

NOTA: Estos reglamentos están en fase de ELABORACIÓN entendiéndose que no son definitivos hasta que se indique lo contrario.

NOTA: Estos reglamentos están bajo licencia Creative Commons, son de libre distribución bajo las siguientes condiciones: solo pueden ser modificados por la AKEx , caso de su utilización es de obligada referencia que han sido obtenidos a través de esta página web y nunca se podrá utilizar sin permiso expreso de la AKEx. En ningún caso la AKEx se hará responsable del uso indebido de dichos reglamentos y solo son válidos dentro de los diferentes campeonatos acogidos en dicha asociación.

Estos son los puntos sobre los que se basa la organización de los campeonatos de karting de la Asociación de Aficionados al Karting de Extremadura:

1.

Que la Asociación de Aficionados al Karting de Extremadura, en adelante la AKEx, es la organización que gestiona los diferentes campeonatos inscritos en ella.

2.

La AKEx es una asociación sin ánimo de lucro y constituida como tal.

3.

La AKEx no se hará responsable en ningún caso de los actos que realicen los equipos o pilotos de manera personal fuera o dentro de las pistas.

4.

Los campeonatos que englobe la AKEx estarán compuestos por un máximo de doce equipos cada uno y cada equipo por dos corredores.

5.

Se entenderá que un piloto es titular cuando haya sido inscrito como tal o aquel piloto reserva

que cambie su estado a piloto titular.

6.

Piloto reserva será aquel que participa en las pruebas disputadas de manera puntual y, que ofreciéndose, sea llamado para participar en dichas pruebas.

7.

Piloto por libre es aquel que participa en las pruebas disputadas de manera puntual y que no puntúa en el campeonato ni para él mismo ni para un equipo.

8.

En caso de que un piloto titular no pueda acudir a un GP, podrá ser sustituido por un piloto reserva.

9.

Para la elección de piloto reserva, tendrán preferencia los pilotos reserva de cada equipo y luego por orden riguroso de inscripción para la participación en la correspondiente prueba. También computarán, en igualdad de condiciones, el número de participaciones en el campeonato que afecte.

10.

Cada equipo depositará la fianza al comienzo del campeonato. Aquellos equipos que se incorporen a un campeonato deberán entregar una parte proporcional a las carreras que queden por disputar hasta un mínimo de 10€.

11.

Los corredores solo podrán participar en un equipo en cada temporada. Para que un piloto cambie de equipo, han de estar de acuerdo TODOS los integrantes de los dos equipos afectados. Para realizar el canje, los puntos de cada equipo no podrán variar, permaneciendo en el primer equipo los puntos conseguidos por dicho corredor. El corredor que realice el canje mantendrá sus puntos en el campeonato de pilotos.

12.

Si el canje al que se hace referencia en el punto anterior se realizase entre dos equipos de diferentes campeonatos, los pilotos comenzarán desde cero en el nuevo campeonato y perdiendo todos los puntos del campeonato que abandonan, no obstante, los equipos mantienen los puntos obtenidos por dichos pilotos en uno u otro campeonato.

13.

Un piloto no puede ser piloto titular de dos equipos, salvo en dos campeonatos distintos y siempre por autorización expresa de los dos coordinadores de los campeonatos afectados y por el presidente de la AKEx. Si algún equipo de los campeonatos afectados no estuviese de acuerdo podrá alegar en contra y la decisión sería tomada por los integrantes de los dos campeonatos. Bastara mayoría simple (si vota a favor o en contra más del 50% de los participantes) para que sea aceptado.

14.

Si un equipo tuviese problemas internos, decidiese separarse, los pilotos fueran irreconciliables y ningún otro equipo aceptase el canje de alguno de los dos componentes del equipo, este equipo desaparecería y el primer PILOTO reserva podría conformar un equipo nuevo en el que ninguno de los componentes del equipo desaparecido pudiera ser el otro piloto titular. Los dos pilotos del equipo desaparecido pasarían, si así lo deseasen, a ser pilotos reserva.

15.

Un equipo puede tener sus propios pilotos reserva teniendo preferencia estos sobre el resto de pilotos reserva para realizar sustituciones en ese equipo.

16.

