



REGULAMENTO TÉCNICO GERAL

2024

Atualização: 19/02/2024
10h00



1. REGULAMENTO TÉCNICO GERAL

As normas neste documento só podem ser suplantadas pelas normas descritas no Regulamento Técnico Específico de cada categoria.

1.1. Telemetria

É proibida a transmissão de informação por qualquer forma (da ou para uma moto) em movimento.

Os sinais de dispositivos automáticos de cronometragem não são considerados telemetria.

Os dispositivos automáticos de cronometragem não devem interferir com o sistema oficial de cronometragem do circuito. Se o mesmo interferir no funcionamento o piloto, ou o seu representante, será notificado pelo Diretor de prova para retirar/desligar o sistema da respectiva moto.

Toda transmissão de dados do equipamento de aquisição de dados ou (ECU) deverá ser realizada dentro do BOX.

A telemetria não é autorizada (telemetria é um equipamento que transmite dados online para o box enquanto a moto está em pista).

1.2. Materiais

É proibido o uso de titânio na fabricação do chassi, do garfo, do guidão, do braço oscilante e dos eixos das rodas. É igualmente proibido o uso de ligas leves para os eixos das rodas. É autorizada a utilização de parafusos e porcas em liga de titânio.

Para verificar a utilização de titânio podem ser realizados, no circuito, os seguintes testes: teste magnético o titânio não é magnético; teste com ácido nítrico a 3% - o titânio não reage, o metal e o aço ficam manchados. Caso persistam as dúvidas, deve ser feito um teste num laboratório.

As ligas de alumínio podem ser confirmadas visualmente.

1.3. Proteção do pinhão da transmissão secundária

O pinhão da transmissão secundária, se exposto, deve estar protegido por um dispositivo (proteção) que evite que o piloto ou mecânico entre em contato, mesmo que acidental.

1.4. Proteção da coroa da transmissão secundária

Todas as motos devem ter instalada uma proteção na coroa, que evite o esmagamento das extremidades dos membros do piloto (mãos e pés), especialmente em caso de acidente. Esta proteção deve impedir a eventual introdução dos membros tanto inferiores como superiores.

Essa proteção pode ser de construção livre (ver diagrama técnico 6), conforme o diagrama técnico 6, mas a sua eficácia deve ser evidente, devendo obedecer aos quatro seguintes critérios de avaliação:



- a. Deve proteger a zona perigosa em causa, deve ter a robustez adequada ao efeito, e fixa de uma forma considerada suficientemente adequada (através de ligação mecânica);
- b. Os materiais a utilizar podem ser o aço, alumínio, plástico etc, não podendo apresentar arestas ou extremidades cortantes, e estar solidamente fixos ao braço oscilante;
- c. A sua fixação deverá ser feita com no mínimo 2 (dois) parafusos;
- d. Poderá ser parte integrante da proteção do braço oscilante. Neste caso a mesma deverá estar colada com Silicone de alta temperatura e devidamente frenada.

1.5. Escapamento

A extremidade do tubo de escape, em uma distância de 30 mm, deve ser horizontal e paralela ao eixo central da moto, com uma tolerância de + 10°.

Os gases do escape devem ser expelidos para trás de forma a não levantarem poeira, não sujarem os pneus e os freios e não incomodarem os outros pilotos.

A extremidade da ponteira de escape não pode ultrapassar a linha definida pela tangente à vertical do pneu traseiro (salvo se o modelo original for fabricado desta forma) (ver diagrama técnico 1).

Os suportes de escape podem ser em material compósito.

Os escapes podem incorporar aplicações em carbono.

1.6. Guidão (ver diagrama técnico 1)

A largura entre as pontas dos guidões não deve ter menos de 450 mm.

As extremidades expostas do guidão têm de ser arredondadas com material sólido ou cobertas com borracha.

O ângulo mínimo de esterço do guidão para cada lado da linha central ou posição intermédia é de 15° (quinze graus).

Qualquer que seja a posição do guidão a roda da frente nunca deve tocar a carenagem.

Os batentes de direção devem ser colocados de forma a garantir, com o ângulo de esterço máximo, um espaço mínimo de 30 mm entre o guidão e o tanque de combustível, para prevenir o esmagamento dos dedos do piloto.

É proibida a reparação por solda de um guidão.

1.7. Manetes e pedais

Os manetes (freio ou embreagem) devem ter a extremidade em forma de esfera, com diâmetro mínimo de 19 mm.



Esta esfera pode ter a forma achatada, mas não pode ter arestas vivas. A espessura desta forma achatada deve ter no mínimo 14 mm. As extremidades devem ser fixas e constituir parte integrante dos manetes.

O pedal do freio traseiro, desde que junto com o apoio pés, deve trabalhar mesmo quebrado ou deformado.

1.8. Punho do acelerador e interruptor de corte de ignição ou corrente

O punho do acelerador tem de ter recuperação automática para a posição de fechado quando for acionado.

O punho do acelerador deve garantir que as borboletas fechem automaticamente, quando não estiver acionado, contendo assim dois cabos (acelerador e retorno).

Um interruptor de corte do circuito de ignição ou um interruptor capaz de parar o motor deve ser instalado em qualquer dos lados do guidão, mas ao alcance do dedo do piloto em posição de pilotagem.

