

REGLAMENTO CAMPEONATO DE ASTURIAS DE QUAD CROSS 2018

INDICE

1-. TITULO Y GENERALIDADES

2-. QUAD ADMITIDOS

2.1-. Quad admitidos

2.2-. Categorías

2.3-. Limitaciones

3-. CIRCUITOS

3.1-. Especificaciones de los circuitos

3.2-. Zona de aparcamiento

3.3-. Seguridad

4-. OFICIALES DE LA PRUEBA

4.1-. Cargos Oficiales

4.1.1-. Presidente del Jurado

4.1.2-. Director de Carrera

5-. PILOTOS

5.1-. Licencias

5.2-. Equipamiento y vestimenta

5.3-. Asistencia exterior

6-. INSCRIPCIONES

7-. VERIFICACIONES Y BRIEFING

7.1-. Verificaciones administrativas

7.2-. Verificaciones técnicas

- Dorsales

7.3-. Briefing

8-. ENTRENAMIENTOS

8.1-. Entrenamientos cronometrados

9-. COMPETICION

9.1-. Mangas

9.2-. Zona de Espera / Pre-Parrilla

9.3-. Valla de salida.

9.4-. Orden de la parrilla de salida en la Competición

9.5-. Procedimiento de salida

9.6-. Salidas falsas

9.7-. Detención de una manga

10-. CRONOMETRAJE Y TRANSPONDERS

11-. SEÑALES OFICIALES

12-. ASISTENCIAS MÉDICAS

13-. RECLAMACIONES

14-. SANCIONES

15-. MINIMO DE PARTICIPANTES

16-. PUNTUACIONES

17-. PREMIOS Y TROFEOS

18-. CLASIFICACIÓN FINAL DEL CAMPEONATO

REGLAMENTO DEPORTIVO Y TÉCNICO

1-. TITULO Y GENERALIDADES.

La Federación Asturiana de Motociclismo aprueba este reglamento, como reglamento General del Campeonato de Asturias de Quad Cross para el año 2017.

Los reglamentos particulares de todas las competiciones puntuables para este Campeonato deberán ser enviados, con al menos **un mes** de antelación a la fecha de su celebración a la Federación Asturiana de Motociclismo para su aprobación, y esta lo devolverá antes de los 15 días.

Las carreras se llevarán a cabo de acuerdo a las siguientes normas:

2-. QUAD ADMITIDOS.

2.1-. Quad admitidos.

No se permitirá que el quad incorpore porta matriculas, faros, intermitentes y/o retrovisores.

Se podrán verificar dos quad por piloto en todas las categorías, así mismo un quad podrá ser verificado para dos pilotos, en este caso, se debe indicar al comisario técnico los nombres y los dorsales de los pilotos que lo pueden utilizar. En el momento en el que es utilizado por uno de los pilotos en su categoría, en cualquier manga o entrenamiento, el quad queda asignado a este piloto, no pudiendo utilizarlo ya el otro piloto.

2.2-. Categorías.

Las categorías reconocidas para el Campeonato de Asturias de Quad Cross para el año 2018 son las siguientes:

Q1 PRO – Cualquier quad deportivo con una cilindrada máxima de 450 cc.. No se permiten prototipos. Está permitido montar motores que provengan de motocicletas, teniendo estos la máxima similitud con el original de quad y misma marca original. Está permitido el uso de chasis de la industria auxiliar (chasis no original).

Q2 – Hasta 250 c.c. con motores de 2 tiempos, hasta 400 c.c. con motores de 4 tiempos de libre preparación, sin modificar la cilindrada original, y hasta 450 c.c. con motores de 4 tiempos con motor de serie, en estos solo se permite la potenciación del motor cambiando o modificando el escape, no está autorizada la modificación de la caja de filtro ni su tapa, tampoco de la carburación ni el filtro del aire, no se permite montar centralitas, CDIs, u otros dispositivos que modifiquen la inyección y/o encendido. Está permitido el uso de chasis de la industria auxiliar (chasis no original).

Q Series – Hasta 200 c.c. con motores de 2 tiempos y hasta 400 c.c. con motores de 4 tiempos con motor de serie, en estos solo se permite la potenciación del motor cambiando o modificando el escape, no está autorizada la modificación de la caja de filtro ni su tapa, tampoco de la carburación, no se permite montar centralitas, CDIs, u otros dispositivos que

modifiquen la inyección y/o encendido. Está permitido el uso de chasis de la industria auxiliar (chasis no original).

