

PRIMERA VUELTA EN VESPINO POR RELEVOS A LAS 47 CAPITALES PENINSULARES DE ESPAÑA (normas).

Guión:

Introducción

Normas

Itinerarios

Carácter de la prueba y paradas

Relevistas

Horarios

Lista de participantes

Cuaderno de Bitácora

La conducción del Vespino

Contratiempos y averías

Introducción:

La idea de una vuelta a las 47 capitales peninsulares españolas, sin interrupción, con un solo Vespino, por relevos, es fruto del renacer de un interés adormecido de un colectivo de entusiastas, cada vez más grande, que confía plenamente en las posibilidades de una sencilla mecánica que durante décadas ha impulsado, y sigue impulsando, la voluntad de desplazamiento de muchísimas personas. ¿Quién no ha montado alguna vez en un Vespino?

El reto que planteamos es sencillo de definir, pero complicado de ejecutar. Se requiere de una perfecta coordinación de tiempos e itinerarios a seguir, de personas que voluntariamente aportarán su tiempo y su esfuerzo para que el pequeño vehículo cumpla su objetivo. Nunca, que nosotros sepamos, se ha puesto en marcha una prueba que someta a tantas horas continuadas de funcionamiento a un motor tan elemental. Eso es a lo que nos enfrentaremos.

Ante esta aventura nadie se muestra indiferente, como mínimo una sonrisa de simpatía y complicidad. Nadie piensa que sea imposible conseguir el objetivo, pero el planeo de la duda deja una sombra muy ancha, toda una incógnita.

Quiénes de una forma u otra estamos involucrados, tenemos la certeza de que es posible conseguirlo, apostamos por ello con todas nuestras ganas. De manera que ya no hay vuelta atrás. Cuando “vespineros” y simpatizantes estemos disfrutando de los últimos momentos de nuestra primera gran reunión, en ese mismo instante se pondrá en marcha la “gran ronda a España”, día 27 de Julio a las 14:00 horas, en la plaza de la Iglesia de Vall de Almonacid. Unos días después, en su meta en Barcelona, el motor se detendrá, descansará.

De manera que vamos a establecer una serie de normas y condiciones para poder encajar este enorme rompecabezas:

Normas:

Itinerarios y etapas:

- El itinerario completo constará de 47 tramos generales que unirán las capitales peninsulares de España. Esos tramos podrán subdividirse las veces que sea necesario, dependiendo del número de relevistas que deseen tomar parte en el evento. Del mismo modo, si por distancia, voluntad del relevista o necesidad, las etapas tienen que alargarse más allá de lo que sería normal entre dos capitales, también es posible.
- No es imprescindible que las etapas comiencen o terminen en las capitales de provincia. Para establecer esos comienzos y esos finales, habrá que coordinarlo con las posibilidades de cada relevista.
- Las etapas están trazadas entre capitales de provincia. Es posible que en algunas de ellas exista una dificultad añadida para acceder al centro de la capital, pero es importante llegar a ese punto y hacerse una foto. Recordar que no es una carrera contra el crono, simplemente hay que llegar intentando asumir los mínimos riesgos posibles para la integridad de las personas, tanto participantes, colaboradores, como espectadores. También para la mecánica, procurando no someterla a esfuerzos innecesarios. Tenemos previsto completar la vuelta en menos de 10 días, eso es una simple estimación, pero si al final son 11 los días empleados el objetivo también se habrá cumplido sin ningún tipo de desmerecimiento.

Carácter de la prueba y paradas

- Lo más importante después de la seguridad de las personas y la mecánica (en ese orden), es la ausencia de prisa. No significa que nos podamos detener a cada momento. Recordar que la velocidad de crucero de la moto estará un poco por encima de los 35 kms/h. Eso no significa que la media horaria coincida con esa velocidad, puesto que con una parada, por mínima que sea, obliga a aumentar la velocidad de crucero para recuperar la media. De manera que el secreto de una buena ruta es hacer las mínimas paradas posibles, y sobre todo no desviarse de la ruta principal.
- Algunas son necesarias y otras convenientes:
 - o Necesarias:
 - Para repostar: dependiendo del depósito que se monte, en el supuesto de llevar únicamente el original, para repostar se parará cada 3 horas. Conviene aprovechar para llenar depósito si se para por alguna otra circunstancia.
 - En los relevos: un relevista deja la moto, el otro la coge. Hay que hacer una foto y anotar lo necesario en el “cuaderno de bitácora”.
 - o Convenientes:
 - Por descanso del piloto: sobre todo en el caso de relevistas que hayan elegido una etapa larga y deba permanecer varias horas conduciendo, independientemente de la capacidad de sufrimiento de cada persona, la prudencia y el respeto a las posaderas aconseja que se haga una parada de 5 o 10 minutos cada hora y media o dos horas. En este caso conviene aprovechar, si es

posible, para acciones de paradas necesarias, para hacer fotos o para cualquier otra acción.

