



PINASCO

VESPA THE RESISTANCE 2021 REGLAMENTO OFICIAL

Mar 2021 -Enric Mollón - teamvespabarcelona@gmail.com

INDICE

1. LA PRUEBA
2. LICENCIAS*
3. SEÑALES
4. CATEGORIAS
 - a. ESPECIFICO PARA TODAS LAS CATEGORIAS
 - b. CATEGORIA LARGEFRAME SERIE
 - c. CATEGORIAS PROTO
 - i. SMALLFRAME
 - ii. LARGEFRAME
 - d. CATEGORIA SP1
5. VERIFICACIONES TECNICAS
6. EQUIPO
7. EQUIPACION DE LOS PILOTOS
8. CONTROL MEDICO
9. COMPORTAMIENTO EN PISTA
10. COMPORTAMIENTO EN PIT LANE
11. COMPORTAMIENTO EN BOXES
12. REPOSTAJE DE CARBURANTE
13. RELEVOS*
14. INTERRUPCIÓN DE LA PRUEBA
15. NEUTRALIZACIÓN DE LA PRUEBA
16. LLEGADA
17. CLASIFICACIONES FINALES
18. SUSPENSIÓN O APLAZAMIENTO DEL EVENTO
19. RECLAMACIONES
20. BANDERAS / SEÑALES LUMINOSAS
21. CONTACTO
22. LISTA DE PENALIZACIONES
23. CORRECCIONES EN CARRERA
24. HORARIOS DE ACREDITACIONES.

Actualizaciones de reglamento Nov 2019

- Pagina 14 se han actualizado las penalizaciones añadiendo un ultimo punto donde se indica que la moto no puede salir del box.
- Pagina 6 se ha añadido el detalle que en la edición 2020 aun se permiten depósitos extra para las 3 categorias smallframe proto, largeframe proto y SP1
- Pagina 11, se actualiza información referente a homologación de casco, seguridad y **doblo Anillo de seguridad de anclaje. Y enlace a regulación técnica.**
- Pagina 7, se especifican las dimensiones de los dorsales y verificaciones de control sonómetro.
- La entrega de acreditaciones será solo Viernes durante las Verificaciones administrativas y Sábado hasta las salida a las 12:00
- **Sin pagina Se indica a los participantes que cualquier irregularidad con cambios de pulseras las sanciones serán la expulsión.**

1 LA PRUEBA

Vespa The Resistance se desarrollará en el 2020 en el Circuito Internacional de Zuera, con una longitud total de 1,7 km. Debe ser considerada por parte de todos los participantes como una actividad libre y voluntaria, en la que cada uno asume su propia responsabilidad.

Por ello, cada piloto y equipo deberá firmar un documento en el que acepte todas las normas estipuladas, así como el acuerdo común para el correcto desarrollo de la misma. Mediante este documento, además, se entiende que se trata de una actividad sin ánimo de lucro por parte de los promotores, y donde cada persona es la única 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 LICENCIAS

Pueden tomar parte en la prueba, pilotos federados con licencia homologada o autonómica. Edad mínima para participar: 18 años.

En caso de que algún piloto no tenga la edad mínima se deberá proveer de un documento acreditativo por el tutor con la conformidad de la participación en la prueba.

3 SEÑALES

Durante todo el desarrollo de la competición, los pilotos deberán observar y acatar rigurosamente las indicaciones según el reglamento general de la RFME anexos 021 y 022.

4 CATEGORIAS

Solo podrán disputar la prueba scooters de tipo Vespa (o clones) y Lambretta de 2 tiempos, con cambio accionado, no permitiéndose motores automáticos. La organización se reserva el derecho de abrir una categoría Open en el caso que lo crea conveniente.

4 A ESPECIFICO PARA TODAS LAS CATEGORIAS

RECORTES

La organización vela por asegurar que las Vespas pueden ser reconocidas por los demás y, sobre todo, por mantener la originalidad de esta marca. Los equipos ya participantes en ediciones anteriores (incluso de otras carreras) que sobrepasen esos límites no están exentos de cumplir reglamento.

