



SIROCCO SENIOR

12ª TEMPORADA  
**REGLAMENTO TÉCNICO-DEPORTIVO**

**Control de autores y editores.**

Autor:	Alex Vives	Versión 12.0
Último editor:	Alex Vives	Versión 12.0
Aprobado por:	Alex Vives	

**Control de versiones.**

Versión	Tipo	Autor	Inicio vigencia	Fin vigencia
12.0	Oficial	Alex Vives		

## **1 - Artículo primero - Organización.**

**1.1** - El AUTOMÓVIL CLUB OLIVA (en adelante denominado cómo "A.C.O.") organiza el Campeonato F400 SIROCCO SERIES de Karting ("Campeonato" o "SIROCCO SENIOR" en adelante).

**1.2** - Éste se disputará en circuitos permanentes y/o urbanos que obtengan el visto bueno del COMITÉ DIRECTIVO DE COMPETICIÓN. Siendo fundamental para ello que dichos circuitos guarden unas normas de seguridad y viabilidad óptimas para la correcta y segura práctica del karting.

**1.3** - El A.C.O. figurará, a todos los efectos, como Organizador de este Campeonato. El presente reglamento será de aplicación obligatoria en todas las pruebas que compongan el certamen.

**1.4** - El COMITÉ DIRECTIVO DE COMPETICIÓN está compuesto por:

PRESIDENTE: D. Alex Vives

DIRECTOR DE CARRERA: D. Angel

DELEGADO TÉCNICO: D. Alex Vives

DELEGADO DE PRENSA Y COMUNICACIÓN: POR ASIGNAR

REPRESENTANTE DE PILOTOS: Será aquel participante que determine el conjunto de pilotos presentes.

**1.5** - Los miembros fijos del COMITÉ DIRECTIVO DE COMPETICIÓN, citados en el punto anterior, podrán variar si por causas personales o disciplinarias, fuere preciso. La designación del suplente será competencia exclusiva del presidente.

**1.6** - El Cargo de director de Carrera no puede ser compaginado con el de presidente del Comité de Competición.

**1.7** - El director de Carrera está considerado como la máxima autoridad desde el inicio de una prueba (apertura de las verificaciones administrativas) hasta la conclusión de la misma (fin de entrega de trofeos). Igualmente será el máximo responsable hasta el momento del cierre de plazo para interponer reclamaciones.

**1.8** - Los Comisarios de pista actuarán según las indicaciones del director de Carrera, razón por la cual será éste el responsable de las acciones de aquellos. Su presencia será tenida como autoridad deportiva a todos los efectos.

**1.9** - 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.

**1.10** - Las decisiones tomadas por el director de Carrera podrán ser apeladas, pero siempre por escrito. No será admitida 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.

**1.11** - La figura del Representante de Pilotos se crea para que sea el intermediario entre este colectivo y la Dirección de Carrera. Podrá exponer aquellas sugerencias que considere necesarias para el bien de la competición. También será el único autorizado para representar, si ello se considerase oportuno, en casos puntuales a un piloto ante la Dirección de Carrera.

**1.12** - El Representante de Pilotos deberá presentarse, el día de la competición, ante el director de Carrera a la mayor prontitud posible para que éste tenga conocimiento de su presencia y, si es preciso, conversar sobre el desarrollo de la prueba.

**1.13** - El Representante de Pilotos tendrá voz, pero no voto en las decisiones que se tomen antes, durante y después de la competición.

**1.14** - Toda la autoridad y responsabilidad deportiva del desarrollo de la jornada deportiva recaerá, exclusivamente, en el director de Carrera

## **2 - Artículo segundo - Participantes.**

**2.1** - Para participar en el Campeonato F400 Sirocco Senior de Karting, será requisito indispensable estar en posesión de la Licencia de la Federación de Automovilismo de la Comunidad Valenciana del tipo HK (HOBBY KART).

