



REGULAMENTO DESPORTIVO

**MOTO 1000
GP**

2024



Atualização: 24/08/2024 – 11h00

16.7. QUEIMA DE LARGADA

26. PONTUAÇÕES

Anexo A DIAGRAMA TÉCNICO – 8

Atualização: 19/04/2024 - 10h00

Anexo A

3.6.9. Categoria 600 MASTER

4. INSCRIÇÕES



A Comissão Técnica e Desportiva do Moto1000GP e a CBM (Confederação Brasileira de Motociclismo), de acordo com a legislação desportiva em vigor no país e, usando das atribuições que lhe são conferidas pelo estatuto da entidade, estabelece o REGULAMENTO DESPORTIVO para as provas do **“MOTO1000GP 2024 - CAMPEONATO BRASILEIRO DE MOTOVELOCIDADE”**.

OBRIGAÇÕES E CONDIÇÕES GERAIS

Todos os pilotos, elementos das equipas, oficiais de prova, assim como todas as pessoas que, pelas suas funções, participam em uma manifestação de motovelocidade comprometem-se, em seu nome e no do dos seus representantes, a observar e cumprir com todas as disposições dos:

- Regulamento Desportivo (RD)
- Regulamento Técnico Geral (RTG)
- Regulamentos Técnicos Categorias (RTC)
- Regulamento de Condições Específicas (RCE)
- Regulamento Particular de Etapa (RPE)

Os regulamentos mencionados acima podem ser complementados e modificados periodicamente.

As pessoas acima mencionadas podem ser sancionadas (penalizadas) de acordo com as disposições dos regulamentos acima citados.

O regulamento do MOTO1000GP (M1GP), **CAMPEONATO BRASILEIRO DE MOTOVELOCIDADE**, que compreende os regulamentos desportivos e técnicos, estabelece o quadro regulamentar aplicável a todas as manifestações desportivas de motovelocidade organizadas sob a égide da Confederação Brasileira de Motociclismo - CBM.

Após a publicação dos regulamentos, qualquer posterior alteração àquela regulamentação será introduzida no texto publicado no site oficial do (M1GP) em caracteres destacados em **“NEGRITO”** e na capa surgirá à data da atualização e o sumário das alterações.

A aplicação correta de toda a regulamentação que se encontre publicada no site oficial do (M1GP), tem validade a partir da data (fixada na capa ou na primeira página dos regulamentos) da respectiva atualização (a qual corresponderá à sua efetiva entrada em vigor), prevalecerá sobre o regulamento publicado com data anterior.

É da responsabilidade do piloto assegurar que todas as pessoas abrangidas pela sua inscrição na manifestação desportiva cumpram com as disposições dos regulamentos e documentos oficiais do (M1GP), devendo mencionar na ficha de inscrição a identificação daquelas pessoas. A responsabilidade de todas as pessoas relacionadas de algum modo com uma moto inscrita na manifestação desportiva é conjunta e solidária com a do piloto dessa moto.

O descumprimento das disposições dos regulamentos e documentos oficiais do (M1GP), as atitudes antidesportivas ou de falta de respeito à ordem vigente por parte das pessoas relacionadas de algum modo com uma moto inscrita na manifestação desportiva podem vir a ser refletidas em sanções ao piloto. Estas sanções podem passar pela desclassificação e, ainda, ser passível de processo disciplinar.

É interdita a presença de animais, exceto os utilizados pelas forças de segurança, nas zonas de *paddock*, *box*, *pit-lane* e pista.

Todas as pessoas relacionadas de algum modo com uma moto inscrita na manifestação desportiva devem manter sempre visíveis a credencial de acesso, que autoriza a presença no local onde se encontram.



REGULAMENTO DESPORTIVO

ÍNDICE

1. Manifestação desportiva – definição e requisitos
2. Seguros
3. Piloto/concorrente
4. Inscrições
5. Oficiais de prova
6. Penalizações
7. Regulamento particular
8. Sinais – bandeiras e sinais luminosos
9. Vitorias documentais
10. Vitorias técnicas
11. Briefing
12. Treinos
13. Qualificação para a corrida
14. Grid de largada
15. Regras a observar na via de acesso aos boxes (pit-lane)
16. Procedimento de largada
17. Corrida em piso molhado ou seco (“chuva” ou “seca”)
18. Penalização Ride Through
19. Comportamento durante as sessões de treinos e corrida
20. Interrupção de uma corrida e nova largada
21. Final da corrida e classificação
22. Comportamento à chegada
23. Parque fechado
24. Protestos e reclamações
25. Recurso
26. Pontuações
27. Instruções e comunicados aos concorrentes
28. Sistema de cronometragem
29. Credenciais de acesso
30. Disposições finais

Anexo A

Regulamento específico para as categorias GP1000, 1000 EVO, 1000 LIGHT, 1000 MASTER, GP600, 600 MASTER, GP300, 300 MASTER e MOTUL 300v CUP.

REGULAMENTO DESPORTIVO



1. MANIFESTAÇÃO DESPORTIVA – DEFINIÇÃO E REQUISITOS

1.1. Uma manifestação desportiva de motovelocidade compreende uma ou mais corridas, que podem decorrer no mesmo dia ou em dias consecutivos.

Para efeitos do presente regulamento, corrida é a competição que se realiza em circuito fechado entre duas ou mais motos ao mesmo tempo e num mesmo percurso, percorrendo uma distância estipulada no regulamento particular da manifestação desportiva.

1.2. Por princípio, uma corrida é limitada a uma categoria de motos. No entanto, mediante necessidade da organização da prova, é possível reunir mais do que uma categoria em uma corrida.

Categoria é o agrupamento de motos determinado pela cilindrada do motor ou pelo nível dos pilotos.

1.3. Uma manifestação desportiva começa com as vitorias documentais e termina com a homologação e publicação dos resultados oficiais.

2. SEGUROS

2.1. Será exigido aos pilotos, no ato das inscrições, um plano de saúde/seguro saúde ou plano de assistência médica.

2.2. Nem a (CBM) nem a entidade organizadora são responsáveis por quaisquer danos materiais sofridos nas motos, acessórios e equipamentos causados por acidente, incêndio ou outros.

2.3. Os pilotos estrangeiros ou equipas que tenham pilotos estrangeiros, devem ter seguro de acidentes pessoais para o piloto, válido para o ano vigente do campeonato. Nem a (CBM) nem a organizadora são responsáveis por quaisquer danos sofridos pelos pilotos estrangeiros, causados por acidentes em treinos ou corridas, não sendo responsável por tratamentos médicos ou repatriamento dos mesmos.

3. PILOTO

3.1. A CBM (Confederação Brasileira de Motociclismo) e a FIM (Federação Internacional de Motociclismo) são as entidades competentes para a emissão das licenças desportivas aos pilotos do MOTO1000GP (M1GP).

É obrigatória a filiação dos pilotos de qualquer nacionalidade junto a CBM para que os mesmos tenham direito de pontuar para o Campeonato Brasileiro de Motovelocidade.

Uma licença desportiva é um certificado de registro concedido a toda a pessoa física ou jurídica (piloto/equipe) que deseje participar ou tomar parte, a qualquer título, em uma manifestação desportiva.

3.2. Para efeitos do presente regulamento considera-se:

a. PILOTO é a pessoa física que conduz a moto em competição.

b. EQUIPE (concorrente) é a pessoa física ou jurídica que inscreve dois ou mais pilotos em uma competição.