Por ello no está permitido el recorte de chapa,

En las verificaciones se comprobarán aristas cortantes, si en las verificaciones se detectan zonas en el chasis que sean punzantes o cortantes automáticamente la moto podrá participar en la prueba hasta solucionar este problema.

MANILLAR Y / O CAPUCHÓN

Respecto al manillar debe tener las mismas dimensiones que un manillar de serie. La organización recomienda encarecidamente montar manillares de serie. Dado que por cuestiones de disponibilidad hay pocos se puede montar un manillar hecho a mano, pero debe cumplir las medidas exactas que un manillar de serie.

Adicionalmente manteniendo las medidas se pueden realizar ajustes de conducción para la comodidad de los pilotos. Por ello se pueden variar las aperturas de los semi manillares.

No esta permitido usar manillares que no sean exactamente iguales que a los de origen.
Es obligatorio montar la tapa superior o capuchón del manillar.

Las medidas limite de los manillares son los siguientes:

LARGEFRAME

Ancho manillar total - 70cm Altura manillar - 100/101cm Max sobresalido maneta - 3cm

SMALLFRAME

Ancho manillar total - 70cm Altura manillar - 100/101cm Max sobresalido maneta - 3cm

TALADRO DE CHAPA

Por seguridad, ningún orificio que no venga de origen debe tener un diámetro superior a 6 mm de diámetro sobre la chapa.

Se permite agujerear cófanos y frontal, dejando entre uno y otro orificio un espacio igual al del mismo orificio.

La parte inferior y central del chasis no se puede taladrar.

Se permite recortar la zona donde va ubicada batería para poder sacar mejor la rueda trasera.

El uso de guardabarros delantero es obligatorio en todas las categorías.

LUCES

Es obligatorio montar una luz delantera (blanca) y otra trasera (roja). Se admitirán faros "homologados" distintos a los originales. Dentro de estos se permite montar luces tipo led, siempre y cuando el faro que se monte ilumine lo suficiente la pista. No se aceptaran simples linternas o luces que no iluminen lo suficiente.

No se permite instalar luces led intermitentes, todas las luces deben ser fijas para no distraer al resto de participantes en la prueba. Las luces led deben estar bien fijadas para no desprenderse durante la prueba.

DELANTERA

Debe ser el faro de origen u otro de características iguales, situado en la parte del manillar.

Se puede añadir más iluminación, pero como luz primaria debe ser la del manillar

Debe forrarse el cristal-plástico de la óptica con cinta adhesiva transparente.

Se permite montar luces tipo led con suficiente potencia para iluminar la pista.

TRASERA

Se recomienda montar el faro de origen. Sin embargo, se permite montar luces tipo led siempre y cuando estén bien sujetas y sean visibles a 100 metros.

En caso de que la luz deje de funcionar, se debe entrar a boxes para repararla.

Deben apagarse las luces durante el repostaje, a excepción del tipo led.

Se permite montar batería para el sistema de luces. En tal caso, esta debe ser estanca o estar sellada.

Se prohíbe montar arranque eléctrico.

DEPOSITOS

Está permitido montar depósitos suplementarios, que pueden ser de aluminio o de plástico. Es preferible que no sean de hierro, aunque serán aceptados siempre que no presenten riesgo de rozadura en caso de caída (solo para categorías largeframe proto, smallframe proto y SP1).

En categorías series es obligatorio el deposito original sin ninguna modificación que afecte a su capacidad.

CHASIS

Se prohíbe montar caballete, soporte, pata cabra unida a la moto.

En todas las categorías los cófanos deberán ir montados.

TOPES DE MANILLAR O ELEMENTOS QUE SOBRESALGAN

Esta completamente prohibido montar soportes que sobresalgan de la moto, fuera del chasis convencional del modelo de vespa.

Esto significa que cualquier elemento que sea de protección de rotura de manillar con topes de nylon o soportes para anclar el caballete por la parte trasera están completamente prohibidos.

Los únicos elementos que pueden sobresalir de la moto son las manetas de freno y en algún caso la palanca de arranque.

Si que esta permitido poner deslizaderas de nylon en la parte lateral de la moto.