**2.2** - 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.

**2.3** - La participación de menores de edad estará supeditada a la aprobación del Comité 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.

**2.4** - 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.

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

**2.6** - Los deportistas que indiquen incorrectamente los datos requeridos para su inscripción, perderán los puntos y derechos adquiridos hasta ese momento y podrán ser apartados de su participación en el Campeonato.

**2.7** - 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, salvo autorización del Comité Organizador.

**2.8**- El número 1 queda reservado para el campeón de la temporada anterior, solo en caso de que el campeón vigente no quiera usarlo, lo podrá usar otro competidor.

**2.9** - El piloto deberá vestir:

- 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.
- COLLARIN RECOMENDADO Y OBLIGATORIO A LOS MENORES DE 16 AÑOS.
- PROTECTOR COSTILLAR 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.

### **3 - Artículo tercero - Categorías y vehículos admitidos.**

#### **SIROCCO SENIOR**

##### **-Chasis LIBRE**

**3.1** - El DUODECIMO CAMPEONATO SIROCCO SENIOR admitirá a los vehículos que cumplan las siguientes especificaciones:

##### **3.2 - MOTOR:**

**3.2.1** - Lifan TDS 460 cc. según se distribuye por el distribuidor oficial de Lifan España

**3.2.2** - Queda PROHIBIDA cualquier manipulación sobre este motor.

**3.2.3** - En caso de sustituir cualquier pieza del motor, éstas deben ser intercambiadas siempre y en todos los casos por piezas originales Lifan TDS sin alteración de ningún tipo y suministradas por la organización.

**3.2.4** - No obstante, a lo anterior, se permitirá un margen, máximo de 0,25 mm si fuese precisa la rectificación del cilindro.

**3.2.5.**- El piñón de ataque es de 14 dientes

**3.2.6** - El tipo de aceite es libre, siempre que sea posible su adquisición en el comercio habitual.

**3.2.7** - El combustible a utilizar será de un máximo de 95 octanos. No está permitido ningún aditivo que aumente el octanaje

**3.2.8** -Para las carreras del campeonato de Oliva, La adquisición del combustible deberá ser obligatoriamente de la gasolinera REPSOL ubicada en la carretera N-332,209,5 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.

**3.2.9** - Los test de gasolina se podrán realizar el mismo día de la competición o también en diferido con algunas semanas e incluso meses después, para esto, se guardarán las muestras a analizar en un recipiente precintado y de ser positivas, se aplicarán sanciones en diferido.

**3.2.11** - El uso de este motor estará garantizado hasta la finalización del DOCEAVO Campeonato (2022).

##### **3.3 - CARBURADOR:**

**3.3.1** - DE SERIE EN SU CONJUNTO, el entregado con el Motor LIFAN TDS-460 c.c. Siendo el mismo modelo que se suministra con el motor en Karting Vives

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

**3.3.3** -El colector del filtro de aire. Se permite, única y exclusivamente el ajuste o limado del borde de la soldadura de entrada al carburador. El diámetro y la longitud del colector de admisión no deben alterados con respecto a las medidas de serie en ningún caso.

**3.3.4** - El diámetro del carburador será máximo 23 mm

**3.3.5** - Los filtros de aire admitidos serán estos.



3.3.6 - El número, modelo y situación del filtro de gasolina es libre.

3.3.7- El número, modelo y situación del enfriador de gasolina es libre.

3.3.8 - El diámetro de chiclet será inferior a 1.12 mm.