Los pilotos titulares están obligados a participar en el 75% del campeonato, no obstante, se podrá rebajar dicho tanto porcentual si su ausencia es por causas más que justificadas. Si faltasen más del 25% de las carreras, perderían la condición de piloto titular y el otro integrante del equipo se vería obligado a buscar sustituto, si no lo hiciese antes de la siguiente prueba, le será asignado de oficio un piloto reserva.

17.

Para la asignación de un piloto reserva en las condiciones estipuladas en el punto anterior, se tomará la decisión siguiendo los criterios por los que se da preferencia a los pilotos reserva para formar un nuevo equipo.

18.

Los pilotos de reserva podrán participar en los diferentes equipos, cuando un piloto reserva corra para un equipo, sus puntos serán para él mismo en el campeonato de pilotos y para el equipo con el que participe en el campeonato por equipos.

19.

Los pilotos reserva tendrán preferencia a la hora de crear nuevos equipos para el campeonato. La preferencia entre los propios pilotos reserva, vendrá determinada por la primera vez en la que haya participado en el campeonato y el número de participaciones, siendo de los dos puntos el primero el de mayor importancia. En caso de duda se resolverá a través del coordinador del campeonato y del presidente de la AKEx.

20.

Los pilotos no podrán ceder puntos a terceros ni a otros equipos.

21.

En las carreras podrá participar gente por libre, pero los que entren por libre lo harán cuando haya plazas para correr y, con respecto al campeonato, no podrán puntuar ni para un equipo ni para ellos mismos.

22.

Para la participación de corredores por libre, habrá de consultarse a todos los equipos del campeonato afectado y debe estar a favor al menos el 75% de los pilotos titulares que vayan a participar en dicha carrera.

23.

En caso de la participación de corredores por libre, no se tendrán en cuenta a la hora de repartir los puntos dentro del campeonato, es decir, si un piloto libre quedara cuarto en la prueba, el quinto clasificado (si no corre también por libre) puntuará como cuarto clasificado en el campeonato, con 44 puntos.

24.

Los equipos tendrán que notificar vía correo electrónico las modificaciones en los equipos y avisar de la participación (o posible participación) de un piloto reserva. Para avisar de las modificaciones en los equipos y la participación de pilotos reserva, se tendrá que notificar al coordinador del campeonato y al presidente de la AKEx. El nombre del piloto reserva será notificado en cuanto sea posible, como máximo tres días antes del mismo comienzo de la prueba y, caso de sobrepasar dicho plazo, el piloto reserva solo participará si se autoriza expresamente por el coordinador del campeonato y el presidente de la AKEx y previo pago de una sanción de 5€.

25.

Los pilotos reservas que no estén relacionados con ningún equipo, podrán avisar de su disponibilidad en el foro o a los equipos directamente, pero para que sea piloto reserva de un equipo, tendrá que ser el equipo afectado el que reclame su participación, si el equipo no avisase de ello, los pilotos que se hayan ofrecido podrán correr como pilotos por libre, con las condiciones que requiere el poder participar como piloto libre.

26.

Si el coordinador de un campeonato viese que la baja participación pudiera hacer mella en una carrera y que hubiese pilotos reserva no reclamados como tales, podría invitarles a participar previa autorización del presidente de la AKEx. Estos pilotos participarían como pilotos libres y no puntuarían en ningún sentido.

27.

Aquel corredor que participase en dos carreras en dos equipos distintos sin realizar un canje o sin haberlo notificado, perdería la totalidad de puntos que tenga en el campeonato.

28.

En las carreras por tandas en las que participen a la vez todos los corredores del campeonato, la clasificación se establece de la siguiente manera: Se sumarán las posiciones de las diferentes tandas y se calcularán las posiciones por la media aritmética de dichas posiciones, resultará ganador aquel que posea la media aritmética más baja y se establecerán las posiciones siguiendo ese criterio. En caso de igualdad en la media aritmética será la vuelta más rápida en todas las tandas la que designará las diferentes posiciones, y en caso de igualdad la segunda vuelta rápida, etc.

29.

Cuando un Gran Premio sea de dos tandas en las que no puedan participar todos los pilotos a la vez, participarán un integrante del equipo por tanda, no pudiendo repetir ninguno de los pilotos del equipo. Los puntos de equipo serán la suma de los puntos conseguidos por los dos pilotos en sendas pruebas.