SONOMETRIA

Se realizaran controles sonómetros en las verificaciones para evitar tener motos en pista con un exceso de ruido. el máximo de decibelios es de 94 +-5.

REPOSTAJE

Durante el repostaje la moto se deberá colocar sobre un soporte, dicho soporte tiene que aguantar la moto sin ayuda de personal. No debe estar unido a la moto (No pata cabra ni caballete).

DORSALES

Se estipulan una combinación de colores y tamaños para los dorsales, pudiendo combinar blanco/amarillo con fondo negro O negro con fondo amarillo/blanco. Se recomiendan que los números sean reflectantes. Los tamaños mínimos son: 18cm Altura / 15,5 Ancho. La separación entre el fondo y el numero no inferior a 1cm

CAMBIO DE MOTO / MOTOR

Se permite el cambio del motor y de scooter pero bajo penalización (ver apartado de penalizaciones). En ambos casos, tanto el motor como el scooter de recambio deberán pasar la verificación técnica previa a la carrera. Es necesario avisar a la organización y al equipo de verificación que se dispone de un motor adicional para identificar los componentes y marcarlos debidamente. Durante la carrera no se verificarán ni motores ni scooters.

4 b CATEGORIA LARGEFRAME SERIE

Se consideran Largeframe Serie aquellas vespas estrictamente de fabrica, es decir, con todos los componentes originales de serie (aunque sean de otros modelos dentro de largeframe). Los cilindros tienen que ser tipo 200 originales. Respecto al chasis **no se permite añadir barra anti torsión.**

ASPECTOS TÉCNICOS DE MOTOR

Todas las piezas deben ser originales (a excepción del pistón y la biela, que deben ser de características lo más idénticas posible a los de origen).

Se permite rebajar, limar o perforar.

Esta normativa contempla en gran medida el ajuste de piezas, por lo tanto, se pueden aligerar o modificar todos los componentes siempre y cuando sean los mismos de estricta serie.

Carrera de la Biela 57 (largeframe).

EMBRAGUE

Debe ser original, y se permiten las modificaciones siempre que sea partiendo del material original.

Está prohibido montar discos de carbono o similares.

Se permite montar muelles reforzados.

CARBURADOR

Debe ser original, y se permiten las modificaciones, siempre que sea partiendo del material original.

FILTRO DE AIRE

Debe ser original, y se permiten las modificaciones, siempre que sea partiendo del material original.

Se permite correr sin el.

PIÑONES

Deben ser originales, y se permiten las modificaciones, siempre que sea partiendo del material original.

Se prohíbe montar 4a corta.

PLATO MAGNÉTICO, BOBINAS, CILINDRO Y CULATA

Debe ser original, y se permiten las modificaciones, siempre que sea partiendo del material original.

Sólo se permite montar juntas originales.

COJINETES, RETENES, BUJÍA

De libre elección.

PISTÓN

Teniendo en cuenta que un cilindro original permite ser rectificado, se permite el siguiente máximo de diámetro de pistón. Hasta tres sobre medidas:

200 Pistón máximo 66,9mm en cilindro de 67,1mm. Carrera 57mm.

Se permite montar otras marcas de pistón, siempre y cuando sea de características idénticas a los de origen.

ESCAPE

Debe ser únicamente el original o similar (Sip road PERMITIDO).

Se permite recortarlo, añadir más salidas de humos, o modificar el interior.

Queda prohibido correr sin el.

Se hará test sonómetro en el caso de que la organización lo estime

En el caso de que el modelo sea Px 125, será situada en la categoría LargeFrame Serie (importante por la diferencia de potencia y para evitar disputas entre equipos y la organización).

Si algún equipo pretende disputar la prueba con PX125 debe saber que no hay cambio de categoría.

En el caso de T5 pertenece a categoría Largeframe Serie.

4 c CATEGORIAS PROTO

SMALLFRAME

Se consideran Smallframe Proto vespas con cárters pequeños", como los pertenecientes a los modelos PK, PRIMAVERA. Es obligatorio mantener el chasis y el cárter originales de Vespa.