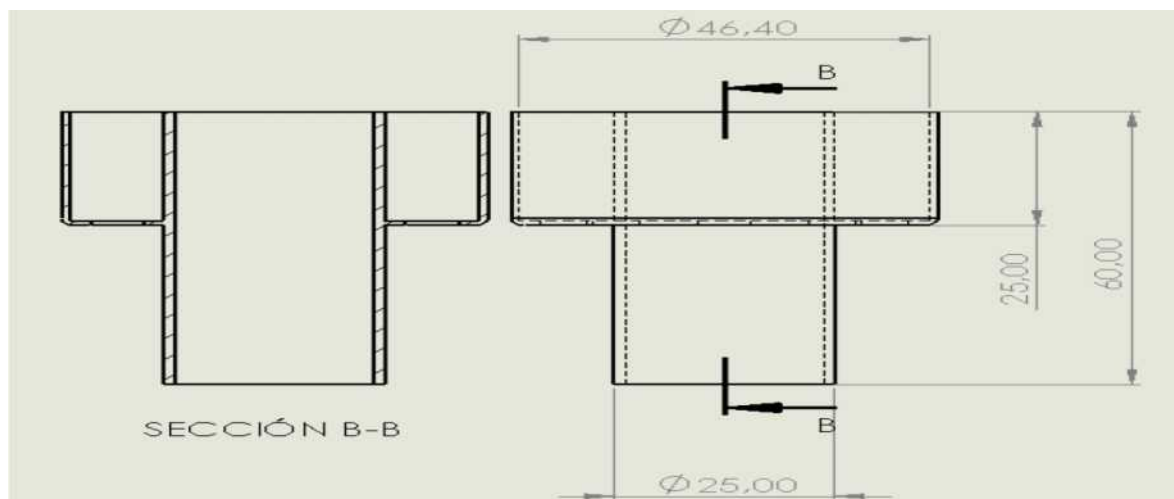
3.4 - ESCAPE:

3.4.1 - Sólo están permitidos los escapes que se entregan con el Motor de origen.



3.4.2 - solo esta permitida esta manipulación en su interior.





- 3.4.3 - Ha de conservar la tapa de una única salida y ésta ha de ser la original.
- 3.4.4 - El sonido no podrá superar los 90 decibelios marcados por el Organizador.
- 3.4.5 - No está permitido el uso de fleje o similar que ayude a exceder la longitud del escape.
- 3.4.6 - La tobera de salida de gases del motor ha de ser la suministrada por VIVES ARTEFACTOS o Lifan España. Está prohibida su manipulación.
- 3.4.7 - La posición y anclaje del tubo de escape al chasis ha de ser la estipulada por el fabricante del mismo.
- 3.4.8 - Cualquier sistema de escape de gases diferente al señalado no está permitido.

### 3.5 - EMBRAGUE:

- 3.5.1 - Será el que de origen suministra Karting VIVIES con el motor o el distribuidor de Lifan España 14 dientes.
- 3.5.2 - Prohibida cualquier manipulación sobre cualquier parte del embrague (campana, zapatas, soporte de zapatas.) Los muelles serán del mismo espesor que los suministrados al comprar el motor (2.5 mm)
- 3.5.3 - Es obligatorio el uso del protector metálico para el embrague.

### 3.6 - PLATO MAGNÉTICO:

- 3.6.1 - El plato magnético debe de ser el original del motor LIFAN 460 cc. Queda terminantemente prohibida cualquier manipulación del mismo que modifique en forma alguna el calado del mismo, la bobina o la chaveta o peso.

### 3.7 - BUJIA:

#### 3.7.1 Champion N7BYC - NGK BP7

- 3.7.2- Esta totalmente prohibido cualquier sistema de recogida de datos o telemetría durante las pruebas (excepto rpm y tiempos por vuelta y vueltas)

### 3.8 - CHASIS: - Libre

- 3.8.1- Por seguridad, es obligatorio que el chasis porte las defensas laterales, la delantera, la trasera y la cubierta de la barra de dirección.

- 3.8.2 - El anclaje de las mismas ha de ser el aportado por el fabricante del chasis. Siendo permitido cualquier añadido que dé fortaleza y seguridad al anclaje de aquellas.

