

**Convívio Vespa**

## ***6 HORAS DE RESISTÊNCIA 2008***



Foto de [www.emdub.eu](http://www.emdub.eu)

## **Regulamento Geral**

**SANTO ANDRÉ KARTÓDROMO INTERNACIONAL**

**30 de Março de 2008**

# **CONVÍVIO VESPA – 6 HORAS DE RESISTÊNCIA 2008**

## **INTRODUÇÃO**

Dando continuidade ao sucesso que a realização das **6 HORAS DE RESISTÊNCIA VESPA** tem tido nos últimos anos, o **VESPA CLUBE DE LISBOA (VCL)**, mais uma vez, propõe-se realizar uma nova edição deste evento, pretendendo este ano reunir participantes de Portugal, mas também de Espanha.

Para tal, a **COMISSÃO DE VELOCIDADE DO VCL**, entendeu estender o convite à participação a Vespistas de Espanha.

O **CONVÍVIO VESPA – 6 HORAS DE RESISTÊNCIA 2008** é destinado a sócios do VCL, amigos e convidados, realizando-se a 30 de Março próximo, no Santo André Kartódromo Internacional (SAKI).

A fórmula deste convívio mantém-se com uma estrutura base de participação de equipas constituídas por uma (1) Vespa e entre três (3) e seis (6) condutores, tendo um valor de inscrição por condutor.

## **1 - VEÍCULOS ADMITIDOS / CLASSES**

**1.1** - O evento é aberto a todos os modelos da marca **VESPA**, desde que cumpram com o especificado no seu **REGULAMENTO TÉCNICO**; e

**1.2** - As classes admitidas e definidas no **REGULAMENTO TÉCNICO** são:

Classe 1 – **GERAL LIVRE**; e

Classe 2 – **SMALL FRAME 75/90**.

## **2 - VEÍCULO DE RESERVA**

**2.1** - Cada equipa poderá apresentar um segundo veículo de reserva às verificações técnicas, podendo este não pertencer à classe em que se inscreve;

**2.2** - 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 terceiros;

**2.3** – Caso seja efectuado recurso à utilização do veículo de reserva, é da inteira responsabilidade da equipa a transferência e instalação do transponder da equipa, sem o qual não é autorizada a sua entrada em pista;

**2.4** – No caso do veículo de reserva ser utilizado durante a realização da prova, a equipa será penalizada com 5 (cinco) voltas; e

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

### **3 - INSCRIÇÕES**

**3.1** – O Período de Inscrições decorrerá entre os dias 28 de Fevereiro (5ª feira) e 20 de Março, (5ªfeira), podendo encerrar antecipadamente, caso o número máximo de inscrições sejam atingidas (32 equipas);

**3.2** – A inscrição é efectuada com o completo preenchimento do Boletim de Inscrição, disponível para download em formato PDF no site do VCL <http://www.vespaclubelisboa.pt>, e seu envio ou entrega no Secretariado do **CONVÍVIO VESPA – 6 HORAS DE RESISTÊNCIA 2008**, acompanhado pelo pagamento dos respectivos valores de inscrição;

**3.3** – Os Boletins de Inscrição, assim como os respectivos pagamentos ou comprovativos dos mesmos devem ser enviados para a **COMISSÃO DE VELOCIDADE DO VCL** por;

- a) Correio Electrónico para ***resistencia@vespaclubelisboa.pt***;
- b) Fax enviado simultaneamente para os números +351-213.968.131 e 351-217.574.284;
- c) Correio Postal para **Vespa Clube de Lisboa** – Av. Infante Santo, nº 63 – R/C Dto. – 1350-177 Lisboa – PORTUGAL;
- d) Directamente nas instalações do VCL, nos dias 28 de Fevereiro, 06, 13 ou 20 de Março (Quintas-feiras), entre as 21h00 e as 23h00.

