultado de las posiciones de la (1ª carrera).

En el caso que un participante no haya conseguido terminar ninguna vuelta cronometrada o que no haya estado presente, se instalará al fondo de la parrilla de salida. En el supuesto de haber más de uno en esa situación, se tomará en cuenta el tiempo hecho en los entrenamientos libres.

Una vez cerrada la salida de boxes no se podrá acceder a la pista, salvo autorización expresa del director de Carrera.

Si por criterio exclusivo del director de Carrera, a un participante se le permitiera unirse a la parrilla una vez cerrada la salida de boxes, pasará a ocupar la última posición de la misma, independientemente de la posición que le correspondiese por el tiempo marcado en los entrenamientos cronometrados.

El piloto estará atento a las indicaciones del director de Carrera y sus comisarios para formar la parrilla en el menor tiempo posible y guardando de ocupar el sitio que le corresponde. La falta de atención



puede ser sancionada con la pérdida de la posición.

Una vez colocados los vehículos en el orden establecido en la pre parrilla de salida a la orden del director de Carrera, procederán a dar una vuelta al circuito a baja velocidad.

Durante la vuelta de formación queda prohibido:

Efectuar ensayos de salida.

Efectuar maniobras de zigzag para calentamiento de neumáticos.

Y habrá unos conos en una zona determinada en la cual a partir de esos conos está totalmente prohibido adelantar o recuperar posición perdida en la vuelta de salida.

La salida será lanzada tan pronto lleguen los karts a la zona designada por la organización y si están ordenados el director de Carrera bajara la bandera española y se dará la salida a la prueba. En caso de existir semáforo, el proceso será similar. Se encenderá la luz roja y en el plazo de 3 a 6 segundos se apagará, dando lugar a la salida de los pilotos.

Aquel o aquellos pilotos que no hayan podido salir a parrilla por encontrarse la salida de boxes cerrada, se incorporarán a la carrera tan pronto como se lo permita el Comisario presente. Esto siempre será una vez que haya pasado el último kart de los que han tomado la salida por meta.

No obstante, el director de Carrera podrá modificar el sistema de salida si lo cree conveniente. En ese supuesto, lo explicará convenientemente en el BRIEFING de primera hora.

En el caso de ser necesario abortar la salida por cualquier causa, el director de carrera mantendrá en alto la bandera Nacional, y un comisario mostrará la bandera ROJA. En el supuesto de existir semáforo, la pausa la señalará la luz ROJA.

En caso de salida nula los pilotos continuaran otra vuelta a velocidad reducida sin maniobras bruscas de frenada para evitar provocar colisiones, adelantamientos injustificados y manteniendo la formación de salida.

Si fuese preciso acceder al box, bien por motivación propia o por indicaciones del director de Carrera, desde la línea de entrada a la de salida el kart llevará una velocidad de paso equivalente al de una persona. Una velocidad excesiva acarreará una sanción.

En el caso de lluvia, puesto que el tipo de neumáticos es el mismo independientemente de la climatología, la carrera seguiría su curso.

Cualquier reparación que sea precisa realizar en el vehículo durante una jornada oficial de carreras, deberá ser hecha en las zonas delimitadas para ello, y siempre fuera de la línea de asfalto.

Los pilotos deberán estar atentos a las banderas que portan los comisarios de carrera. Especialmente a dos de ellas que pueden ser cruciales para la seguridad de los participantes: la AZUL y la AMARILLA.

En las carreras, todo piloto que a criterio del director de carrera que vaya a ser superado por la cabeza de Carrera, se le mostrará la bandera azul y roja, a ser posible con su número.

Deberá entrar inmediatamente al Parque de Llegada la próxima vez que pase por la entrada del mismo y será clasificado según el número de vueltas que haya realizado. Todo piloto que no atienda dicha bandera podrá ser sancionado por los Comisarios Deportivos hasta con la descalificación de la prueba. En ese caso se le mostrará la bandera negra, con su número.

En el caso de que haya un vehículo accidentado u obstruyendo la calzada, se mostrará a los pilotos la bandera AMARILLA AGITADA. En el recorrido comprendido entre esta bandera y la de color VERDE, estará prohibido hacer cualquier adelantamiento. En el caso de que no hubiese posibilidad de tener una



bandera verde posterior al lugar del siniestro, se permitirán los adelantamientos una vez sobrepasado éste.

