



## CONVÍVIO - 3 HORAS ABRANTINAS EM VESPA 2007

### A - REGULAMENTO GERAL

#### 1. INTRODUÇÃO

Face à enorme adesão que a realização das 6 horas de resistência em Vespa tem tido nos últimos 2 anos, o Vespa Clube de Lisboa, a pedido da generalidade dos participantes, propõe-se realizar uma mini-resistência intercalar e semelhante às 6 horas, mas com apenas uma duração máxima de apenas 3 horas e destinada apenas a sócios seus amigos e convidados.

Deste vez o local escolhido é o Kartódromo de Abrantes e a data de 13 de Outubro de 2007.

A formula da prova é de 1 Vespa para cada 2 a 6 condutores e o preço de inscrição é por condutor.

Este evento que se rege pelo **Regulamento Geral (A)** e **Regulamento Técnico (B)**.

#### 2. VEÍCULOS ADMITIDOS / CLASSES

Todos os modelos da marca Vespa desde que cumpram com o especificado no Regulamento Técnico (B). As classes admitidas e definidas em (B) são as seguintes:

Classe 1 - **GERAL LIVRE**

Classe 2 - **SMALL FRAME 75/90**

Os veículos admitidos para este evento podem apresentar-se às verificações técnicas com farol e farolins, embora estes estejam cobertos com fita americana. o motor completamente limpo de óleos ou outros resíduos conforme as especificações do regulamento Técnico (B), assim como os bujões de óleo eficazmente apertados ou de preferência freiados e o pedal de kick starter retirado.

#### 3. VEÍCULO DE RESERVA

Cada equipa poderá apresentar um segundo **veículo de reserva** às verificações técnicas, podendo este não pertencer à classe em que se inscreve. O veículo de reserva só pode ser autorizado no caso de **avaria comprovada** sem reparação viável com os meios que a equipa dispõe ou que lhe possam ser disponibilizados por outras equipas. No caso do veículo de reserva ser utilizado durante as 6 horas a equipa será penalizada com **5 voltas**. Esta penalização só será aplicada novamente cada vez que a equipa passe do veículo principal para o veículo de reserva no decurso da Resistência, podendo ser retomado o veículo principal sem qualquer penalização.

No final da resistência as equipas que circularam com os dois veículos serão automaticamente inseridas na classe do veículo de maior cilindrada.

#### **4. CONDUTORES / INSCRIÇÕES**

**4.1.** As inscrições têm **início** dia **27 de Setembro**, 5ª feira e **terminarão** dia **6 de Outubro**, Sábado (ou antes caso o número máximo de inscrições seja atingido).

Para fazer a inscrição basta fazer o [download do PDF](#) que se encontra à disposição no site do VCL <http://www.vespaclubelisboa.pt>, preencher com os dados da equipa e dos pilotos e **enviar por E-mail** simultaneamente para [goncalomonteiro@vespaclubelisboa.pt](mailto:goncalomonteiro@vespaclubelisboa.pt) e [info@vespaclubelisboa.pt](mailto:info@vespaclubelisboa.pt) juntamente com cópia de comprovativo de pagamento.

Em alternativa também pode ser feita por **fax** enviado simultaneamente para os números **+351-21-3968131** e **351-21-0125622**, ou ainda por **correio** enviando **cheque à ordem de Vespa Clube de Lisboa**, para :

##### **Vespa Clube de Lisboa**

Av. Infante Santo, nº 63 - R/C Dto.

1350-177 Lisboa

Portugal

Podem-se inscrever também **na sede dos Vespa Clube de Lisboa**, todas as 5ª feiras, a partir das 21 horas.

**4.2.** A não comparência no convívio/resistência, para a qual a inscrição foi regularmente aceite, não implicará a devolução do valor da inscrição, salvo se essa falta de comparência for devidamente e atempadamente justificada com a antecedência necessária para cancelamento do seguro e de outras implicações inerentes à organização do evento e com o prévio acordo da equipa de direcção do evento.