1.9. Bombas elétricas de combustível

As bombas elétricas de combustível devem parar o seu funcionamento automaticamente após um acidente.

1.10. Pedaleiras

As pedaleiras podem ter o apoio pés de recolher, mas neste caso, devem ter um dispositivo que automaticamente os faça voltar a sua posição normal. As extremidades devem ser arredondadas em forma de esférica com um raio mínimo de 8 mm.

Se os apoia-pés não forem do tipo de recolher devem ter uma extremidade fixa fabricada em plástico, *Teflon®* ou em material de tipo semelhante, a qual deverá ter um raio mínimo de 8 mm.

1.11. Freios

Todas as motos devem possuir dois freios (um em cada roda), concêntricos com as rodas e acionados de forma independente.

Se um dos sistemas de freio falhar, o outro deve funcionar de forma eficiente.

1.12. Tanque de combustível e de óleo

O combustível deve estar contido em um único tanque fixo corretamente a moto. São proibidos tanques auxiliares.

É proibida a utilização de tampas de tanques de abastecimento rápido.

É proibida a utilização, ainda que temporária, de material de enchimento para reduzir a capacidade do tanque.

O tanque de combustível pode ser completamente preenchido com espuma para carburante (de preferência *Explosafe®*).



Os tubos de respiro de óleo e combustível devem escoar para um tanque localizado em lugar de fácil acesso, sendo o seu material resistente aos fluidos. Este tanque deve ser despejado antes de qualquer entrada em pista.

As motos devem ter um sistema de respiro de óleo fechado. O tubo do respiro deve estar ligado a caixa de ar, não sendo permitida a emissão direta à atmosfera.

Devem ser tomadas todas as medidas para prevenir a possível perda de óleo pela moto, de forma a não comprometer a segurança dos outros concorrentes.

Os tanques de gasolina equipados com tubos de respiro devem possuir válvulas não reversíveis e ligados a um reservatório exclusivo feito em material resistente à gasolina e com a capacidade mínima de 250ml.

As motos que possuam um sistema de recuperação automático devem manter como homologado.

1.13. Tampa de tanque de combustível, óleo e água

As tampas dos tanques de combustível, óleo e água, quando fechados, devem ser à prova de vazamento. Além disso, eles têm de estar solidamente frenados ou travados para prevenir a abertura acidental, a qualquer momento.

1.14. Bujões e tubos diversos

Todas as tampas e bujões de enchimento ou dreno, filtros de óleo exteriores (do tipo cartucho) bem como todos os parafusos de fixação dos circuitos de lubrificação, refrigeração e assistência hidráulica, tampas do braço oscilante têm de estar, obrigatoriamente, frenados.

1.15. Amortecedor de direção

Não pode sobressair de forma a não constituir um perigo para o piloto e para os outros concorrentes.

Também não pode atuar como batente de direção.

1.16. Combustível

O combustível é a gasolina automotiva, destinada ao consumidor final, comercializada por agentes e postos de abastecimento, em todo o território nacional, conforme norma ANP 309.

É proibido retirar ou adicionar qualquer tipo de produto na gasolina.

No decorrer das etapas poderão ser recolhidas amostras de prova e contraprova de gasolina para análise local ou posterior.

1.16.1. Como oxidante, apenas o ar ambiente pode ser misturado com a gasolina.

1.17. Líquidos de refrigeração

O único líquido de refrigeração autorizado além do óleo de lubrificação é água (H₂O).



1.18. Para-lama

O para-lama dianteiro é obrigatório, podendo ser substituído por uma cópia fiel do modelo da moto homologada.

O para-lama traseiro fixo no braço oscilante pode ser modificado excluído ou alterado, se mantido o perfil original deve ser respeitado.

1.19. Carenagem

A roda da frente, com exceção da parte oculta pelo para-lama, deve ser visível de ambos os lados.

Os para-lamas não são considerados como carenagens.

A parte inferior da carenagem (*spoiler*) deve ser construída de forma a poder reter no seu interior, em caso de falha do motor, pelo menos metade da capacidade total de óleo e líquido de refrigeração do motor.

A parte inferior da carenagem (*spoiler*) deve ter uma ou duas aberturas com diâmetro máximo de 25 mm, as quais devem permanecer fechadas em condições de piso seco, sendo autorizada a retirada apenas nos treinos ou corridas com piso molhado, condição esta que será determinada pelo diretor de Prova.

As aberturas laterais da carenagem inferior devem estar localizadas a uma distância mínima de 50 mm acima do fundo da carenagem, conforme o diagrama técnico 3.

Os suportes das carenagens podem ser fabricados em material compósito.

1.20. Números de competição (ver diagrama técnico 4 e 5)

1.20.1. Os números de competição da moto devem ter no máximo 2(dois) dígitos e serem expostos de forma clara e visível e do seguinte modo:

- a. É obrigatório um numeral, na frente, na parte central da carenagem ou ligeiramente deslocadas para um dos lados;
- b. Pode ser aplicado um segundo numeral sobre a cobertura do banco (rabeta) com o topo do número virado para o piloto. Neste caso, a dimensão do número traseiro pode ser menor que a do número da frente.