A continuación, se indican las máximas configuraciones de esta categoría.

- Máxima cilindrada 142cc
- Cilindros de hierro (NO ALUMINIO)
- Carrera máxima 54mm
- Sobre medidas de pistones (tomando como referencia Polini / Malossi)
- 58'3 = 142cc (Malossi)
- 57'8 = 141'6 (Polini)
- Max. diámetro de carburador 30mm
- Solo motores refrigerados por aire
- Escape solo tipo street
- Prohibidos escapes formados por conos y contra conos.
- Solo se permiten las soldaduras entre partes del escape por ejemplo entre la salida de escape y el codo y la parte de la barriga del escape.

Ejemplos de escapes permitidos



LARGEFRAME

Para la categoría LargeFrame proto, no existe restricción en cuestión de preparación de motor, hay que mantener cárter tipo vespa pudiendo montar bloques de motor de nueva era.

CATEGORIA SPI

En esta categoría, en la que se ubican Smallframe sin ningún tipo de limitación en cuestión de motor, pueden participar:

- Motores superiores a 142cc
- Cilindros de aluminio
- Motores no refrigerados por aire
- Cárters tipo Vespa no originales (CNC / GPOne / Quattrini / BSG)
- Motores con escapes seccionados o tipo "racing only"
- Solo 1 cilindro

5 VERIFICACIONES TECNICAS

Las verificaciones técnicas se realizarán en una zona habilitada o en el box de cada equipo (se comunicará con anterioridad a la carrera). De manera muy estricta e incontestable, no se podrá salir a pista si no se han superado las verificaciones.

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

Tanto para smallframe como largeframe al pasar las verificaciones técnicas antes de la prueba tienen que presentarse con el cofano desmontado.

NO ES OBLIGATORIO:

Rueda de repuesto, guanteras.

Cofanos en categoria proto, siempre y cuando no contradiga el apartado de los y aristas cortantes. Palanca de arranque.

Se recomienda placa de acero o similar para proteger el selector en Largeframe.

ES OBLIGATORIO:

Fijar el transponder en la zona delantera de la moto (frontal izquierdo delantero) de forma visible, asegurado para evitar la perdida del mismo, y devolverlo al finalizar la prueba.

Llevar un botón de paro que debe estar correctamente indicado.

Tener "precintados" los tornillos de llenado y vaciado de aceite motor. Tienen que estar bien sujetos al cárter (mediante un alambre no que atraviese el tornillo y lo ate al cárter, por ejemplo).

Una luz blanca delantera y otra trasera (roja), y dos juegos de bombillas de recambio. En caso de leds, tener recambios de los leds.

Acceder a las verificaciones con los componentes de seguridad personal, como mono, cascos, guantes o 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.

Se puede presentar toda la equipación no siendo necesario presentar cada piloto para verificar. En medida de lo posible, las verificaciones de las equipaciones deberán realizarse conjunta a de todos los pilotos.

Homologación: es fundamental tener en cuenta que todos los pilotos que disputan la prueba deben llevar la equipación homologada. En el punto 7 se muestra como deben ser los monos o equipaciones que serán aceptadas.

Queremos hacer mucho hincapié en la seguridad, y por ello no se aceptarán equipaciones no homologadas o inseguras.

TEMAS PRINCIPALES QUE SE VAN A TRATAR EN LAS VERIFICACIONES:

Carrocería

- Soporte para box-repostaje
- Deposito de combustible y suplementario
- Aristas cortantes
- Sistema de paro motor
- Sistema de Luces delantera y trasera (y juego de recambio)
- Elementos sueltos o peligrosos
- Manetas de freno
- Dorsales Solo validas las combinaciones especificadas en el control de cambios. - Frenos delantero y trasero
- Neumáticos delantero y trasero
- Suspensiones
- Escape
- Carburador
- Ventilador
- Motor de repuesto (ver el apartado de penalizaciones)

AVISO

En el caso de traer scooter de recambio, deberá verificarse previamente a la carrera (ver apartado de penalizaciones). Serán excluidos del evento todos aquellos equipos que:

- Se opongan a verificaciones técnicas.
- Muestren actitudes descalificativas contra la organización o sus representantes. 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.