- Ante cualquier eventualidad, como por ejemplo una indisposición del piloto, una duda en la ruta, la sospecha de una avería o su posibilidad, de un pinchazo, de un funcionamiento irregular de la moto.
- Pérdida de contacto visual con el “coche escoba”: Conviene tener siempre visible el coche que va a acompañar. En él habrá una copia de la ruta que vamos a seguir. Si por el tráfico o cualquier otra circunstancia el contacto visual con él se pierde, sin haberlo previsto, habrá que detenerse y ponerse en contacto telefónico lo antes posible.

Relevistas

- RELEVISTA será cada una de las personas que conduzcan la moto en algún tramo, etapa, o en varias o parte de ellas. Podrá ser cualquier persona, independientemente de su edad, condición y, por supuesto, de su sexo. Siempre que esté capacitado físicamente para ello y cuente con la licencia o el carné necesario para conducirla legalmente. No podrá tomar parte como relevista ninguna persona que previamente no se haya puesto en contacto con los organizadores, haya ofrecido todos sus datos y, desde luego, no reúna las condiciones mínimas establecidas.
- Antes de ponerse en marcha con la Vespino, el relevista está obligado a enseñar su DNI y permiso de conducción a los acompañantes del vehículo de asistencia, y éstos harán costar los datos de dichos documentos en el libro de bitácora (nombre y apellidos, nº DNI y dirección).
- Cumplir las normas de circulación es responsabilidad de cada relevista. Cualquier negligencia que de lugar a una sanción será de su entera responsabilidad. Así mismo, en el caso de provocar o verse involucrado en un accidente de circulación, el relevista deberá asumir su responsabilidad si por imprudencia a dado lugar a ello, siempre que las consecuencias escapen a las coberturas lógicas de la póliza de seguro que se contrate.
- El relevista deberá conocer los límites y coberturas del seguro que se contrate para el evento, que no deberán diferir de lo habitual.
- Pueden existir relevistas voluntarios o suplentes que, no teniendo intención firme de participar físicamente en algún trayecto, o no tengan la certeza de estar disponibles en esas fechas, quieran colaborar en la prueba. Para ello se les dará la denominación de **“Relevistas B”**, que aunque para todos nosotros serán considerados como “Relevistas” de pleno derecho, permanecerán atentos por si pudieran echar una mano a los demás compañeros. De manera que, quien tenga la total certeza de que vas a poder participar, será “Relevista”, si existe alguna duda, o prefiere simplemente estar disponible en caso de necesidad, será “Relevista B” y deberá rellenar el impreso normalmente señalando el deseo de ser “B”.
- La obtención de los datos se realizará a través de un sencillo formulario que cada relevista deberá rellenar y enviar a (vespinos@yahoo.es) lo antes posible. Ese formulario se bajará desde nuestra página web. De existir alguna duda o cualquier otro aspecto relacionado con la prueba, también podéis enviar un

mensaje a la misma dirección, o plantearlo en el foro. **LA FECHA LÍMITE** para enviar vuestra solicitud termina el sábado 31 de Mayo a las 24:00 horas.

- Los relevistas deberán llegar al lugar de encuentro con la Vespino con tiempo suficiente, notificando de manera urgente cualquier eventualidad que le pudiera llevar a un retraso en su cita. Nadie que no esté convenientemente autorizado podrá ocupar el lugar de un relevista. A ese punto de encuentro de cada relevo se deberá llegar en otro vehículo que deberá acompañar a la Vespino y al coche de asistencia hasta el final de la etapa, con la intención de poder regresar a su lugar de origen una vez finalizada su labor. Se informará convenientemente la posibilidad de ir con otra moto y subirla al remolque del coche de apoyo el tiempo que esté conduciendo la Vespino de la prueba cada participante.
- Cuando cada relevista termine su etapa y regrese a casa, lo antes posible, deberá remitir las fotografías y los comentarios necesarios para llevar un seguimiento puntual de la ruta. Se podrá enviar la información a la dirección de correo y, para compartir con los compañeros, al foro de vespinos.
- La Vespino circulará continuamente las 24 horas del día y de la noche. No es posible establecer la posibilidad de elegir hora para conducir, la moto sufrirá los relevos conforme vayan pasando las etapas. Para incentivar a los relevistas que no puedan disfrutar de un horario cómodo y luminoso estableceremos una serie de **nombramientos de honor**:
 - o **Relevista**: quien conduzca el 75% o más de su etapa entre las 08:00 horas y las 22:00 horas. (aquí estarán incluidos los “Relevistas B”)
 - o **Relevista aventajado**: que conduzca el 75% o más de su etapa entre las 22:00 y las 01:00, o entre las 07:00 y las 10:00
 - o **Super-Relevista**: para el que conduzca el 75% o más de su etapa entre las 01:00 y las 07:00 horas
 - o **Relevista Duro**: el que tenga que soportar inclemencias climatológicas extremas (lluvia, frío, calor u otras).
 - o **Relevista Gafe**: lógicamente... el que sufra algún contratiempo o avería. Esperamos no dar este título a ningún participante.
 - o **Relevista Honorífico**: persona que manifieste voluntad cierta de participar, pero que por cualquier motivo le sea imposible llevarlo a cabo.
- Estos títulos se harán públicos en la web una vez finalizada la vuelta.