30.

Cuando las carreras sean a dos tandas en las que en cada tanda participa un solo piloto de cada equipo, será cada equipo quien elija el orden de los pilotos para la participación en las tandas. Dicho orden no podrá ser modificado en cuanto todos los participantes estén sentados en los karts justo antes de comenzar la primera tanda. Si solo se hubiese presentado un piloto de un equipo, este solo podrá participar en una de las tandas, los puntos totales de ese equipo serán únicamente los puntos obtenidos por dicho piloto.

31.

Los grandes premios cronometrados son pruebas en las que las posiciones vienen determinadas por la media aritmética de la suma de los mejores tiempos en vuelta, contando, al menos, el 60% de las vueltas disputadas.

32.

En las pruebas de resistencia por equipos las posiciones de los piloto vendrán determinadas por la posición final de su equipo, siendo primeros los dos pilotos del equipo vencedor y logrando ambos 60 puntos, los pilotos del segundo equipo obtendrían 58, etc.

33.

En caso de que dos o más equipos tengan la misma puntuación en una carrera y en dicha carrera haya un trofeo al equipo que más puntos haya conseguido, el trofeo lo ganará aquel en el que esté el piloto que haya realizado la vuelta más rápida de los integrantes de los equipos empatados, caso de empate, el que haya cualificado más rápido. Y en caso de un nuevo empate, se tendrá en cuenta el computo global de victorias de cada equipo, en caso de empate, los segundos puestos, etc. Si se diese un empate total, se tendrá en cuenta la antigüedad del equipo en el campeonato y si, aún así, existiera empate, se elegiría un método de elección de ganador a través de votación entre los equipos que no estén implicados.

34.

Si en el punto anterior concurriesen más de dos equipos, pero alguno quedase desempatado por tener menos victorias, menos segundos puestos, etc. dicho equipo no podrá ganar dicho

trofeo y será resuelto el desempate entre el resto de los equipos.

35.

El sistema de puntuación será:

01º.- 60 ptos

02º.- 58 ptos

03º.- 56 ptos

04º.- 54 ptos

05º.- 52 ptos

06º.- 50 ptos

07º.- 48 ptos

08º.- 46 ptos

09º.- 44 pts

10º.- 42 pts

11º.- 40 pts

12º.- 38 pts

13º.- 36 pts

14º.- 34 pts

15º.- 32 pts

16º.- 30 pts

17º.- 28 pts

18º.- 26 pts

19º.- 24 pts

20º.- 22 ptos

21º.- 20 ptos

22º.- 18 ptos

23º.- 16 ptos

24º.- 14 ptos

+1 punto vuelta rápida.

+1 punto pole position.

36.

En los campeonatos que existan más de 6 pruebas, al acabar el campeonato, los pilotos que hayan asistido a todas las carreras de dicho campeonato se les retirará la carrera en la que hayan quedado en peor posición, siendo retirada de manera automática. Si al final del campeonato dos pilotos estuviesen empatados a puntos y se aplicara esta norma, se utilizarán los puntos retirados para establecer las posiciones finales.

37.

Cada equipo estará identificado por un color o por una gama de colores identificativos, de tal manera que en la pista sea fácilmente reconocible qué piloto pertenece a qué equipo por el

resto de corredores. Dicho color será usado sobre brazaletes, camisetas, monos u otras prendas de vestir. Si dos equipos coinciden en un color pero el coordinador del campeonato y el presidente de la AKEx, junto con el resto de equipos, deciden que son distinguibles los integrantes de uno u otro equipo, podrán participar con las señas distintivas que así se presenten.

38.

El punto anterior no se aplicará en carreras con lluvia, salvo que se utilicen brazaletes para la identificación de dichos equipos.

39.

En cuanto al casco, cada uno puede usar el que estime necesario sin necesidad que puedan o no ser iguales entre sí. Si un equipo utilizase dos cascos iguales entre sus integrantes, este equipo podría ser identificado a través de este y no necesitaría identificarse por las prendas de vestir, siempre y cuando sean autorizados por la AKEx.

40.