6 EQUIPO

Cada equipo estará compuesto por una moto (como mínimo), con un mínimo de 4 pilotos y un máximo de 6, pudiendo contemplar además la figura del mecánico; en definitiva, no se aceptaran equipos con más de 7 personas en la zona de boxes incluyendo Team Manager.

No se permite el cambio de equipo durante la carrera, de tal manera que ningún piloto podrá salir a pista con otra moto que no sea con la que se ha inscrito antes de la salida.

En la inscripción al evento se deberán aportar, como mínimo, los siguientes datos:

- Nombre del equipo
- Modelo de vespa dentro de las categorías
- Nombres, DNI y código postal de los pilotos, mecánicos y jefe de equipo - Teléfono móvil de contacto
- Correo electrónico de contacto
- Informe de equitación de la moto (categoría smallframe proto / Largeframe proto / SP1)

Se respetarán los dorsales fijados adjudicados en las anteriores ediciones (Ver en la web), de manera que deberán colocarse en los siguientes lugares visibles: en la parte delantera de la moto, en el lado izquierdo, y en el lado derecho. El número debe ser visible a aproximadamente unos 50 metros de distancia, respetando los tamaños especificados. Es imprescindible que el dorsal esté diseñado y sujeto de manera que aguante durante las horas del evento. La organización no proporcionará dorsales en esta edición, por lo que cada equipo deberá aportar los suyos propios teniendo en cuenta las especificaciones anteriores.

7 EQUIPACION DE LOS PILOTOS

En pista, los pilotos deberán ir provistos de: casco integral homologado, guantes protectores específicos de moto y mono de carrera de cuero. 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.

Se hace hincapié en que todos estos aspectos tienen como objetivo velar por la seguridad de todos los pilotos, por lo que no se aceptaran indumentarias que no cumplan dichas normas de seguridad.



MONO O TRAJE DE CUERO / GUANTES / BOTAS / CASCO MONO O TRAJE DE CUERO

De características similares con coderas, hombreras, rodilleras protectoras. No se permitirán monos de piel que no cumplan los requisitos mínimos de seguridad.

Queda prohibido correr con equipación que no sea de piel o similar, con ello se entiende que equipación de cordura o Enduro no esta permitida.

GUANTES

Solo se verificarán guantes que cumplan los requisitos mínimos de seguridad: ello implica cubre nudillos, y de material resistente a caídas y rozaduras con sobre muñequera.

Esto significa que no se aceptaran guantes de fibras sensibles, de verano, que no tengan sobre muñequera, que sean de motocross, no guantes de ciudad.

BOTAS

Las botas deben cumplir los mismos requisitos que los guantes: no deben de ser de tipo Enduro ni similar, y deben ser botas de pista y NO TOURING.

CASCO

Basándonos en el reglamento de la Real Federación de Motociclismo Español 2021

https://fedemoto.info/ImgFCK/file/2021/Cascos_Carburantes/Normativa_Cascos2021_RFME_4ene.pdf

No esta permitido correr con casco de Motocross, modular o similar

Es estrictamente necesario que la etiqueta de homologación se vea y se lea correctamente siguiendo las instrucciones de la federación española de motociclismo

Adicionalmente es obligatorio que todos los cascos tengan el anclaje con doble anilla o doble D.

8 CONTROL MEDICO

Los pilotos podrán ser sometidos a un reconocimiento medico previo a la salida por el servicio medico de la Organización. Durante el desarrollo de la competición, la Organización se reserva el derecho de someter a control medico a cualquier piloto participante, especialmente en caso de accidente; con plena potestad para decidir sobre la vuelta a la competición de los participantes cuyo estado físico no sea el adecuado.

Queda prohibido a los pilotos el consumo de bebidas alcohólicas o drogas durante el desarrollo de la competición. El consumo de estas podrá ser motivo de expulsión de la competición.

9 COMPORTAMIENTO EN PISTA

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

En el caso de perdida de gasolina o aceite en pista, deberá dirigirse a la zona de pitlane-boxes hasta que se resuelva la incidencia.