**3.8.3** - La defensa trasera ha de cubrir, en sus extremos, al menos el 80% de la superficie del neumático.

**3.8.4** - El lastre ha de ir fijado, SIEMPRE, con tornillos de suficiente resistencia al asiento del kart

**3.8.5** - Se permite poner tirantes de sujeción del chasis al asiento, pero estos no pueden ir soldados al chasis.

**3.8.6** - El concursante deberá poner el mayor empeño para que el kart presente un buen aspecto estético, pero cuidando, especialmente, todo aquello que atañe a la seguridad.

**3.8.7** - Los pontones delanteros tendrán que ir montados sobre el soporte (Kit de montaje spoiler CIK)

**3.8.9** - Están prohibidos los frenos delanteros. Corona 41 Dientes.

### **3.9 - NEUMATICOS: Heidenau HLD**

#### **Categoría SIROCCO SENIOR**

. Dureza: TIPO 3 y/o 4

- Medida Delantera: 10x4,5 - 5
- Medida Trasera: 11x7,1 - 5

**3.9.1** - No están permitidos neumáticos con las cubiertas esculpidas.

**3.9.2** - 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.

### **3.10 - PESO MÍNIMO:**

**3.10.1** - No hay peso mínimo estipulado para el vehículo. Pero se vigilará por la Organización para que la manipulación, de haberla, en el chasis y demás componentes con el fin de rebajar el peso de este no ponga en compromiso la seguridad mecánica.

**3.10.2** - El peso estipulado del vehículo más el piloto, en orden de carrera, para las pruebas del presente Campeonato serán.

Categoría- Sirocco Senior 173 KG Mínimo

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

**3.10.4** - 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.

**3.10.5** - La única báscula reconocida por la Organización es la aportada por ésta. Cualquier pesaje realizado en otra no tendrá ninguna validez oficial.

**3.10.6** - No se admitirá ningún margen de error en el pesaje.

### **3.11 - DORSALES: Sirocco Sénior**

**3.11.1 - FONDO AMARILLO.**

**3.11.2 - NÚMEROS AZULES**

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

**3.11.4-** Han de ir colocados, como mínimo, en la parte delantera y trasera del vehículo.  
En los lugares estipulados para ello en la carrocería.

**3.11.5-** Deben de estar siempre bien visibles.

**3.11.6- Dorsales del 01 al 99 (Aconsejable)**

***ANEXO (El incumplimiento de la norma 3.11.1-3.11.2 será sancionable con 5 segundos de más por manga en la que se participe.)***

#### ***- Artículo cuarto - Inscripciones.***

**3.8** - Los interesados en participar en el 12º CAMPEONATO Senior tendrán que inscribirse a primera hora de cada Jornada deportiva (Como mínimo 1 hora antes de empezar las tandas).

**3.9** - Para poder recoger el transponder se debe justificar el pago de la inscripción.

**3.10** - 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.

**3.11** - No se establece cantidad máxima de pilotos admitidos.

**3.12** - 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.

**3.13** - 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.

**3.14** - 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.

**3.15** - 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.

**3.16** -Al hacer la inscripción tendrá que notificar N.º de licencia, n.º de seguro, y categoría.





## **4 - Artículo quinto - Verificaciones.**

### **4.1 - Verificaciones ADMINISTRATIVAS.**

**4.1.1** - 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.

**4.1.2** - El piloto deberá firmar en la hoja de inscripciones dando fe del conocimiento y aceptación de Reglamento, así como su predisposición a que su nombre e imagen pueda ser utilizada por la Organización.

**4.1.3** - En este momento será, también, cuando el participante recibirá el transponder y de manos de la Organización. El transponder se tendrá que devolver en el mismo estado de uso al finalizar la prueba. En garantía se dejará el efectivo o documento que la Organización estime oportuno, lo cual le será reintegrado al piloto a la entrega del material.

### **4.2 - Verificaciones TÉCNICAS.**

**4.2.1** - 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, nombrado ese día por la Organización, para su revisión y verificación.