Si el accidente o incidente habido obstruyese al completo la pista, el director de Carrera podría decretar la muestra de bandera ROJA. Esto significaría la parada inmediata de los vehículos en la pista.

De suceder el caso anteriormente expuesto, el director de Carrera podría dar por finalizada la prueba si se ha cumplido el 80% de las vueltas, o bien, continuarla con una nueva salida hasta completar el número de vueltas prefijadas menos una.

Para la clasificación, en este caso, se sumarían los tiempos de cada piloto en cada una de las partes en que se dividió la manga, siendo el vencedor y siguientes clasificados aquellos que han tardado menos tiempo en el cómputo global.

La salida de esta reanudación será ordenada manteniendo las posiciones que regían en el paso por meta en la vuelta inmediata anterior a la suspensión.

En el supuesto que fuese detenida la carrera por causa mayor y el director de Carrera la diese por concluida, la Clasificación se basaría sobre el paso por meta en la vuelta inmediata anterior.

La clasificación final de cada carrera será determinada según el orden de paso por la línea de llegada de los vehículos cuando el director de Carrera baje la bandera de CUADROS. Esto sucederá al paso del piloto que encabece la prueba al cumplirse las vueltas reglamentadas

Una vez finalizada cada prueba, todos los karts entrarán al PIT LANE y esperarán en fila para proceder al pesaje oficial. Está totalmente prohibido hasta que se haya pasado la báscula, que se incorpore, bien al vehículo o al propio piloto, cualquier elemento que sea susceptible de variar el peso del conjunto.

Esto pudiera ser objeto de descalificación inmediata. El piloto NO podrá hidratarse hasta haber pasado el pesaje.

Al finalizar el pesaje de la 2ª manga, todos los karts deberán entrar en zona de parque cerrado, desmontar los neumáticos y entregarlos a la organización.

Igualmente, los 4 primeros clasificados deberán estar atentos por si dirección de carrera les exige desmontar componentes para su verificación.

La organización se reserva el derecho de solicitar cualquier motor que haya participado en el evento para hacer las verificaciones que crea conveniente en un plazo Max. de 5 días.

PREMIOS Y PUNTUACIÓN

Para determinar el vencedor de la jornada, será el que obtenga más puntos en esa jornada. (Crono, 1ª carrera, 2ª carrera y vueltas rápidas).

En caso de empate a puntos el vencedor de la prueba será el que obtenga las dos mejores posiciones sin penalización, contando (crono-1ªcarrera-2ªcarrera).

Cada carrera de la jornada será independiente para la clasificación final del Campeonato.

Es OBLIGATORIO que los pilotos con derecho a trofeo acudan a recogerlo al podio, y han de presentarse con la vestimenta de competición.

Con vistas a la clasificación final de Campeonato, los pilotos recibirán una serie de puntos con arreglo al puesto conseguido al finalizar cada carrera.



Relación de puntos obtenidos según el puesto en que finaliza, cada carrera.

- 1ª FINAL del 1º al 46º.- puntos. - 75, 70, 66, 63, 61, 60, 59, 58, 57, 56, 55, 54, 53, 52, etc.
- 2ª FINAL del 1º al 46º - puntos. - 75, 70, 66, 63, 61, 60, 59, 58, 57, 56, 55, 54, 53, 52, etc.
- 1ª Posición de pole. - puntos. - 1
- Vuelta rápida 1ª carrera. - puntos. - 1
- Vuelta rápida 2ª carrera. - puntos. - 1
- Los pilotos que no puntúen entre los 14º primeros recibirán 1 punto extra por participar.

En el supuesto que una prueba hubiese de ser suspendida antes de llegar a su final, se tendrá en cuenta lo siguiente:

No habrá puntos si la carrera finalizara antes de haberse cumplido el 50% de las vueltas pactadas.

Si la suspensión se realiza una vez sobrepasado el 50% de las vueltas pactadas, los puntos serán los mismos que si se hubiese llegado a cubrir el total de las vueltas.

Si un piloto no llega a dar el 50% de las vueltas se le otorgara la mitad de los puntos correspondientes según su posición.