**4.3.** Se um condutor/equipa solicitar a inscrição fora do prazo estabelecido em 6.1. mas se ela se verificar até 5 (cinco) dias úteis antes da realização do evento, esta pode ser considerada desde que seja viável em termos de organização e tenha o prévio acordo da equipa de direcção do evento.

#### **5. ATRIBUIÇÃO DE NÚMEROS**

Cada equipa deverá verificar previamente com a organização se o numero que pretende ainda não se encontra atribuído e deverá menciona-lo no boletim de inscrição. Caso contrario os números são atribuídos aleatoriamente pela organização.

O fundo será amarelo com os números pretos na classe SMALLFRAME e fundo branco e números azuis na classe GERAL LIVRE.

## **6. SINAIS OFICIAIS – BANDEIRAS E SINAIS LUMINOSOS**

As bandeiras e os sinais luminosos são utilizados durante o evento e têm por objectivo transmitir instruções e ou informações aos condutores. Podem ser consultadas em <http://www.fpak.pt/REG-2002/KARTING/bandeiras.htm>.

## **7. LOCAL E HORÁRIO**

O evento realiza-se no Kartódromo de Abrantes localizado junto a Abrantes na localidade do Rossio Ao Sul do Tejo. Os contactos são:

TEL: 241 331 016 / TLM: 93 36 22 093 / TLM: 96 75 27 180

[kartodromo.abrantes@clix.pt](mailto:kartodromo.abrantes@clix.pt)

Kartódromo de Abrantes

Rossio Ao Sul do Tejo

2200 Abrantes

HORÁRIO :

**Das 9:30 às 11:30:** - Verificações Técnicas dos equipamentos e Vespas.(1)

**Das 9:30 às 13:30:**

- Circulação livre para afinação das máquinas e contacto dos condutores com o circuito;
- Períodos intercalares para a possibilidade de aluguer de karting;

**Das 11:30 às 12:30:** - Colocação dos bidões com os nºs no parque de combustíveis.

**Às 12:00:** - A corrida dos mais lentos (inscrição gratuita).(L)

**Às 12:30:** - Briefing obrigatório.

**Das 13:30 às 13:55:** - Vespa na Grelha.

**Das 14:00 às 17:00:** - Ai vão elas! 3 Horas sempre a rolar.(2)

**Das 18:00 :** - Patuscada.

Horário sujeito a alterações. Confirmar horário até 48 horas antes do evento, preferencialmente através do site do Vespa Clube de Lisboa – [www.vespaclubelisboa.pt](http://www.vespaclubelisboa.pt)

## **8. VERIFICAÇÕES TÉCNICAS**

**8.1.** Todas as Vespas têm de ser presentes às verificações técnicas preliminares nas condições em que vão participar e devem estar prontas para serem postas em funcionamento.

**8.2.** Nas verificações técnicas serão acauteladas as questões de segurança, o cumprimento do regulamento técnico (B).

**8.3.** Não serão aceites nas verificações técnicas Vespas que não estejam completamente limpas e lavadas, e em especial no que diz respeito ao cumprimento do motor completamente limpo de óleos ou outros resíduos.

## **9. TREINOS**

**9.1.** Os treinos livres e treinos cronometrados têm respectivamente as designações “**Circulação Livre**” e “**Vespa na Grelha**” cujo inicio e duração consta no horário publicado, salvo alteração por parte da organização ou do director de prova.

**9.2.** Os tempos obtidos nos treinos cronometrados darão a ordem de posicionamento na espinha do inicio da Resistência.

## **10. BRIEFING**

**10.1.** A comparência no briefing é obrigatória a todos os condutores e destina-se a esclarecer assuntos de interesse e novos procedimentos a cumprir.

**10.2.** Podem ainda assistir ao Briefing o Director de cada uma das Equipas.

**10.3.** Os faltosos ao briefing incorrem numa penalização na sua equipa em 5 voltas, que deve ser aplicada na classificação da Resistência.