3.3. Se o piloto inscrever a moto terá as mesmas obrigações de uma equipe (concorrente).

3.4. É obrigatório o piloto ter um acompanhante durante a realização da etapa. No tempo em que um piloto se encontrar em pista a sua representação perante a direção de prova será assumida pelo Chefe de Equipe indicado na ficha de inscrição e confirmado durante as vitorias documentais.



3.5. É responsabilidade do concorrente retirar das instalações do autódromo os pneus usados e destinar corretamente todos os resíduos gerados por conta de sua participação durante o evento (lixo, lubrificantes usados etc.), uma vez finalizada a manifestação desportiva.

3.6. Pilotos admitidos:

Serão admitidos pilotos com a idade máxima de 63 anos completos ou a completarem no ano corrente e de qualquer nacionalidade, desde que se enquadrem nas condições referentes a cada categoria. Equipes nacionais com pilotos estrangeiros deverão obrigatoriamente conter, no mínimo, um piloto brasileiro para cada piloto estrangeiro independente da categoria que participarem e deverá ser fornecido equipamento técnico a ambos os pilotos em condições de igualdade. Fica estabelecido que a partir da temporada 2025 o limite de idade para a categoria GP1000 será de 55 anos completos e será extinta a subcategoria 1000 Master.

3.6.1. Categoria GP1000 – Pilotos profissionais ou não, que tenham participado de campeonatos nacionais e/ou internacionais em categorias de alta performance. Será solicitado currículo desportivo para análise e eventual participação ou não do piloto conforme entendimento da comissão desportiva.

3.6.2. Categoria 1000 EVO – Pilotos profissionais ou não, que tenham participado de campeonatos nacionais e/ou internacionais. Será solicitado currículo desportivo para análise e eventual participação ou não do piloto conforme entendimento da comissão desportiva.

3.6.3. Categoria 1000 LIGHT – Pilotos nacionais ou internacionais que tenham competido anteriormente e que nunca tenham finalizado entre os 3 (três) primeiros classificados na categoria profissional de 1000cc em um CAMPEONATO em nível nacional desde 2020, pilotos de categorias com motos de cilindrada inferiores e pilotos que tenham realizado cursos de pilotagem. Será solicitado currículo desportivo para análise e eventual participação ou não do piloto conforme entendimento da comissão desportiva.

3.6.4. Os pilotos das categorias LIGHT que terminarem o campeonato 2024 nas 5 primeiras posições estarão automaticamente aptos a competir nas categorias superiores na próxima temporada, sendo que o campeão é obrigado a subir para a categoria GP600 ou 1000 EVO.

3.6.5. Categoria 1000 MASTER – Pilotos nacionais ou internacionais com idade igual ou superior a 45 anos, completados no ano corrente (nascidos até o ano de 1979). Será solicitado currículo desportivo para análise e eventual participação ou não do piloto conforme entendimento da comissão desportiva.

3.6.6. Categoria GP600 – Pilotos profissionais ou não, que tenham participado de campeonatos nacionais e/ou internacionais em categorias de alta performance. Será solicitado currículo desportivo para análise e eventual participação ou não do piloto conforme entendimento da comissão desportiva.

3.6.7. Os pilotos da categoria GP600 que terminarem o campeonato 2024 nas 5 primeiras posições estarão automaticamente aptos a competir na categoria GP1000 ou 1000 EVO na próxima temporada, conforme entendimento da comissão desportiva.

3.6.8. Categoria 600 LIGHT – Pilotos nacionais ou internacionais que tenham competido anteriormente e que nunca tenham finalizado entre os 3 (três) primeiros classificados na categoria profissional de 600cc em um CAMPEONATO em nível nacional desde 2020, pilotos de categorias com motos de cilindrada inferiores e pilotos que tenham realizado cursos de pilotagem. Será solicitado currículo desportivo para análise e eventual participação ou não do piloto conforme entendimento da comissão desportiva.



3.6.9. Categoria 600 MASTER – Pilotos nacionais ou internacionais com idade igual ou superior a 42 anos completados no ano corrente (nascidos até o ano de 1982). Pilotos que já tenham participado de categorias similares em campeonatos regionais, em nível nacional ou internacional e pilotos que tenham realizado cursos de pilotagem. Será solicitado currículo desportivo para análise e eventual participação ou não do piloto conforme entendimento da comissão desportiva.

3.6.10. Categoria GP300 – Serão admitidos pilotos iniciantes ou que já participaram de categorias similares em campeonatos regionais, em nível nacional ou internacional e pilotos que tenham realizado cursos de pilotagem. Será solicitado currículo desportivo para análise e eventual participação ou não do piloto conforme entendimento da comissão desportiva.

3.6.11. Categoria 300 Master - Pilotos nacionais ou internacionais com idade igual ou superior a 40 anos completados no ano corrente (nascidos até o ano de 1984). Pilotos que já tenham participado de categorias similares em campeonatos regionais, em nível nacional ou internacional e pilotos que tenham realizado cursos de pilotagem. Será solicitado currículo desportivo para análise e eventual participação ou não do piloto conforme entendimento da comissão desportiva.

4. INSCRIÇÕES

A organização do MOTO1000GP poderá limitar a quantidade de inscrições por categoria, serão disponibilizadas vagas limitadas para inscrição anual. As reservas serão confirmadas após a efetivação (entrega de documentos e correspondente pagamento) da inscrição.

As subcategorias só serão confirmadas no campeonato se no término das inscrições anuais houverem 3 (três) ou mais pilotos inscritos anualmente.

Subcategorias; 1000 EVO, 1000 LIGHT, 1000 MASTER, 600 LIGHT, 600 MASTER e 300 MASTER

Vagas disponíveis para inscrição anual;

GP1000 e 1000 EVO	30 Vagas
1000 LIGHT e 1000 MASTER	30 Vagas
GP600, 600 LIGHT 600 MASTER	30 Vagas
GP300, 300 MASTER, MOTUL 300v Cup	36 vagas

4.1. Todo concorrente que desejar participar do MOTO1000GP (M1GP) pode optar pela inscrição anual, que conta com condições diferenciadas, ou realizar sua inscrição por etapa, desde que existam vagas disponíveis. O valor com desconto só é válido para as inscrições efetivadas com até 06 dias de antecedência da data de início da realização do evento, após este período até um dia de antecedência a inscrição ser efetivada e será cobrada o valor integral. A inscrição deverá ser efetuada através do site oficial do evento (www.m1gp.com.br) na área **Desportiva**, com o preenchimento completo do formulário de inscrição e seu envio à entidade organizadora dentro do prazo descrito no formulário de inscrição.

4.2. Todo concorrente precisa pagar à entidade organizadora da manifestação desportiva, no ato da sua inscrição, uma taxa cujo valor máximo consta descrito no formulário de inscrição, conforme opção (anual ou por etapa). A inscrição somente será considerada efetivada após a entidade organizadora receber o valor da taxa relativa à inscrição ou sua parcela correspondente e a devida documentação.

4.3. Se um concorrente solicitar a inscrição fora do prazo estabelecido em (4.1) esta poderá ser aceita, desde que, feita no valor integral sem desconto por antecedência e com prazo máximo de 01 (um) dia útil antes do início da realização do evento. Se algum destes requisitos não for cumprido, a inscrição não será aceita e estará automaticamente cancelada.



4.4. Após o término das inscrições, somente será autorizada a substituição do piloto inscrito anualmente quando a equipe solicitar a substituição por escrito com até 3(três) dias de antecedência da realização da etapa, após este prazo a equipe ainda poderá consultar a organização sobre a possível substituição. A organização irá avaliar se há tempo hábil para que sejam realizados todos os procedimentos necessários para efetivar a substituição.