Horarios

- El mapa de las rutas está a disposición de todos en la web. Se puede apreciar claramente el recorrido y el orden que se va a seguir. También hay un listado que se va componiendo con los relevistas que se suman al proyecto, también colgado en la web. Todo ello hay que insistir en que es meramente orientativo, que seguro que no se va a cumplir con exactitud. Se podrá hacer un seguimiento de la moto a través de Internet, de manera que cada uno podrá hacer sus propias estimaciones, pero siempre pendiente de las llamadas telefónicas que le pondrán en alerta para que esté dispuesto a coger el testigo de su relevo. Lo explicamos en el siguiente punto
- Evidentemente este es el apartado más complicado, es imposible establecer un horario preciso y fiable. El día de paso por un lugar determinado no se puede garantizar, menos aun la hora. De manera que para ello vamos a establecer una rueda de teléfonos de relevistas, en los que cada uno de ellos deberá conocer, al menos, los números telefónicos de tres relevistas que le preceden y otros tres que le suceden (tres antes y tres después). En cualquier caso, de no existir inconveniente por parte de alguno de los participantes, una serie de datos mínimos se harán públicos únicamente entre los relevistas. Es decir, se confeccionará un listado por orden de relevo de cada uno de los relevistas, uno tras otro, para que conozcamos los nombres de todos los participantes y cada uno en particular sepa el lugar que ocupa. Pero en el caso de los números de teléfono (móvil y/o fijo) y correos electrónicos, **únicamente se les dará a conocer mediante mensaje (E-mail) a cada uno de los participantes**, esos datos no serán públicos para todo el mundo. Nos parece importante respetar la privacidad de los datos de cada cual, pero al mismo tiempo es necesaria una autonomía entre participantes que obliga a una comunicación con los más próximos.
 - o Llamadas telefónicas: para la coordinación de los distintos relevos se hace necesario estar pendiente del teléfono, en primer lugar el móvil, y si es posible de un fijo (no sirven mensajes de texto puesto que tiene que haber certeza de que el destinatario de la llamada es efectivamente alertado).
 - Desde el “coche de apoyo”: cada relevista recibirá una llamada desde el coche de apoyo en el momento en el que el piloto que participa antes que él haya tomado la moto y esté en marcha. En ese momento se le podrá comunicar una hora más fiable del momento en el que deberá estar preparado en el lugar del relevo. Si el tramo a realizar es corto (menor de 100 kms.) se avisará también al siguiente relevista para que igualmente esté listo.
 - Cada relevista: cada relevista deberá hacer una llamada a los dos relevistas que participarán después que él en el momento de recibir la llamada del coche de apoyo. Del mismo modo, deberá notificar cualquier contratiempo que le impida estar presente para recibir el testigo y, lo que es lo mismo, participar en la vuelta.
- Los participantes deberán tener presentes, además de conocer perfectamente su tramo, los tramos que le preceden, de manera que podrá estimar personalmente el tiempo que tardarán en entregarle la moto. Todo ello al margen de la información que le transmitan en las llamadas telefónicas

Lista de participantes

- Para inscribirse será necesario cumplimentar el sencillo formulario que ya existe en la web.
- La lista definitiva de los participantes y los itinerarios se dará a conocer durante la primera quincena de Julio, no obstante se podrá llevar un seguimiento en nuestra web. El límite para inscribirse finalizará el 30 de Mayo a las 24:00.
- Los datos de nombres y apellidos o de seudónimos serán públicos en nuestra web. El resto de datos serán únicamente visibles entre los participantes