**4.2.2** - Si el concursante pasa la verificación técnica, le será entregado un adhesivo que ha de colocar en lugar visible en la carrocería del kart. Este deberá permanecer presente durante toda la jornada. Será imprescindible para poder acceder a pista.

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

**4.2.4** - El casco ha de ser del tipo "INTEGRAL" y homologado para la práctica del karting o categorías superiores del deporte del motor.

**4.2.5** - La Organización podrá verificar de oficio cualquier vehículo participante que considere oportuno, tanto al finalizar la Jornada como en cualquier momento de ésta.

**4.2.6** - 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.

**4.2.7** - Todos los pilotos están obligados, al terminar cada una de las pruebas oficiales, a esperar turno para el pesaje.

**4.2.8** - 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.

**4.2.9** - Si por causas 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 que, aleatoriamente, designase el director de Carrera.

**4.2.10** - 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.

**4.2.11** - 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.

**4.2.12** - 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.

**4.2.13** - Al finalizar la segunda y última carrera de la jornada, salvo decisión del director de Carrera, los pilotos llevarán el kart al Parque Cerrado.

**4.2.14** - 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.

**4.2.15** - 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.

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

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

**4.2.18** - 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 sobre los que se haya presentado y admitido, oficialmente, reclamación alguna.

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

**4.2.20** - 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.

**4.2.21** - 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.

## **5 - Artículo sexto - Cronometraje y resultados.**

**5.1** - 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.

**5.2** - Este sistema, será el único que dictaminará, salvo avería técnica del equipo, el orden de paso de los karts por la línea de meta.

**5.3** - 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 "photo finish", si la hubiera.

**5.4** - La Organización dispondrá de unidades "TRANSPONDER" para aquellos participantes que no posean este elemento o para aquellos que, si bien disponen de ello, éste no sea compatible con el sistema utilizado en la Jornada.

**5.5** - El concursante deberá verificar con la Organización el buen funcionamiento del útil, para lo cual ésta deberá hacer las 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.

**5.6** - El concursante deberá atenerse, obligatoria mente, 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.

**5.7** - El transponder ha de fijarse firmemente al chasis para evitar su movimiento, lo cual evitaría una deficiente transmisión de datos, o la pérdida del transmisor. En cualquier caso, será responsabilidad del piloto cualquier anomalía que surja por no observar lo dispuesto en este párrafo y en los puntos 6.5 y 6.6.

**5.8** - 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.

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

**5.10** - 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.

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

## **6 - Artículo séptimo - Reclamaciones técnicas.**

**6.1** - En cada jornada deportiva se instituirá un Jurado que estudiará las reclamaciones que debidamente se presenten, tal como en apartados siguientes se expone.

**6.2** - El Jurado estará establecido por los miembros del Comité Directivo.

**6.3** - En el momento de iniciarse las Verificaciones Administrativas se hará pública la composición del citado Jurado mediante notificación escrita y expuesta en el tablón de anuncios.

**6.4** - Cualquier participante en la prueba puede interponer alegato de reclamación contra los resultados, otro participante o contra algún integrante de la Organización o contra ésta en general.

**6.5** - En el supuesto que la reclamación sea puesta contra el director de Carrera, éste estará presente en el acto de deliberación con voz, pero sin voto.

**6.6** - Si la reclamación es contra la Organización, ésta deberá hacerse por escrito, en el día de la competición o dentro de las 24 horas siguientes a la misma y dirigida al Comité Organizador. Con el fin de dar mayor seriedad a este asunto, junto al escrito se deberá aportar la cantidad de 500,00 € en concepto de fianza. Este importe, en el caso de ser conforme la reclamación será devuelto al reclamante.

**6.7** - Si la reclamación tiene como objeto 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.

**6.8** - 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 director de Carrera u otra persona acreditada de la Organización, tendrá que hacer un depósito de 500,00 € en calidad de fianza.

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

Reglamento Oficial Sirocco Senior -2021-2022.