2.3-. Limitaciones.

Todos los quad tendrán las siguientes limitaciones en cuanto a dimensiones:

- Ancho de vía máximo de 1.300 mm.
- Distancia máxima entre ejes 1.400 mm.
- Longitud máxima de 2.100 mm. (Medido desde la parte más avanzada del quad hasta la punta trasera del mismo).

3-. CIRCUITOS.

3.1-. Especificaciones de los circuitos.

Las pruebas de este Campeonato se realizarán en circuitos provisionales o permanentes, las dimensiones de los mismos variarían. Los permanentes se utilizaran en su totalidad, y los provisionales se harán aprovechando el terreno disponible.

No se permite una velocidad media de más de **55 km/hora**.

Todos los circuitos deben ser hechos en materiales naturales, (tierra, arena, etc.)

Las zonas de salida y llegada, así como todos los lugares que rodeen el recorrido donde esté permitida la estancia del público, deben estar delimitados. Estará prevista una zona de seguridad de 1 m. de anchura a cada lado de la pista, excepto en lugares peligrosos, que debe ser de la anchura necesaria para asegurar la protección del público y de los pilotos. La pista debe estar delimitada por cinta y estacas. Estas estacas deben ser de madera que rompa fácilmente, también se pueden utilizar neumáticos para delimitar el circuito.

3.2-. Zona de aparcamiento.

Debe estar situado lo más cerca posible de la zona de salida (aconsejable acceso directo).

Dentro del parque de corredores, todo vehículo, incluidos los de competición, deberán circular lentamente. Los vehículos deberán colocarse en los lugares que indique el organizador.

3.3-. Seguridad.

La pista debe estar libre de piedras grandes y las que salgan durante la competición deben ser retiradas.

Si es necesario, la pista debe ser regada adecuadamente con días de antelación a las competiciones y, el día de la competición para asegurar las condiciones de la pista normales y para proteger al público y a los pilotos contra el polvo. De regarse antes de las mangas oficiales, los pilotos darán una vuelta de reconocimiento antes de la misma.

Queda terminantemente prohibido a pilotos y/o sus mecánicos conducir vehículos motorizados por la pista fuera de las horas marcadas para entrenamientos y carreras.

Está prohibida la utilización de neumáticos en el circuito, salvo para trazar una curva. Si éstos son utilizados en tal sentido, debiéndose colocar en sentido horizontal y hasta una altura máxima de 500 mm. Únicamente se utilizarán materiales naturales para su fijación.

Si fuese necesario, se podrán emplear estacas de madera, que en ningún caso serán de una altura superior a la de los neumáticos.

4-. OFICIALES DE LA PRUEBA

4.1-. Cargos Oficiales.

Los Cargos Oficiales necesarios para las pruebas de este Campeonato serán 5, que serán los encargados de velar por que se cumpla el reglamento y la prueba transcurra sin incidentes:

- **Director de Carrera**
- **Comisario Técnico**
- **Cronometrador**
- **Comisario Deportivo**
- **Juez Único**

Todos ellos deben permanecer completamente operativos hasta el final del tiempo previsto para la presentación de reclamaciones. Asimismo, y durante este periodo de tiempo, deberán permanecer en el circuito, a disposición del Director de Carrera.

Además, también deberá contarse con la presencia de un Delegado de la FMPA, a ser posible el de la especialidad.

4.1.1-. Presidente del Jurado

La persona que desempeñe este Cargo será nombrada por la FMPA. Sus funciones serán, como representante de la FMPA, velar por la seguridad y el cumplimiento del reglamento, así como que se cumplan las demás normas por las que rigen las competiciones. Actuará en casos de situaciones comprometidas, incidencias deportivas contra el reglamento, reclamaciones respecto a la competición que puedan alterar los resultados o un desarrollo normalizados de la competición.

La decisión del Presidente del Jurado, ante un acto no correcto, ya sea por parte de los pilotos o del organizador, será la asumida por la Federación y solo será recurrible ante el Comité de Competición de la FMPA.

En caso de igualdad de votos emitidos por los miembros del Jurado, el voto del Presidente del Jurado será dirimente.