## **11. CONDUTORES QUALIFICADOS PARA AS 3 HORAS**

Todos os participantes que tiverem a sua inscrição regularizada, e desde que não sejam impedidos de tal pelo director de Prova ou pela organização.

## **12. ESPINHA DO INICIO DA RESISTÊNCIA**

**12.1.** Os tempos obtidos nos treinos cronometrados (“Vespa na Grelha”) darão a ordem de posicionamento na espinha do inicio da Resistência, estando mais à frente quem tiver o melhor tempo.

**12.2.** O tempo válido para a equipa nos treinos cronometrados (“Vespa na Grelha”) será dado pelo melhor tempo obtido por qualquer dos condutores da equipa.

**12.3.** A Partida é em espinha, do tipo “Le Mans”.

## **13. CONDUÇÃO DURANTE A RESISTÊNCIA / PARAGEM NO CIRCUITO**

**13.1.** MEIOS DE PROPULSÃO - Durante a resistência uma moto só pode deslocar-se pela sua força motriz, pelos esforços musculares do seu piloto ou pela força da gravidade.

- 13.2.** No seguimento de uma queda o condutor não pode afastar-se da sua moto mais de 25 metros sobre pena de desclassificação
- 13.3.** Qualquer condutor que sofra uma queda ou ficar parado no circuito devido a avaria deve empurrar a sua Vespa ao lado do circuito para que a faixa de rodagem fique livre.
- 13.4.** Qualquer condutor que sofra uma avaria poderá reparar essa avaria com os seus próprios meios
- 13.5.** Qualquer condutor que receba ajuda externa de alguém (excluindo os comissários de circuito) será imediatamente excluído salvo se for ajudado por motivos de segurança.
- 13.6.** É proibido conduzir ou manobrar uma Vespa em sentido contrário ao sentido de circulação salvo com a indicação dos comissários do circuito.
- 13.7.** Quando um condutor empurrar a sua moto até às boxes deverá empurrá-la no sentido da prova sob o controle de um comissário, sem ajuda exterior e sempre de um dos lados da pista.
- 13.8.** Em caso de abandono, seja no boxe seja no circuito, este deverá ser comunicado ao director do circuito.
- 13.9.** Se um condutor *tem* uma avaria na recta da meta poderá sob o controle de um comissário entrar pelo fim das boxes, motor parado, empurrando a moto em sentido contrário até à sua boxe.
- 13.10.** Em caso de queda, e se um condutor tiver que abandonar a resistência, outro condutor da equipa poderá com autorização do director de prova ir de novo ao lugar onde ficou a moto e, se for caso disso trazê-la para a box. Durante toda esta situação o condutor deverá ser acompanhado por um comissário. O condutor que abandonou não poderá voltar a alinhar, salvo prévia autorização do director de prova.

#### **14. PERÍODOS DE CONDUÇÃO / PENALIZAÇÕES**

- 14.1.** O tempo de condução é aquele que decorre entre duas passagens pela paragem obrigatória à saída da boxe . Excepto quando houver paragem na box superior a 15 min.. Nesse caso o director de equipa terá que comunicar ao comissário que controla os tempos que pretende iniciar novo tempo de condução ao voltar ao circuito.
- 14.2.** Cada um dos condutores da equipa **não pode conduzir consecutivamente mais de 0H30 trinta minutos** e ter **conduzido mais de 2H00 três horas no total.**
- 14.3.** O **tempo mínimo de descanso** entre 2 turnos para cada um dos Condutores **é de 15 minutos** .
- 14.4.** A responsabilidade do **controlo dos tempos** de condução é exclusivamente de cada uma das equipas.