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.

Si ocurre algún problema dentro de pista, el director de Carrera podrá dar entrada al Safety-Car. En este caso se mostrará una bandera blanca en todo el circuito y todos los participantes deberán dirigirse en dirección al coche de seguridad y colocarse detrás. Se deberá circular sin efectuar adelantamientos y con la máxima precaución, ya 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. Mientras el coche de seguridad esté en pista, los pilotos podrán repostar o efectuar el cambio de piloto sin problemas. Una vez se incorpore, deberá encontrarlo de nuevo y extremar las precauciones mientras rueda en pista, ya que podría haber ambulancias o "písters" llevando a cabo 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 le penalizará con 5 vueltas.

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.

El director de Carrera o sus adjuntos podrán detener un scooter cuyo piloto haya cometido alguna infracción y asignar una penalización al equipo.

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.

Durante el transcurso de la prueba, se notificará a todos los equipos las sanciones asignadas con una periodicidad de entre 30 minutos a 1 hora. Estas sanciones se publicarán en el muro de tiempos.

10 COMPORTAMIENTO EN PIT LANE

- La velocidad máxima de paso por el pit lane es de 20 km/hora.
- Durante todo el desarrollo de la prueba sólo podrán permanecer en el pit-lane todas las personas acreditadas, máximo 7 por equipo.
- No están permitidos animales.
- Menores de 16 años acompañado de un adulto.
- 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 en el pit-lane.
- Mientras no se lleven a cabo operaciones sobre la moto, el pit-lane debe permanecer limpio de materiales y herramientas que puedan dificultar el paso.
- Si una intervención en la moto supone un derrame de líquidos, aceite o combustible, la moto no podrá salir a pista hasta que la zona afectada no esté limpia.
- El repostaje y el cambio de piloto deberán hacerse en las zonas permitidas.
- En pit-lane, se pueden llevar a cabo ajustes de la moto siempre y cuando estos ajustes no superen un tiempo máximo de 2 minutos. De lo contrario la moto debe dirigirse al box.
- Estas reparaciones o ajustes las puede efectuar cualquier integrante del equipo, aunque el máximo de integrantes que puede operar con la moto es de 4. No respetar dichos puntos supondrá una sanción

11 COMPORTAMIENTO EN BOXES

En las paradas en box, el piloto deberá parar el motor del scooter para realizar cualquier operación. Solo se permite la no parada del motor en el caso de que se realice un relevo o un pequeño ajuste en la zona de repostaje. De lo contrario, el equipo recibirá una sanción. En la zona de boxes está prohibido entrar con calzado no adecuado, como por ejemplo calzado de tacón.

12 REPOSTAJE DE CARBURANTE

- La frecuencia de los repostajes es libre.
- Se practicará solo en la zona asignada por la organización, nunca en boxes.
- La organización habilitará un espacio para dejar todas las garrafas.
- La moto deberá tener el motor parado y podrán intervenir en el repostaje 4 personas como máximo, pudiendo tocar la moto todos ellos. El repostaje no necesariamente debe hacerlo un piloto.
- Es obligatorio el uso de soporte durante el repostaje.
- Está prohibido llevar a cabo reparaciones en la zona de repostaje. Se pueden efectuar cambios en la moto y ajustes de piezas siempre y cuando no se use una herramienta y estas intervenciones no superen los 2 minutos; en el caso de superar dicho tiempo, la moto deberá ir a boxes o será penalizada con 1 vuelta por cada 30 segundos que pase en la zona de repostaje.
- Se permite el cambio de piloto mientras se repuesta carburante.
- Queda prohibido el repostaje mediante cambio del depósito de combustible.
- Los depósitos que se usen para proveer de carburante a las motos tienen que ser estancos y homologados para evitar pérdidas de combustible en la zona de repostaje.
- El no cumplimiento de estos puntos supondrá una penalización (ver apartado Penalizaciones en el Reglamento General).

- La zona de repostaje deberá estar libre de cualquier material, solo se podrá introducir material (garrafa de repostaje o soporte). La operación de repostaje una vez efectuada se retirará todo el material.

