

Reglamento de los campeonatos de la Asociación de Aficionados al Karting de Extremadura.

Estos son los puntos sobre los que se basa la competición en las pruebas organizadas por la Asociación de Aficionados al Karting de Extremadura:

- (1) Que la Asociación de Aficionados al Karting de Extremadura, en adelante la AKEEx, es la organización que gestiona los diferentes campeonatos inscritos en ella.
- (2) La AKEEx es una asociación sin ánimo de lucro.
- (3) La AKEEx no se hará responsable en ningún caso de los actos que realicen los equipos o pilotos fuera o dentro de las pistas.
- (4) Los pilotos que participan en las pruebas de la AKEEx lo hacen de forma voluntaria y pueden abandonar la competición en el momento que estimen conveniente.
- (5) La AKEEx no se hará responsable en ningún caso de los actos que realicen la organización de los circuitos o el público asistente a las carreras.
- (6) La AKEEx solo se hace cargo de poner en contacto a los aficionados al karting de la región, proponiendo eventos.
- (7) El vicepresidente de la AKEEx actuará como presidente de la AKEEx a la hora de toma de decisiones en ausencia de este.
- (8) Los campeonatos que englobe la AKEEx estarán compuestos por un máximo de doce equipos cada uno y cada equipo por dos corredores.
- (9) Hay tres tipos de pilotos en los campeonatos de la AKEEx: pilotos titular, piloto reserva y piloto por libre.
- (10) Se entenderá que un piloto es titular cuando haya sido inscrito como tal o aquel piloto reserva que cambie su estado a piloto titular.
- (11) Piloto reserva será aquel que participa en las pruebas disputadas de manera puntual y, que ofreciéndose, sea llamado para participar en dichas pruebas.
- (12) 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.
- (13) En caso de que un piloto titular no pueda acudir a un GP, podrá ser sustituido por un piloto reserva.
- (14) 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.
- (15) El piloto reserva de un equipo habrá de ser anunciado a la organización de dicho campeonato de manera efectiva 48 horas antes de la realización de la prueba, si no se cumple ese plazo, el piloto participará como piloto por libre.

- (16) 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€.
- (17) 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 y la organización del campeonato correspondiente. 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.
- (18) 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. La organización de AMBOS campeonatos han de estar de acuerdo con dicho canje.
- (19) Un piloto no puede ser piloto titular de dos equipos, salvo en dos campeonatos distintos y siempre por autorización expresa de las dos organizaciones de los campeonatos afectados y por el presidente de la AKEx.
- (20) 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 desearan, a ser pilotos reserva.
- (21) Un equipo puede tener sus propios pilotos reserva teniendo preferencia estos sobre el resto de pilotos reserva para realizar sustituciones en dicho equipo.
- (22) 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, se le podrá asignar de oficio un piloto reserva si la organización así lo estimase necesario.
- (23) 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.
- (24) 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.
- (25) 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. En caso de duda se resolverá a través de la organización del campeonato y del presidente de la AKEx.
- (26) Los pilotos no podrán ceder puntos a terceros ni a otros equipos.
- (27) En las carreras podrá participar pilotos por libre, pero no podrán puntuar ni para un equipo ni para ellos mismos.

- (28)La participación de corredores por libre estará aprobada por la organización del campeonato correspondiente.
- (29)La organización de cada campeonato se puede reservar el derecho a no dejar participar a un piloto por libre, no obstante, ha de haber una razón justificada para ello. Los pilotos por libre afectados podrán reclamar sus derechos al presidente de la AKEEx.
- (30)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.
- (31)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 a la organización del campeonato y al presidente de la AKEEx. El nombre del piloto reserva será notificado en cuanto sea posible, como máximo 48 horas antes del mismo comienzo de la prueba y, caso de sobrepasar dicho plazo, el piloto reserva solo participará como tal si se autoriza expresamente por la organización del campeonato y el presidente de la AKEEx y participará con un lastre adicional de 5Kg.
- (32)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.
- (33)Si la organización de un campeonato viese que la baja participación pudiera hacer mella en una carrera y que hubiese pilotos reserva no reclamados como tales, podrían participar previa autorización de la organización del campeonato. Estos pilotos participarían como pilotos libres y no puntuarían en ningún sentido.
- (34)Aquel piloto titular 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.
- (35)En las carreras por tandas en las que participen a la vez todos los corredores del campeonato (conocidas como formato Pelukero), la clasificación se establece de la siguiente manera: Se sumarán los tiempos de las diferentes tandas y se calcularán las posiciones por la media aritmética de dichos tiempos, 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 mejor posición en todas las tandas la que designará las diferentes posiciones, y en caso de igualdad la segunda mejor posición, etc.
- (36)Si la carrera por tandas es de cuatro tandas, dos clasificatorias, una de repesca y una final, las posiciones finales vendrán determinadas por las posiciones de la tanda final y seguidamente por las de la tanda de repesca.