4.5. Após o término das inscrições não é autorizada a substituição do piloto ou da moto, salvo situações adversas avaliadas pelos membros do júri.

4.6 Inscrição Anual

4.6.1 Os pilotos e equipes inscritos anualmente serão obrigados a participar de todas as corridas oficiais do campeonato 2024. Todos os pilotos inscritos serão obrigados a largar e participar da corrida. A participação em treinos livres terá livre arbítrio. Condições extraordinárias serão analisadas pela comissão desportiva.

4.6.2 Quando não for possível a participação do piloto inscrito anualmente pela equipe em uma ou mais etapas do campeonato, o mesmo deverá ser substituído e a **ORGANIZAÇÃO** deverá ser informada por escrito.

4.6.3 Caso não sejam cumpridas as condições descritas nos itens 4.4, 4.6.1 e 4.6.2 o piloto e/ou equipe terá sua inscrição anual cancelada sem restituição da taxa de inscrição paga.

4.7 A inscrição é o contrato entre o concorrente e a entidade organizadora. Este contrato, que pode ser assinado conjuntamente ou resultar da troca de correspondência, obriga o concorrente a participar na competição em que se inscreveu e obriga a entidade organizadora a cumprir perante o concorrente com todas as condições particulares da inscrição.

5. OFICIAIS DE PROVA

5.1. A direção, supervisão e acompanhamento das manifestações desportivas de motovelocidade são assegurados pelos seguintes oficiais de prova:

- A. Presidente do Júri;
- B. Comissários desportivos;
- C. Diretor técnico da (M1GP);
- D. Diretor de prova;
- E. Comissário técnico;
- F. Secretário da prova;
- G. Chefe da equipe de cronometragem;
- H. Coordenador de box;
- I. Médico chefe;
- J. Juízes;
- L. Comissários de pista, comissários de *box* e de paddock.

5.2. Os oficiais de prova acima mencionados serão informados oficialmente através do regulamento particular do evento, que será disponibilizado aos concorrentes no ato das vistorias documentais.

5.3. Júri

5.3.1. O Júri é a entidade máxima nas manifestações desportivas de motovelocidade. Esta competência refere-se à aplicação dos regulamentos da (M1GP) e da CBM. Os membros do Júri são os responsáveis pela parte desportiva da manifestação. Todas as responsabilidades civis e legais incumbem à entidade organizadora da manifestação desportiva.



5.3.2. O Júri é constituído pelo Presidente do Júri e comissários desportivos.

5.3.5. O Júri é responsável por:

- a. Assegurar que a manifestação desportiva se realize de acordo com as regras e procedimentos estabelecidos nos regulamentos aplicáveis;
- b. Aprovar emendas e/ou adendos ao Regulamento Particular e certificar que estes são divulgados a todos os participantes;
- c. Receber os relatórios dos oficiais de prova, referentes às vistorias documentais e técnicas, treinos e corridas.
- d. Decidir sobre os protestos e reclamações apresentadas durante a manifestação desportiva;
- e. Aplicar qualquer uma das penalidades mencionadas nos (art. 6.1.a) a (6.1.g) por:
 1. Violação dos regulamentos aplicáveis, desde o início e até ao final da manifestação desportiva;
 2. Qualquer ação voluntária ou involuntária praticada por uma pessoa ou grupo de pessoas, contrária à corrente regulamentação ou a instruções dadas por um oficial de prova;
 3. Qualquer ato de corrupção ou fraude, ou qualquer ação prejudicial aos interesses do evento ou do esporte, praticado por uma pessoa ou grupo de pessoas durante a manifestação desportiva.
- f. Por iniciativa do presidente do júri ou por proposta do diretor de prova ou da entidade organizadora retardar o início de uma manifestação desportiva, melhorar as condições de segurança do circuito e, se surgirem questões de segurança intransponíveis, cancelar a manifestação desportiva no seu todo ou em parte.
- g. Aprovar e mandar publicar o *grid* de largada de todas as corridas integradas na manifestação desportiva.
- h. Homologar as classificações das corridas.

5.3.6. O Júri deve se reunir sempre que necessário e, pelo menos, antes da primeira sessão de treinos cronometrados, no final de cada dia de treinos cronometrados e no final das corridas. As reuniões deverão ser lavradas as respectivas atas.

5.4. Presidente do Júri

O presidente do júri é o delegado da manifestação desportiva e tem as seguintes funções:

- a. Assegurar que as decisões do júri estão conforme as regras e procedimentos estabelecidos nos regulamentos aplicáveis;
- b. Solicitar ao diretor de prova uma volta de inspeção ao circuito, antes do início das atividades em pista de cada dia da manifestação desportiva;
- c. Determinar os horários das reuniões do júri, convocar reuniões extraordinárias e definir a agenda;
- d. Convidar para participar nas reuniões do júri, sem direito a voto, quem em seu entender possa ser útil ao desenrolar dos trabalhos.

5.5. Comissário desportivo

O comissário desportivo é um elemento com qualificações necessárias para exercer a função e que, a convite da CBM, deve assegurar que os regulamentos desportivo e particular sejam respeitados.



5.6. Diretor técnico do (M1GP)

O diretor técnico do (M1GP) tem função consultiva para assegurar a correta aplicação dos regulamentos técnicos.

5.7. Diretor de prova

5.7.1. O diretor de prova é indicado pela entidade organizadora da manifestação desportiva.

5.7.2. Compete ao diretor de prova:

- a. Assegurar que o circuito/pista está em boas condições e que todos os imperativos legais sejam cumpridos.
- b. Assegurar que os comissários de pista, serviços de segurança e médico estejam nos seus locais próprios antes do início das sessões de treinos e da volta de reconhecimento.
- c. Interromper, de acordo com as regras e procedimentos estabelecidos nos regulamentos aplicáveis, os treinos ou a corrida sempre que estejam postas em causa as condições de segurança e assegurar o procedimento correto para o seu recomeço.
- d. Assegurar que a identidade dos pilotos corresponde com a numeração correta das motos e que nada impede um piloto (suspensão ou penalidade) de participar na manifestação desportiva.
- e. Recusar a entrada de um piloto ou intimá-lo a retirar-se da manifestação desportiva se, por razões de segurança, julgar esta medida como necessária.
- f. Fazer cumprir os regulamentos e propor ao júri as correspondentes sanções.
- g. Dar ordens para abandonar o circuito a todas as pessoas que se recusem a acatar as ordens de um oficial de prova.
- h. Receber os protestos e as reclamações dos concorrentes e remetê-los sem demora ao júri.
- i. Receber os relatórios da equipe de cronometragem e de outros oficiais, bem como de todos os dados necessários para apresentar o seu relatório ao júri.
- j. Quando entender necessário e em qualquer momento da manifestação desportiva, solicitar a um piloto que se submeta a um exame médico e fazer chegar o resultado desse exame ao júri.
- k. Aprovar, assinar e mandar publicar, com indicação da hora, os resultados provisórios (treinos, *warm up* e corridas) da manifestação desportiva.
- l. Atuar como starter.

5.8. Comissário técnico

O comissário técnico é indicado pela entidade organizadora e tem como função verificar que as motos e os equipamentos dos pilotos estão conforme o definido nos regulamentos aplicáveis.

Deve, ainda:

- a. Exercer a sua fiscalização a qualquer tempo da manifestação desportiva;
- b. Comunicar o resultado das suas vistorias unicamente ao diretor de provas;



- c. Empregar os instrumentos de fiscalização adequados e aceitos pela (M1GP).