13 RELEVOS

La duración en pista de cada relevo será, como máximo, de 65 minutos por ciclo. Cada vez que alguien entre en pista, un controlador anotará la hora de entrada a pista del piloto.

El descanso mínimo de cada piloto será de 20 minutos.

Los relevos se pueden realizar en la zona de repostaje o en el propio box.

No es necesario parar el motor.

En caso de avería, se descontará del tiempo máximo de relevo el periodo que la moto haya estado parada en el box.

Se estipularán una manera determinada de entrada y salida de boxes para evitar aglomeraciones en la entrada de box y adicionalmente para aumentar la seguridad en pista.

14 INTERRUPCIÓN DE LA PRUEBA (bandera roja)

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

En el caso de que por razones de fuerza mayor se tuviera que interrumpir la carrera, si se ha desarrollado más de un 90% se dará por finalizada. En el caso de bandera roja todos los equipos se dirigirán al parque cerrado, para proponer una nueva salida respetando posiciones, aunque en determinados casos la organización puede decidir reanudar la carrera de forma aleatoria.

15 NEUTRALIZACIÓN DE LA PRUEBA

Si durante la carrera se produce un incidente por condiciones atmosféricas, accidente grave, o cualquier otra causa que comprometa o haga imposible el desarrollo normal de la misma, el Director de la Carrera podrá decidir su 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, y cualquier piloto que no cumpla estas normas será penalizado (ver apartado 22 Penalizaciones).

Las banderas verdes para reanudar la prueba se levantarán cuando el Director de Carrera considere oportuno.

16 LLEGADA

Cuando se hayan cumplido 24 horas de carrera, el Director de Carrera mostrará la bandera ajedrezada (a cuadros), y el ganador será el que más vueltas haya completado tras restarse las supuestas penalizaciones (en caso de que las hubiera).

17 CLASIFICACIONES FINALES

La clasificación por categoría se establecerá en orden al mayor número de vueltas completadas hasta la bajada de la bandera ajedrezada (a cuadros), y una vez contabilizadas las penalizaciones.

En caso de que al término de la carrera varios scooters de la misma categoría se encuentren en la misma vuelta, se pasará a tener en cuenta el orden de paso por línea de meta y en el caso de no esclarecer la situación se tomara el tiempo de clasificación.

18 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.

19 RECLAMACIONES

Cualquier reclamación, sea deportiva o técnica, deberá efectuarse por escrito al Director de Carrera.

El plazo de presentación de las reclamaciones no deberá sobrepasar los 20 minutos tras la finalización de la prueba. A la presentación de la misma, se deberá adjuntar una fianza por valor de 300 €, que no se devolverán en caso de resolverse de forma contraria a lo reclamado.

20 BANDERAS / SEÑALES LUMINOSAS

- Bandera verde = Pista libre, n prohibición de adelantar
- Bandera amarilla (o luz amarilla destellante) = Peligro inminente, prohibido adelantar
- Semáforo intermitente = Peligro, prohibido adelantar
- Bandera amarilla (o luz amarilla destellante) + panel "Slow" = Safety car en pista - Cartel iniciales SC = Safety car en pista
- Bandera amarilla con franjas rojas = Pérdida de adherencia, precaución
- Bandera blanca = vehículo de servicio en pista, precaución
- Bandera blanca con cruz diagonal roja = Inicio lluvia
- Bandera negra + dorsal = Parada inmediata dorsal indicado
- Bandera negra + círculo naranja + dorsal = Parada inmediata dorsal indicado
- Bandera roja = Interrupción de la prueba. Lentamente volveremos a nuestro box.
- Semáforo rojo = Interrupción de la prueba. Lentamente volveremos a nuestro box.
- Bandera ajedrezada (a cuadros) = Fin de carrera

21 CONTACTO

- WEB www.vtr24h.com
- MAIL teamvespabarcelona@gmail.com
- FACEBOOK www.facebook.com/vespatheresistance TWITTER @vesparesistance
- +34 687 78 34 12 Enric Mollón
- +34 649 33 01 85 Manel Carmona

