

REGLAMENTO OFICIAL TEAM VESPA BARCELONA 23/5/09



En colaboración con el resto de organizadores de pruebas de resistencia en vespa.

6 HORAS DE RESISTENCIA, CIRCUIT DE CALAFAT -TARRAGONA-

23 mayo 2009

1-LA PRUEBA

Vespa The Resistance se desarrollará el día 23 de mayo de 2009 en el Circuito de Calafat, con una longitud total de 3,2 Kms.

Al no ser una prueba federada, debe ser considerada por parte de todos los participantes como una actividad libre y voluntaria, asumiendo cada uno su propia responsabilidad. Por ello se deberá firmar un documento en el que cada piloto y equipo acepte todas las normas estipuladas, así como el acuerdo común para el correcto desarrollo de la misma, entendiendo a su vez que se trata de una actividad sin ánimo de lucro por parte de los promotores, y donde cada persona es el único responsable de sus actos, no pudiendo derivar estos en ningún caso sobre las personas que han organizado la actividad, ni tampoco sobre los propietarios del circuito.

2-PILOTOS Y EQUIPOS

Cada equipo estará compuesto por 1 moto, con un mínimo de 2 pilotos y un máximo de 4, pudiendo contemplar además la figura del mecánico; en definitiva, no se aceptarán equipos con más de 5 personas en la zona de boxes más próxima al circuito.

Junto con la inscripción al evento se deberán aportar los siguientes datos:

Nombre del equipo

Modelo de vespa/lambretta dentro de las categorías

Nombres, DNI de los pilotos y fecha de nacimiento de cada uno de ellos

Número móvil de contacto

Correo electrónico de contacto

La organización se encargará de otorgar un número de dorsal válido para cada equipo, de manera que deberá colocarse en los siguientes lugares visibles: uno en la parte delantera de la moto, y otro en la parte derecha trasera (cómo mínimo). También se podría colocar un tercero en la parte lateral izquierda. El número debe ir sobre fondo blanco y debe ser visible a aproximadamente unos 60 metros de distancia. Es imprescindible que el dorsal esté hecho de forma que aguante durante las 6 horas del evento. La organización no dará en esta edición dorsales por lo que cada equipo deberá aportar los suyos propios teniendo en cuenta las especificaciones anteriores.

3- EQUIPAMIENTO DE LOS PILOTOS

En pista, los pilotos deberán ir provistos de: casco integral homologado, guantes protectores específicos de moto, mono de carrera (sea de 1 o de 2 piezas) de cuero o de cualquier otro material seguro; toda la indumentaria deberá ir perfectamente cerrada o abrochada. En caso

de inclemencias meteorológicas, los pilotos se podrán colocar prendas protectoras contra la lluvia, siempre encima de las anteriormente citadas.

A criterio de cada equipo se hace hincapié en que todos estos aspectos pretenden la seguridad de todos los pilotos, por ello no se aceptarán indumentarias que no cumplan dichas normas de seguridad.

4- IDENTIFICADORES

Todos los pilotos irán marcados obligatoriamente con un brazalete identificativo, el cual permitirá el acceso a los distintos servicios de la carrera. Así mismo, cada piloto de un mismo equipo se distinguirá de los otros con un brazalete de un color distinto al del compañero. Esto permitirá a la organización de la prueba controlar los tiempos de relevo entre ellos.

La organización, en este caso, provendrá de dicho brazalete a cada participante.

5- CATEGORÍAS

Sólo podrán disputar la prueba scooters de tipo Vespa y Lambretta de 2 tiempos, con cambio accionado, no permitiéndose motores automáticos.

Quedan estipuladas las siguientes categorías y subcategorías:

PROTO

Largeframe Proto > Se consideran *Largeframe Proto* vespas con cárters “grandes”, como los pertenecientes a los modelos PX, TX, P, etcétera, con cualquier tipo de modificaciones. Es obligatorio mantener el chasis y cárter originales de vespa de 2 tiempos.

Smallframe Proto > Se consideran *Smallframe Proto* vespas con cárters “pequeños”, como los pertenecientes a los modelos PK, PRIMAVERA, etcétera, con cualquier tipo de modificaciones. Es obligatorio mantener el chasis y cárter originales de vespa de 2 tiempos.