**3.4** – A participação no evento tem os seguintes valores (por condutor):

- a) **37.50 Euros de Inscrição**;
- b) **5.00 Euros Seguro**; e
- c) **10.00 Euros por participante** (condutor ou acompanhante) referente ao Jantar de Encerramento (com a seguinte Ementa: Caldo Verde, Lombo de Porco Assado com Batatas Fritas e Salada Mista, Salada de Frutas; Água, Sumo Cerveja ou Vinho; e Café);
- d) **5.00 Euros de Taxa de Inscrição para inscrições efectuadas ou regularizadas fora do Período de Inscrições expresso no Ponto 3.1** deste Regulamento

**3.5** – Todos os pagamentos devem ser efectuados por Cheque Nacional ou Vale Postal à ordem do **VESPA CLUBE DE LISBOA** ou em dinheiro nas instalações do clube.

## **4 - CONDUTORES**

**4.1** – Podem inscrever-se como participantes-condutores todos os sócios do VCL e restantes convidados;

**4.2** - A não comparência no evento, para a qual a inscrição foi regularmente aceite, não implicará qualquer devolução dos valores da inscrição, salvo se essa falta de comparência for devidamente e atempadamente justificada e com o prévio acordo da **COMISSÃO DE VELOCIDADE DO VCL**; e

**4.3** - Se um condutor/equipa solicitar a inscrição fora do prazo estabelecido em **3.1** do presente Regulamento, a sua aceitação estará condicionada pela sua viabilidade e aceitação expressa por parte da **COMISSÃO DE VELOCIDADE DO VCL**.

## **5 - ATRIBUIÇÃO DE NÚMEROS DE PARTICIPAÇÃO**

**5.1** – A quando da respectiva inscrição, cada equipa deverá indicar o número de participação desejado, estando este condicionado à sua disponibilidade;

**5.2** - A prioridade na atribuição de números de participante será dada pela ordem de recepção das inscrições, junto do Secretariado do **CONVÍVIO VESPA – 6 HORAS DE RESISTÊNCIA 2008**;

**5.3** – No caso do número desejado já se encontrar atribuído, o Secretariado do **CONVÍVIO VESPA – 6 HORAS DE RESISTÊNCIA 2008** entrará em contacto com o Director de Equipa indicado na respectiva Ficha de Inscrição, para os contactos expresso nessa ficha;

**5.4** – Todo o número de participação não poderá ter mais do dois (2) dígitos, podendo variar de 01 a 99; e

**5.5** - Na classe GERAL LIVRE os autocolantes de identificação do número de participação será com fundo branco e números a azul, para na classe SMALLFRAME serem de fundo amarelo e números a preto.

## **6 - SINAIS OFICIAIS – BANDEIRAS E PAINÉIS**

**6.1** – Durante a prova, serão utilizadas Bandeiras de Sinalização e Painéis com o objectivo de transmitir instruções e ou informações aos condutores em pista;

**6.2** – Serão assim utilizadas as seguintes bandeiras: Vermelha; Amarela, Branca; Preta; Diagonal branca/preta; Xadrez; e do VCL (como Bandeira de Partida) – **NOTA: Podem ser consultadas em <http://www.fpak.pt/REG-2002/KARTING/bandeiras.htm>**; e

**6.3** – Será ainda utilizado o Painel de “Stop and Go” conjuntamente com a placa identificadora do número da equipa a quem o aviso é destinado.