Para determinar el vencedor FINAL del CAMPEONATO, cada piloto sumará TODOS los resultados obtenidos MENOS los correspondientes a sus 2 peores mangas. No está permitido descontarse una manga en la que se haya sufrido alguna sanción de cualquier tipo.

En el supuesto de empate a puntos entre dos o más pilotos, se dará como mejor clasificado al que reúna más primeros puestos. En caso de seguir el empate se tendrán en cuenta los segundos puestos y así sucesivamente hasta el desempate, si el empate se mantuviera, se tendrían en cuenta las vueltas rápidas.

Si el empate fuese consecuencia de un redondeo, se mantendrá delante en la clasificación al piloto que haya estado delante antes de producirse el redondeo.

BANDERAS

- BANDERA NACIONAL. - Comienzo de la prueba.
- BANDERA A CUADROS. - Fin de la prueba.
- BANDERA ROJA. - Interrupción de la prueba. Parada de motores en parrilla de salida.
- BANDERA AMARILLA. - Peligro en pista. Prohibido adelantar. Será obligado bajar sensiblemente velocidad.
- BANDERA VERDE. - Pista libre.
- BANDERA BLANCA. - Vehículo lento en pista.
- BANDERA AZUL. - Facilitar adelantamiento (se muestra al piloto que va a ser doblado). Si es Fija, se acercan los líderes de la prueba, si es ondeando, dejar paso a los líderes de la prueba nada más se pueda.
- BANDERA CON FRANJAS ROJAS Y AMARILLAS. - Pista deslizante.
- BANDERA NEGRA CON CIRCULO NARANJA. - Avería Mecánica. (se acompaña con el número de dorsal) dispone de 3 vueltas para entrar a boxes a reparar.
- BANDERA NEGRA. -Vehículo penalizado. (se acompaña con el número de dorsal) Abandono inmediato de la prueba.
- BANDERA AZUL. + BANDERA ROJA. Deberá entrar inmediatamente al Parque de Llegada la próxima vez que pase por la entrada del mismo.



En el supuesto de que la Organización consiguiera publicidad para el CAMPEONATO, los concursantes estarán obligados a ceder los espacios que aquella considere necesarios, tanto en la carrocería de los karts como en la vestimenta del piloto.

La Organización tendrá en cuenta, al elegir los espacios a disponer, no dañar la visión de la publicidad que el concursante pueda portar.

Por interés general, la publicidad deberá estar siempre visible en los vehículos y/o vestimenta del piloto.

La Organización de Campeonato velará por ello y podrá hacer los cambios que considere necesarios para lograr ese fin.

La superficie de los espacios, su disposición, así como el fin que se dará al importe recibido será convenientemente estudiados y consensuado por Karting Vives

Todo concursante puede portar la publicidad que considere, siempre que no atente contra el buen gusto o se trate de productos cuyo consumo no sea nocivo para la salud.

La Organización podrá solicitar a los pilotos que voluntariamente les cedan el material audio-visual grabado en las competiciones por sus cámaras subjetivas para su uso en actos promocionales u otros motivos o eventos que considere necesarios para el buen fin del Campeonato. A petición del piloto cedente, su nombre saldrá en los créditos de la publicación.

CÓDIGO DISCIPLINARIO

El director de carrera es la máxima autoridad técnica y deportiva y por tanto todos los participantes deben de saber que tiene el poder para iniciar las acciones oportunas que crea convenientes para hacer cumplir este reglamento durante y después de cada prueba.

NO SE PERMITE TOMAR LA SALIDA:

- No habiendo pasado la Verificación Técnica.
- No aportar la tarjeta del seguro o no justificar su posesión.
- No llevar un casco que ofrezca suficiente seguridad, según el criterio del director de Carrera
- No llevar guantes conformes al reglamento.
- Llevar el Kart en condiciones que revista peligrosidad.
- Estar bajo efectos de alcohol u otras sustancias no permitidas.
- Llevar el Dorsal con el mismo número que otro participante.