SERIE

Largeframe Serie > Se consideran *Largeframe Serie* vespas estrictamente de fábrica, es decir, con todos los componentes originales de serie.

Smallframe Serie > Se considera *Smallframe Serie* vespas estrictamente de fábrica, es decir, con todos los componentes originales de serie.

LAMBRETTA

Lambretta Proto > En este caso sólo hay una categoría Lambretta de libre preparación, manteniendo, eso sí, los cárters y el chasis original Lambretta.

* APLICABLE A LAS CATEGORÍAS SERIE

Esta normativa no contempla ningún tema de ajuste de piezas, por lo tanto se pueden aligerar todos los componentes, siempre y cuando los mismos sean de estricta serie. No estando permitidos los cambios de ningún componente por los de otro fabricante, ya sean carburadores, suspensiones, etcétera. Tan sólo se permiten modificar los neumáticos, así como, por seguridad, retirar los espejos retrovisores y elementos que sobresalgan de la moto o de fácil rotura en caso de caída como faros, tulipas o intermitentes.

* APLICABLE A TODAS LAS CATEGORÍAS

Las modificaciones en la chapa se vigilarán de muy cerca este año y serán menos permisivas de cara a futuras ediciones. La organización pretende que las Vespas y las Lambrettas sean reconocibles por los demás, sobretodo las de categorías serie. Hagamos pues un uso razonable en este apartado. Este año el **uso de guardabarros delantero** es **obligatorio** en todas las categorías.

6- PROGRAMA

Sábado 23 de Mayo

08:00 **Recepción** de equipos

08:30 **Briefing**, reunión con todos los pilotos para la explicación de la prueba y aclaración de dudas que puedan surgir

09:00 **Verificaciones Técnicas** (no se permitirá la salida al circuito si no se han superado previamente dichas verificaciones)

09:30 **Entrenamientos oficiales y clasificatorias**

11:30 Fin de entrenamientos y preparación de **parrilla de salida**

12:00 **Inicio** de *Vespa The Resistance'09*

18:00 **Fin** de *Vespa The Resistance 09*

21:00 Cena de gala y entrega de premios y sorteos.

7- ASIGNACIÓN DE BOXES

El espacio de boxes es limitado. La organización asignará los boxes a los equipos de forma ordenada y lineal por la disposición del circuito a lo largo del carril de aceleración paralelo a la recta principal. Es necesario tener en cuenta que sólo se aceptan 5 personas por box, cada uno con su respectiva pulsera acreditativa.

- Los repostajes se realizarán en una zona común y segura asignada por la organización.

8- VERIFICACIONES TÉCNICAS

Las verificaciones técnicas se realizarán a las 9:00 horas en una zona delimitada por la organización. De manera muy estricta e incontestable, si no se pasan las verificaciones no se podrá salir a pista.

No podrán competir scooters que no sean seguras para su piloto o para los demás participantes. Esto es con filos cortantes o punzantes, o piezas que se puedan desprender.

- No son obligatorios:

- Luces, rueda de repuesto, guanteras.
- Cófanos del motor, siempre y cuando no contradiga el apartado de filos o aristas cortantes.
- Palanca de arranque.

- Es obligatorio:

- Fijar el transponder de forma visible en la zona delantera de la moto, asegurado para evitar la pérdida del mismo, y devolverlo al finalizar la prueba.
- Todas las motos deberán llevar un botón de paro o en su defecto la llave original siempre y cuando esta esté sujeta de forma segura al chasis (una brida por ejemplo). No se aceptarán llaveros, cadenas u otros elementos no seguros.
- En las categorías de serie todos los componentes del bloque motor deberán ser originales o repuestos de características iguales (no similares).
- Acceder a las verificaciones con los componentes de seguridad personal como los monos, cascos, guantes o los depósitos para el repostaje ya que estos también deberán ser correctamente verificados.
- Acceder todos los componentes del equipo a la zona de verificaciones para poder colocar los distintivos pertinentes.