5.9. Secretário da prova

Compete ao secretário da prova providenciar que os membros do júri sejam adequadamente assistidos durante a manifestação desportiva, secretariar as reuniões do júri e, ainda, assegurar:

- a. As comunicações entre os oficiais de prova;
- b. A atualização permanente do quadro oficial da prova;
- c. O controle das presenças no *briefing*.

5.10. Chefe da equipe de cronometragem

Os principais deveres do chefe da equipe de cronometragem são:

- a. Empregar na cronometragem somente aparelhos aceitos pela (M1GP);
- b. No final de cada sessão de treino entregar ao diretor de prova um registro ordenado, por ordem crescente, do melhor tempo por volta de cada piloto;
- c. No final da segunda sessão de treinos cronometrados entregar ao diretor de prova um registro ordenado, por ordem crescente, do melhor tempo por volta de cada piloto no conjunto das duas sessões de treinos cronometrados;
- d. No final de cada corrida entregar ao diretor de prova um registro com a classificação da corrida, de acordo com o definido nos artigos 21.3.e 21.4, complementado com a indicação do melhor tempo por volta de cada piloto e com o tempo que cada piloto demorou a completar a corrida;
- e. Entregar na secretaria de prova o registro dos tempos realizados pelos pilotos em cada volta (volta a volta) nas sessões de treinos e na corrida, após deliberação do diretor de prova ou do júri;
- f. Comunicar os tempos ou os resultados somente ao júri ou ao diretor de Prova, salvo instruções em contrário destes.

5.11. Coordenador de box

O coordenador de box é responsável pelos procedimentos de box e as relações com os pilotos. Tem como principal função prestar informações e manter com eles um papel de *interface* com a organização.

As suas funções são:

- a. Checar todos os procedimentos de box;
- b. Fornecer a todos os concorrentes respostas precisas às questões levantadas;
- c. Dar todas as informações e precisões complementares, relativas à regulamentação e ao desenrolar da prova;



- d. Auxiliar o júri e o diretor de prova em todos os processos de notificação e convocação a concorrentes;
- e. Evitar que cheguem ao diretor de prova quaisquer pedidos que possam encontrar solução satisfatória através de explicações precisas. Excluem-se desta ação, os casos de reclamação e protesto.

5.12. Juízes

Os juízes avaliam os elementos dos fatos que ocorrem durante a manifestação desportiva (ex. queima de largada).

6. PENALIZAÇÕES

6.1. Todas as infrações ao conjunto de regulamentos, homologações, ordens diretas de autoridades de prova e aos anexos cometidas pelos concorrentes ou pilotos, podem ser objeto de penalização.

As penalidades podem ser aplicadas da seguinte maneira:

- a. Advertência verbal;
- b. Advertência por escrito;
- c. Mudança de posição no grid;
- d. Multa;
- e. Ride through;
- f. Penalização em tempo;
- g. Penalização em posições de chegada;
- h. Desclassificação;

6.2. Definição e aplicação das penalizações

Uma infração pode, de acordo com as circunstâncias, dar origem a mais de uma penalização.

Aviso ou repreensão: pode ser aplicada publicamente ou em privado.

- a. Advertência verbal ao piloto ou ao chefe de equipe.
- b. Advertência por escrito ao piloto ou ao chefe de equipe.
- c. Mudança de posição no *grid*: perda de posições no *grid* de largada.
- d. *Ride through*: ver. art. ° 18.
- e. Penalização em tempo: adição de tempo em minutos e/ou segundos ao tempo da corrida.
- f. Penalização em posições de chegada.
- g. Desclassificação: exclusão da classificação e que pode tomar as seguintes formas:
 - 1. Desclassificação das sessões de treinos;
 - 2. Desclassificação da corrida;
 - 3. Desclassificação da manifestação desportiva.

6.3. Procedimento de notificação

Todas as penalizações precisam ser comunicadas à equipe do piloto penalizado. O aviso da penalização poderá ser efetuado pela instalação sonora do circuito ou através dos monitores de TV que estejam transmitindo dados de cronometragem.

7. REGULAMENTO PARTICULAR



7.1. O regulamento particular é o documento oficial da manifestação desportiva regulamentando os seus detalhes.

7.2. O regulamento particular tem de ser apresentado pelo organizador antes da data de realização da manifestação desportiva.

8. SINAIS – BANDEIRAS E SINAIS LUMINOSOS

As bandeiras e os sinais luminosos são utilizados durante as sessões de treinos e a corrida para transmitir instruções e/ou informações aos pilotos.

8.1. Bandeiras e sinais luminosos utilizados para transmitir informações

8.1.1. **Bandeira verde:** informa os pilotos que a pista está livre.

Deverá ser mostrada estática (PARADA):

- Em todos os postos de sinalização durante a primeira volta das sessões de treinos e na volta de aquecimento;
- No posto de sinalização que indica o final de uma zona de perigo sinalizada por bandeiras amarelas.

Deverá ser mostrada agitada:

- Na saída do *pit-lane* para informar que o acesso à pista está aberto;
- Na linha de largada para dar início à volta de aquecimento;
- No final do *grid* de largada para informar que todos os pilotos estão prontos para a largada da corrida.

8.1.2. **Luz verde:** no semáforo da saída do *pit-lane* informa o início das sessões de treinos e início da volta de reconhecimento.

8.1.3. **Bandeira amarela com listras vermelhas:** informa aos pilotos que as condições de aderência da pista estão deterioradas por outra razão que não seja chuva. Deve ser mostrada estática nos postos de comissários onde se verificar essa situação.

8.1.4. **Bandeira branca com cruz vermelha em diagonal:** informa aos pilotos que existem chuviscos na determinada parte da pista. Deve ser mostrada estática nos postos de sinalização onde se verificar essa situação.

8.1.5. **Bandeira azul:** informa um piloto que está prestes a ser ultrapassado e é mostrada agitada.

O piloto deve manter a sua trajetória e, se possível, facilitar a ultrapassagem.

A infração a estes procedimentos incorre na penalização de multa ou de desclassificação.

8.1.6. **Bandeira quadriculada (com quadrados pretos e brancos):** informa aos pilotos do final da corrida ou da sessão de treinos.

É mostrada agitada na linha de chegada e ao nível da pista.



8.1.7. **Bandeira quadriculada + bandeira azul:** estas duas bandeiras (a bandeira quadriculada agitada e a bandeira azul estática) são mostradas na linha de chegada e ao nível da pista quando na última volta da corrida e antes da linha de chegada um piloto retardatário preceder de perto o primeiro classificado. (ver art.º 21.1)

8.2. **Bandeira amarela:** é mostrada agitada e informa aos pilotos que existe um incidente e/ou perigo na pista ou junto à mesma, no setor onde se encontra exibida. Incidente significa qualquer ocorrência ou série de ocorrências envolvendo um ou mais pilotos.

Os pilotos devem diminuir o ritmo e/ou seguir uma trajetória que pode não ser a usual. É proibido ultrapassar até ao posto de sinalização onde for mostrada a bandeira verde.

Se um piloto ultrapassar outro piloto num setor onde a bandeira amarela está sendo exibida, deve de imediato levantar o braço e deixar o outro piloto envolvido retomar a posição. Neste caso não será aplicada qualquer penalização. O descumprimento destas instruções resulta nas seguintes penalizações:

- a. Durante as sessões de treinos - anulação dos tempos cronometrados realizados durante a sessão de treinos em questão;
- b. Durante a corrida - penalização *ride through* ou penalização em tempo/posição de chegada;
- c. Podem ainda ser aplicadas outras penalizações pelo júri, (ex. multa).