DESCALIFICACIÓN

- Desobedecer al director de Carrera.
- Discutir en público una decisión del director de Carrera.
- Actitud violenta contra un tercero.
- Utilizar un combustible diferente al oficial.
- No pasar la verificación técnica del kart, motor, etc.
- Pérdida del transponder. Y sanción de 250 €



- Agresión verbal al director de Carrera o alguno de sus comisarios.
- Entrar en boxes durante entrenamientos cronometrados o carreras, y no pasar por báscula.
- No dar el peso mínimo establecido.
- Conducción agresiva, temeraria y peligrosa que ponga en peligro a otros pilotos.
- Instalar y/o utilizar sistemas de radio.
- No llevar los precintos y numeración oficiales.
- No llevar los neumáticos establecidos.
- Si queda constatado/probado que un piloto ha reemplazado y/o reposicionado intencionadamente un carenado delantero que no estaba instalado correctamente durante la última vuelta o tras haberse mostrado la bandera a cuadros, conllevará la descalificación de la competición.
- Si queda constatado/probado que otro piloto ayuda a reemplazar o reposicionar intencionadamente un carenado delantero que no estaba instalado correctamente durante la última vuelta o tras haberse mostrado la bandera a cuadros, conllevará la descalificación de la competición.
- Retirar el Kart antes de la apertura del Parque cerrado sin la autorización del director de carrera
- Cambio de neumáticos fuera del parque cerrado.
- Competir con unos neumáticos que no le pertenecen.
- Dejar sus neumáticos a otro competidor.
- Negarse a dejar el motor a la organización si se le exige después del evento para su verificación

PÉRDIDA DE POSICIÓN SALIDA

- Llegar tarde a la configuración de parrilla.
- Retrasarse en la vuelta de calentamiento.
- Problemas de arranque del motor.
- Provocar 2 salidas fallidas
- Reducir la velocidad excesivamente o frenar intencionadamente en la salida
- Adelantarse al procedimiento de salida.

(Las penalizaciones de tiempo se sumarán a los resultados finales.)

PÉRDIDA DE 2 décimas de segundo.

- Finalizar la tanda de cronos con pontón caído y aviso de golpe por los comisarios.

PÉRDIDA DE 2 SEGUNDOS

- Finalizar las mangas con pontón caído sin aviso de golpe por los comisarios.

PÉRDIDA DE 5 SEGUNDOS

- Incumplimiento de la normativa de los números de carrera y nombre del piloto
- Provocar contactos continuos o colisiones.
- No respetar las banderas.

PÉRDIDA DE 10 SEGUNDOS





- Adelantar a un piloto precedente aprovechando maniobras de doblaje y no devolverle la posición.
- Adelantar a otro piloto por fuera de la pista. Los pilotos deben utilizar la pista en todo momento. Para disipar cualquier duda, las líneas blancas que definen los bordes de la pista se consideran que forman parte de la pista, pero no los arceños o bordillos. Siempre habrá que mantener mínimo 2 ruedas dentro de la pista.
- Entrar con pontón caído con aviso de contacto de los comisarios.
- Entrar con pontón caído por desplazar a otro piloto y ganarle la posición.
- Cualquier tipo de manipulación intencionada sobre el pontón delantero, soportes del pontón, los tubos de la defensa donde va sujeto el soporte del pontón, o llevar el pontón agujereado.

PÉRDIDA DE 15 SEGUNDOS

- Abandonar la pista sin avisar a los demás pilotos y entrañando peligro.
- Reincorporarse a la pista entorpeciendo o poniendo en peligro a otros pilotos.
- Entrar con pontón caído por desplazar a otro piloto y este perder varias posiciones.
- Causar un accidente por conducción agresiva.

DETENCIÓN EN BOXES HASTA SOLVENTAR LA INCIDENCIA:

- Vehículo que se considere no apto para seguir en carrera.
- Pérdida de alguna defensa delantera o trasera del kart.

EXCLUSIÓN DEL CAMPEONATO:

- Agresión física a cualquier miembro de la Organización u otro concursante.

OTRAS SANCIONES:

- Aquellas que estime oportunas el director de Carrera por sucesos no contemplados en el presente Reglamento.

INCIDENTES/ACCIDENTES EN CARRERA

Las sanciones las aplicará el director de carrera con los apuntes de sus colaboradores a pie de pista.

No se admitirán reclamaciones sobre conducta irregular de otros participantes.