Ningún piloto podrá ser obligado a cambiar su casco personal por otro, salvo que este piloto utilizase dicho casco para perjudicar directamente la competición, se entenderá que perjudica la competición si no se le permite correr con dicho casco e insiste en correr, o bien, el casco sí es permitido pero se utiliza para confundir al resto de participantes. Siempre entendiendo que dicha acción sea tomada de manera premeditada.

41.

Los pilotos reserva deberán llevar ropa lo más adecuada posible para que no sean confundidos como integrantes de otro equipo. Caso que no se pudiese encontrar una equipación que lo distinguiese como integrante del equipo o como piloto reserva, los dos integrantes del equipo están obligados a notificarlo a todos los equipos que participen en la prueba. Caso de no avisar y que hubiese alguna confusión, los dos pilotos del equipo perderían la totalidad de sus puntos conseguidos en dicha carrera. No obstante esa pérdida de puntos tendría que ser ratificada por el coordinador del campeonato afectado y el presidente de la AKEx.

42.

Las fechas de las pruebas del campeonato serán establecidas antes del comienzo de este, no obstante, podrán variar en cuanto a la hora de su realización y, en caso de ser en fin de

semana, si es en sábado o domingo siempre y cuando sea por problemas con la organización del circuito. Tendrán preferencia los sábados por la tarde para la realización de dichas pruebas.

43.

Caso de tener que modificar las fechas de las pruebas por no poder reservar un circuito, se realizará una junta extraordinaria con los pilotos afectados para elegir nueva fecha. Dichas fechas serán aprobadas por el 80% de los pilotos, si no se llegara a acuerdo, dicho GP sería SUSPENDIDO.

44.

Los GP en los que llueva, solo serán anulados si así lo desea la organización de dicho circuito o si bien, los participantes por unanimidad deciden suspenderlas, si un GP se suspende, se utilizarán los criterios del punto anterior para la elección de la nueva fecha.

45.

Si no se pudiese realizar un GP nocturno por problemas de horario con el circuito, se correría de día.

46.

Cada equipo podrá tener uno o varios patrocinadores individuales, siempre y cuando este no atente contra la dignidad a la persona del resto de los integrantes del resto de equipos.

47.

No obstante, que haya patrocinadores por equipo no resta la posibilidad que los haya por GP, por cada campeonato o incluso para toda la AKEx.

48.

Los gastos que puedan ser consecuencia de cada campeonato serán sufragados con los fondos de cada campeonato. Si los gastos los generara la propia AKEx, estos gastos serán sufragados por los fondos de la propia AKEx y a partes iguales por los diferentes campeonatos si fuese necesario.

49.

Al piloto o pilotos ganadores del campeonato de pilotos y al equipo o equipos ganadores del campeonato por equipos, se le dará un trofeo por piloto (tanto en el individual como en el de por equipos) sufragado por el dinero donado por los patrocinadores, si no hubiese patrocinadores ni fondos, se les dará un diploma acreditativo.

50.

Si dos o varios pilotos o equipos quedaran empatados a puntos al final del campeonato, ganará dicho campeonato el piloto o equipo que posea más victorias en su haber, en caso de empate, el que más poles haya conseguido (en el caso de los equipos la suma de las poles de sus integrantes) y en caso de empatar nuevamente, el que más vueltas rápidas haya conseguido (en el caso de los equipos la suma de las vueltas rápidas de sus integrantes). En el caso de que exista este triple empate, se contabilizarán los primeros puestos en el campeonato, si se repitiera el empate, los segundos puestos, etc. tal y como se realizan los desempates de los ganadores por equipo en cada GP.

51.

Aquel equipo que no realice el depósito antes del comienzo del primer GP de la temporada, será expulsado del campeonato y no participará en dicha carrera.

52.

Caso de que un piloto sea acusado de conducción antideportiva por más de un piloto de distintos equipos ante el coordinador del campeonato y por escrito, será amonestado la primera vez. Caso de que reincida, se iniciará un proceso de votación secreta para la expulsión del campeonato, en dicho proceso participarán el resto de equipos, y será expulsado si vota a favor dos terceras partes de dichos equipos. Si permaneciese en el campeonato y volviera a ser acusado, se volvería a votar nuevamente en voto secreto, pero esta vez bastaría con mayoría simple para su expulsión. Caso de que se demostrase que las acusaciones fueran falsas, los falsos denunciadores serán expulsados de los campeonatos en los que participasen perdiendo la totalidad de sus puntos y reduciendo a la mitad los puntos de los equipos en los que fueran integrantes.

