

# Reglamento

# Campeonato de Asturias

# MX Clásicas 2022

## **INDICE**

- Artículo 1. Título y generalidades
- Artículo 2. Oficiales de la prueba
  - Artículo 2.1 Presidente del Jurado
  - Artículo 2.2 Director de Carrera
- Artículo 3. Licencias
- Artículo 4. Motocicletas admitidas
- Artículo 5. Circuitos
- Artículo 6. Inscripciones
- Artículo 7. Verificaciones administrativas y técnicas
  - Artículo 7.1. Dorsales
- Artículo 8. Entrenamientos
- Artículo 9. Competición
  - Artículo 9.1 Detención de una manga
  - Artículo 9.2 Cronometraje y transponders
- Artículo 10. Señales oficiales
- Artículo 11. Procedimiento de salida
  - Artículo 11.1. Parrilla de salida
- Artículo 12. Seguridad
  - Artículo 12.1. Pilotos
  - Artículo 12.2. Asistencia exterior
- Artículo 13. Asistencias médicas
- Artículo 14. Reclamaciones
- Artículo 15. Mínimo de participantes
- Artículo 16. Puntuaciones
- Artículo 17. Premios y trofeos
- Artículo 18. Clasificación final del campeonato
- Artículo 19. Premios clasificación final

## **REGLAMENTO DEPORTIVO Y TÉCNICO**

### **Artículo 1 - TITULO Y GENERALIDADES**

La Federación de Motociclismo del Principado de Asturias aprueba este reglamento, como reglamento general del Campeonato de Asturias de Clásicas MX 2020.

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 FMPA para su aprobación.

Las pruebas de esta modalidad se llevarán a cabo de acuerdo a las siguientes normas:

### **Artículo 2 - OFICIALES DE LA PRUEBA**

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**
- **Presidente del Jurado FMPA**

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

#### **Artículo 2.1 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.

#### **Artículo 2.2 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.

### **Artículo 3 - LICENCIAS**

Las licencias permitidas para participar y puntuar en este Campeonato son las siguientes:

- Licencia Homologada (anual o de 1 evento)
- Licencia autonómica tramitada a través de la FMPA

Las licencias de 1 día puntuarán tanto para la prueba como para el campeonato, pudiendo tramitar un máximo de 2 en la temporada.

### **Artículo 4 - MOTOCICLETAS ADMITIDAS**

Podrán participar en este campeonato cualquier tipo de motocicletas aceptadas por los reglamentos de la F.I.M. y de la R.F.M.E. de las siguientes cilindradas:

**Clásicas PRE-78:** Motocicletas de producción en serie modelo versión 1978, permitiéndose únicamente las modificaciones de cambio de marca en suspensiones sin alterar la geometría original ni longitud, permitiéndose hasta un diámetro de 38 m/m en barras de horquilla, carburador de campana redonda y silencioso, además de los modelos versión 1980 de producción en serie de fabricación nacional. Los pilotos deben tener una edad mínima de 35 años. (Los pilotos que no cumplan con esta edad, podrán correr en esta categoría, pero no puntuarán en la misma para el Campeonato ni tendrán opción de pódium, en caso de que hubiese muchos participantes con estas características se reconsideraría una clasificación individual para ellos).

**Clásicas TWINSHOCK:** motocicletas de producción con frenos de tambor, refrigeración por aire y dos amortiguadores, incluyéndose en este apartado las Yamaha YZ con sistema Cantiléver patentado desde 1974. Los pilotos deben tener una edad mínima de 30 años. (Los pilotos que no cumplan con esta edad, podrán correr en esta categoría, pero no puntuarán en la misma para el Campeonato ni tendrán opción de pódium, en caso de que hubiese muchos participantes con estas características se reconsideraría una clasificación individual para ellos).

### **Clásicas 80 CC:**

- **80 cc. Twinshock** motocicletas de producción en serie cuya fecha de fabricación sea hasta finales del año 1982, y no exceda el cubicaje de 80cc. Se admitirán réplicas de las oficiales de la época siempre y cuando cumplan la originalidad de la clonación. Los pilotos deben tener una edad mínima de 40 años. (Los pilotos que no cumplan con esta edad, podrán correr en esta categoría, pero no puntuarán en la misma para el Campeonato ni tendrán

opción de pódium, estos pilotos podrían participar con sus motocicletas en la categoría 80 c.c. Evo y en esta si puntuarían y tendrían opción de pódium).