Esta bandeira deve, ainda, ser mostrada agitada em todos os postos de sinalização de pista na volta de inspeção ao circuito.

8.2.1. **Bandeira vermelha:** informa os pilotos que a sessão de treinos ou corrida foi interrompida, devendo ser mostrada agitada em todos os postos de sinalização de pista. Os pilotos devem diminuir o ritmo e dirigir-se lentamente e com prudência para o box.

A infração a estes procedimentos incorre na penalização de multa ou desclassificação. Esta bandeira deve, ainda, ser mostrada estática na saída do *pit-lane* quando a entrada em pista não for autorizada e no *grid* de largada no final da volta de reconhecimento e no final da volta de aquecimento.

8.2.2. **Luz vermelha:** no semáforo da saída do *pit-lane* quando a entrada em pista não for autorizada.

As luzes vermelhas do semáforo da linha de largada devem ser ligadas entre 2 a 5 segundos para dar a largada para a corrida.

8.2.3. **Bandeira preta:** informa que um piloto foi desclassificado. Deverá ser apresentada estática no PSDP em conjunto com uma placa com o número desse piloto. O piloto em causa deve parar no *box* no final da volta seguinte, não sendo autorizado o seu regresso à pista.

Esta bandeira só será mostrada por ordem do diretor de prova e após a comunicação à equipe do piloto em causa.

8.2.4. **Bandeira preta com círculo cor laranja:** informa um piloto que a sua moto está com problemas mecânicos, susceptíveis de constituir perigo para ele próprio ou para os outros pilotos. É apresentada estática em conjunto com uma placa com o número do piloto. O piloto em causa deve de imediato abandonar a pista.

A infração a este procedimento incorre na penalização de multa ou de desclassificação. Esta bandeira só será mostrada por ordem do Diretor de Prova.



8.2.5. **Bandeira branca:** a bandeira branca deverá ser apresentada estática, informando um piloto que há na pista veículo médico ou de serviço, obrigando a redução de velocidade, proibindo ultrapassagens entre motos até que seja apresentada a bandeira verde em posto seguinte.

A bandeira branca será apresentada agitada no local onde o veículo estiver localizado.

8.3. Dimensões das bandeiras

Todas as bandeiras devem ter as seguintes dimensões: 100 cm na horizontal X 80 cm vertical

8.4. Cores das bandeiras

Laranja:	Pantone	151C
Preto:	Pantone	Black C
Azul:	Pantone	286C ou 298C
Vermelho:	Pantone	186C
Amarelo:	Pantone	Yellow C
Verde:	Pantone	348C

8.5. Placa com o número do piloto

Placa em cor preta (70 cm horizontal x 50 cm vertical) com o número do piloto em cor branca. A espessura do traço deve ter o mínimo de 3 cm e uma altura mínima de 25 cm.

9. VISTORIAS DOCUMENTAIS

9.1. As vistorias documentais são obrigatórias e decorrem de acordo com o horário indicado no regulamento particular ou programação oficial. Ao concorrente que nelas não participe não é autorizada a participação na manifestação desportiva.

9.2. As vistorias documentais consistem: na verificação da ficha de inscrição; na finalização de qualquer assunto administrativo que ainda esteja pendente; na liberação da colocação do transponder e na entrega ao concorrente da ficha para as vistorias técnicas.

9.3. Os concorrentes que não se apresentem às vistorias documentais no horário indicado no regulamento particular ficam sujeitos à aplicação de penalidade, e só poderão efetuar a respectiva verificação documental após autorização do Diretor de Prova.

10. VISTORIAS TÉCNICAS

Um concorrente não pode recusar, em caso algum, sob pena de desclassificação, as ações de verificação da sua moto, quando solicitada pelo comissário técnico em qualquer altura da manifestação desportiva, devendo ainda disponibilizar alguém da sua confiança para proceder às desmontagens e montagens que decorrem por sua conta e risco.

10.1. Vistorias técnicas preliminares

10.1.1. As vistorias técnicas preliminares são obrigatórias e decorrem de acordo com o horário indicado no regulamento particular. Ao concorrente que delas não participe não é autorizada a participação na manifestação desportiva.

10.1.2. A apresentação de uma moto às vistorias técnicas preliminares é considerada como a aceitação implícita pelo concorrente da conformidade dessa moto com o regulamento técnico aplicado.

10.1.3. Só as motos aprovadas nas vistorias técnicas preliminares podem participar nas sessões de treinos e corrida.



10.1.4. Se forem detectadas infrações ao regulamento técnico e for intenção do concorrente participar na manifestação desportiva, uma nova verificação técnica pode ser marcada pelo comissário técnico, tendo em atenção que esta deve permitir a realização de pelo menos uma sessão de treinos cronometrados.

10.1.5. É proibido dois pilotos utilizarem a mesma moto, independente da categoria de cada um.

10.1.6. O concorrente que não se apresentar às vistorias técnicas preliminares no horário indicado no regulamento particular fica sujeito à aplicação de penalidade, e só poderá efetuar a respectiva verificação técnica preliminar após autorização do diretor de prova.

10.2. Vistorias técnicas finais

10.2.1. Imediatamente após a corrida todas as motos devem entrar no parque fechado, de onde só poderão ser retiradas com autorização do diretor de prova. Os pilotos que não encaminharem as suas motos para o parque fechado ou que as retirarem sem autorização do diretor de prova poderão sofrer penalização ou desclassificação.

10.2.2. No final da corrida serão efetuadas vistorias técnicas nas motos classificadas nos 3 (três) primeiros lugares de cada categoria. No decorrer da manifestação desportiva, o comissário técnico pode propor ao diretor de prova a verificação técnica de quaisquer outras motos.

10.2.3. Toda e qualquer infração ao regulamento técnico, que rege a conformidade das motos, obriga a aplicação da penalização de desclassificação.

11. BRIEFING

11.1. Em todas as etapas será realizado um *briefing* obrigatório para todos os concorrentes, com o horário indicado no regulamento particular, contudo, o diretor de prova, sempre e quando entender conveniente, poderá convocar todos os concorrentes (ou alguns especificamente) para novo *briefing*, antes do início dos treinos cronometrados ou das corridas.

11.2. A presença no *briefing* é obrigatória para todos os pilotos inscritos (menores de idade obrigatório a presença do responsável legal) na manifestação desportiva. É autorizada a presença apenas dos chefes de equipe.

11.2. A presença no *briefing* é obrigatória para todos os pilotos inscritos na manifestação desportiva. É autorizada a presença apenas dos chefes de equipe, mas a sua presença não tem caráter de substituição do piloto.

11.3. O regulamento particular deve indicar o local e hora da realização do *briefing*.

11.4. A entidade organizadora deve permitir o acesso à sala onde se realizará a reunião 15 (quinze) minutos antes da hora marcada para o seu início e conceder uma tolerância, por atraso, de 5 (cinco) minutos.

11.5. Os pilotos devem, na entrada da sala de *briefing*, assinar a folha de presença que será disponibilizada pelo secretário da prova e que constitui a única prova oficial da presença dos pilotos.

11.6. Após os 5 (cinco) minutos de tolerância não será permitida a entrada na sala de *briefing*. Os pilotos que chegarem após este período ou que não compareçam ao *briefing* serão penalizados.

11.7. O júri convocará os pilotos faltosos a fim de lhes comunicar os detalhes do *briefing*, a penalização será aplicada conforme descrita abaixo. A falta a esta convocatória pode ocorrer na penalização de desclassificação.