**14.5.** Caso um Condutor / Equipa ultrapasse o tempo máximo de condução, ou não respeite o intervalo mínimo entre 2 turnos de condução previstos nos artigos anteriores, será penalizado com um Stop & Go de 15 Segundos. Caso não seja possível a aplicação do Stop & Go, será adicionada 1 volta ao tempo final da corrida.

## **15. PARQUE DE COMBUSTÍVEIS**

O Parque de Combustíveis será o local exclusivamente destinado aos reabastecimentos de combustível.

A Recepção e acondicionamento no parque de combustíveis, dos funis e bidões de combustível para reabastecimentos durante a Resistência, será feita antes do início da Resistência conforme Horário publicado.

A mistura já tem que estar feita antes da colocação no parque de combustíveis. Cada bidão e funil deverá ter a inscrição bem visível do nº da equipa.

## **16. MODO DE REABASTECER**

Durante a Resistência sempre que o condutor tiver que proceder ao reabastecimento da Vespa, deve obrigatoriamente dirigir-se ao PARQUE DE COMBUSTÍVEIS. A partir da entrada deve empurrar a Vespa com o motor desligado fazendo-se acompanhar apenas de um ajudante, que terá que ser outro condutor da mesma equipa. É proibido o condutor permanecer na Vespa durante a fase de reabastecimento.

Para reabastecerem a sua Vespa todas as equipas têm que por a dita no descanso ou no cavalete com o motor parado e aí terá de permanecer no mínimo 1 minuto, independentemente do tempo de enchimento, pelo que não adianta pressas. O tempo de reabastecimento fica assim igual para todos.

O tempo de contagem para a realização do reabastecimento, tem início quando a Vespa for colocada na posição de descanso, ou quando for colocada no cavalete com o MOTOR PARADO, e será controlado pelo comissário. A Equipa apenas poderá voltar de novo ao circuito depois de terminado o reabastecimento, depois do Comissário do Parque de Combustíveis ter dado a respectiva autorização.

Não é permitido efectuar nenhuma operação na Vespa durante o tempo mínimo de reabastecimento (1 Minuto).

TODAS as outras operações (limpar viseira, adicionar óleo, mudar pneus, limpar a Vespa, etc.) APENAS poderão ser efectuadas na BOX ANTES do reabastecimento.

Deste modo aconselhamos todas as equipas a munirem-se de um “**FUNIL**” de dimensões generosas para que se verta o mínimo possível de combustível.

ANTES DO INÍCIO DO EVENTO, O MATERIAL UTILIZADO PELAS EQUIPAS SERÁ VISTORIADO E ANALISADO PELO COMISSÁRIO DO PARQUE DE COMBUSTÍVEIS.

## 17. PARAGENS NA BOX, E REPARAÇÕES

- Toda e qualquer intervenção mecânica, ou mudança de condutor deve obrigatoriamente efectuar-se em frente ou na BOX destinada a essa equipa.
- Não são permitidos reabastecimentos nem a presença de reservatórios de combustível na box.
- Para retomar o circuito (partida das boxes), e estando o condutor em cima da Vespa esta pode ser empurrada por duas pessoas afectas à equipa e/ou o condutor pode utilizar o motor de arranque;
- Durante a Resistência só pode estar na box a Vespa de reserva que foi verificada. Mais nenhuma outra Vespa da respectiva equipa podem estar dentro da boxe ou atrás desta;
- Se numa Paragem o condutor ultrapassar a sua boxe, e vá até ao nível da última boxe, pode vir em sentido contrário no Pit-Lane com o motor parado;
- Se um Condutor for penalizado com um "STOP and GO", não poderá parar na sua boxe antes de cumprir o "STOP and GO", tendo obrigatoriamente que efectuar uma volta completa antes de parar na sua boxe;
- Toda a equipa, que abandonar a sua boxe por mais de 30 minutos será considerada fora de prova;
- É expressamente proibido fumar nas boxes;
- O responsável ou responsáveis (2) pelo reabastecimento, deverão estar equipados com equipamento que não seja facilmente inflamável, **Luvas, Capacete e óculos de protecção**;
- Qualquer infracção ao artigo anterior será penalizada com uma penalização mínima de 2 voltas e máxima de **DESQUALIFICAÇÃO da EQUIPA**.