- Será **motivo de exclusión del evento**, todos los equipos que:

- se opongan a verificaciones técnicas.
- muestren actitudes **descalificativas** contra la organización o sus representantes, este año se hará especial hincapié y se sancionaran los equipos que no respeten las advertencias de la organización.
- no superen las pruebas de verificación.

La organización del *Team Vespa Barcelona* podrá realizar cuantas verificaciones técnicas estime oportunas durante el desarrollo de la competición. En caso de que la organización detecte anomalías o deficiencias en cualquier moto, se obligará al equipo a solventarlas antes

de volver a incorporarse a la pista. Es decisión de los organizadores y del director de carrera las penalizaciones o las sanciones a los participantes.

Temas principales a tratar en las verificaciones:

Carrocería	Soporte o caballete	Depósito de combustible.
	Aristas cortantes	Sistema de paro motor
	Partes sueltas o peligrosas	
	Manetas de freno	
	Dorsal	

Frenos	Delanteros
	Traseros

Neumáticos	Delanteros
	Traseros

Grupo motor	Escape
	Carburador
	Cilindro – pistón
	Ventilador

9- BRIEFING

Según el horario establecido, antes de iniciar la prueba se realizará un briefing informativo. **Es obligatoria la asistencia de todos los participantes**, ya que la información es muy importante para todos ellos. La no asistencia se penalizará con una multa de 100€ al equipo (no pagar dicha multa excluirá al equipo de la prueba).

10- PROCEDIMIENTO DE SALIDA Y ASIGNACIÓN DE POSICIONES

- La salida será de tipo “Le Mans”.

Todas las motos se dispondrán en fila de uno en posición de batería, las posiciones de cada equipo se decidirán en los entrenamientos anteriores. Antes de disponer las motos se realizará una vuelta de reconocimiento, al finalizar ésta los pilotos se situarán en la posición asignada por clasificación.

En la salida, en caso de que algún equipo falte, se dejará el lugar vacío. Sólo podrá haber en pista 2 pilotos, uno aguantando la moto y otro a la espera de la salida.

Si algún equipo tiene problemas con la moto deberá dirigirse automáticamente y con la máxima rapidez a su box, para solucionar los problemas y no retrasar la salida. En el momento de tener los problemas solucionados, si la salida no ha sido efectuada podrá volver a la parrilla. En el caso contrario, deberá salir desde el pit-lane, sólo una vez hayan pasado todos los participantes por la recta.

La salida se realizará con la bajada de bandera. Tras la cual, cada piloto deberá correr hasta su moto e iniciar la salida; el piloto que aguanta la moto deberá tener la moto en marcha.

Si un piloto no se encuentra delante de la moto en el momento de la salida será sancionado, de la misma manera si el segundo piloto invade la pista con motivo de empujar al compañero (ver apartado 22 *Penalizaciones*).

11- COMPORTAMIENTO DE LOS PILOTOS EN PISTA y BANDERA BLANCA

Toda maniobra, en pista o en el Pit Lane, en el sentido contrario a la dirección de la carrera **está prohibido**.

En caso de avería en el transcurso de la carrera, se establecerá un plan que se explicará en el briefing para evacuar al piloto y a la moto del circuito, mientras no presente un peligro para el resto de participantes.

En caso de cualquier problema que ocurra dentro de pista el director de carrera podría dar entrada al Safety-Car. En este caso se enseñaría bandera blanca en todo el circuito y todos los participantes se dirigirían hasta encontrar la cola detrás del coche de seguridad. Se deberá circular sin efectuar adelantamientos y con la máxima precaución, se entiende que no se pueden realizar adelantamientos mientras el Safety car permanezca en pista. Una vez se retire el Safety-Car la carrera se reanudará con normalidad. Los pilotos podrán repostar o efectuar el cambio de piloto sin problemas mientras el coche de seguridad esté en pista pero mientras lo encuentra de nuevo deberá extremar las precauciones mientras rueda en pista ya que podría haber ambulancias o "pisters" realizando sus tareas.

Todo piloto accidentado que deba remolcar la moto hasta las salidas destinadas a ello deberá llevar en todo momento todo su equipo de seguridad puesto (casco, guantes, mono) hasta que no abandone la pista por completo. En caso contrario se penalizará dicha acción con 5 vueltas de penalización.