## **7 - LOCAL DE REALIZAÇÃO DO EVENTO**

**7.1** - O evento realiza-se no Santo André Kartódromo Internacional (SAKI), localizado em Vila Nova de Santo André (a Norte de Sines) e cujos contactos são:

Zona Industrial Ligueira, Lote 1

7500-062 Vila Nova Santo André

sakikarting@sapo.pt

TEL: 269 708 753 / FAX: 269 708 755

## **8 – DATA DE REALIZAÇÃO E HORÁRIOS DO EVENTO**

**8.1** - O **CONVÍVIO VESPA – 6 HORAS DE RESISTÊNCIA 2008** irá ser realizado no dia 30 de Março de 2008;

**8.2** – Terá o seguinte Horário:

08:00 - 10:45 - Credenciação dos participantes, Verificações Documentais, entrega do Programa com os horários finais e Pulseiras de Identificação

08:00 - 10:45 - Verificações Técnicas das Vespas e dos Equipamentos de Protecção Individual dos condutores

08:30 - 10:30 - Treinos Livres (não obrigatória a utilização de transponder)

08:30 - 11:00 - Recepção e acondicionamento no Parque de Combustíveis, dos funis e bidões para reabastecimentos durante a Resistência

10:45 - 11:15 - **Briefing de Enquadramento e Segurança, obrigatório e exclusivo a todos os Condutores e Directores de Equipa**

11:20 - 11:50 - Treinos de Qualificação para formação da Grelha de Partida (obrigatória a utilização de transponder)

11:50 - 11:59 – Formação da Grelha de Partida, em Espinha e por ordem crescente dos tempos obtidos nos Treinos de Qualificação

12:00 - **Início das 6 HORAS DE RESISTÊNCIA 2008**

18:00 - **Fim das 6 HORAS DE RESISTÊNCIA 2008**

19:00 – Jantar de Encerramento do **CONVÍVIO VESPA – 6 HORAS DE**

**RESISTÊNCIA 2008**, seguido da Cerimónia de Entrega de Prémios.

**8.3** – O presente Horário está sujeito a alterações, solicitando-se a consulta do site do VCL ([www.vespaclubelisboa.pt](http://www.vespaclubelisboa.pt)) nas 48 horas antes do início do evento, de forma a se confirmar a sua mais recente versão; e

**8.4** – Toda e qualquer alteração ao horário, a registar-se no período compreendido entre as 48 horas e o início do evento, será comunicado por escrito a todos os Directores de Equipa na Credenciação das Equipas ou no Briefing de Enquadramento e Segurança no dia do evento.

## **9 - VERIFICAÇÕES DOCUMENTAIS**

**9.1** – No acto das Verificações Documentais têm de estar presente o Director de Equipa ou um seu representante, que poderá credenciar a participação da equipa, procedendo-se à verificação do estado da inscrição da equipa e a recepção dos elementos de prova (Programa, Brindes, Pulseiras do Jantar de Encerramento, e outros) à excepção das pulseiras de identificação de condutores;

**9.2** – Após a Credenciação da Equipa, será entregue pelo kartódromo um equipamento de transponder, sendo da inteira responsabilidade da equipa a sua instalação, funcionamento e correcta utilização e manutenção, conforme expresso no **Ponto 1.12** do Regulamento Técnico (B); e

**9.2** – A Credenciação dos Condutores é feita pessoalmente pelos mesmos, sendo-lhe no momento colocada a Pulseira de Identificação de Condutor, após verificação do estado da sua inscrição.

## **10 - VERIFICAÇÕES TÉCNICAS**

**10.1** - Todas as Vespas têm de ser presentes às Verificações Técnicas na condição de prontas para a prova e para serem colocadas em funcionamento;

**10.2** - Nas verificações técnicas serão acauteladas as questões de segurança e o integral cumprimento do Regulamento Técnico (B); e

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

## **11. TREINOS**

**11.1** - Os Treinos Livres e Treinos de Qualificação decorrem nos horários expressos no Ponto 8 deste Regulamento Geral, salvo alteração por parte da organização ou do director de prova e prontamente comunicados aos Directores de Equipas;

**11.2** - A participação nas sessões de treino implica o total respeito pelos requisitos de equipamentos pessoais expressos no Ponto 1.10 do Regulamento Técnico;