## 18. TROCA DE PEÇAS / MUDANÇA DE RODAS

Todas as peças defeituosas ou que a equipa achar que deve mudar pode fazê-lo com excepção do quadro.

É proibido, utilizar qualquer tipo de pistola ou ferramenta pneumática, para qualquer fim, incluindo o desaperto e aperto dos pernos e porcas das rodas. Só ferramentas manuais são autorizadas.

As mantas de aquecer pneus são proibidas

## 19. NEUTRALIZAÇÃO DA PROVA **PACE CAR**

Em caso de queda, degradação das condições atmosféricas ou alteração das condições de segurança que impeçam o normal desenrolar da resistência o Director de prova poderá decidir por uma neutralização. Neste caso um Kart especialmente identificado, entra em pista.

**Durante toda a neutralização da prova um painel “PC – PACE CAR” será exibido na linha de meta para informação dos pilotos.**

**Quando os veículos entrarem em circuito, e a partir desse momento serão exibidas bandeiras Brancas em todos os postos de comissários.**

Os condutores que encontrem o PACE CAR devem colocar-se atrás da viatura que encontrarem em primeiro lugar, em fila indiana sem ultrapassar.

Durante a neutralização as Vespas podem parar na box e efectuarem reparações.

Os condutores que tenham entrado na BOX para efectuar reparações ou troca de Condutor durante a neutralização da resistência, quando terminarem a sua paragem na box devem dirigir-se para o fim da box e parar ao sinal vermelho que dá acesso à pista.

Os Condutores só poderão entrar em pista quando este sinal passar a verde.

O Sinal do Semáforo no Final do “Pit Lane” estará verde após a passagem da última Vespa da fila que segue o **PACE CAR**.

Em seguida o sinal passará de novo a vermelho. Os pilotos que não conseguiram sair com o sinal verde devem aí permanecer esperando de novo a passagem do **PACE CAR**.

Quando o **PACE CAR** receber ordem do Director de Prova para abandonar a pista ele fará uma volta completa, continuando a ser proibido ultrapassar o **PACE CAR** até ao momento em que este deixar o circuito e for ocupar o seu posto de estacionamento inicial.

Logo que o **PACE CAR** abandone a pista, o semáforo de saída do “Pit Lane” será reaberto em permanência.

**CADA VOLTA PERCORRIDA PELO PACE CAR SERÁ CONTABILIZADA COMO UMA VOLTA DE CORRIDA**

Todas as outras regras de prova são válidas. Poderá ser feito um ensaio com o PACE CAR durante os treinos livres.

## **20. INTERRUPTÃO DA RESISTÊNCIA, NOVA PARTIDA**

Se o Director de prova decidir interromper a Resistência por razões climatéricas ou outras as bandeiras vermelhas e os sinais vermelhos serão exibidos na linha de partida assim como nos outros postos ao longo do circuito.

Os condutores devem imediatamente abrandar e dirigir-se para as boxes

Aí serão dirigidos para o parque fechado que deverá situar-se o mais perto possível da linha de meta. Todas as Vespas quer estejam em circulação ou paradas na box para reparação ou reabastecimento deverão dirigir-se para o parque fechado, salvo aquelas em que a reparação é tão importante que as impeça de se dirigirem para o parque fechado. Neste caso o Comissário de box deve certificar-se que os trabalhos nessa box e nessa moto sejam suspensos.

Os resultados que contarão para classificação são os da volta anterior à exibição da bandeira Vermelha.



Se os resultados calculados mostram que foram feitas menos de 15 voltas para o condutor que comanda a classificação e todos os outros na mesma volta que o comandante da Resistência, a prova será considerada nula e haverá uma nova partida, se for possível efectuar novo procedimento de partida.