A penalização por falta ou atraso no Briefing é:

- 1ª Ocorrência: advertência;
- 2ª Ocorrência: perda de 01 posições do Grid de largada;
- 3ª Ocorrência: perda de 05 posições do Grid de largada;
- 4ª Ocorrência: perda de 03 posições ao piloto no final da corrida.

11.8. O organizador se reserva ao direito de adiar o *briefing*, caso seja necessário adequar o horário a outras atividades da prova e por motivos de força maior.

12. TREINOS

12.1. A duração, horário e o número máximo de pilotos permitidos simultaneamente em pista durante os treinos devem constar no regulamento particular. O número máximo de pilotos admitidos nos treinos é igual ao número máximo de pilotos permitidos simultaneamente em pista durante a corrida, com um acréscimo de 15%.

12.2. A entidade organizadora pode autorizar a realização de treinos livres onde podem participar simultaneamente mais do que uma categoria, desde que o número de participantes não exceda o número máximo de pilotos permitidos simultaneamente em pista.

12.3. Só são admitidas nas sessões de treinos as motos aprovadas nas vistorias técnicas preliminares.

12.4. Os pilotos começam as sessões de treinos da linha do final da zona do *box (pit-lane)*, quando o semáforo aí colocado apresentar a luz verde. Na ausência do semáforo terá uma bandeira verde.

12.5. O final das sessões de treinos será sinalizado pela exibição da bandeira quadriculada na linha de chegada e pela luz vermelha no semáforo do final da zona dos *Box*, *na ausência do semáforo terá uma bandeira vermelha*. Após a exibição da bandeira quadriculada os pilotos devem completar essa volta e entrar na via de acesso aos *boxes*. Não é permitido passar a bandeira quadriculada mais do que uma vez, neste caso será aplicada uma penalização conforme artigo 6.1.

12.6. Se a sessão de treinos for interrompida, por qualquer motivo, a bandeira vermelha será mostrada na linha de chegada e em todos os postos dos sinalizadores de pista e na saída do *pit-lane*.

12.7. Pilotos e mecânicos só podem pôr as motos em funcionamento no *pit-lane* no sentido de corrida definido no regulamento particular.

12.8. Só é permitido fazer “treino de largada” no final das sessões de treinos classificatórios em locais pré-definidos pela organização, e devem ser realizados garantindo a segurança dos restantes pilotos. Quando houver um piloto posicionado para treino de largada o próximo piloto deve se posicionar imediatamente atrás deste. Só é permitido um treino de largada por piloto para cada local pré-definido.

12.9. No final de cada sessão de treinos será fixado em local visível o resultado ordenado, por ordem crescente, do melhor tempo por volta realizado por cada piloto. Sempre que existirem duas sessões de treinos cronometrados será também fixado o resultado conjunto das duas sessões.

12.10. No final de cada uma das sessões de treinos, a entidade organizadora deve disponibilizar os meios para o recolhimento das motos que por qualquer motivo estejam em pista.

13. QUALIFICAÇÃO PARA A CORRIDA

13.1. O regulamento particular tem de indicar o número máximo de pilotos permitidos simultaneamente em pista durante a corrida.



13.2. Os resultados dos treinos cronometrados são qualificativos para a corrida. Independentemente de estar dentro do número máximo de pilotos permitido simultaneamente em pista durante a corrida, um piloto só pode alinhar na corrida se o seu melhor tempo por volta não exceder em 12% a média dos 3 (três) melhores tempos por volta dos treinos cronometrados da respectiva categoria.

13.3. O júri pode, em circunstâncias excepcionais, autorizar a participação dos pilotos que não tenham realizado o tempo de qualificação, mas não pode autorizar a participação de pilotos em número superior à capacidade máxima que a pista comporta.

13.4. Quando um piloto participa em mais do que uma categoria o tempo máximo de qualificação é exigido para cada categoria.

13.5. O grid de largada será definido em duas sessões de treinos classificatórios independentes (Q1 e Q2), na ordem crescente dos tempos em cada sessão.

13.5.1. No primeiro treino classificatório (Q1), participarão obrigatoriamente todos os pilotos inscritos na categoria; esta sessão qualifica os 9 (nove) primeiros pilotos com os melhores tempos a participar do segundo treino classificatório (Q2) e define o *grid* de largada da décima posição em diante.

13.5.2. O treino classificatório (Q2) define a “*Pole Position*” e o *grid* de largada até a nona posição.

13.5.3. No caso de apenas um piloto não participar ou não se classificar no treino classificatório Q2, sua posição de largada será a nona.

13.5.4. No caso de dois ou mais pilotos não se classificarem no Q2 suas posições no grid de largada serão definidas, a partir do último classificado, pelos tempos obtidos no treino classificatório Q1.

13.6. Quando uma categoria for repartida por 02 grupos de treinos, a composição de cada um deles deve ser determinada pelo tempo de volta dos treinos livres. Cada grupo deve ser composto pelo mesmo número de pilotos, no caso de número ímpar de pilotos o grupo 2 ficará com o piloto excedente.

Em caso de empate entre dois ou mais pilotos devem ser considerados os segundos melhores tempos e caso a igualdade se mantenha os seguintes até esta se desfazer.

O mesmo sistema de desempate é aplicado sempre que houver necessidade de completar o *grid* de largada por se terem verificado desistências ou impedimentos de participação de pilotos qualificados para a corrida.

13.7. No caso de um evento contar com rodada dupla, ou seja, duas corridas da mesma categoria no mesmo final de semana haverá apenas um conjunto de treinos classificatórios, e os mesmos valerão para as duas corridas em questão.

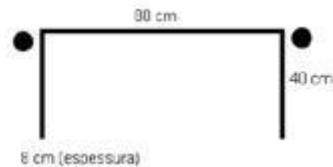
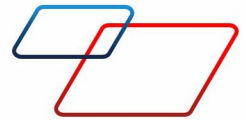
14. GRID DE LARGADA

14.1. O *grid* de largada para cada corrida deve ser publicado após a sessão final dos treinos classificatórios antes do início da corrida.

14.2. Os pilotos que, por qualquer motivo, não possam tomar parte na corrida devem informar o diretor de prova antes da publicação do *grid* de largada, de modo a não ficarem lugares vazios e a permitir a participação de pilotos qualificados que excedem o número máximo de pilotos permitidos simultaneamente em pista.

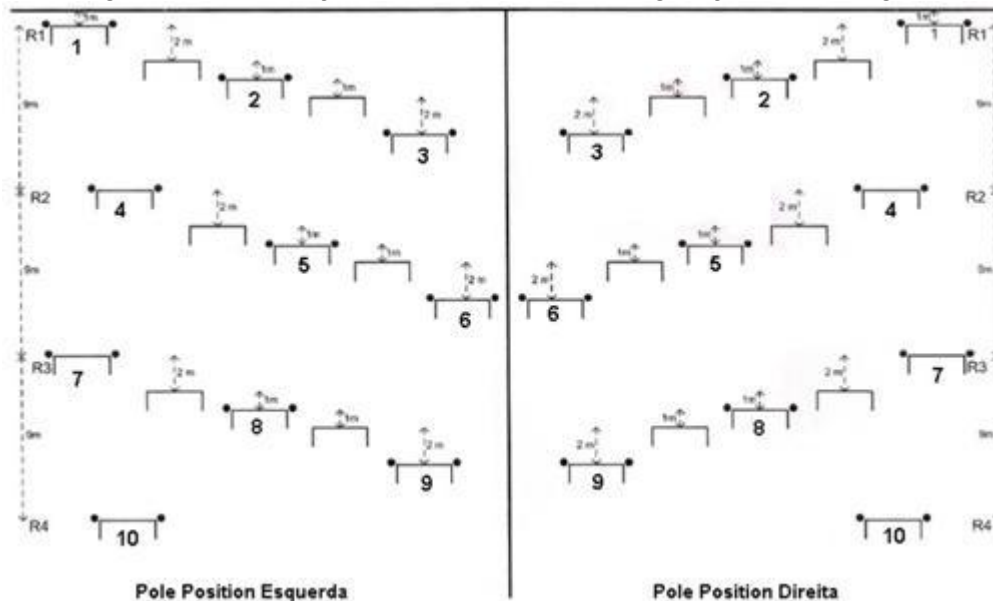
14.3. O *grid* de largada é formado por várias linhas equidistantes de 9 metros, podendo cada linha, independente a categoria, ter 2 ou 3 posições.