**11.3** - A participação nos Treinos Livres é aberta a todos os membros das equipas, sendo obrigatório o cumprimento dos Pontos 15 (excluindo o 15.8), 17, 18, 19 (excluindo o 19.4 e 19.6) e 20 do presente Regulamento Geral e a totalidade do Regulamento Técnico (excluindo o Ponto 1.12) **NOTA: Durante este período de treinos, não é obrigatório a instalação do transponder, embora recomendado, de forma a se verificar o seu bom funcionamento;** e

**11.4** - A participação nos Treinos de Qualificação é exclusiva para Condutores credenciados e portadores da Pulseira de Condutor, sendo igualmente obrigatório o cumprimento dos Pontos

15, 17, 18, 19 (excluindo o 19.4 e 19.6) e 20 do presente Regulamento Geral e a totalidade do Regulamento Técnico **NOTA: Durante este período de treinos, já é obrigatório a instalação do transponder;** e

**11.5** - Durante a realização dos Treinos de Qualificação, serão tomados os tempos de volta das equipas participantes, de modo a permitir a obtenção de uma classificação, com base no melhor tempo entre todos os Condutores de cada equipa, que irá dar a ordem de posicionamento das equipas na espinha do início da prova.

## **12. BRIEFING DE ENQUADRAMENTO E SEGURANÇA**

**12.1** - A comparência no briefing é obrigatória a todos os Condutores e Directores de Equipa e destina-se fazer o enquadramento do evento, em termos de procedimentos de segurança e prática segura a cumprir durante a totalidade do evento; e

**12.2** - Os faltosos ao briefing incorrem numa penalização para sua equipa em número de 5 voltas adicionais, a ser aplicada na classificação final da prova.

## **13. CONDUTORES QUALIFICADOS PARA AS 6 HORAS**

**13.1** - São classificados para a prova, todos os Condutores que tiverem a sua inscrição regularizada, tenham assistido ao Briefing de Enquadramento e Segurança e se apresentem em condições reconhecidas como aptas, pelo Director de Prova ou pela **COMISSÃO DE VELOCIDADE DO VCL;** e

**13.2** – O facto de uma equipa não ter sido qualificada durante os Treinos de Qualificação não implica a sua desclassificação, mas sim a sua localização na cauda da Espinha de Início da Prova, em ordem crescente de números de prova das demais nas mesmas circunstâncias.

## **14. ESPINHA DO INÍCIO DA RESISTÊNCIA**

**14.1** - Os tempos obtidos nos Treinos de Qualificação darão a ordem de posicionamento na espinha do início da Prova, sendo a sua colocação efectuada em ordem crescente de tempos, a partir da linha da meta;

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

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

**15.1** - MEIOS DE PROPULSÃO – Durante a prova, uma moto só pode deslocar-se pela sua própria força motriz, pelos esforços musculares do seu piloto ou pela força da gravidade;

**15.2** - No seguimento de uma queda o condutor não pode afastar-se da sua moto mais de 25 metros sobre pena de desclassificação;

**15.3** - Qualquer condutor que sofra uma queda ou ficar parado no circuito devido a avaria deve empurrar a sua Vespa para as bermas da pista, de modo a que a faixa de rodagem fique desimpedida;

**15.4** - Qualquer condutor que sofra uma avaria poderá reparar essa avaria no local com os seus próprios meios;

**15.5** - 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;

**15.6** - É proibido conduzir ou manobrar uma Vespa em sentido contrário ao sentido de circulação salvo com a indicação dos comissários do circuito;

**15.7** - No transporte da Vespa para as boxes, poderá no entanto cortar caminho pelas ilhas interiores do circuito;

**15.8** - Qualquer condutor que receba ajuda externa de alguém (excluindo os comissários de circuito) será imediatamente excluído;

**15.9** - Caso o Director de Prova o autorize, em caso de paragem no circuito (por queda u avaria), poderá um elemento da sua equipe se deslocar ao local, única e exclusivamente para ajudar no regresso à box, não podendo transportar qualquer ferramenta ou peça, nem efectuar qualquer reparação no local;

**15.10** - 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;

**15.11** - 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 traze-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; e

**15.12** - Em caso de abandono, seja no boxe ou no circuito, este deverá ser comunicado de imediato ao Director de Prova e garantir que respectiva Vespa da equipa não se encontra em local perigoso para o bom desenrolar da restante prova.