- **80 c.c. Evo** motocicletas de producción en serie cuya fecha de fabricación sea hasta finales del año 1992, y no exceda el cubecaje de 80cc. Se admitirán réplicas de las oficiales de la época siempre y cuando cumplan la originalidad de la clonación. Los pilotos deben tener una edad mínima de 15 años.

**Evo:** motocicletas de producción en serie cuya fecha de fabricación sea hasta finales de 1990, permitiéndose únicamente las modificaciones de cambio de marca en suspensiones sin alterar la geometría original ni longitud, ni diámetro de barras de horquilla, ni disposición del hidráulico. Los pilotos deben tener una edad mínima de 25 años.

**Super Evo:** Motocicletas de producción en serie cuya fecha de fabricación sea hasta finales del año 1996, permitiéndose únicamente las modificaciones de cambio de marca en suspensiones sin alterar la geometría original ni longitud, ni diámetro de barras de horquilla, ni disposición del hidráulico. No están permitidos los chasis de aluminio. Los pilotos deben tener una edad mínima de 25 años.

Para las categorías Evo y Super Evo, los que no cumplan con esta edad, podrán correr en estas categorías, pero no puntuaran para el Campeonato ni tendrán opción de pódium en la prueba, pudiendo participar en estas dos categorías pilotos a partir de los 18 años.

**Clásicas 50cc.:** (categoría que solo será convocada en una prueba en la temporada 2022).

- **50cc Evo:** motocicletas de producción en serie de 50cc. cuya fecha de fabricación sea hasta finales del año 1992.

- **50cc Twinshock:** motocicletas de producción en serie de 50cc. siempre y cuando tengan doble amortiguación trasera, frenos de tambor y refrigeración por aire. No se admitirán Puch Dakota.

En ambas categorías solo se admitirán motocicletas de hasta 50cc., carburadores originales y en cuanto a las suspensiones solo se admitirán mejoras en la amortiguación trasera.

## Artículo 5 - CIRCUITOS

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

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

## Artículo 6 – INSCRIPCIONES

Los derechos de inscripción son de **45 euros** para una categoría y de **60 euros para dos**, hasta las 23:59h del **miércoles** anterior a la prueba, y hasta las 23:59h del **jueves** anterior a la prueba habrá un **recargo de 10 euros**, quedando en 55 para una categoría y de 70 euros para dos.

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 el resto del importe de la inscripción.

## **Artículo 7º - VERIFICACIONES ADMINISTRATIVAS Y TÉCNICAS**

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

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.

En las verificaciones técnicas se controlarán en todas las motocicletas los siguientes puntos:

- **Botón de pare.**
- **Nivel sonoro.**
- **Protección de manillar.**
- **Manetas de embrague y freno** en perfecto estado.

Y que **la motocicleta se adapte a la categoría** en la cual este inscrita.

Todo piloto está **autorizado a verificar dos motocicletas** presentadas a control técnico a su nombre. Para la segunda motocicleta, hay dos posibilidades:

1. Puede presentar una segunda moto a su nombre con su dorsal.
2. Se pueden presentar a control una segunda moto con la posibilidad de ser utilizada por varios corredores. En este caso, se debe indicar a los comisarios técnicos en el momento del control, los nombres y los dorsales de los pilotos que pueden utilizar esta motocicleta. En el momento en el que esta segunda motocicleta es utilizada por uno de los pilotos en su categoría, en cualquier manga o entrenamiento, ésta queda asignada a este piloto, no pudiendo utilizarla ya el resto de pilotos.

### **Equipamiento y vestimenta de protección.**

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

- **Casco**, conforme a las exigencias técnicas (normas internacionales).
- **Gafas**, homologadas.
- **Guantes** de material resistente.
- **Pantalones largos** (hasta los tobillos) y **camiseta de manga larga**.
- **Botas** de motocross.
- **Protecciones.**

## **Artículo 7.1 DORSALES**

Y será obligatorio colocar **tres dorsales**, uno frontal en zona visible y los otros dos en las placas laterales.