1.20.2. Os números de competição devem ter as seguintes dimensões mínimas:

| | Frontal | Lateral |
|----------------------------|----------------|----------------|
| Altura mínima: | 140 mm | 140 mm |
| Largura mínima: | 80 mm | 60 mm |
| Espessura mínima: | 25 mm | 25 mm |
| Espaçamento entre números: | 15 mm | 15 mm |

1.20.3. Os números devem ser de fácil leitura, sendo obrigatório que a(s) cor(es) do seu contorno e fundo sejam perfeitamente contrastantes com a cor do número e, ainda, com a(s) cor(es) envolventes.



1.20.4. Nas carenagens de cor semelhante ao fundo da placa de números, o perímetro do fundo deve ser contornado por uma linha de cor contrastante com pelo menos 8 mm de espessura.

1.20.5. Se nas verificações técnicas preliminares for verificado que os números não cumprem as especificações descritas acima a motocicleta não será aceita. Caso o concorrente queira participar, na manifestação desportiva deverá corrigir as anomalias e acordar com o comissário técnico uma nova verificação.

1.20.6. Os números têm de ter dimensões conforme os diagramas técnicos 4 e 5, e é recomendado que se utilize um dos tipos de fontes disponíveis nos diagramas.

1.21. EQUIPAMENTO DOS PILOTOS

O não cumprimento das regras descritas abaixo gera penalização de desclassificação.

Qualquer questão sobre a adequação ou condição do equipamento do piloto será decidida pelo comissário técnico que, na dúvida, poderá consultar o fabricante do equipamento antes de tomar uma decisão final.

1.21.1. Macacão

1.21.1.1. Os pilotos têm de usar um macacão completo em couro de uma só peça com proteções adicionais em couro ou de outros materiais nos principais pontos de contato (joelhos, cotovelos, ombros, as duas zonas do dorso e articulação da bacia, etc).

1.21.1.2. Os pilotos devem utilizar roupa interior completa caso os macacões não sejam forrados.

A roupa interior adequada é do tipo *Nomex*®, seda ou de algodão.

1.21.1.3. Os pilotos devem utilizar luvas de proteção em couro.

1.21.1.4. As botas dos pilotos devem ser de couro ou em material de substituição aprovado e ter uma altura mínima 200 mm, de modo que, em conjunto com o macacão e as luvas esteja assegurada uma proteção completa.

1.21.1.5. Equipamentos feitos com materiais de substituição do couro podem ser utilizados, desde que autorizados pelo Comissário Técnico.

1.21.1.6. É obrigatória a utilização de uma proteção lombar (protetor de coluna).

1.21.1.7. Os fabricantes dos equipamentos de vestuário devem assegurar que os produtos e os materiais que utilizam atendem a qualidade mínima de segurança. A (Confederação Brasileira Motociclismo - CBM) e a Moto 1000 GP, não podem ser tidas como responsáveis se, num acidente ou em qualquer outra situação, um piloto se machuque devido à utilização destes equipamentos.

1.21.2. Capacete

1.21.2.1. É obrigatória a utilização de um capacete em bom estado de conservação e que deve estar convenientemente apertado e ajustado durante as sessões de treinos, *warm-up* e corrida. O capacete deve ter um sistema de fixação duplo "D" pela jugular.



1.21.2.2. Os capacetes devem ser do tipo integral e estar conforme com umas das seguintes Normas Nacionais e Internacionais Oficiais.

1.21.2.2.1. Europeia - ECE 22-05 ou ECE 22.06, 'P', 'NP' o 'J' -

A etiqueta encontra-se fixa nas cintas de aperto do capacete, devendo estar intacta e legível.



Dentro do círculo o **E** significa Europa e o número o país de fabricação. O número deve começar por 05 ou 06. Se começar por 03 ou 04 o capacete não cumpre as normas internacionais.

E1 Alemanha, França E2, E3 Itália, Holanda E4, E5 Suécia, E6 Bélgica, Hungria E7, E8 Czeck República, E9 Espanha, Jugoslávia E10, E11 Reino Unido, Áustria E12, E13 Luxemburgo, Suíça E14, E15 (- não utilizado), E16 Noruega, 17 Finlândia, E18 Dinamarca, E19 Romênia, E20 Polónia, E21 Portugal, E22 Rússia, E23 Grécia, E24 Irlanda, E25 Croácia, Eslovênia E26, E27 Eslováquia, E28 Bielorrússia, E29 Estónia, E30 (- não utilizado), E31 Bósnia e Herzegovina, E32 Letónia, E34 Bulgária, E37 Turquia, E40 Macedónia, E43 Japão, E44 (- não utilizado), E45 Austrália, E46 Ucrânia, E47 África do Sul, E48 Nova Zelândia.

1.21.2.2.2. Japão - JIS 8133-2015

A etiqueta encontra-se no interior do capacete, devendo estar intacta e legível.



Na etiqueta deve-se encontrar o seguinte código 8133-2015.

1.21.2.2.3. USA - SNELL M2015 o MD2020D o 2020R

A etiqueta encontra-se fixa nas correias de aperto do capacete, devendo estar intacta e legível.