## **16. PERÍODOS DE CONDUÇÃO E RESPECTIVAS PENALIZAÇÕES**

**16.1** - O tempo de condução é aquele que decorre entre duas passagens pela paragem obrigatória à entrada da zona de boxes;

**16.2** - Excepto quando houver paragem na box superior a 15 minutos, devendo nesse caso o Director de Equipa comunicar ao comissário que controla os tempos essa situação e informar que se pretende iniciar um novo tempo de condução ao voltar ao circuito;

**16.3 - Cada um dos condutores da equipa não pode conduzir consecutivamente mais de trinta minutos (30') consecutivos, nem totalizar um tempo de condução total superior a três horas e dez minutos (3h10) em toda a prova;**

**16.4 - O tempo mínimo de descanso dos condutores entre dois (2) turnos é de vinte minutos (20');**

**16.5 - A responsabilidade do controlo dos tempos de condução é exclusivamente de cada uma das equipas;**

**16.6 - Caso um Conductor / Equipa ultrapasse qualquer dos tempos máximos 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; e**

**16.7 - Em caso de impossibilidade de aplicação da penalização de Stop and Go expressa no artigo anterior, será adicionada uma (1) volta ao tempo final de corrida da equipa.**

## **17. PARQUE DE COMBUSTÍVEIS**

**17.1 - O Parque de Combustíveis é o local exclusivo e obrigatória para realização de quaisquer reabastecimentos de combustível;**

**17.2 - A instalação e acondicionamento no Parque de Combustíveis dos funis e bidões de combustível das equipas, para reabastecimentos durante a prova, é da inteira responsabilidade de cada equipa e terá que ser obrigatoriamente efectuada dentro do horário expresso para tal, no Ponto 8.2 deste Regulamento Geral;**

**17.3 - A quando da instalação e acondicionamento dos bidões e funis, esses são vistoriados pelo comissário responsável pela parque;**

**17.4 - Todas as misturas ou preparações tem que já estar efectuadas antes da sua colocação no Parque de combustíveis; e**

**17.5 - É obrigatório que os bidões e os funis de cada equipa terem de forma bem visível a identificação do respectivo número de equipa, assim como, respeitarem a localização lhes indicadas pelo respectivo comissário local.**

## **18. PROCEDIMENTOS DE REABASTECIMENTO**

**18.1 - Durante a prova, sempre que a equipa tiver que proceder ao reabastecimento da sua Vespa, terá obrigatoriamente que se dirigir ao PARQUE DE COMBUSTÍVEIS;**

**18.2 - A partir do Posto de Controlo de Tempo à entrada das boxes, terá que empurrar a Vespa com o motor desligado até à zona cimentada devidamente delimitada como Zona de Reabastecimentos, fazendo-se acompanhar apenas por um (1) ajudante, que será sempre um dos demais condutores da equipa;**

**18.3** – Durante os procedimentos de reabastecimento, é proibido o condutor permanecer na Vespa (sentado ou de pé), devendo sim, estar ao lado da mesma;

**18.4** - Para reabastecerem a sua Vespa todas as equipas têm que a colocar no descanso ou no cavalete, com o motor parado e aí permanecer no mínimo 1 minuto, independentemente do tempo real de enchimento;

**18.5** - O tempo de contagem para a realização do reabastecimento (um minuto), 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 aí instalado;

**18.6** - A Equipa apenas poderá voltar de novo ao circuito após o reabastecimento, depois de autorização dada pelo comissário local;