4.1.2-. Director de Carrera

Sus responsabilidades serán:

- a) Asegurarse que el circuito esté convenientemente preparado y mantenido en buen estado durante toda la manifestación y que todas las exigencias legales aplicables al desarrollo de la manifestación se cumplan.
- b) Asegurarse de que todos los Oficiales y servicios se encuentren colocados en su sitio, con su equipamiento, a lo largo del circuito, antes de los entrenamientos y mangas.
- c) Tomar las decisiones con vista a un desarrollo regular de la manifestación.

- d) Asegurarse que la manifestación se desarrolla conforme a los Reglamentos.
- e) Notificar a los restantes miembros del Jurado cualquier reclamación o incidencia ocurrida durante la prueba.
- f) Aprobar y firmar inmediatamente los resultados oficiales provisionales indicando la hora y presentar los informes al Jurado.
- g) Atender las recomendaciones del Jurado.

5-. PILOTOS.

Cuando los pilotos participan en una prueba, deben estar en conocimiento de este reglamento, que es el que les guiará en todo momento en la competición, y en caso de no conocerlo eso no les exenta de cumplirlo.

Los pilotos observarán y respetarán las indicaciones de los miembros de la organización durante todo el tiempo que dure la competición, teniendo un compromiso de conducta, ya que serán responsables directos de sus acciones y las de sus acompañantes, recayendo sobre ellos las medidas disciplinarias a que hubiera lugar tanto fuera como dentro de la pista, pudiendo ser sancionados desde la organización.

Todos los pilotos han de estar en perfecto estado físico, psíquico y mental para controlar su quad con la finalidad de garantizar la seguridad de los demás pilotos, miembros de los equipos, oficiales, espectadores o cualquier otra persona implicada en la organización.

El piloto deberá informar al servicio médico de la competición de todos los problemas de salud que pueda tener y los medicamentos que estuviera utilizando.

En cualquier momento durante la prueba y a solicitud del Comisario Técnico, el piloto debe presentar su quad y/o equipación para su control técnico.

En todo momento, durante la prueba, el piloto es el responsable de mantener su motocicleta de acuerdo con los reglamentos que rigen la prueba.

5.1-. Licencias.

Podrán participar y puntuar en este Campeonato los pilotos con Licencia Única, tramitada tanto a través de la FMPA, o cualquier otra federación del territorio español. Como también todos los pilotos que posean la licencia Asturiana, tramitada a través de la FMPA.

Las licencias de 1 no día puntuarán para el campeonato, pero sí en cada prueba.

Los pilotos podrán participar independientemente de su edad en todas las categorías.

5.2-. Equipamiento y vestimenta.

Durante los entrenamientos y mangas oficiales, los corredores **deberán llevar obligatoriamente:**

- **Casco**, que debe estar en buen estado, conservando sus características de seguridad, correctamente abrochado y bien ajustado a la cabeza del corredor. Además debe estar conforme a las normas internacionales.
- **Gafas**, en buen estado.

- **Guantes** de material resistente.
- **Pantalones largos** (hasta los tobillos) y **camiseta de manga larga**.
- **Botas** de cross.

Se aconseja a los pilotos llevar un collarín para la protección cervical, bien sea un Breace o similar, o un collarín de espuma o goma, sobre todo en los circuitos con saltos, así como, un peto integral.

5.3-. Asistencia exterior.

Toda ayuda exterior a los pilotos en la pista durante los entrenamientos y mangas, está prohibida, salvo si es prestada por los Cargos Oficiales, comisarios de pista, o miembros de la organización, con el fin de garantizar la seguridad

Los Comisarios pueden prestar su ayuda para levantar los quads y/o desplazarlos a un lugar seguro. No podrán sujetarlos mientras el piloto efectúe las reparaciones o ajustes. Todas estas reparaciones o ajustes en la pista deben hacerse por el piloto.

El abastecimiento de gasolina deberá ser efectuado con el motor parado.

Todo corredor que se salga de la pista podrá volver a la misma, prudentemente, por el mismo lugar por donde la abandonó, y en caso de imposibilidad, por el punto más próximo por donde se produjo dicho abandono.

Si un corredor se encuentra con problemas en su vehículo y como consecuencia de ellos debe retirarse, debe abandonar la pista o colocar el quad en una zona que no represente peligro para los demás. En el caso de los corredores que circulan a velocidad reducida por la pista para dirigirse a la zona de boxes, deben circular lo más separado posible de la zona ideal de la trazada.