**6.8.2** - 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.

**6.8.3** - 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.

**6.8.4** - En el supuesto que la reclamación efectuada tenga fundamento, la fianza será de vuelta 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.

**6.8.5** - La Organización no actuará como reclamante de oficio, salvo que por circunstancias especiales el Jurado de la Carrera o el director de la misma así lo quiera.

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

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

**6.8.8** - Las decisiones adoptadas en el apartado técnico, siempre desde la buena fe y honestidad, por el Jurado en ese acto se considerarán definitivas y, por tanto, aceptadas por las partes interviniente.

**6.9** - 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.

**6.9.1** - 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, éste 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.

**6.10** - Cualquier discrepancia con el personal de la Organización, comportamiento de otros competidores o dudas con el estado de sus mecánicas, ha de hacerse constar por escrito. Tal como figura en el presente Reglamento.

**6.11** - 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.

**6.12** - 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.

**6.13** - En el caso 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.

**6.14** - Los impresos de Reclamación estarán a disposición de los concursantes que lo requieran. Estos han de solicitarlos al director de Carrera.

## **7 - Artículo octavo - Pruebas y composición.**

**7.1** - El número de jornadas que compondrán el CAMPEONATO SIROCCO 460 será de **9**, con dos cronometradas y dos carreras cada una.

**7.2** - Cada una de las Jornadas se compondrá, como mínimo, de:

- Una tanda de 10 minutos de entrenamientos libres.
- Dos cronometrada de 10 minutos.
- Dos carreras puntuables:
- Una Carrera de aproximadamente 18 minutos.
- Una carrera de aproximadamente 20 minutos.

**7.3** - Lo estipulado en el punto anterior es susceptible de ser modificado, si las circunstancias lo requieren.

**7.4** - 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.

**7.5** - Si por alguna causa no fuese posible organizar la parrilla de salida según los resultados de los entrenamientos cronometrados, ésta 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.

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

**7.7** - 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.

**7.8** - 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](http://www.f400-oliva.com).

**7.9** - 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.

## **8 - Artículo noveno - Desarrollo de las pruebas.**

**8.1** - 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.

**8.2** - Para poder tomar parte en la cada una de las fases en la que se divide la prueba, el concursante deberá tener la acreditación que le será entregada en el momento de realizar las VERIFICACIONES TÉCNICAS.

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

**8.4** - 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.

**8.5** - El mejor tiempo obtenido por cada piloto en los entrenamientos oficiales cronometrados, servirá para establecer su puesto en la parrilla de salida de la (primera 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.

**8.6** - La parrilla de salida (2ª carrera) se establecerá de acuerdo al resultado (2ª sesión cronometrada). 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.

**9.7-** En el supuesto que dos o más pilotos hagan el mismo tiempo en su mejor vuelta, el puesto definitivo en la parrilla de salida se decidirá por la siguiente mejor vuelta de cada uno y así sucesivamente hasta que desaparezca la igualdad.