**18.7** - Não é permitido efectuar nenhuma intervenção extra ou operação (limpar viseira, adicionar óleo, mudar pneus, limpar a Vespa, etc.) na Vespa durante a estada na Zona de Reabastecimento, pois todas essas só poderão ser efectuadas nas respectivas boxes;

**18.8** - Os intervenientes no processo de reabastecimento, deverão estar equipados com equipamento que não seja facilmente inflamável; e

**18.9** - É expressamente proibido fumar ou fazer qualquer tipo de lume na Zona de Reabastecimentos.

## **19. PARAGENS NA BOX E REPARAÇÕES**

**19.1** - Toda e qualquer intervenção mecânica, ou mudança de condutor é obrigatoriamente efectuada em frente, na zona cimentada, ou no interior da BOX destinada à equipa e nunca na zona de asfalto;

**19.2** - Não são permitidos reabastecimentos nem a presença de reservatórios de combustível na box;

**19.3** - 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;

**19.4** - Durante a prova só pode estar na box a Vespa de reserva que foi verificada e nenhuma outra;

**19.5** - Se numa Paragem o condutor ultrapassar a zona da sua box, e vá até ao nível da última box, poderá regressar em sentido contrário pelo Pit-Lane, mas obrigatoriamente a pé e com o motor parado;

**19.6** - Se um Condutor for penalizado com um "STOP and GO", não poderá parar na sua box antes de cumprir essa penalização, tendo obrigatoriamente que efectuar uma volta completa antes de parar na sua box;

**19.7** - Toda a equipa, que abandonar a sua boxe por mais de 30 minutos será considerada fora de prova; e

**19.8** - É expressamente proibido fumar nas boxes; e

**19.9** - Qualquer infracção aos pontos anteriores do presente Artigo, à excepção do 19.7, será punida com uma penalização mínima de duas (2) voltas e máxima de DESQUALIFICAÇÃO DA EQUIPA, cabendo ao Director de Prova a sua determinação.

## **20. TROCA DE PEÇAS / MUDANÇA DE RODAS**

**20.1** - Todas as peças defeituosas ou que a equipa achar necessários substituir podem o ser, à excepção do quadro;

**20.2** - É proibido a utilização de qualquer tipo de pistola ou ferramenta pneumática, para qualquer fim, incluindo o desaperto e aperto dos pernos e porcas das rodas, só sendo autorizadas ferramentas manuais; e

**20.3** - As mantas de aquecer pneus são proibidas.

## **21. NEUTRALIZAÇÃO DA PROVA – PACE CAR**

**21.1** – Se por qualquer motivo, acidente, queda, degradação das condições atmosféricas ou das condições de segurança que impeçam o normal desenrolar e em segurança da prova o Director de Prova poderá decidir por uma neutralização;

**21.2** - Neste caso um Kart especialmente identificado com uma luz rotativa laranja entrará em pista, determinando a neutralização da prova;

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

**21.4** - A partir desse momento serão exibidas bandeiras Brancas em todos os postos de comissários ao longo do circuito;

**21.5** - Os condutores que encontrem o PACE CAR devem colocar-se atrás da primeira Vespa que encontrarem em primeiro lugar, tomando uma posição em fila indiana sem efectuar qualquer ultrapassagem;

**21.6** - Durante o período de neutralização, as Vespas podem parar na box e efectuarem reparações;

**21.7** - Os condutores que tenham entrado na BOX para efectuar reparações ou troca de Condutor durante a neutralização da prova, 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, só podendo regressar à pista quando este sinal passar a verde, que acontecerá após a passagem da última Vespa da fila que segue o PACE CAR;

**21.8** - Em seguida o sinal passará de novo a vermelho, tendo os pilotos que não conseguirem

sair com o sinal verde aí permanecer até a nova passagem do PACE CAR e passagem do sinal a verde;

**21.9** - Quando o PACE CAR receber ordem do Director de Prova para abandonar a pista, ele fará uma volta completa, durante a qual continua a ser proibida qualquer ultrapassagem, do PACE CAR ou Vespa até ao momento em que este entra na zona das boxes;