- (37) En las carreras por tandas, el ganador cada tanda podrá obtener puntos adicionales para el campeonato, siempre y cuando así se haya establecido en el sistema de puntuación de dicho campeonato.
- (38) En las carreras por tandas la organización habrá de explicar a los pilotos el tipo de formato que se usará para dicha carrera con antelación, y podrá modificar las condiciones anteriores si así lo estima necesario.
- (39) 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.
- (40) En las pruebas de resistencia por equipos las posiciones de los pilotos vendrán determinadas por la posición final de su equipo, siendo primeros los dos pilotos del equipo vencedor y logrando ambos los mismos puntos.
- (41) 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 clasificado 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.
- (42) Si en el punto anterior concurriesen más de dos equipos, pero alguno quedase desempateado 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.
- (43) Cada vez que un piloto cambie de kart, en entrenamientos libres o clasificación, se le sancionará con la última posición en la parrilla de salida, salvo en el caso de que el kart presente una avería visible a simple vista y teniendo en cuenta la opinión de la organización del circuito.
- (44) No se sanciona el cambio de kart en carrera porque se entiende que el cambio en sí conlleva pérdida de posiciones.
- (45) En el caso de que varios pilotos cambien de kart durante la clasificación, pasarán a la última posición de parrilla según la secuencia temporal de dichos cambios.
- (46) El sistema de puntuación se determinará siempre a principio de temporada y quedará invariable hasta el final de esta. Para poder cambiarlas ha de existir un motivo suficiente y hace falta la aprobación de la organización del campeonato y del presidente de la AKEx, además de la aprobación de dicho sistema de puntos por el 70% de los pilotos de la parrilla.
- (47) En los campeonatos que existan más de 6 pruebas, al acabar el campeonato, a todos los pilotos que hayan asistido a dicho campeonato se les retirará la carrera en la que hayan quedado en peor posición o aquella carrera en la que no haya podido participar, siendo retirada de manera automática.
- (48) Cada piloto puede usar el casco que estime necesario siempre y cuando sea permitido por la organización del circuito en la que se corra y cumpla las

medidas de seguridad pertinentes, siendo el circuito en el que se organiza la prueba el responsable de aprobar o no dicho casco.

- (49) Ningún piloto podrá ser obligado a cambiar su casco personal por otro, siempre y cuando cumpla el punto anterior o salvo que este piloto utilizase dicho casco para perjudicar directamente la competición.
- (50) Todos los pilotos habrán de participar en las pruebas de la AKEx con la ropa homologada por la FIA para carreras de karting, si algún piloto participase en una prueba sin cumplir este punto lo haría bajo su responsabilidad.
- (51) La organización de los campeonatos se reserva el derecho de facilitar distintivos a los equipos para ser fácilmente identificados.
- (52) 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.
- (53) Se podrá modificar la fecha de una carrera si la organización del campeonato y el presidente de la AKEx lo estiman conveniente y existiendo una razón fundamentada para ello.
- (54) 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, será la organización del campeonato, junto con el presidente de la AKEx, quienes estimarán si se puede establecer una clasificación definitiva en ese circuito o no.
- (55) Si un GP se suspende por alguna razón, la fecha alternativa habrá de satisfacer al 90% de los pilotos, si no se cumpliera este punto, el GP quedaría suspendido.
- (56) La organización de los campeonatos no se hace responsable de anunciar un evento como carrera nocturna y que finalmente no se celebre la carrera en horario nocturno.
- (57) 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.
- (58) El presidente de la AKEx puede pedir a un equipo o piloto que retire su patrocinio si existen motivos fundados para ello.
- (59) Existe también la posibilidad de patrocinar una carrera concreta, por cada campeonato o incluso para toda la AKEx.
- (60) 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.
- (61) Los gastos que generase la AKEx nunca podrán ser asumibles ni por sus miembros ni por su directiva.
- (62) 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.

- (63) 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 y en caso de empatar nuevamente, el que más vueltas rápidas haya conseguido (en los conteos por equipo se tiene en cuenta la suma de los resultados de los dos pilotos). En el caso de que exista este triple empate, se contabilizarán los segundos puestos, etc. tal y como se realizan los desempates de los ganadores por equipo en cada GP.
- (64) 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.
- (65) Caso de que un piloto sea denunciado por escrito de conducción antideportiva por otro piloto ante la organización del campeonato y se demuestre su culpabilidad, será amonestado la primera vez. Caso de que reincida y se demuestre de nuevo su culpabilidad, el piloto denunciado perderá todos los puntos que lleve tanto en el campeonato individual como la parte que corresponda en la de equipos. Si volviera a ser acusado y se demostrase de nuevo su culpabilidad, será expulsado de las todas competiciones en las que participe dentro de la AKEEx. Caso de que se demostrase que las acusaciones fueran falsas, los falsos denunciadores y los falsos testigos, caso de haberlos, serán expulsados de todas las competiciones, perdiendo la totalidad de sus puntos en el campeonato individual y perdiendo la parte proporcional en la de equipos.
- (66) 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 AKEEx. Este podrá dirigir una investigación y actuar en consecuencia si se detecta la veracidad de la denuncia.
- (67) 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.
- (68) Las acusaciones de conducción antideportiva se harán de manera privada directamente al presidente de la AKEEx, o se intentarán resolver de manera directa entre los pilotos, de ningún modo se podrá actuar contra un piloto utilizando cualquier elemento público, salvo que se pueda considerar un delito. No obstante, no implica que no se pueda llamar la atención a un piloto agresivo a través de los medios disponibles.
- (69) Caso que algún piloto cometiera una ilegalidad tanto dentro como fuera de la pista, es el propio piloto el que correrá con las responsabilidades de dicho comportamiento, tanto en el ámbito de la AKEEx, como en las consecuencias legales de sus actos.
- (70) Las denuncias de conducción antideportiva podrán ser anónimas si así se desea por parte del denunciante; siendo el presidente de la AKEEx 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.