Na etiqueta deve-se encontrar o seguinte código Snell M 2015, Snell M 2020D ou Snell M 2020R.

1.21.2.2.4. Brasil INMETRO.

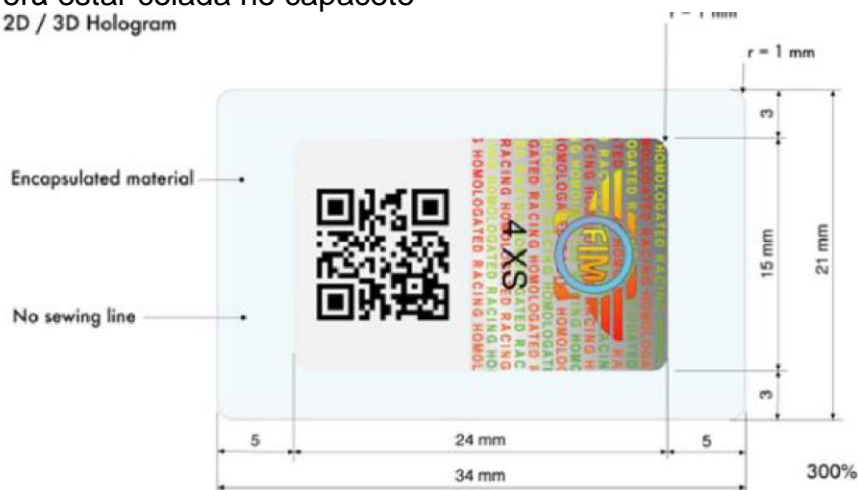
A etiqueta deverá estar colada no capacete



1.21.2.2.5. FIM - FRHPhe-01 y FRHPhe-02

A etiqueta deverá estar colada no capacete

2D / 3D Hologram



1.21.3. viseiras

Proteções descartáveis para a viseira são autorizadas.

As viseiras dos capacetes devem feitas em material *SECURIT® (shatterproof)*, a prova de estilhaçamento.

1.22. PROCEDIMENTOS PARA VISTORIA TÉCNICA PRELIMINAR

1.22.1. Aprovação de uma moto na vistoria técnica preliminar considera que a mesma está em conformidade com as condições visuais de segurança expressas no conjunto de Regulamentos Técnicos, não garantindo que a mesma esteja totalmente enquadrada nas normas técnicas exigidas no conjunto de Regulamentos Aplicáveis no Campeonato MT1GP 2024.

1.22.2. Para a vistoria técnica preliminar o concorrente deve apresentar:



- a. Uma moto limpa, com o número de chassi visível e com o tanque de combustível vazio;
- b. O equipamento do piloto (capacete, macacão, protetor de coluna, luvas e botas);
- c. A ficha de vistoria técnica, recebida no ato da inscrição.

1.22.3. O número máximo de pessoas presentes às verificações técnicas é de 3 (três), o piloto e mais dois assistentes.

1.22.4. Após as verificações acima mencionadas será realizada a inspeção visual a todos os elementos de segurança, a correta colocação do transponder, ao equipamento do piloto e à aplicação correta dos adesivos com as logomarcas dos patrocinadores oficiais do evento.

1.22.5. Em seguida, é feita a verificação da marcação dos pneus.

1.22.6. *Concluídas as verificações acima descritas e se tudo estiver conforme o regulamento é colocado um adesivo e/ou uma cinta plástica identificada e numerada que indica que a moto passou nas verificações técnicas preliminares.*

1.22.7. Só a motocicleta que possui adesivo e/ou a cinta plástica acima referida, pode participar nas sessões de treinos e na corrida.

1.22.8. Imediatamente após o final das verificações técnicas preliminares de cada categoria, o Comissário Técnico deve entregar na Secretaria da prova uma lista com as motos presentes às verificações, com os resultados encontrados.

1.22.9. Sempre que ocorrer um acidente o Comissário técnico deve verificar a moto e o equipamento do piloto a fim de assegurar que nenhuma anomalia possa colocar em causa a segurança do piloto. Contudo, é da responsabilidade do **Piloto/equipe** apresentar a moto e o equipamento do piloto para nova verificação.

1.23. PROCEDIMENTOS PARA A VISTORIA TÉCNICA FINAL

1.23.1. Imediatamente após o final dos Treinos classificatórios e as corridas todos os pilotos têm de conduzir as suas motos para o Parque Fechado. O Comissário técnico deve assegurar que todas as motos classificadas deram entrada no Parque Fechado e que nenhum tipo de alteração ou remoção de equipamento tenha sido realizada e que aí permanecem por um período nunca inferior a 30 minutos.

1.23.2. A não entrada em Parque Fechado imediatamente após a corrida assim como retirar a moto do Parque Fechado sem autorização do Júri implica a aplicação da penalização de desclassificação.

1.23.3. São efetuadas verificações técnicas finais às motos classificadas nos 3 (três) primeiros lugares da categoria e a quaisquer outras propostas pelo Comissário Técnico.

1.23.4. As verificações técnicas finais incidem na verificação da conformidade do:

- a. Pneus;
- b. Elementos requeridos pelo regulamento técnico específico da categoria;



- c. Motor de partida;
- d. Teste em dinamômetro.
- e. Quaisquer outros elementos da moto, inclusive óleo e/ou gasolina, por proposta do Comissário Técnico.