**21.10** - Com a saída de pista do PACE CAR, a corrida fica de novo lançada e retoma a sua normalidade;

**21.11** - Logo que o PACE CAR abandone a pista, o semáforo de saída das boxes passará a verde em permanência e

**21.12** - Cada uma das voltas que o PACE CAR realizar será contabilizada como volta de corrida.

## **22. INTERRUPTÃO DA RESISTÊNCIA E SITUAÇÃO DE NOVA PARTIDA**

**22.1** - Se o Director de prova decidir interromper a prova, serão exibidas bandeiras vermelhas nos postos dos comissários, ao longo da pista, assim como, serão ligadas as luzes vermelhas do semáforo da Linha de Meta;

**22.2** - Nestas condições, todos os participantes em pista devem imediatamente abrandar e dirigir-se para as boxes;

**22.3** - Aí serão dirigidos para o parque fechado que será o mais perto possível da linha de meta;

**22.4** - Todas as Vespas quer estejam em circulação ou paradas na box para reparação ou reabastecimento deverão dirigir-se igualmente para o parque fechado, salvo aquelas em que a reparação implica a sua imobilização

**22.5** - No caso de uma reparação que implique imobilização, esta situação deverá ser certificada por um comissário e todos os trabalhos nessa box e nessa Vespa serem de imediato suspensos;

**22.6** - Os resultados que contarão para classificação são os da volta anterior à exibição das bandeiras Vermelhas;

**22.7** - Se os resultados calculados mostram que foram feitas menos de trinta (30) voltas para o condutor que comanda a classificação e todos os outros na mesma volta que o comandante da prova, esta será considerada nula e haverá uma nova partida, caso tal seja possível, cabendo ao Director de Prova a sua determinação;

**22.8** - Se trinta (30) 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;

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

**22.10** - A obtenção do resultado final será resultante do adiciona-se as voltas e os tempos das duas provas:

**22.11** - Em caso de nova partida os pilotos serão autorizados nos cinco minutos (5') 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; e

**22.12** - O Director de Prova informará os Condutores e Directores de Equipa do novo horário de partida.

### **23. CHEGADA**

**23.1** - Desde que a duração inicial da prova seja atingida, a bandeira de xadrez será mostrada na linha de Meta, em primeiro lugar à equipa classificada em primeiro lugar e de seguida à restantes equipas, indiferentemente da sua classificação: e

**23.2** - A linha de cronometragem corresponde à linha de Meta.

### **24. PRÉMIOS**

**24.1** - As três (3) equipas classificadas nos três (3) primeiros lugares da cada classe, recebem um Troféu para cada um dos Condutores seus inscritos;

**24.2** - A Cerimónia de atribuição dos Troféus será realizada no final do Jantar de Encerramento; e

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

### **25. SEGURO DE RESPONSABILIDADE CIVIL INCLUIDO NA INSCRIÇÃO**

**25.1** - Com o pagamento da inscrição de Condutor, está inclusa uma Apólice de Seguro de Responsabilidade Civil e Acidentes Pessoais, cujas condições serão as seguintes (salvo aditamento em contrario):

- Morte ou Invalidez ..... 20.000 €;
- Despesas Tratamento ..... 3500 €;

**25.2** - O prémio do Seguro é incluído no valor de inscrição e é um valor fixo por pessoa;

**25.3** - Os danos nos veículos serão por conta e risco dos proprietários, não podendo ser imputada qualquer responsabilidade à organização do evento ou aos proprietários do SAKI; e

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

## **26. CASOS OMISSOS**

**26.1** - Todos os casos omissos neste regulamento, apelos ou dúvidas na sua interpretação são julgados e resolvidos pela **COMISSÃO DE VELOCIDADE DO VCL** e pelo Director de Prova, em conformidade com os Código vigentes e usualmente seguidos em eventos semelhantes.