53.

Las denuncias por conducción antideportiva serán por escrito y tramitadas a través de la dirección de correo info@extrekarting.com y dirigidas al presidente de la AKEx. Este podrá dirigir una investigación y actuar en consecuencia si se detecta la veracidad de la denuncia. Si un piloto estuviera molesto por la conducción de otro integrante del campeonato y decidiera no

tramitar la correspondiente denuncia podrá solucionarlo con dicho piloto de manera personal o bien mediante la mediación del coordinador del campeonato afectado.

54.

Las acusaciones de conducción antideportiva se harán de manera privada directamente al presidente de la AKEx, o se intentarán resolver de manera directa entre los pilotos, de ningún modo se podrá actuar contra un piloto utilizando cualquier elemento público. No obstante, no implica que no se pueda llamar la atención a un piloto agresivo a través de los medios disponibles.

55.

Las denuncias de conducción antideportiva podrán ser anónimas si así se desea por parte del denunciante; siendo el presidente de la AKEx el único conocedor de la identidad del denunciante. Si la denuncia se demostrase falsa y hubiese que tomar medidas contra el denunciante, esta identidad sería publicada. Para que una denuncia sea anónima ha de ser especificado CON CLARIDAD por el denunciante.

56.

Si el piloto que realizara la conducción antideportiva se arrepintiese, no hubiese resultado ningún herido por su conducción, el piloto o pilotos denunciante decidieran perdonarle, fuera la primera vez que dicho piloto sea denunciado y el coordinador del campeonato correspondiente supiera que dichas condiciones se cumplen, bastaría con una disculpa pública y una comunicación al presidente de la AKEx.

57.

Si el corredor denunciado fuese el propio presidente de la AKEx, la investigación será llevada a cabo por el vicepresidente de la AKEx.

58.

Un piloto reserva perderá la condición de piloto reserva si pasa a ser piloto titular o es expulsado de la competición en las mismas condiciones en las que se puede expulsar a un piloto titular.

59.

Los pilotos que sean expulsados del campeonato estarán obligados a devolver sus trofeos y estos serán reutilizados en otras carreras o bien entregados al siguiente clasificado de la prueba en la que se ganase dicho trofeo. Los trofeos individuales entregados en circuitos que los ofreciesen directamente sin mediar patrocinadores, podrán no ser entregados.

60.

Si algún piloto presentase síntomas evidentes de embriaguez, de haber tomado estupefacientes o bien de tener el estado de consciencia alterado, no podrá participar en la prueba.

61.

En el caso que algún piloto sea expulsado de la pista por conducción irregular o temeraria perderá la totalidad de sus puntos en el campeonato y su equipo perderá la mitad de los puntos obtenidos hasta ese momento en el campeonato. El piloto implicado no será sancionado si se demuestra que ha sido un error o abuso por parte de la organización del circuito.

62.

En el caso que dos integrantes de un campeonato se agrediesen mutuamente, los dos pilotos serán expulsados de los campeonatos en los que participasen de manera inmediata perdiendo todos los puntos del campeonato de pilotos y los equipos a los que perteneciesen perderían la mitad de sus puntos en el campeonato por equipos. Caso que la agresión sea de un piloto a otro será expulsado el piloto agresor. Dicha expulsión será tramitada de oficio y sin necesidad de denuncia por parte de ninguno de los integrantes del campeonato.

63.

Se entenderá por agresión todo aquello que implique un **contacto físico violento con ánimo de intimidación**. Tenga o no consecuencias físicas (entiéndase empujones, etc.) Si dicha agresión ocurriese fuera del ámbito de las carreras, se oirá a ambas partes y se tomará una decisión por parte del resto de los equipos que no se hallasen implicados.

64.

Las acciones que tomase la AKEx no son excluyentes de las que la justicia ordinaria pueda tomar, si un piloto es agredido, es libre de poner la correspondiente denuncia. No obstante, todos los participantes del campeonato estarían obligados a colaborar con la justicia en caso

de que así fuese necesario.