La resolución tomada por los comisarios y director de carrera no será apelable

ACTUALIZACIONES





El presente Reglamento, durante el transcurso del campeonato, podrá ir sufriendo modificaciones y actualizaciones sucesivas hasta conseguir adecuarse a la realidad del desarrollo de la competición.

Dichas modificaciones serán añadidas al propio reglamento, dando como resultado una nueva versión del reglamento, que será publicado en la página web oficial del campeonato; www.f400-oliva.com

En caso de modificarse el Reglamento, se realizará un comunicado oficial a través de la web de campeonato y envío de correo electrónico.

Cualquier nueva versión del reglamento dejará sin validez todas las anteriores.

Cada final de temporada, tan pronto como sea posible, será dado a conocer el Reglamento para la temporada siguiente. Tanto si no sufre ninguna modificación en su contenido como si cualquier artículo ha sufrido algún cambio, anulación o adaptación, o se amplía el número de aquellos.

CALENDARIO OFICIAL

El calendario establecido se puede consultar en la página web del campeonato, www.f400-oliva.com

CARRERA 1	01 OCTUBRE 2023	OLIVA 4
CARRERA 2	05 NOVIEMBRE 2023	FINESTRAT
CARRERA 3	10 DICIEMBRE 2023	OLIVA
CARRERA 4	14 ENERO 2024	ALBAIDA
CARRERA 5	18 FEBRERO 2024	OLIVA
CARRERA 6	17 MARZO 2024	GOKARTS MAR MENOR
CARRERA 7	21 ABRIL 2024	FORTUNA
CARRERA 8	02 JUNIO 2024	OLIVA

CIRCUITOS

Los diferentes trazados en los que se disputarán las mangas clasificatorias y de carrera serán publicados en la web del campeonato en los artículos previos a las jornadas de carrera.

Se intentará mantener información actualizada sobre este tema en la web del campeonato, www.f400-oliva.com en el menú "Circuitos".

RESULTADOS

En la web www.f400-oliva.com se irán publicando los resultados y clasificaciones provisionales de las distintas pruebas.

Estos no serán oficiales hasta que no termine el campeonato y se confirmen como válidos.



ANEXOS.

ANEXO-1 (Se cambia el sistema de puntuación)

ANEXO-2 (A partir de ahora, no acudir o abandonar la ceremonia de entrega de trofeos antes de finalizar esta, será motivo de descalificación de la prueba y su posición pasará al siguiente participante.) Y así sucesivamente.

Esta decisión de la organización es por respeto a los ganadores, y salvo excepciones que deberán notificar al director deportivo todos los participantes de la prueba deberán asistir a la ceremonia de entrega de trofeos.

ANEXO-3 (No acudir al briefing o acudir muy tarde será sancionable con 5" en la 1ª manga.)

ANEXO-4 (Se ha cambiado el criterio de seleccionar el ganador de la prueba en caso de empate a puntos).

ANEXO-5 En las carreras, todo piloto que a criterio del director de carrera que vaya a ser superado por la cabeza de Carrera, se le mostrará la bandera azul y roja, a ser posible con su número.

Deberá entrar inmediatamente al Parque de Llegada la próxima vez que pase por la entrada del mismo y será clasificado según el número de vueltas que haya realizado. Todo piloto que no atienda dicha bandera podrá ser sancionado por los Comisarios Deportivos hasta con la descalificación de la prueba. En ese caso se le mostrará la bandera negra, con su número.

ANEXO-6 (Todos los pilotos que durante las pruebas sufran cualquier tipo de accidente fuerte con el kart sería aconsejable parar en boxes para comprobar el estado del kart, por su bien y la seguridad de todos.

Si los comisarios detectan que un kart accidentado rueda más lento de lo normal se le exigirá salir de pista para reparar dicho kart.)

ANEXO-7 Todos los carenados delanteros irán fijados al kart con el kit de fijación delantero homologado (CIK). Ningún soporte de pontón delantero estará manipulado y el pontón no tendrá ningún tipo de perforación sobre él. En el supuesto que algún piloto quiera participar con el pontón perforado o sin kit de sujeción este saldrá desde la última posición y tendrá una penalización de 10 segundos en cada manga que participe.