Cuaderno de Bitácora

- Durante los diferentes trayectos, en la misma Vespino, habrá un **“cuaderno de Bitácora”** en el que se deberá hacer constar los datos mínimos de nombre y apellidos del relevista, la hora en que toma la moto, el lugar, los kilómetros y las incidencias que hayan podido acaecer durante el trayecto. Al ceder la moto al siguiente relevista, deberá estampar su firma junto a la de un testigo que también anotará su nombre y apellidos (puede ser un ocupante del coche de asistencia). Se hará referencia al momento en el que se llena gasolina y la cantidad de la misma, se anotarán los kilómetros de ese momento para tener una idea de cuándo habrá que llenar nuevamente. Anotar cualquier parada prevista, o no, en el tramo. Habrá también espacio para manifestar sensaciones personales durante el recorrido que le haya correspondido..., puede ser cualquier tipo de sensación susceptible de ser señalada.
- Cada momento: cada suceso, cada relevo, cada repostaje, cada paso por el centro de las capitales o ciudades importantes, monumentos, paisajes o gentes, cada imagen que al relevista le parezca interesante, deberá fotografiarla y remitirla a la dirección de Internet. Con todas las fotografías y el contenido del cuaderno de Bitácora confeccionaremos un dossier con la posibilidad de editarlo en el futuro.

El coche de asistencia

- El coche de asistencia: este vehículo irá permanentemente escoltando a la Vespino. Incluso en el caso de tener que acudir a los diferentes puntos de suministro (gasolina, alimentación u otras necesidades), ambos vehículos, Vespino y coche, deberán ir juntos. En el supuesto de que esas necesidades ocurran en núcleos de población importantes, o en lugares donde pueda producirse un extravío entre moto y coche, se deberá extremar la atención, incluso si para ello la moto tiene que detenerse durante un tiempo determinado, nunca excesivo. Si se produjese una pérdida de contacto entre los dos vehículos, deberá establecerse inmediatamente una comunicación telefónica para subsanar el problema.
- Es probable que los ocupantes del coche de asistencia permanezcan en él muchas horas, incluso días, de manera que cualquier detalle por parte de los relevistas hacia ellos será bien recibido. Entiéndase... son personas que comen y beben y a determinadas horas del día o de la noche, degustar un pastel, un dulce o un alimento típico de la zona es de agradecer. Eso también se hará costar en cuaderno de Bitácora.
- El coche llevará los repuestos y las garrafas de gasolina, así como las herramientas necesarias y un teléfono de contacto.

La conducción del Vespino

- La conducción de la moto se realizará, siempre, por debajo de las posibilidades del motor. Tener en cuenta que el motor será totalmente nuevo en el momento de iniciar la prueba, estará en rodaje. Por ese motivo, bajo ningún concepto se deberá buscar los límites, ni la potencia, ni pretender hacer comparaciones con la moto propia de cada uno. En tramos llanos no habrá que caer en la tentación de ir un poco más rápido, deberá anteponerse la paciencia. En subidas pronunciadas no habrá que dar más gas del debido, que el motor haga su trabajo con tranquilidad, aplicar también la paciencia en estos lugares. Pensad, sobre todo, que antes que vosotros ya ha habido otros conduciendo y que cuando hayáis completado vuestro tramo vendrán otros relevistas. Así hasta completar el recorrido, y el motor del Vespino estará constantemente funcionando.

Contratiempos y averías

- Recordad que no es una prueba de sensaciones fuertes y adrenalínicas, pero si una prueba de satisfacciones y trabajo en equipo. Que el triunfo final es el triunfo de cada uno de los participantes y la recompensa emocional mejorará con creces cualquier otra. Quedará en el recuerdo para siempre, tanto de propios como de extraños.
- La moto llevará encima la documentación y el cuaderno de bitácora. El resto, herramientas y repuestos irán en el coche de asistencia. Está previsto hacer reparaciones de emergencia sencillas, así como reparación de pinchazos. En caso de avería grave del motor que le impida continuar el viaje, queda pendiente la decisión de llevar un segundo motor de repuesto. Este aspecto se notificará convenientemente en la web.
- Antes de iniciar el viaje se ofrecerá un inventario completo de todos los equipamientos, repuestos y herramientas con los que se contará. En caso de relevo en el coche de asistencia, o de las personas que viajen el él, se deberá comprobar que todo es correcto. La terminar el viaje se comprobará lo que ha sido necesario usar durante toda la prueba.
- Aunque no está previsto, los contratiempos y las averías son posibles. En caso de ocurrir cualquiera de ellas debéis parar lo antes posible y junto con las personas del coche de asistencia evaluar los posibles daños para encontrar una pronta solución.

ESTAS NORMAS PUEDEN SUFRIR PEQUEÑAS MODIFICACIONES. EN CASO DE DUDA O NECESIDAD DE ACLARACIÓN NO DUDEIS EN CONSULTAR EN EL FORO O DIRECTAMENTE A LA DIRECCIÓN DE CORREO ELECTRÓNICO.

SUERTE A TODOS...