- (71) Si el piloto que realizara la conducción antideportiva se arrepintiese, no hubiese resultado ningún herido por su conducción, el piloto o pilotos denunciados decidieran perdonarle y el presidente de la AKEEx supiera que dichas condiciones se cumplieran, bastaría con una disculpa pública.
- (72) Si el corredor denunciado fuese el propio presidente de la AKEEx, la investigación será llevada a cabo por el vicepresidente de la AKEEx.
- (73) 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.
- (74) 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. Es la organización de cada circuito la responsable de tomar medidas en cada caso.
- (75) 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.
- (76) 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 puntos correspondientes a cada piloto 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.
- (77) 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 oírán a ambas partes y se tomará una decisión por parte del resto de los equipos que no se hallasen implicados.
- (78) Las acciones que tomase la AKEEx no son excluyentes de las que la justicia ordinaria pueda tomar. No obstante, todos los participantes del campeonato están obligados a colaborar con la justicia en caso de que así fuese necesario.
- (79) Todo aquel piloto que no avise de su posible 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.
- (80) 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 la organización del campeonato y el presidente de la AKEEx.

- (81) Los pilotos que no estén en persona en el check-in antes de la hora de confirmación serán sancionados con 5 puntos en la clasificación general, esos puntos serán descontados tanto de la puntuación final del piloto como de la puntuación final por equipos. Se entiende como Check-in la mesa en la que los miembros de la directiva están tomando nota de los pilotos, no se admitirán quejas por estar en otras zonas del circuito como aparcamientos, cafeterías, etc. Tampoco si solo está un miembro del equipo o amigo, la presencia de los pilotos a la hora es algo personal e intransferible.
- (82) Los únicos pilotos que podrán no ser sancionados por llegar tarde a un GP son: aquellos que a la hora convenida ya hayan hecho el check-in (para ello se entiende que han de haber pagado la carrera y/o haber sido anotados como presentes por los miembros de la directiva en la hoja de carrera), tampoco serán sancionados aquellos pilotos que hayan sufrido un percance no previsible, puedan demostrar las circunstancias que han concurrido y hayan avisado con anterioridad, teniendo que darse las tres condiciones.
- (83) En las pistas en que sea posible lastrar a los corredores de menor peso, se lastrarán hasta un mínimo de 82 Kg o la media de los pesos de los pilotos. Si no fuese posible dicho peso porque la organización del propio circuito no pueda ofrecerlo, sería el más aproximado a ese peso.
- (84) El lastre mínimo establecido en el punto anterior podrá ser modificado por la organización del campeonato y bajo aprobación del presidente de la AKEx, siempre y cuando exista un motivo que fundamente dicho cambio.
- (85) Los karts serán SIEMPRE de alquiler, ningún corredor podrá participar con su propio kart. La cilindrada de dichos karts será la elegida por la organización del campeonato para dicho evento.
- (86) La cilindrada de los karts alquilados podrá ser rebajada en caso de lluvia.
- (87) El pago del alquiler de los vehículos se hará con dinero en metálico o transferencia, los tickets de descuento no serán aplicables.
- (88) 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, los karts de los pilotos.
- (89) La organización de cada campeonato será responsable de las pruebas que organice. Pudiendo participar en el campeonato que organice si así lo desea.
- (90) Todos 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 duración que el presidente de la AKEx disponga, aunque habrán de ser renovados cada 2 temporadas.
- (91) Las normas recogidas en este reglamento estarán complementadas con las normas de organización existentes en los diferentes circuitos en los que participa este campeonato. El incumplimiento de unas u otras podrán conllevar una sanción por parte de la organización del circuito y esto no exime de las iniciativas sancionadoras que pueda tomar la AKEx contra los pilotos o equipos implicados.
- (92) Los pilotos que participen en las pruebas de la AKEx son los máximos responsables de su conducta, si esta no fuera apropiada, la AKEx se reserva el

derecho de actuar tanto internamente como a través de la justicia ordinaria en contra de quien estime necesario.

(93) Los pilotos que participan en los campeonatos organizados por la AKEx entienden que esta no se puede responsabilizar de los problemas surgidos en los circuitos, y así lo aceptan cada vez que participan en una de sus pruebas.

(94) 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.

(95) Las normas que afectan a los diferentes campeonatos podrán ser modificadas en el transcurso de estos si la organización del campeonato así lo estima y siempre bajo la aprobación del presidente y vicepresidente de la AKEx.