22 PENALIZACIONES

INFRACCIONES	SANCIONES	REINCIDENCIAS
Circular en sentido inverso al pit lane	Advertencia	3 vueltas
No respetar el limite de velocidad en pit lane	Advertencia	3 vueltas

Realizar Relevos fuera de la zona asignada	1 vuelta	3 vueltas
Personal no autorizado en el Box	Advertencia	5 vueltas
Menores de edad	Advertencia	10 vueltas
Conductas impropias	Advertencia	A criterio de la organización o jurado
Adelantar con bandera amarilla o señales de peligro o safety car en carrera	Advertencia	1 vuelta
incumplir los tiempos de descanso	1 vuelta cada 10% de mas	1 vuelta cada 10% de mas
superar el tiempo permitido sobre la moto en la zona de repostaje (2 minutos) para ajustes	1 vuelta cada 30 segundos	1 vuelta cada 30 segundos
circular en sentido inverso en pista	1 vuelta y anulación de la vuelta	
entrar la moto en pit-lane con un piloto diferente al que inicio el relevo (permitido solo por causas de fuerza mayor)	1 vuelta	
No asistir al briefing	50 vueltas	
Hacer el repostaje incorrectamente	2 vueltas	2 vueltas
Realizar reparaciones fuera del box	2 vueltas	4 vueltas
Recibir ayuda fuera del pit lane (se permite ayudar en el carril de entrada a boxes)	2 vueltas	4 vueltas
No parar el motor en la zona de repostaje	2 vueltas	4 vueltas
Incumplir los tiempos de relevo	5 vueltas / Cambio	5 vueltas / Cambio
Fumar en los boxes o en pit lane	Infractor: bloqueo de pista 2h	Equipo: 5 vueltas
Beber bebidas alcohólicas en boxes o pit lane	Infractor: bloqueo de pista 2h	Equipo: 5 vueltas
Consumo de sustancias estupefacientes	Infractor: bloqueo de pista 2h	Equipo: 5 vueltas
Repostar cambiando deposito	25 vueltas	
Cambio de motor	50 vueltas	
Cambio de dorsal no autorizado en entrenamientos	Anulación de tiempos	
Cambio de dorsal no autorizado	Anulación de mejor tiempo	Anulación de los 2 mejores tiempos

Adelantar con bandera amarilla o señales de peligro o safety car en entrenamientos	Anulación de mejor tiempo	Anulación de los 2 mejores tiempos
Circular en sentido inverso en pista en dos ocasiones en el mismo relevo	Exclusión de piloto	
Acortar recorrido	Anulación de vuelta de infracción	1 vuelta
Acortar recorrido sin autorización dentro del mismo relevo	Anulación de vuelta de infracción	1 vuelta
Sacar la moto fuera del box o fuera del circuito sin autorización	50 vueltas	
Cambio de Scooter	Ultimo de la lista de ranking	

23 CORRECCIONES EN CARRERA

Para asegurar un correcto desarrollo de la prueba la organización estará pendiente durante las 24h que dure el evento de comprobar si existen pilotos “lentos” en el circuito, se hará una medida constante del ritmo de carrera y se avisaran a los pilotos “lentos” de que el ritmo de carrera es superior.

Para la seguridad de todos los participantes la organización es libre de descalificar pilotos por no mantener el ritmo de carrera.

No se pueden dar tiempos estimados, pero se pueden consultar los tiempos de años anteriores.

24 HORARIOS DE ACREDITACIONES

Viernes 22/05/2020

- 9:00 a 14:00
- 15:00 a 20:00

Sábado 23/05/2020

- 8:00 a 10:30
- 13:00 a 14:00
- 17:00 a 18:00
- 20:00 a 21:00

Domingo 24/05/2020

- 9:00 a 10:00

EN NINGÚN CASO SE ACREDITARÁ A NADIE EN LOS SIGUIENTES HORARIOS.

Sábado 23/05/2020

- 10:30 a 13:00

Domingo 24/05/2020

- A partir de las 10:00

Fuera de estos horarios, comentarlo previamente con la organización del evento para consultar la posibilidad.