6-. INSCRIPCIONES.

El plazo de inscripción para las pruebas se abrirá en el momento que el reglamento particular este aprobado, y se cerrara el **jueves antes de la carrera a las 23h 59'**, la Federación Asturiana será la encargada de todo este proceso a través de la Zona Privada a la que se tiene acceso en su página web www.fmpa.es .

El precio de dicha inscripción será de **35 euros** para todas las pruebas, y en caso de que un piloto participe en dos categorías en la misma jornada, la inscripción será de **50 euros**.

Se le devolverá el dinero de la inscripción al piloto que comunique que no participa antes de cerrarse las inscripciones, y si lo comunica después del cierre de las inscripciones no se le devolverá el importe del seguro de responsabilidad civil (incluido en la inscripción) y quedará a criterio del organizador devolver o no el resto del importe de la inscripción.

7-. VERIFICACIONES Y BRIEFING.

Las verificaciones se desarrollaran el día de la competición, antes de dar comienzo la misma, en un horario fijado para ello.

7.1.- Verificaciones administrativas.

Para las verificaciones administrativas el piloto deberá presentar su **licencia en vigor**, y si fuese necesario el **resguardo del pago de la inscripción** de la prueba. Así mismo el organizador puede pedir que el piloto le muestre el DNI, con el fin de comprobar su identidad.

7.2.- Verificaciones técnicas.

En las verificaciones técnicas se controlará que todos los quad lleven:

- **Dispositivo cortacorrientes**, que debe ir sujeto a la muñeca o a la cintura del piloto.
- **Parrilla o dispositivo de seguridad** situado bajo los estribos del quad con el fin de evitar enganchadas entre las ruedas de los diferentes quads. Deberán ser parrillas comercializadas para cada modelo o fabricadas con la máxima similitud y características de dimensión y resistencia de los materiales. Además, el **cordaje** deberá evitar que el piloto pueda introducir accidentalmente la bota por el hueco de la parrilla deberá estar en perfecto estado.
- **Defensa delantera**. Podrá estar situada ligeramente por delante de la línea imaginaria que pasa por los puntos más adelantados de los neumáticos delanteros. Los bordes deberán ser redondeados.
- **Protección de corona y disco de freno trasero** de material sólido, que proteja por debajo dichos elementos.
- **Manetas de embrague y freno** en perfecto estado, es decir, deben terminar en una esfera. Deben estar fijadas de forma permanente y ser parte integrada de la maneta.
- **Placas portanúmeros**. Todos los quads participantes deberán ir provistos de una placa portanúmero trasera, tipo placa de matrícula. Realizadas en material plástico o similar (deformable en caso de accidente) y con bordes redondeados. Las medidas serán:
 - Mínimo 285 x 235 mm
 - Máximo 300 x 250 mm

Además se comprobará que el vehículo se corresponda con las características de la categoría en la que participa, por lo que para los vehículos que deban ir de serie se les comprobará **la caja de filtro y la centralita**.

Números de dorsal.

Será obligatorio colocar como mínimo llevar **dos dorsales**, uno frontal en zona visible, y otro en la palca portanúmeros trasero tipo matrícula.

El número de dorsal será elegido por los pilotos al principio del Campeonato y será el mismo para todo el año, así mismo se guardarán de un año para otro siempre que el piloto lo desee.

Los colores y cifras deberán ser bien visibles, en caso de que no lo sean en las verificaciones se mandará al piloto que lo modifique

No se adjudicarán dorsales de más de dos cifras; al no ser que sea necesario.

7.3 -. Briefing.

Se establece la obligatoriedad de asistencia a un Briefing que tendrá lugar **antes del comienzo de los entrenamientos**.

La no asistencia no exenta a los pilotos de cumplir lo que se explique en el.

8-. ENTRENAMIENTOS.

8.1-. Entrenamientos cronometrados.

El día de la competición, cada categoría, dispondrán de **15 minutos**, al inicio de la prueba para entrenar de forma libre, habiendo un máximo de pilotos en pista, fijado por la organización dependiendo de las condiciones del circuito, siempre garantizando la seguridad de los pilotos. En los circuitos, cuyas dimensiones lo permitan, las categorías Q2 y Q Series saldrán juntas a entrenar.