En pista está completamente prohibida toda actitud antideportiva, gritos, golpes y cualquier tipo de comportamiento que pueda considerarse fuera de lugar; todas las actitudes peligrosas serán sancionadas (ver apartado 22 *Penalizaciones*).

El Director de Carrera o sus adjuntos podrán detener una scooter cuyo piloto haya cometido alguna infracción sancionada con exclusión o expulsión.

En caso de que a un piloto/moto se le muestre la bandera de color negro, este piloto tiene la obligación de dirigirse a su box; los motivos de la decisión se notificarán posteriormente al jefe del equipo.

12 - COMPORTAMIENTO EN PIT-LANE

La **velocidad máxima de paso** por el pit lane es de 30 kms/hora.

Durante todo el desarrollo de la prueba sólo podrán permanecer todas las personas acreditadas, máximo 5 por equipo.

No están permitidos animales.

Queda terminantemente prohibido fumar, salvo en la zona habilitada en el circuito.

No se podrán instalar en la zona elementos que dificulten la circulación fluida de los pilotos, motos o personal autorizado.

Está terminantemente prohibido encender fuego o depositar recipientes de gas en la zona de boxes o pit-lane.

Mientras no se realicen operaciones sobre la moto, el pit-lane debe permanecer limpio de materiales y herramientas que puedan dificultar el paso.

En el caso de que una intervención en la moto suponga un derrame de líquidos, aceite o combustible, la moto no podrá salir a pista hasta que no esté limpia la zona afectada.

El repostaje y el cambio de piloto deberán hacerse en las zonas habilitadas.

No respetar dichos punto supondrá una sanción (ver apartado 22 *Penalizaciones*).

13- COMPORTAMIENTO EN BOXES

En las paradas en box, el piloto deberá parar el motor del scooter para realizar cualquier operación. Sólo se permite la no parada del motor en el caso de que se realice un relevo. De lo contrario, el equipo recibirá una sanción (ver apartado 22 *Penalizaciones*).

14- RELEVOS

La duración en pista de cada relevo será, como máximo, de 60 minutos por ciclo. Cada vez que alguien entre en pista un controlador anotará la hora de entrada a pista del piloto con el brazalete de un color determinado. Cuando la próxima vez que ese dorsal entre a pista, deberá hacerlo con otro piloto (diferente color de brazalete) y no sobrepasar los 60 minutos entre un relevo y otro.

Los relevos se deben realizar en la zona destinada a los repostajes. En esa zona sólo podrán estar dos miembros del equipo. El piloto que entra de pista y el que entrará y entre ellos dos deberán parar el motor, repostar, cambiar de piloto y salir a pista. En caso de alguna avería y si el equipo no debe hacer repostaje, se puede cambiar el piloto en el propio box.

15- CAMBIO DE MOTO / MOTOR

Se permite sólo el cambio del motor, no permitiéndose el cambio del scooter. En este caso si se trae un motor de recambio este deberá pasar la verificación técnica previa a la carrera.

16- REPOSTAJE DE CARBURANTE

La frecuencia en los repostajes es libre.

Se realizará en la zona asignada por la organización.

La moto deberá tener el motor parado y sólo podrán estar presentes 2 personas como máximo durante el repostaje.

Está prohibido realizar reparaciones en la zona de repostaje.

Se permite el cambio de piloto mientras se repuesta carburante.

El no cumplimiento de estos puntos supondrá una penalización (ver apartado 22 *Penalizaciones*).

17- INTERRUPCIÓN DE LA PRUEBA (bandera roja)

La prueba es una resistencia y como tal no se parará, en la medida de lo posible bajo ninguna circunstancia. No obstante, por razones de fuerza mayor la dirección de carrera podría interrumpir la prueba.

En el caso de que por razones de fuerza mayor se tuvieran que interrumpir las 6 horas:

- Habiéndose desarrollado más de un 90% de la misma ésta se dará por finalizada.
- En el caso contrario, se procedería a una nueva salida lanzada con el mismo orden de parrilla en el orden que en ese momento cada equipo tuviera.