Para la temporada 2022 se recomiendan los siguientes colores para los dorsales, que son los mismos que los de la Copa de España de MX Clásico:

80 Evo	Fondo Verde – Número Negro
80 Twinshock	Fondo Amarillo – Número Verde
Twinshock	Fondo Amarillo – Número Negro
Pre-78	Fondo Verde – Número Blanco
Evo	Fondo Negro – Número Blanco
Super Evo	Fondo Blanco – Número Verde

Los dorsales deben ser de un tamaño y colores que faciliten al organizador y cronometraje su visión.

El número de dorsal será elegido por los pilotos al principio del Campeonato, siendo para todas las pruebas el mismo, tomando cuenta de ellos los organizadores.

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

### Artículo 8 - ENTRENAMIENTOS

Todas las categorías dispondrán de **15 minutos**, al inicio de cada prueba, habiendo un máximo de pilotos en pista, fijado por la organización dependiendo de las condiciones del circuito, siempre garantizando la seguridad de los pilotos.

### Artículo 9 - COMPETICIÓN

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.

Una competición comienza en el momento de 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.

Todas las competiciones puntuables para este campeonato se desarrollarán de la siguiente manera:

Categoría	Tiempo entrenamientos
80 Evo	15´
80 Twinshock	15´
Pre 78	15´
Twinshock	15´
Evo	15´
Super Evo	15´
<i>Clásicas 50cc.</i>	<i>15´</i>

Categoría	Nº Mangas	Tiempo mangas
80 Evo	2	10´ + 2 v.
80 Twinshock	2	10´ + 2v.
Pre 78	2	15´ + 2 v.
Twinshock	2	15´ + 2v.
Evo	2	15´ + 2 v.
Super Evo	2	15´ + 2v.
<i>Clásicas 50cc</i>	<i>2</i>	<i>10´ + 1v.</i>

El organizador podrá agrupar las categorías dependiendo del número de inscritos, siempre que se respeten las condiciones de seguridad.

### **Artículo 9.1 - 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 se pueda.

Si una manga es detenida después que haya transcurrido la primera mitad, la manga será considerada como terminada, y se clasificará a los pilotos por la anterior vuelta que hayan pasado todos por la zona de control.

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

Si una manga es detenida después que haya transcurrido la primera mitad, la manga será considerada como terminada.



### **Artículo 9.2 - CRONOMETRAJE**

En las carreras se debe contar con un equipo de cronometraje informático. En las verificaciones técnicas se le hará entrega al piloto del sistema de cronometraje, y este mostrará su licencia. En caso de que se cronometre con transponders, el piloto dejara su licencia a la organización, como garantía de que devolverá 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.

### **Artículo 10 - SEÑALES OFICIALES**

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

<b>Bandera</b>	<b>Significado</b>
<b>ROJA</b> 	La carrera se detiene. Todos los pilotos deberán parar obligatoriamente y acudir a la zona que indiquen los Oficiales.  Toda salida nula, será indicada agitando la bandera roja.
<b>NEGRA</b> 	Parada obligatoria para el piloto en cuestión, que no podrá reemprender la marcha. Este piloto deberá abandonar la pista por los accesos que haya hacia el Paddock. Esta bandera debe presentarse inmóvil.



<b>AMARILLA</b>    	<p>Peligro inmediato, conducir prudentemente. Reducir considerablemente la velocidad. Prohibición de saltar y adelantar, puede haber personal de seguridad o cualquier otro obstáculo dentro del circuito.</p> <p>El piloto que infrinja esta norma será sancionado por el Jurado.</p>
<b>BLANCA CON ASPA / CRUZ ROJA</b>  	<p>Indica la presencia de personal sanitario en la pista.</p> <p>Prohibición total de saltar y adelantar.</p> <p>El piloto que infrinja esta norma será sancionado por el Jurado de la Competición con la pérdida de 10 puestos de la manga o entrenamiento en cuestión, sin posibilidad de reclamación. (Constatación de hechos)</p>
<b>AZUL (AGITADA)</b>  	<p>Atención, Vd. va a ser doblado de inmediato por un piloto. Mantenga su línea.</p> <p>Esta bandera deberá ser utilizada por Comisarios especializados.</p>
<b>VERDE</b>  	<p>Pista libre para la salida de la manga.</p> <p>Solo se utilizará en el procedimiento de salida.</p>
<b>A CUADROS</b>  	<p>Fin de la carrera.</p> <p>Esta bandera debe presentarse agitada.</p>

- **Bandera de Asturias.** Indica la salida.