Categoría	Tiempo entrenamientos
Q 1 PRO	15'
Q 2	15'
Q Series	15'

Los tiempos tomados durante los entrenamientos, marcaran la posición en la parrilla de salida.

Todos los pilotos deben tomar parte en estos entrenamientos, si por razones diversas un piloto no ha podido hacer tiempo durante los mismos, este podrá tomar parte de la parrilla de salida, colocándose una fila por detrás de los demás pilotos.

9-. COMPETICION.

Una competición comienza en el momento de se inicien las verificaciones administrativas y técnicas, y finaliza cuando se acaba el tiempo de las reclamaciones, es decir, media hora más tarde de la publicación oficial de los resultados.

Las competiciones puntuables para el Campeonato de Asturias de Quad Cross se desarrollarán:

9.1-. Mangas.

Las pruebas constaran de **dos mangas de 12 minutos más 2 vueltas** para la categoría **Q1 PRO**, y de **dos mangas de 10 minutos más 2 vueltas** para las categorías **Q 2 y Q Series**, que compartirán mangas si el número de inscritos lo permite. Estas mangas puntuaran de forma independiente, y se sumaran al final para clasificar a todos los pilotos participantes.

Categoría	Nº Mangas	Tiempo mangas
Q 1 PRO	2	12' + 2 v.
Q 2	2	10' + 2 v.
Q Series	2	10' + 2 v.

Además, en alguna carrera se contara con la curva denominada “joker lap”, que es un pequeño desvío que cada piloto debe tomar al menos una vez en cada manga, que puede

ser un atajo o un camino más largo, en este tipo de pruebas, los pilotos que no hagan la “joker lap”, serán penalizados con el último puesto de la manga que se esté disputando.

9.2.- Zona de Espera / Pre-Parrilla.

Se habilitara una zona cercana a la zona de salida, donde los pilotos deben estar 5 minutos antes de que acabe la manga que ese está disputando. Mientras que la manga acaba un comisario será el encargado de colocar a los pilotos en la parrilla en el correspondiente orden, perdiendo el poder de elección el piloto que no este.

9.3.- Valla de salida.

Se contada con una valla metálica de salida en las pruebas donde sea posible. Esta valla de salida será un dispositivo transversal, independiente, que se pliegue o baje hacia el piloto en el momento de su utilización. De construcción sólida y rígida y garantizar una seguridad completa. Su funcionamiento será controlado manual o automáticamente.

En las pruebas donde no se cuente con esta, un comisario será el encargado de marcar el suelo y encargarse que los quad estén por detrás de dicha línea, además de que los pilotos no se adelanten en la salida.

En las carreras donde se cuente con una parrilla de salida automática, será el jurado de la prueba quien decida cuantos pilotos saldrán en la primera línea, velando por la seguridad de los pilotos

9.4.- Orden de la parrilla de salida en la Competición.

Estará formada por un número de pilotos que variara según la organización lo vea conveniente, de acuerdo al tipo de competición y las circunstancias que se den en la misma. Los pilotos para las mangas se colocaran en la parrilla con el mejor tiempo obtenido en los entrenamientos. En caso de que varias categorías compartan manga, escogerán posición por tiempo, independientemente de a que categoría pertenezcan.

Entre vehículo y vehículo se dejara una **distancia de un metro**, para poder velar por la seguridad de los pilotos, y en las carreras donde haya dos líneas de pilotos o más, el vehículo posicionado detrás también estará a un metro de distancia.

En la parrilla las **quad tendrán que estar con el motor en marcha.**

9.5.- Procedimiento de salida.

La salida debe estar dispuesta de tal forma que permita una salida regular.

Cuando los pilotos estén sobre la línea de salida, se mostrará un panel que indique “15 segundos”, durante 15 segundos. Al término de los mismos, se mostrará un panel que indique “5 segundos”, en este tiempo se levantara la bandera de Asturias, que indicara el comienzo de la manga.

Una vez que el panel de los 15 segundos este en alto, la salida no podrá ser parada.

Cinco minutos antes de la hora prevista para el comienzo de la manga, los pilotos procederán a acercarse a la zona de la parrilla.

9.6-. Salidas falsas.

Toda salida falsa será indicada agitando una bandera roja. Los pilotos deberán regresar a la zona indicada para la salida y una nueva salida será dada tan pronto como sea posible.

9.7-. Detención de una manga.