14.4. As posições em cada linha do *Grid* são indicadas da seguinte forma:



Os círculos com um diâmetro de 5 cm aplicam-se somente a um *Grid* de largada com 3 posições por linha.

14.5. O *grid* de largada com 3 posições por linha tem a configuração que a seguir se apresenta.



15. REGRAS DO PIT-LANE

15.1. Não é permitida a presença no *pit-lane* de pessoas estranhas às equipes durante as sessões de treinos e corridas. Os concorrentes são os únicos responsáveis pelo controle do espaço e passagem pelos seus *boxes*, podendo vir a ser penalizados pelo não cumprimento desta regra.

15.2. Durante as sessões de treinos e corrida, os elementos das equipes devem permanecer no interior dos seus *boxes*, somente vindo ao *pit-lane* para prestar assistência ao piloto da sua equipe. Fora destes períodos não estão autorizados a permanecer no *pit-lane*.

15.3. Na plataforma de sinalização (muro dos *boxes*) somente podem permanecer pessoas devidamente credenciadas para esta área.

16. PROCEDIMENTO DE LARGADA

16.1. 10 minutos antes do início da corrida

O semáforo do final da zona dos *boxes* apresenta a luz ou a bandeira verde, significando que a pista se encontra aberta para a volta de reconhecimento.

Os pilotos não podem efetuar mais do que uma volta de reconhecimento. Após a volta de reconhecimento, os pilotos devem tomar a sua posição no *grid* de largada e podem ser assistidos por 4 (quatro) pessoas, uma delas pode ter um guarda-sol.

Os pilotos que na volta de reconhecimento tiverem problemas técnicos, devem regressar ao seu *box* para fazer os reparos necessários.



A volta de reconhecimento é obrigatória. Todos os pilotos que nela não participem ou que tenham tido problemas técnicos na volta de reconhecimento devem largar de box. Os pilotos que não forem para o *grid* de largada, serão autorizados a largar para a corrida alinhando na saída de *Box*, quando o semáforo ou a bandeira verde forem acionados. Se mais do que um piloto se encontrar nesta situação, a ordenação é feita de acordo com as posições para o *grid* de largada.

16.2. **07 minutos antes do início da corrida**

O semáforo ou a bandeira do final dos *boxes* apresenta a cor vermelha proibindo a entrada na pista.

O Diretor de Prova irá anunciar se a corrida é “seca” ou sob “chuva” e indicar esta decisão aos pilotos no *grid* e aqueles que ainda estiverem na zona de *box*, através da exibição de uma placa. Se a corrida for sob “chuva” a placa CORRIDA EM CHUVA (wet race) deverá ser mostrada. Se nenhuma placa for mostrada, a corrida é considerada como “seca” (dry).

Nesta fase é permitido que os pilotos façam ajustes na sua moto e mudem de pneus. Mantas para aquecer pneus podem ser usadas no *grid*. É autorizada a utilização de um gerador portátil para alimentar as mantas para aquecer pneus e uma ventoinha. Não é permitida a utilização de baterias ou de quaisquer outros aparelhos elétricos.

Todos os ajustes devem estar concluídos até a apresentação da placa 3 MINUTOS.

Não é permitido o reabastecimento nem a troca do tanque de gasolina.

16.3. **5 minutos antes do início da volta de aquecimento**

É apresentada a placa **5 MINUTOS**.

16.4. **3 minutos antes do início da volta de aquecimento**

É apresentada a placa **3 MINUTOS**.

Os aquecedores de pneu, pneus de reserva e todos os outros equipamentos devem ser retirados do *grid* de largada, o mais rapidamente possível, após a apresentação desta placa. Os pilotos que continuem a necessitar de assistência técnica na sua moto devem retirá-la do *grid* de largada e empurrá-la para o seu *box*, onde podem continuar trabalhando. Todos os pilotos nestas condições irão fazer a largada da corrida na saída do *box* quando o semáforo passar para a cor verde.

Apenas 1 assistente por piloto e a pessoa que estiver com o guarda-sol podem permanecer no *grid* de largada.

Os pilotos devem ter o capacete colocado.

16.5. **1 minuto antes do início da volta de aquecimento**

É apresentada a placa **1 MINUTO**.

O assistente deve, o mais rapidamente possível, ajudar o piloto a funcionar a moto e assim sair do *grid* de largada.

16.6. **30 Segundos antes do início da volta de aquecimento**

É apresentada a placa **30 SEGUNDOS**.

Os pilotos que não forem capazes de colocar o motor da moto em funcionamento devem retirá-la para o seu *box*, onde podem fazer os reparos necessários. Estes pilotos podem partir para a corrida



no final dos *box*, quando o semáforo passar para a cor verde. Não podem utilizar mantas de aquecer pneus ou trocar de pneus/rodas.

Todos os pilotos devem estar na sua posição no *grid* de largada com os motores funcionando. Não é permitida qualquer assistência.

É dada a largada para a volta de aquecimento mostrando-se a bandeira verde no posto de direção de prova. O arranque dos pilotos presentes no *grid* de largada é feito em grupo.

Os pilotos realizarão uma volta seguida por um *Medical Car*.

Por motivos de segurança, se uma moto ficar imobilizada no *grid* de largada, os comissários de pista devem intervir de imediato empurrando a moto para pôr o motor em funcionamento. Se o motor não pegar, os comissários de pista devem empurrar a moto para os *boxes* (princípio ou fim, conforme o que estiver mais próximo), de modo a que os mecânicos possam intervir e solucionar o problema.

No regresso ao *grid* de largada os pilotos devem retomar a sua posição, colocando a roda da frente sem ultrapassar a linha que define a sua posição e mantendo os motores funcionando.

Um comissário de pista estará na frente do *grid* de largada empunhando uma bandeira vermelha.

Todo piloto que encontrar problemas com a sua moto durante a volta de aquecimento devem se dirigir de imediato aos *boxes*.

O piloto que, casualmente, a moto desligar ou que tenham qualquer outro problema no *grid* de largada devem manter-se na sua moto e levantar o braço. Neste momento a moto será empurrada para fora do *grid* e posicionada em local seguro. Não é permitido tentar atrasar a largada por qualquer outro meio.

Após a volta de aquecimento, todos os pilotos deverão se alinhar conforme sua posição no *grid*. Os pilotos que chegarem ao *grid*, depois do *medical car* deverão largar da última linha do *grid*, perdendo assim a sua posição original.

O comissário de pista que se encontra na frente do *grid* de largada com a bandeira vermelha se retira para o lado da pista.

As luzes vermelhas do semáforo da linha de largada serão então acesas e a qualquer momento, entre o mínimo de 2 (dois) e um máximo 5 (cinco) segundos, se apagarão e será dada a largada para a corrida.