### Artículo 11 - PROCEDIMIENTO DE SALIDA

- Salida con bandera:

Cuando todos 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 levantará la bandera de Asturias, que indicará el comienzo de la manga.

- **Salida con valla:**

**Durante esta acción, los pilotos tendrán prohibido tocar y/o manipular la valla de salida.**

**Cuando todos los pilotos estén situados detrás de la valla 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 accionará la valla de salida, que caerá, y así dará comienzo la manga.**

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.

### **Artículo 11.1 - PARRILLA DE SALIDA**

Estará formada por un número de pilotos que variará según la organización lo vea conveniente, de acuerdo al tipo de competición y las circunstancias que se den en la misma. 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.

Los pilotos escogerán posición en la parrilla de salida de las dos mangas clasificatorias comenzando por el más rápido en los entrenamientos, y así sucesivamente.

Entre vehículo y vehículo se dejará la distancia que asegure una salida segura, y en las carreras donde haya dos líneas de salida, las motocicletas posicionadas detrás también dejarán distancia de seguridad.

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

### **Artículo 12 - SEGURIDAD**

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.

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 después de los entrenamientos, para asegurar condiciones de pista normales y para proteger a los pilotos y al público contra el polvo.

Queda **prohibida** la circulación de las motocicletas de competición por fuera del circuito. El piloto que incumpla esta norma será el único responsable de las acciones a que hubiere lugar.

Queda terminantemente **prohibido** a pilotos y/o sus mecánicos, así como sus acompañantes, conducir vehículos motorizados por la pista fuera de las horas marcadas para entrenamientos y carreras. Al infractor de las normas dictadas en este artículo, se le podrá **sancionar deportivamente.**

### **Artículo 12.1 - 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.

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

### **Artículo 12.2 - ASISTENCIA EXTERIOR**

Piloto, acompañantes y público deben tener claro que toda ayuda exterior a los pilotos durante los entrenamientos y las mangas, está prohibida, salvo si es prestada por los Cargos Oficiales, los organizadores y los comisarios de pista, con el fin de garantizar la seguridad de todos.

### **Artículo 13 - ASISTENCIAS MÉDICAS**

El organizador contratarán a través de la Federación Asturiana de Motociclismo, **todo el equipo sanitario** que irá a las carreras, esté estará formado por dos ambulancias, técnicos y médico.

### **Artículo 14 - RECLAMACIONES**

Media hora, como máximo, después de la publicación de los resultados oficiales, podrán formularse por escrito las reclamaciones al Director de Carrera, 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 del Jurado, el total del depósito será devuelta al reclamante.

Si la pieza de una motocicleta 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 identificará mediante una etiqueta firmada por el Comisario Técnico y el piloto o persona autorizada por este.

### **Artículo 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, pero no para la clasificación final.

### **Artículo 16 - PUNTUACIONES**

Puntuarán en este Campeonato todos los pilotos que participen en él.

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 la motocicleta.

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 un 1/2 de las partes del total de las vueltas efectuadas por el vencedor.

Si  $\frac{1}{2}$  de las 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 es '5 o más 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 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.

## **Artículo 17 - PREMIOS Y TROFEOS**

Se concederán un **trofeo a los tres primeros pilotos** de la clasificación general de cada categoría al finalizar cada prueba del Campeonato.

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

La entrega de premios de las categorías +50 quedará a criterio del organizador y dependiendo de la clasificación general de las mangas.

### **Artículo 18 - CLASIFICACIÓN FINAL DEL CAMPEONATO**

Todas las categorías tendrán una clasificación independiente, que será la suma de las puntuaciones obtenidas en cada prueba puntuable.

Al final del campeonato se le **descontará** a cada piloto el **peor resultado obtenido en una manga**. **No necesariamente tiene que ser en una manga disputada, pudiendo darse el caso de ser una manga en la que el piloto no haya participado.**

Un mismo piloto podrá ser el ganador de dos categorías, tanto en las pruebas como en el 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 manga en la que hayan participado conjuntamente los pilotos en cuestión.

### **Artículo 19 - PREMIOS CLASIFICACIÓN FINAL**

Al finalizar el Campeonato de Asturias Clásicas MX, la organización otorgará a los tres mejores clasificados de cada categoría un premio.

La FMPA en su Gala anual reconocerá a los tres primeros clasificados de cada categoría.

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