El Director de la competición tiene el derecho, por propia iniciativa, de detener prematuramente una manga, de anular una parte o toda la manga por razones urgentes de seguridad o por otros casos de fuerza mayor.

Si una manga es detenida en cualquier momento de la primera mitad de la misma, ésta será recomenzada. Los pilotos se dirigirán directamente al parque de corredores, y la nueva salida será en cuanto de pueda.

Si una manga es detenida después que haya transcurrido la primera mitad, la manga será considerada como terminada. El procedimiento de clasificación de la manga será el siguiente:

1. Para los pilotos que han pasado antes de mostrarse la bandera roja, se establecerá una clasificación en base al total de vueltas efectuadas.
2. Para los pilotos que no han pasado, antes de la interrupción de la carrera, se establecerá una clasificación en base a su anterior vuelta de carrera.
3. La clasificación completa se establecerá combinando las dos clasificaciones parciales obtenidas según el principio vueltas/tiempo.

Con la excepción de una salida falsa, una manga solamente puede ser recomenzada una sola vez. Si es necesario detener una manga más de una vez, ésta será declarada nula y no celebrada.

El Director puede proponer la exclusión de uno o varios pilotos, a los que considere responsables de la detención de la manga.

10-. CRONOMETRAJE Y TRANSPONDERS.

En las carreras en las que se cuente con equipo de cronometraje informático, en las verificaciones técnicas se le dará a cada piloto un transponder, a cambio los mismos deberán dejar su licencia a la organización, como garantía de que devolverán el transponder.

En caso de que el transponder se extravíe por un mal tratamiento del mismo, el piloto deberá abonar la cantidad de 300 euros. La organización facilitara la compra y/o alquiler a los pilotos de unos soportes que garantizan la buena sujeción del transponder.

11-. SEÑALES OFICIALES.

La señalización oficial debe ser indicada por medio de banderas de la siguiente manera:

- **Bandera Roja.** Indica parada obligatoria para todo el mundo.
- **Bandera Negra y rótulo con el nº del piloto.** Indica parada para el piloto en cuestión.

- **Bandera Amarilla.** Indica peligro inmediato, conducir lentamente, prohibido saltar y adelantar, puede haber personal de seguridad o un piloto dentro del circuito, ya este agitada o quieta.
- **Bandera Azul.** Atención, usted va a ser doblado por un piloto y lo debe dejar pasar.
- **Bandera de Asturias.** Indica la salida.
- **Bandera de cuadros negros y blancos.** Indica el fin de la manga.

12-. ASISTENCIAS MÉDICAS.

Los organizadores del Campeonato contratarán a través de la Federación Asturiana de Motociclismo, **todo el equipo sanitario** que irá a las carreras, esté estará formado por una Ambulancia Asistencial Clase C (S.V.A) + 1 TES, + Médico, + DUE, y una Ambulancia No Asistencial Clase A1 + 1 TES.

13-. RECLAMACIONES.

Media hora, como máximo, después de la publicación de los resultados oficiales, podrán formularse por escrito las reclamaciones al Director de Competición o a los Comisarios Deportivos (Jurado), acompañando a cada reclamación un depósito de 300,00€ y haciendo constar en cada una el nombre del reclamante, el número de Licencia, el número de dorsal y el motivo de la reclamación.

Cada reclamación habrá de referirse a un solo caso y deberá ser formulada con carácter individual por el interesado.

En el caso de estimarse como correcta la reclamación por parte de los Cargos Oficiales, el total del depósito será devuelta al reclamante.

Si la pieza de un Quad verificada resultase irregular y/o tras la decisión del Jurado subsistiera alguna duda sobre la misma, deberá ser retenida y precintada y/o marcada por los Comisarios Técnicos en presencia del piloto o persona autorizada por este, la pieza se identificara mediante una etiqueta firmada por el Comisario Técnico y el piloto o persona autorizada por este.

14-. SANCIONES.

En todo momento, los corredores se comportarán de acuerdo con las disposiciones del presente Reglamento.

Podrá sancionarse por los Cargos Oficiales con una de las siguientes sanciones: advertencia, penalización en tiempo, pérdida de puestos, pérdida de puntos para el evento y/o para el Campeonato, desclasificación o exclusión; el incumplimiento de cualquiera de las normas recogidas en este reglamento.