**9.8** - 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.

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

**9.10** - 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.

**9.11** - 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.

**9.12** - 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.

Habrán 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,

**9.13** - La salida es 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.

**9.14** - 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.

**9.15** - 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.

**9.16** - 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.

- 9.17** - En caso de salina nula los pilotos continuaran otra vuelta a velocidad reducida y sin adelantamientos injustificados y se volverá a poner en marcha otra vez la salida.
- 9.18** - 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.
- 9.19** - En el caso de lluvia, puesto que el tipo de neumáticos es el mismo independientemente de la climatología, la carrera seguiría su curso.
- 9.20** - 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.
- 9.21** - 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.
- 9.21.1** - Al piloto que vaya a ser doblado por otro u otros participantes le será mostrada la bandera AZUL. Si ésta es mostrada FIJA, significa que los perseguidores se encuentran todavía a una distancia prudencial pero el piloto al que se le enseña ha de estar pendiente de ellos. Si la bandera se le muestra ondeando significa que los tiene a menos de 25 metros por lo cual ha de buscar un sitio en el cual facilite lo más posible el adelantamiento.
- 9.21.2** - Estará terminantemente prohibido que un piloto perseguidor del doblado adelante a éste aprovechando la maniobra de la cabeza de carrera. De hacerlo, estará obligado a dejarle pasar inmediatamente, restableciéndose el orden de carrera entre ellos. De no hacerlo así será o serán penalizados los pilotos que incumplan esa norma.
- 9.21.3** - 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 que no hubiese posibilidad de tener una bandera verde posterior al lugar del siniestro, se permitirán los adelantamientos una vez sobrepasado éste.
- 9.21.4** - 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.
- 9.21.5** - De suceder el caso anteriormente expuesto, el director de Carrera podría dar por finalizada la prueba aplicando el punto 10.6. 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.
- 9.21.6** - En el supuesto que fuese detenida la carrera por causa mayor y el director de Carrera la diese por concluida, la Clasificación de basaría sobre el paso por meta en la vuelta inmediata anterior.
- 9.22** - 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.



**9.23** - Una vez finalizada cada prueba, todos los karts entrarán al PIT LANE y esperarán en fila para proceder al pesaje oficial. Esta 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 desclasificación inmediata. El piloto NO podrá hidratarse hasta haber pasado el pesaje.

## **9 - Artículo décimo - Premios y puntuación.**

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

**9.2** - Tendrán trofeo los TRES primeros pilotos que crucen la meta en la manga Final.

**9.3** - Es OBLIGATORIO que los pilotos con derecho a trofeo acudan a recogerlo en el podio. Han de presentarse con la vestimenta de competición.

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

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

**1ª FINAL del 1º al 15º - 25,20,16,13,11, 10,9,8,7,6,5,4,3,2,1**

**2ª FINAL del 1º al 15º -25,20,16,13,11, 10,9,8,7,6,5,4,3,2,1**

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

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

**9.6.2** - Que, 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.

**10.6.3-** Para que el piloto tenga derecho a puntos según su posición al final de la prueba, deberá cubrir al menos el 50% mínimo de las vueltas a la que se haya disputado la carrera.

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

**9.8** - La entrega de TROFEOS del CAMPEONATO se celebrará en un acto social, en fecha y lugar a determinar por la Organización. Estarán obligados a asistir, salvo justificación expresa y comunicada directamente al presidente del Comité Organizativo, todos los galardonados. Se agradecerá la asistencia de todos los participantes, colaboradores y, en especial, a los socios del A.C.O.

**10.10** - En el supuesto de empate a puntos entre dos o más pilotos, se dará como mejor clasificado al que reúna más primeros puestos, tomando en cuenta sólo las carreras finales. 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 posiciones obtenidas en las preñales y, en su caso, se seguiría con las mejores posiciones en parrilla de salida, y luego las sumas de vueltas rápidas en carrera.

**10.11** - 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. Para estos casos de empate no se aplicará el punto 10.12.

## **10 - Artículo décimo primero - Banderas.**

**10.1** - BANDERA NACIONAL. - Comienzo de la prueba.

**10.2** - BANDERA A CUADROS. - Fin de la prueba.

**10.3** - BANDERA ROJA. - Interrupción de la prueba. Parada de motores en parrilla de salida.

**10.4** - BANDERA AMARILLA. - Peligro en pista. Prohibido adelantar. Será obligado bajar sensiblemente velocidad.

**10.5** - BANDERA VERDE. - Pista libre.

**10.6** - BANDERA BLANCA. - Vehículo lento en pista.

**10.7** - BANDERA AZUL. - Facilitar adelantamiento (se muestra al piloto que va a ser doblado).

**10.8** - BANDERA CON FRANJAS ROJAS Y AMARILLAS. - Pista deslizante.

**10.9** - BANDERA NEGRA CON CIRCULO NARANJA. - Vehículo amonestado. (se acompaña con el número de dorsal)

**10.10** - BANDERA NEGRA. - Vehículo penalizado. (se acompaña con el número de dorsal)

## **11 - Artículo décimo segundo - Publicidad.**

**11.1** - En el supuesto 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.

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

**11.3** - 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.

**11.4** - La superficie de los espacios, su disposición, así como el fin que se dará al importe recibido será convenientemente estudiado y consensuado por la Junta General del A.C.O.