1.23.5. Os testes em dinamômetro somente serão realizados pela Comissão Técnica, seguindo os procedimentos abaixo:

- a. É de responsabilidade do piloto ou equipe que as motos estejam em condições de serem impostas ao teste, a Organização e a Comissão Técnica não podem ser responsabilizadas por eventuais danos ocorridos durante os testes, todas as motos devem estar equipadas com um conta-giros e este deve funcionar corretamente. Para aferição de potência serão realizadas 2 passagens (teste) com cada mapa;
- b. É obrigatório que nos tanques de combustível das motos tenha quantidade suficiente de combustível remanescente de cada treino e ou corrida, para serem realizados os testes.
- c. Será considera **considerada** a maior potência aferida, independente da passagem, temperatura ou condição realizada;
- d. Em caso de dúvida ou imprecisão no ensaio o Comissário Técnico poderá repetir o teste, seguindo o padrão de teste imposto anteriormente;
- e. O Comissário Técnico irá definir a marcha que será realizada os testes e irá informar no início;
- f. No caso de condições climáticas em que a moto esteja equipada com pneus de chuva, o comissário poderá solicitar a troca por pneus de seco antes de realizar os testes;
- g. Caso o equipamento de medição (dinamômetro) apresente algum tipo de problema que possa afetar os resultados das medições realizadas, o comissário técnico poderá invalidar os testes realizados e optar pelo não uso do equipamento na etapa em questão.

1.24. INSTRUÇÕES PRÁTICAS PARA A VERIFICAÇÃO DE CAPACETES

1.24.1. Durante as vitorias técnicas preliminares o comissário técnico deve verificar a conformidade dos capacetes com as especificações técnicas.

1.24.2. Se um piloto apresentar um capacete que não está conforme com as especificações técnicas ou está defeituoso, o comissário técnico deve retirar todas as marcas de aprovação e retê-lo à sua guarda até no final da manifestação desportiva. Após um acidente com impacto, o capacete deve ser apresentado ao comissário técnico para nova verificação.

1.24.3. Todos os capacetes devem estar intactos e nenhuma alteração à sua construção é permitida.

1.25. PROCEDIMENTO PARA A VERIFICAÇÃO DA GASOLINA



1.25.1. O comissário técnico do (MT1GP) assegura a supervisão do procedimento de recolhimento das amostras de combustível.

1.25.2. Por proposta do comissário técnico, o diretor de júri aprovará as motos às quais deverá ser feita a análise ao combustível utilizado.

1.25.3. Na presença do piloto, ou do seu representante, o recolhimento do combustível será feito para 2 (dois) recipientes com a capacidade máxima de 1 (um) litro cada, que serão marcadas como amostra "A" e "B" e identificados com a referência que consta no formulário de recolhimento de combustível. Os dois recipientes devem ser fechados, selados e marcados pelo comissário técnico do (MT1GP) ou pelo chefe dos comissários técnicos.

1.25.4. É obrigatório que no tanque de combustível da moto tenha no mínimo um (1) litro de combustível remanescente ao final de cada treino e ou corrida, para coleta e posterior análise da mesma. A motocicleta que não tiver volume de combustível suficiente para a realização do teste será recolocada em último lugar do treino ou corrida em questão.

1.25.5. O formulário de recolhimento de combustível deve ser preenchido completamente e assinado pelo chefe dos comissários técnicos e por um representante, perfeitamente identificado, do concorrente.

1.25.6. Ambas as amostras são entregues ao Comissário Técnico da (MT1GP).

1.25.7. A amostra "A" será enviada pela (MT1GP) ao laboratório para análise.

1.25.8. A amostra "B" será guardada na (MT1GP) para utilização em caso de pedido de contra-análise.

1.25.9. Os resultados da análise serão comunicados pelo laboratório à (MT1GP), que repassará o conhecimento aos membros do júri e aos concorrentes em questão.

1.25.10. Na eventualidade dos resultados apresentarem uma não conformidade com o regulamento, o concorrente em questão tem 24 (vinte e quatro) horas após a comunicação dos resultados para requerer a contra-análise (análise da amostra "B"). Os custos da análise da amostra "B" serão pagos pelo requerente.

1.25.11. Baseado na análise da não conformidade da gasolina implica a penalização de desclassificação.

1.25.12. Em caso de protesto para análise de combustível, o protestante deverá arcar com os custos do procedimento.

1.26. COLOCAÇÃO DO TRANSPONDER NAS MOTOS

O suporte e o transponder devem ser fixados na moto de acordo com a orientação expressa do Comissário técnico.

Não são admitidas fixações tendo como base *Velcro*® ou somente fita adesiva.



1.27. INSTALAÇÃO DE CÂMERA DE VÍDEO NAS MOTOS

Não é permitida a instalação de câmera de vídeo e/ou câmera fotográfica no capacete e nos equipamentos dos pilotos, exceto com a autorização da direção de prova.

A instalação de câmera de vídeo nas motos dos pilotos deverá ser comunicada obrigatoriamente à organização e a moto deverá ser encaminhada para vistoria técnica para avaliação.