Se 15 ou mais voltas estejam completadas pelo piloto que comanda e por todos os outros que seguem na mesma volta mas menos de dois terços da distância inicial da corrida arredondada para a distância total da prova, (ou dois terços da duração inicial da prova) uma nova partida será dada.

Se dois terços da distância ou da duração inicial da prova estejam efectuados a corrida poderá ou não considerar-se como uma corrida completa.

Para obter o resultado final adiciona-se as voltas e o tempo das duas provas. Se for impossível dar nova partida os resultados serão tomados em consideração e só a metade dos pontos será atribuída.

Em caso de nova partida os pilotos serão autorizados nos cinco minutos seguintes à abertura do circuito no final da box (que corresponde à abertura do parque fechado) a reabastecer no parque de combustíveis e mudar rodas diante da sua box, antes de se dirigirem para a volta de reconhecimento.

A organização informará os condutores do novo horário de partida.

## **21. CHEGADA**

Desde que a duração inicial da Resistência seja atingida a bandeira de xadrez será mostrada ao comandante da resistência.

**A linha de chegada corresponde à linha de cronometragem**

## **22. PRÉMIOS**

**22.1.** Os três primeiros classificados de cada classe recebem Troféus, aquando da cerimónia do “podium”.

**22.2.** Não existirão prémios monetários mas eventualmente poderão haver prémios em vales ou outros.

**22.3.** Apenas os condutores classificados têm direitos aos prémios.

## **23. SEGURO DE RESPONSABILIDADE CIVIL**

Cada condutor será coberto por um seguro de responsabilidade civil de acidentes pessoais cujas as condições serão as seguintes, salvo aditamento em contrario :

- Morte ou invalidez     20.000€
- despesas tratamento     3500€

O prémio do seguro é incluído no valor de inscrição e é um valor fixo por pessoa.

Os danos nos veículos serão por conta e risco dos proprietários, não podendo ser imputada qualquer responsabilidade à organização do evento.

Também não é responsável a organização por quaisquer danos ou acidente que possa acontecer no decorrer do evento.

#### **24. CASOS OMISSOS**

Todos os casos omissos neste regulamento, apelos ou dúvidas na sua interpretação são julgados e resolvidos pelo Júri do Evento a designar posteriormente pelo Clube Organizador, e em conformidade com os Códigos vigentes e usualmente seguidos em eventos semelhantes.

# CONVÍVIO - 3 HORAS ABRANTINAS DE VESPA

## B – REGULAMENTO TÉCNICO

### 1. CLAUSULAS TÉCNICAS GERAIS

#### 1.1. Veículos Admitidos

Só podem ser utilizadas no **convívio - 3 horas Abrantinas de Vespa** scooters modelo Vespa.

#### 1.2 Classes

Os participantes podem fazê-lo inscritos numa das duas classes :

1.2.1. Classe 1 - GERAL LIVRE

1.2.2. Classe 2 - SMALL FRAME 75/90

#### 1.3. Chassis

As modificações no chassis serão livres tanto na largura do avental frontal como nos pousa pés. No entanto aconselha-se o uso de chassis no seu estado original.

Os pousa pés poderão ser estreitados (até um valor mínimo de 300 mm) mas não eliminados (obrigatória área suficiente para a colocação em segurança dos dois pés). Não serão permitidos pousa pés do tipo moto.

Nos laterais, é obrigatória uma área que permita a colocação dos números e publicidade da organização.

É obrigatório o uso de balões, de preferência sem serem cortados ou alterados.

#### 1.4. Combustível

O motor trabalhará com gasolina sem chumbo de venda comum nas bombas de gasolina públicas (I.O. máx. 100 octanas).

#### 1.5. Suspensões

As suspensões da frente e de trás serão originais de Vespa.

Os amortecedores podem ser substituídos ou alterados, tendo no entanto que manter os pontos de fixação originais

#### 1.6. Pneus

Marca, tipo e dimensões livres.