65.

Todo aquel piloto que no avise de su ausencia en una carrera con una antelación de tres días o bien avise a última hora sin causa justificada será amonestado con 25 puntos menos en su saldo de puntos y un aviso. Si el piloto volviese a ser amonestado por segunda vez por no avisar o avisar tarde sin causa justificada, perderá todos sus puntos y la condición de piloto titular y pasará a ser piloto reserva. Si se tratase de un piloto reserva, perdería toda preferencia a la hora de correr en cualquier carrera del campeonato.

66.

Si el piloto expresa la posibilidad de faltar a un GP con antelación a tres días pero no resuelve dicha duda al menos con 24 horas de antelación a la carrera, será amonestado con la pérdida de 10 puntos, si reiterase su acción, perdería 25 puntos adicionales. Si el piloto reiterase estas acciones, podría ser expulsado del campeonato. No obstante las sanciones incluidas en este punto han de ser refrendadas por el coordinador del campeonato y el presidente de la AKEx.

67.

En las pistas en que sea posible lastrar a los corredores de menor peso, se lastrarán hasta un mínimo de 85 Kg. Si no fuese posible dicho peso porque la organización del propio circuito no pueda ofrecerlo, sería el más aproximado a ese peso.

68.

Los karts serán SIEMPRE de alquiler, ningún corredor podrá participar con su propio kart. La cilindrada de dichos karts será la más aproximada (por la parte superior) a 270cc.

69.

La cilindrada de los karts alquilados podrá ser rebajada en caso de lluvia hasta un mínimo de 270cc. Para dicha reducción será tomada la opinión de los pilotos participantes, bastando mayoría simple (más del 50% de los votos) para tomar dicha decisión.

70.

Si la propia organización del circuito ofrece una elección de karts, será aceptada. No obstante,

si la organización del circuito no ofrece un sistema de sorteo de karts, se elegirán, mediante sorteo, un orden para los equipos, dicho orden será 1 para que el equipo que lo haya cogido, elija los primeros karts que estén situados para correr. 2 para los dos siguientes, etc. Solo podrá elegirse los karts al azar cuando estos estén situados de una manera que no se puedan organizar. A partir del segundo GP, las posiciones de la clasificación de pilotos INVERTIDAS serán las que indiquen que kart corresponde a los corredores. Es decir, el último piloto cogería el primero, el segundo por el penúltimo, etc.

71.

El pago del alquiler de los vehículos se hará con dinero en metálico o transferencia, los tickets de descuento no serán aplicables. Los tickets de descuento o descuentos directos obtenidos por los campeonatos serán revendidos entre los miembros de dichos campeonatos para usarlo en sus pruebas y este dinero pasará a ser parte de la bolsa de la AKEx.

72.

Al principio de la temporada, se creará la figura de un coordinador de campeonato que se limitará a la coordinación de dicho campeonato con el órgano organizativo de la AKEx, dicha figura será elegida por sufragio universal entre los equipos y podrá ser destituido por otro(s) candidato(s) de la misma forma. Las dos votaciones serán secretas, cada equipo tendrá dos votos, uno por cada integrante de este. Tanto para la elección como para la destitución, tendrá que ser elegido cualquiera de los candidatos por mayoría simple (más de el 50% de los pilotos)

73.

El coordinador será libre de asignar un equipo de administración si así lo necesitase, dicho equipo de administración deberá estar formado por integrantes del campeonato que coordine.

74.

Los cargos que se creen para la gestión de los campeonatos, salvo los cargos de la AKEx que están gestionados por los estatutos de dicha asociación, tendrán la misma duración que este, al comienzo del siguiente campeonato tendrán que volverse a elegir.

75.

Si el presidente de la AKEx, cualquier miembro de la administración o de los coordinadores de los diferentes campeonatos, en ejercicio de sus actividades como tal, realizara acciones encaminadas a beneficiar a un único equipo, sea o no el suyo propio, será inmediatamente

expulsado del campeonato o campeonatos en los que participe.

76.

Aquellos puntos que pudieran crear duda o no estuvieran desarrollados en su totalidad podrán ser desarrollados por la directiva de la AKEx siempre en beneficio de la competición.