As câmeras deverão permanecer nas motos ao serem encaminhadas ao parque fechado. A retirada só poderá ocorrer após autorização da direção de prova.

As imagens recolhidas por câmeras de vídeo instaladas nas motos não podem, em caso algum, servir como elemento de fundamentação de um protesto ou reclamação. As únicas imagens de vídeo que servem para apoio à decisão do diretor de prova e do júri são as recolhidas pela captação de imagem de TV da organização.

As imagens recolhidas por câmeras vídeo instaladas nas motos pelas equipes ou pilotos, poderão ser solicitadas pela direção de prova a qualquer momento. As equipes e pilotos serão obrigados a fornecer na íntegra o arquivo com o conteúdo solicitado e, caso não atendam a solicitação da direção de prova, o piloto da moto equipada com o equipamento será penalizado conforme art. 6.1 do Regulamento Desportivo.

1.27.1. Procedimento

- a. O(s) concorrente(s) que pretendam instalar uma câmera de vídeo na moto deve(m) comunicar por escrito, em formulário próprio, nas verificações técnicas preliminares ou no decorrer da prova.
- b. As câmeras de vídeo deverão estar devidamente fixas à moto. Nas verificações técnicas preliminares, ou no decorrer da prova, os comissários técnicos deverão verificar se as câmeras de vídeo estão instaladas em condições de segurança.
- c. No relatório das verificações técnicas deverão ser mencionadas quais as motos em que se encontram instaladas câmera de vídeo.
- d. O diretor de prova poderá determinar em qualquer momento da manifestação desportiva o recolhimento de qualquer câmera de vídeo instalada nas motos e a entrega das imagens nelas armazenadas, para efeito de visualização pelo júri. Após a visualização o júri pode reter as imagens ou solicitar que lhe seja disponibilizado de imediato uma cópia exata do mesmo.

1.28. CASOS OMISSOS OU DUVIDOSOS

Todos estes casos, apelos ou dúvidas na sua interpretação serão julgados e resolvidos pela comissão técnica da (MT1GP), em conformidade com os regulamentos aplicáveis.



DIAGRAMA TÉCNICO – 1

ROAD/ROUTE

A

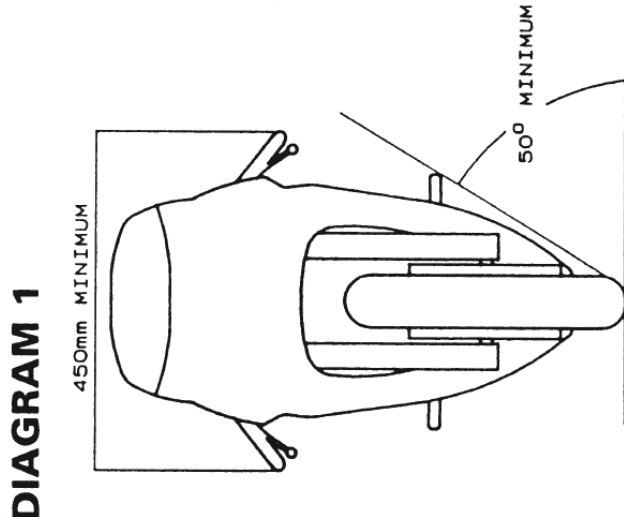
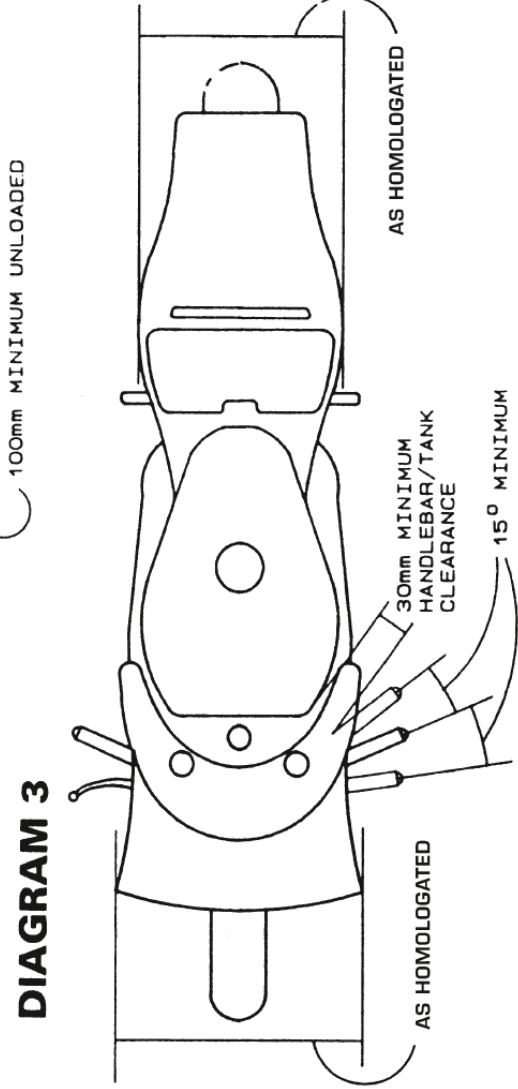
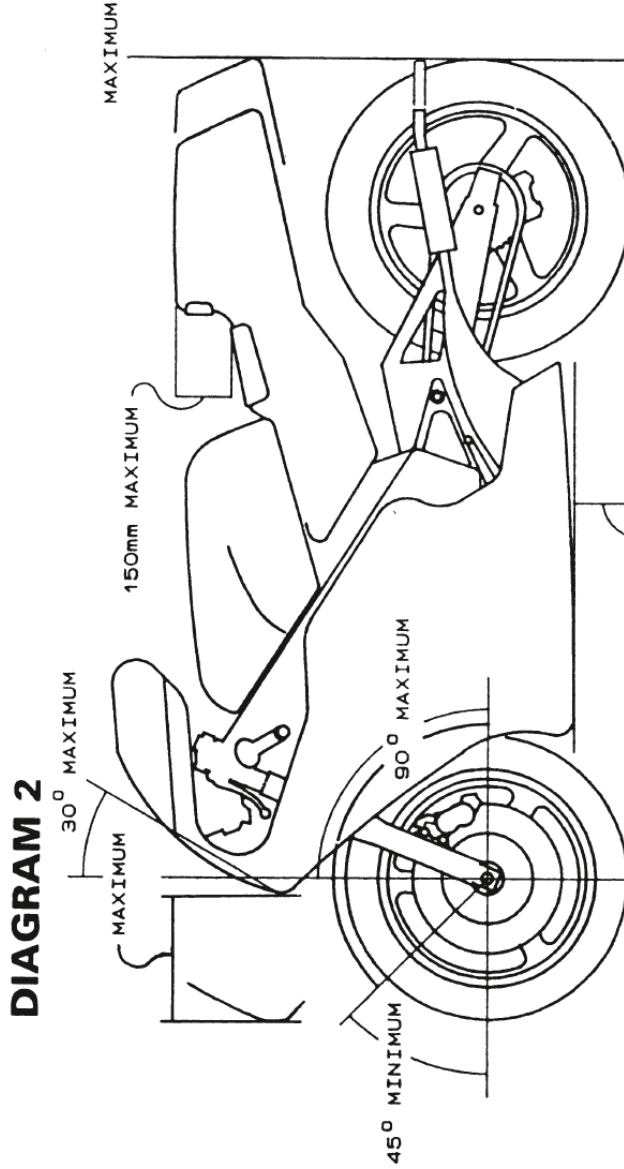