18 – NEUTRALIZACIÓN DE LA PRUEBA

Si durante la carrera se produjese un incidente por condiciones atmosféricas, accidente grave, o cualquier otra causa que comprometiera o hiciese imposible el desarrollo normal de la misma, el Director de la Carrera podrá decidir la neutralización utilizando banderas de color blanco o con el cartel SC (Safety Car), para neutralizar la carrera. Ver apartado 11 –Bandera Blanca-

Estarán prohibidos los adelantamientos durante la neutralización, cualquier piloto que no cumpla estas normas será penalizado (ver apartado 22 *Penalizaciones*).

Cuando el Director de Carrera crea conveniente, se levantarán banderas verdes para reanudar la prueba.

19- LLEGADA

Cuando se hayan cumplido 6 horas de carrera, el Director de Carrera mostrará la bandera de cuadros, el ganador será el que más vueltas haya completado tras restarse las supuestas penalizaciones (en caso de que las hubiera).

20- CLASIFICACIONES FINALES

La clasificación por categoría se establecerá en orden al mayor número de vueltas completadas hasta la bajada de bandera de cuadros y una vez contabilizada las penalizaciones.

En caso de que varios scooters de la misma categoría, al término de la carrera se encuentren en la misma vuelta, se pasará a tener en cuenta el orden de paso por línea de meta.

21- SUSPENSIÓN O APLAZAMIENTO DEL EVENTO

La organización se reserva el derecho, si circunstancias excepcionales obligan a ello, a suspender o aplazar la prueba, sin obligación alguna de indemnización a los participantes.

22- RECLAMACIONES

Cualquier reclamación, sea deportiva o técnica, deberá efectuarse por escrito al Director de Carrera. El plazo de presentación de las reclamaciones no deberá ser después de transcurridos 60 minutos de la finalización de la prueba.

A la presentación de la misma, se deberá adjuntar una fianza por valor de 100€, los cuales no se devolverán en caso a resolverse de forma contraria a lo reclamado.

22- PENALIZACIONES

INFRACCIONES	SANCIONES	REINCIDENCIAS
Adelantar con señales de Peligro o con Safety Car.....	4 vueltas	Descalificación
No portar los brazaletes o cambio de brazaletes por los pilotos.....	4 vueltas	Descalificación
Cambio de scooter.....	Descalificado	
No asistir al briefing y no pagar la multa.....	Exclusión	
No comunicar modificación de pilotos en equipo.....	Descalificación	
Realizar reparaciones fuera de zona asignada.....	2 vueltas	4 vueltas
No pasar verificación a petición de los jueces, después de caída.....	Descalificación	
No respetar límite velocidad Pit Lane.....	4 vueltas	Descalificación
Recibir ayuda externa fuera Pit Lane.....	Descalificación	
No hacer caso a la bandera negra.....	Advertencia	Descalificación
Mantener el motor en marcha en paradas en Box.....	3 vueltas	5 vueltas
No comunicar las reparaciones o cambios de piezas y repostaje.....	Advertencia	2 vueltas
No comunicar los relevos.....	Advertencias	2 vueltas
Realizar los relevos fuera de la zona asignada.....	2 vueltas	3 vueltas
Incumplir los tiempos de relevos.....	1 vueltas cada 10%	
Repostar cambiando el depósito.....	Descalificación	
Repostar sin parar el motor.....	4 vueltas	Descalificación

Repostar, estando el piloto subido o repostar más de 2 personas.....	4 vueltas	6 vueltas
Piloto en movimiento fuera del lugar de salida.....	2 vueltas	
Recibir ayuda no autorizada en salida.....	3 vueltas	
Invadir la pista en salida.....	3 vueltas	
Cambio, no autorizado, de dorsal.....	Descalificación	
Infracción en verificación técnica.....	Exclusión	
Circular en sentido inverso.....	Descalificación	
Conducta antideportiva.....	Descalificación	
Deterioro de las instalaciones.....	Descalificación	

Este documento se ha realizado en base a todos los reglamentos que se han ido haciendo a lo largo de este año con las diferentes ediciones de las 6 horas de resistencia.