#### 1.7. Guarda-Lamas

O guarda-lamas da frente é obrigatório, mas de geometria livre.

#### 1.8. Escape

O escape é livre não podendo pelas suas dimensões exceder a roda traseira da Vespa.

#### 1.9. Segurança

Por questões de segurança os veículos participantes têm que cumprir as seguintes modificações:

### **1.9.1 MODIFICAÇÕES OBRIGATÓRIAS :**

- 1 - Retirar espelhos retrovisores;
- 2 - Cobrir com fita adesiva a óptica de farol e farolim traseiro;
- 3 - Cobrir com fita adesiva os indicadores de direcção;
- 4 - Retirar o pedal de arranque;
- 5 – Retirar a roda suplente;
- 6 – Retirar porta-bagagens;
- 7 – Retirar aventais frontais, acrilicos ou outros extras que possam interferir na segurança.

### **1.9.2 MODIFICAÇÕES FACULTATIVAS :**

- 1 - Retirar bateria (caso possua);
- 2 – Desligar o sistema do motor de arranque;
- 3 - Frear bujões do óleo;
- 4 – Retirar cofre (porta luvas);
- 5 – Faróis, farolins e piscas podem ser retirados;

### **1.9.3 ARESTAS**

Será negada a participação na resistência a Vespas que apresentem arestas afiadas ou cortantes (manetes afiadas, guarda-lamas, tampas laterais ou traseiras cortantes, etc.).

### **1.9.4 BUJÕES**

Os bujões de enchimento e vazamento do óleo da caixa de velocidades devem ser eficazmente apertados ou de preferência freados (com arame).

### **1.9.5 GUIADOR**

As extremidades do guiador têm de ser tamponadas.

### **1.9.6 ACELERADOR**

O mecanismo de controlo do acelerador tem de fechar-se logo que o piloto solte o punho.

### **1.9.7 CORTA-CORRENTE**

A Vespa tem de estar munida de um corta-corrente capaz de desligar o motor que pode ser o sistema original de chave.

### **1.9.8 DESCANSO-CENTRAL**

No caso do descanso central não ser retirado, este deverá ter as borrachas nas extremidades.

## **1.10 Equipamento**

1.10.1 Será permitido o uso de equipamentos de todo o terreno, desde que tenham as protecções dos joelhos, dos cotovelos, dos ombros e a protecção de coluna.

1.10.2 Obrigatório o uso de botas de couro com altura mínima de 200 mm e capacete fechado homologado.

### **1.11 Placas de Números e Cores**

Na classe 1, GERAL LIVRE fundo branco e números azuis e na classe 2, SMALLFRAME o fundo será amarelo com os números pretos.

A organização fornece os três autocolantes com o nº da equipa, podendo cada equipa optar por utilizar os seus, desde que estejam de acordo com o regulamento e sejam aceites na verificação técnica. Poderão ser fornecidos algarismos autocolantes avulso e sem fundo para a Vespa de reserva.

No caso de não serem utilizados os números fornecidos pela organização, os números colocados na parte dianteira e nas laterais terão as seguintes dimensões:

Altura mínima: 100 mm

Largura mínima 50 mm

Espessura mínima 18 mm

O número atribuído à equipa deve aparecer na(s) máquina(s) três vezes. Este número poderá ser fixado apenas uma vez na parte dianteira, quer no centro do avental ou de lado onde estiverem posicionados os serviços oficiais de "cronometragem". Os dois números laterais devem ser colocados do lado esquerdo e do lado direito do assento.

Na eventualidade de surgirem quaisquer questões relacionadas com a legibilidade dos números, a decisão final caberá ao Director Técnico.

Caso a moto aquando das Verificações Técnicas preliminares não estiver com o estipulado neste artigo, a verificação técnica não é considerada válida.

### **1.12 Publicidade**

Será obrigatório a todas as equipas a afixação da publicidade que organização eventualmente possa fornecer.