15-. MINIMO DE PARTICIPANTES.

Para que una prueba tenga validez a efectos de puntuación para este Campeonato deberá contar con un mínimo de **tres pilotos por categoría.**

Si hubiera alguna categoría en la que no se alcanzase ese mínimo de pilotos inscritos, estos correrían con la categoría superior. Puntuando para la clasificación de esa prueba y del Campeonato.

16-. PUNTUACIONES.

Se concederán puntos en cada manga a los 20 primeros pilotos clasificados independientemente de su categoría, de acuerdo a la escala siguiente:

1º puesto: 25 puntos	11º puesto: 10 puntos
2º puesto: 22 puntos	12º puesto: 9 puntos
3º puesto: 20 puntos	13º puesto: 8 puntos
4º puesto: 18 puntos	14º puesto: 7 puntos
5º puesto: 16 puntos	15º puesto: 6 puntos
6º puesto: 15 puntos	16º puesto: 5 puntos
7º puesto: 14 puntos	17º puesto: 4 puntos
8º puesto: 13 puntos	18º puesto: 3 puntos
9º puesto: 12 puntos	19º puesto: 2 puntos
10º puesto: 11 puntos	20º puesto: 1 punto

El vencedor de una manga es el piloto que cruza primero la línea de llegada. En el momento de franquear la línea de meta, el piloto deberá estar en contacto con el quad.

No estará clasificado el corredor que:

- a) No haya franqueado la línea de llegada en los cinco minutos que siguen a la llegada del vencedor.
- b) No haya cumplido las 3/4 partes del total de las vueltas efectuadas por el vencedor.

Si las $\frac{3}{4}$ partes de vueltas no corresponden a un número entero, el resultado será redondeado en el número entero inferior si los decimales son menos que '5, y si el decimal es '5 o más, se redondeará al número entero superior.

La clasificación general de cada competición es la suma de los puntos obtenidos por cada piloto en todas las mangas (independientemente del número de mangas que se haya terminado).

Los casos de empate en las competiciones puntuables, se resolverán a favor del corredor que haya realizado el mejor puesto en unas de las mangas. Si el empate persiste, el mejor puesto conseguido en la última manga determinará la clasificación final.

En las carreras en las que los pilotos de una misma categoría no puedan salir todos en una misma manga, si un piloto que está corriendo en un grupo no acaba, no recibirá puntuación, ya que la manga final es en la que obtiene puntos, y además el puesto que este ocuparía quedara vacío. Es decir, si las condiciones del circuito permiten que salgan 6 pilotos, y en una manga se están jugando del puesto 1 al 6, un piloto no acaba la manga, le correspondería el 6º lugar, quedando esta puntuación sin otorgar a nadie, y el piloto en cuestión recibiría una puntuación de 0 puntos.

17-. PREMIOS Y TROFEOS.

Se concederá un **trofeo a los tres primeros pilotos** de la clasificación general de cada categoría al finalizar cada prueba, así como al finalizar el Campeonato.

La entrega de premios se realizara una vez finalizada la prueba en el sitio acordado por la organización.

18-. CLASIFICACIÓN FINAL DEL CAMPEONATO.

Para que este Campeonato tenga validez, deberán celebrarse y ser válidas a efectos de puntuación, un mínimo de la mitad más una de las competiciones puntuables convocadas.

Q1 PRO, Q2 y Q Series, tendrán una clasificación independiente, que será la suma de las puntuaciones obtenidas en cada prueba puntuable.

Al final del campeonato se **descontará la peor puntuación de una manga** a cada piloto.

Un mismo piloto podrá ser el ganador de dos categorías, tanto en las pruebas como en el campeonato.

Además, el **piloto que gane en la categoría Q Series y en la categoría, deberá correr en la superior en próximo año**, en caso de continuar existiendo este Campeonato.

Los casos de empate en la clasificación final del campeonato, se resolverán a favor del piloto que haya obtenido mayor número de primeros puestos, de seguir el empate, a favor del que haya obtenido el mayor número de segundos puestos, y así sucesivamente. En caso de persistir el empate, será determinante el resultado de la última carrera en la que hayan participado conjuntamente los pilotos en cuestión.

NOTA – CUALQUIER APARTADO QUE NO SE ESPECIFIQUE EN EL PRESENTE REGLAMENTO, SE APLICARÁ EL DE LA R.F.M.E.