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

**11.6** - 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.

**11.7** -

## **12 - Artículo décimo tercero - Código disciplinario.**

**El director de carrera es la máxima autoridad 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.**

**12.1 - 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 Capitán de Carrera.
- Guantes no conformes al reglamento.
- Kart en condiciones que revista peligrosidad.
- Estar bajo efectos de alcohol u otras sustancias no permitidas.
- Dorsal con el mismo número que otro participante.

**12.2 - DESCLASIFICACIÓN:**

- Desobedecer al director de Carrera.
- No dar el peso mínimo establecido.
- Discutir en público una decisión del director de Carrera.
- Actitud violenta contra un tercero.
- Pérdida del transponder.
- Agresión verbal al director de Carrera o alguno de sus Comisarios.
- Dorsales no conformes con el reglamento. Gasolina diferente a la reglamentaria
- Entrar en boxes durante entrenamientos cronometrados y no parar en la báscula.

**13.3— PERDIDA DE 5 POSICIONES**

- Llevar pontón caído durante la carrera
- No obedecer las banderas.
- Ser reincidente en golpes a los demás pilotos.
- Adelantar a un piloto precedente aprovechando maniobras de doblaje y no devolverle la posición.
- 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 arcones o bordillos. Siempre habrá que mantener mínimo 2 ruedas dentro de la pista.

**13.4- 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.



### **13.5 -PÉRDIDA DE 10 POSICIONES**

- 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 esto acarreará una sanción de 10 posiciones en las 2 carreras disputadas en ese fin de semana

### **13.6 DETENCIÓN EN BOXES HASTA SOLVENTAR LA INCIDENCIA:**

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

### **13.7 EXCLUSIÓN DEL CAMPEONATO:**

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

### **13.8 OTRAS SANCIONES:**

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

### **13.12 - INCIDENTES/ACCIDENTES EN CARRERA**

**13.12.1-** Las sanciones las aplicará, el director de Carrera en convivencia con el delegado de disciplina, bien por sus observaciones o los apuntes de sus colaboradores a pie de pista (5" o 10")

**13.12.2** - Los pilotos dispondrán de un máximo de 5 horas, contadas desde la finalización de la entrega de trofeos para presentar cualquier reclamación por comportamiento irregular de otro competidor. Esta será por escrito

**13.12.3** - La reclamación tendrá que ser hecha por escrito y con depósito de 500 € en el impreso oficial del Campeonato. Este estará a su disposición en Dirección de Carrera.

**13.12.4** - Para poder hacer una reclamación por alguna acción antirreglamentaria que los comisarios no hayan percibido y por tanto de la cual no puedan emitir parte, el denunciante ha de aportar una o varias pruebas en formato de vídeo.

**13.12.5-** El director de Carrera tendrá hasta un máximo de 6 días, contados a partir del día siguiente del que se ha interpuesto la reclamación para emitir un veredicto.

**13.12.6** - La resolución tomada por el director de Carrera no será apelable.

## **13 - Artículo décimo cuarto - Actualizaciones.**

**13.1-** 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](http://www.f400-oliva.com)

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

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

**13.4** - 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.

## **14 - Calendario oficial.**

El calendario establecido para la disputa de las Jornadas oficiales de la Sirocco 4602021-22 es el siguiente

Si bien, dado que el calendario podría ser modificado en caso de ser necesario, el mismo se puede consultar en la página web del campeonato, [www.f400-oliva.com](http://www.f400-oliva.com)

## **15 - 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](http://www.f400-oliva.com) en el menú "Circuitos".