A organização poderá obrigar o piloto a vestir um dorsal, tanto em treinos como na resistência, com o nº da equipa, que será obrigatoriamente devolvido no fim do evento.

## **2. CLAUSULAS TÉCNICAS PARTICULARES**

### **2.1 CLASSE 1 – GERAL LIVRE**

Classe aberta a todos os veículos Vespa que embora respeitando as clausulas técnicas gerais (ponto 1.) e as respeitantes a esta classe, não se enquadram na classe 2 ou 2a.

Na classe 1 podem participar Vespas com base mecânica e ciclística proveniente de qualquer Vespa, incluindo os modelos de transmissão automática, sendo permitidas todas as alterações mecânicas e ciclísticas desde que decorrentes de aplicação de peças provenientes de scooters modelo Vespa como definido neste regulamento no artigo 1.

Nesta classe é permitida a utilização de travão de disco, desde que seja proveniente de Vespa como definido no artigo 1.

### **2.2 CLASSE 2 - SMALL FRAME 75/90**

Na Classe 2 podem participar Vespas com base mecânica proveniente de uma Vespa 50 (50; 50 S; PK 50; 50FL2). Excluem-se nesta classe os modelos de transmissão automática.

#### **2.2.1 – Motor**

##### **2.2.1.1 – Cilindro**

2.1.1 As cotas do grupo térmico estão limitadas a um valor de 55.0 mm para o diâmetro e 43.0 mm para o curso, perfazendo uma cilindrada de 102.11 cc (vulgarmente designado por Kit 90).

2.1.2 Nos cilindros rectificáveis (ferro fundido) serão admitidas medidas do diâmetro até ao valor da 2.<sup>a</sup> rectificação.

##### **2.2.1.2 – Culassa**

A culassa será livre excepto no diâmetro da câmara de combustão que será o mesmo do cilindro.

##### **2.2.1.3 – Admissão**

A admissão será rotativa com abertura/fecho comandada pela cambota (como sistema original), sendo no entanto as suas dimensões livres.

##### **2.2.1.4 – Carburador**

O carburador será de êmbolo ou guilhotina estando o diâmetro do difusor limitado a 24 mm.

##### **2.2.1.5 – Arrefecimento**

O arrefecimento será por ar. Não serão permitidos motores com arrefecimento total, ou parcial, efectuado por fluidos líquidos.

##### **2.2.1.6 – Volante magnético/Volante motor**

O volante magnético será de Vespa, sendo o seu peso livre (pode ser aligeirado/lastrado mas sempre com base numa peça Original Vespa). No caso de a Vespa estar equipada com ignição electrónica o CDI terá que ser o original.

##### **2.2.1.7 – Outros elementos**

Os restantes elementos do motor serão livres.

#### **2.2.2 – Travões**

Os travões serão de tambor, sendo o diâmetro do tambor e largura das maxilas livre.

As maxilas serão accionadas somente por 1 (um) excêntrico.

#### **2.2.3 – Pneus**

Marca, tipo e dimensões livres, excepto o diâmetro: 10 (dez) polegadas.

#### **2.2.4 – Chassis**

Não serão permitidas alterações ciclisticas que não sejam decorrentes de aplicação de peças provenientes de scooters modelo Vespa como definido neste regulamento no artigo 1.3.

### **2.3 CLASSE 2a - SMALL FRAME 50**

Poderá vir a existir uma terceira classe a designar por SMALL FRAME 50. Esta só existirá no caso de existirem 5 ou mais equipas que se enquadrem nesta classe, desde que seja igualmente garantido um numero mínimo de 5 equipas restantes na classe SMALL FRAME 75/90.

Esta classe terá que respeitar as clausulas técnica da Classe 2 no entanto as cotas do grupo térmico estão limitadas a um valor de 43.0 mm para o curso, perfazendo uma cilindrada de 49.9 cc .