DIAGRAMA TÉCNICO – 2

SPORTS PRODUCTION

C

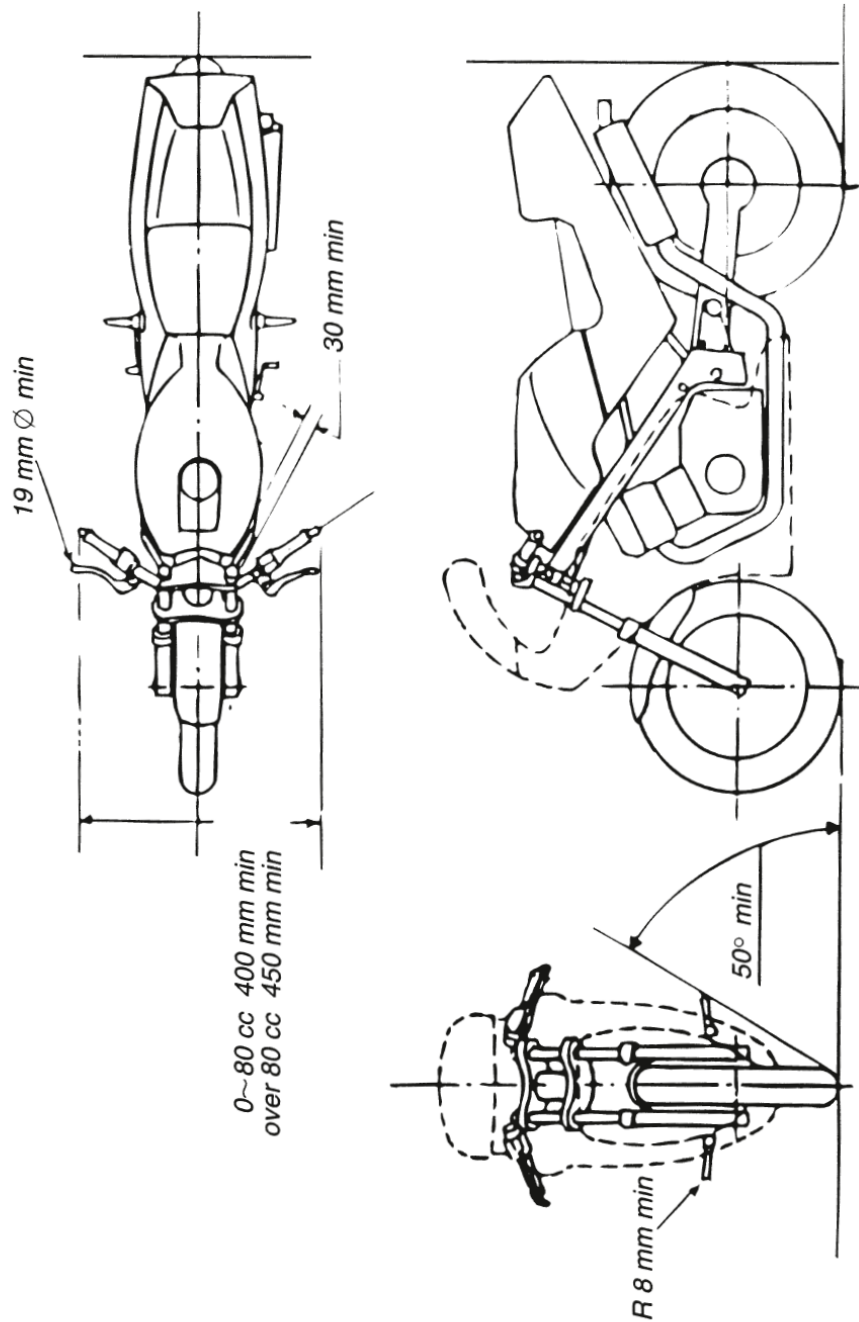




DIAGRAMA TÉCNICO – 3

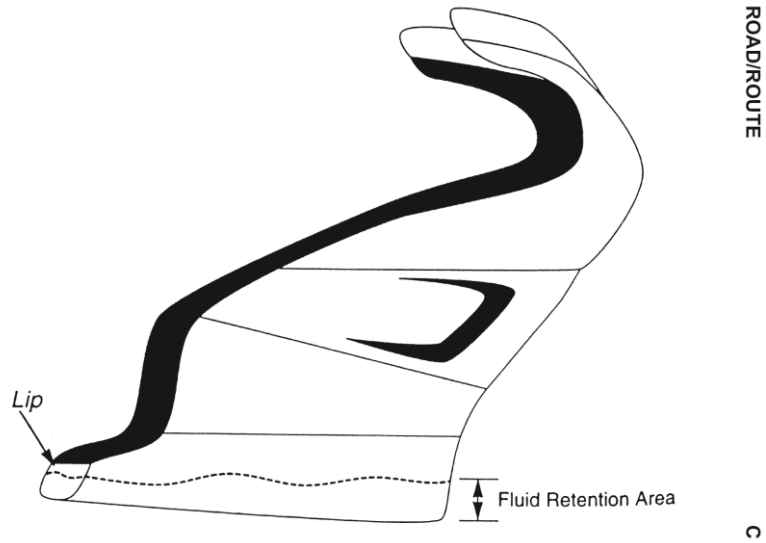


DIAGRAMA TÉCNICO – 4

NUMBERS/NUMEROS

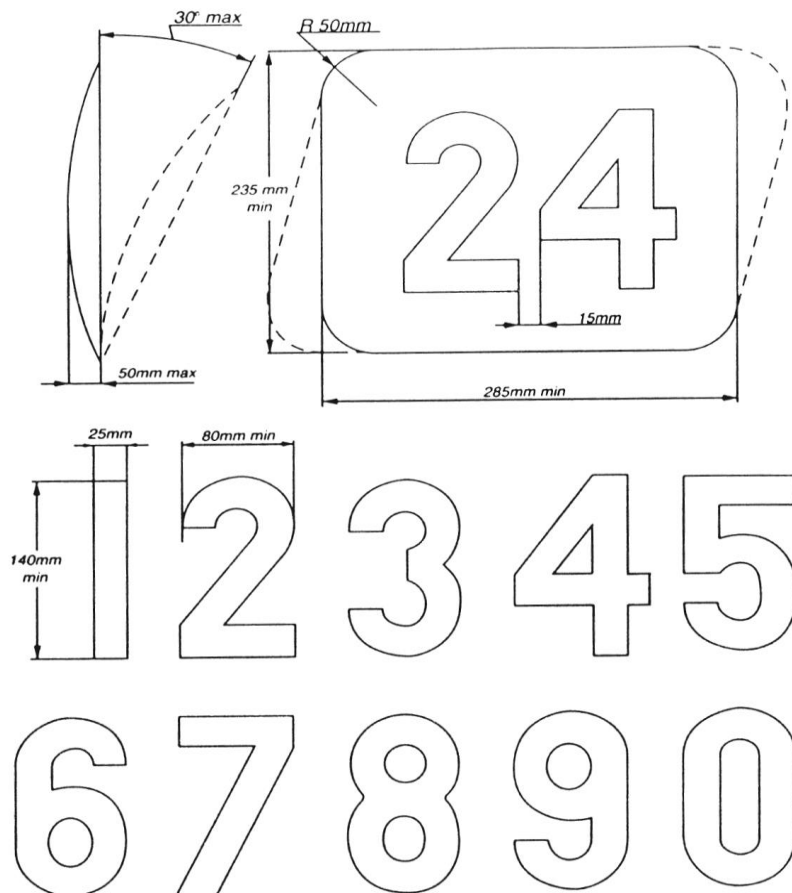




DIAGRAMA TÉCNICO – 5

Futura Heavy

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Futura Heavy Italic

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Univers Bold

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Univers Bold Italic

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Oliver Med.

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Oliver Med. Italic

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Franklin Gothic

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Franklin Gothic Italic

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9



DIAGRAMA TÉCNICO – 6

PROTETOR DA COROA