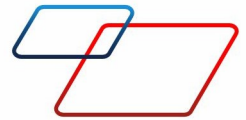
Um *medical car* seguirá atrás das motos durante toda a primeira volta.

16.7. Todo piloto que antecipe a largada será sancionado com a penalização *ride through*, de acordo com o procedimento definido no art. 18º. Poderá ser aplicada, a critério da direção de prova, penalização por tempo.

A QUEIMA DE LARGADA, é definida pelo movimento da moto para frente passando com o eixo dianteiro pela linha do colchete de posição de largada, e também qualquer movimentação na moto, enquanto as luzes vermelhas do semáforo da linha de largada estiverem acesas.

A penalização deve ser comunicada à equipe do piloto envolvido. A informação desta penalização poderá ser efetuada pela instalação sonora do circuito ou via monitores de TV que estejam transmitindo os dados de cronometragem.

16.8. Se após o sinal de largada uma moto ficar imobilizada no *Grid* de largada, os comissários de pista devem intervir imediatamente empurrando a moto para dar partida no motor. Se o motor não



pegar, os comissários de pista devem empurrar a moto para os *boxes* (princípio ou fim, conforme o que estiver mais próximo), de modo que os mecânicos possam intervir e solucionar o problema.

16.9. Depois da passagem da totalidade dos pilotos pela frente da saída da zona dos *boxes* será mostrada luz ou a bandeira na cor verde, de forma a dar a largada aos pilotos que aí se encontrarem.

16.10. Não é permitida a troca de moto.

16.11. Se ocorrer um problema no *grid* de largada que possa pôr em risco a segurança do procedimento de largada, o procedimento poderá ser abortado, com a bandeira vermelha agitada na linha de largada. Os pilotos devem parar os motores das motos e um assistente por piloto pode entrar no *grid* de largada. O procedimento de largada será retomado na placa 3 MINUTOS e a distância a percorrer será encurtada em uma volta.

16.12. O piloto que apresente um comportamento anormal no *grid* de largada sem um motivo justificável, responsável por uma **LARGADA RETARDADA**, poderá sofrer uma das seguintes penalizações: multa; *ride through*; penalização em tempo ou desclassificação.

17. CORRIDA EM PISO MOLHADO OU SECO (“CHUVA” OU “SECA”)

17.1. Toda corrida é definida como de “chuva” ou “seca”. Uma placa deve ser exibida no *grid* de largada para indicar o tipo de corrida. Se nenhuma placa for mostrada, a corrida é classificada como “seca”. A finalidade desta definição é indicar aos pilotos as consequências das alterações das condições meteorológicas durante a corrida.

17.2. Corrida “seca”: uma corrida classificada como “seca” será interrompida pelo diretor de prova se considerar que as condições meteorológicas alteraram o estado do piso e que os pilotos provavelmente precisam trocar de pneus.

17.3. Corrida de “chuva”: geralmente, uma corrida declarada como de “chuva” já começa com condições meteorológicas instáveis ou sob chuva. Não é interrompida por razões atmosféricas e os pilotos que desejem trocar de pneus podem fazê-lo por sua iniciativa.

Os treinos também podem ser definidos como de “chuva” pelo diretor de prova quando as condições de aderência estiverem impróprias para o uso de pneus com especificações de seco. A placa **CORRIDA EM CHUVA** deve ser exibida na zona do semáforo no final da zona de *box* (*pit-lane*).

17.4. Quando a corrida for interrompida por razões atmosféricas, a segunda parte da corrida será automaticamente declarada como de “chuva”.

17.5. Se uma corrida não tiver sido declarada como de “chuva” e começar a chover depois de ser mostrada a placa 5 MINUTOS, mas antes de ser dada a largada para a volta de aquecimento, será mostrada na linha de largada a placa **LARGADA RETARDADA**. A partir desse momento os pilotos terão 15 (quinze) minutos para mudar os pneus no *grid*.

Ultrapassado esse período de tempo será mostrada a placa 3 MINUTOS e seguir-se-á o procedimento normal de largada.

17.6. Se uma corrida for interrompida por alteração das condições meteorológicas, deverá ser cumprido o disposto no art. 20º.

18. PENALIZAÇÃO RIDE THROUGH

18.1. Em corrida, a penalização *ride through* consiste na passagem do piloto pela via de acesso aos *boxes* (*pit-lane*), não sendo permitido parar. Após a passagem pelo *pit-lane* o piloto pode retomar a corrida.



18.2. Na passagem pelo *pit-lane* os pilotos devem respeitar o limite de velocidade de 60 Km/h, sob pena de nova penalização *ride through*. No caso de uma segunda infração ao limite de velocidade o piloto será desclassificado mostrando-se a bandeira preta, mais a placa com o número do piloto.

18.3. Se a corrida for interrompida antes de um piloto cumprir a penalização *ride through* e existindo uma segunda parte, o piloto penalizado deve cumprir o procedimento *ride through* na segunda parte da corrida. Se esse piloto, na largada para a segunda parte da corrida, for novamente penalizado por falsa largada será desclassificado mostrando-se a bandeira preta e a placa com o número do piloto.

18.4. Após a notificação à equipe do piloto penalizado, um painel (100 cm horizontal x 80 cm vertical) com o número do piloto penalizado, será mostrado na linha de chegada e ao nível da pista. Este painel será mostrado durante 3 (três) voltas.

18.5. O não cumprimento da penalização *ride through* durante as 3 (três) voltas em que o painel acima mencionado for exibido resulta na apresentação da bandeira preta ao piloto penalizado e a placa com o número do piloto.

18.6. Quando um piloto não puder cumprir a penalização *ride through* antes do final da corrida, uma penalização de 40 segundos será adicionada ao seu tempo de corrida.

19. COMPORTAMENTO DURANTE AS SESSÕES DE TREINOS E A CORRIDA

Serão penalizados os pilotos que violem as regras a seguir mencionadas.

19.1. É obrigatório cumprir com as informações e/ou instruções transmitidas pelas bandeiras, pelos sinais luminosos e pelos oficiais de prova.

19.2. Os pilotos têm de conduzir em pista e na via de acesso ao *box* (*pit-lane*) de forma responsável e que não represente perigo aos outros pilotos, elementos das equipes e oficiais de prova.

19.3. Os pilotos só devem utilizar a pista e a via de acesso ao *box* (*pit-lane*). Todavia, se um piloto acidentalmente deixar a pista deve a ela regressar no local onde a deixou, ou então, naquele que os comissários de pista lhe indiquem, ou num local que não lhe traga vantagem. Os comissários de pista podem ajudar um piloto a levantar a moto e a segurá-la enquanto o piloto realiza alguns ajustes ou reparações. Todas as reparações e/ou ajustes devem ser feitos pelos pilotos, sem qualquer ajuda exterior. Os comissários de pista podem auxiliar o piloto a colocar o motor da moto em funcionamento.

19.4. Se um piloto tiver intenção de abandonar a corrida deve colocar a sua moto em uma área segura, de acordo com as instruções dos comissários de pista.

19.5. Se um piloto encontrar um problema mecânico que implique o abandono da corrida não deve procurar chegar ao seu *box*, mas sim estacionar a moto em local seguro, de acordo com as instruções dos comissários de pista.

19.6. Todos os pilotos que regressem aos seus *boxes* com velocidade reduzida devem utilizar a pista fora das trajetórias ideais e sinalizar o seu andamento lento, levantando um braço.

19.7. Durante a corrida os pilotos podem entrar no *pit-lane* para fazer ajustes nas suas motos ou para mudar de pneus. Todos estes trabalhos devem ser levados a cabo na área em frente ao seu *box*. É proibido o reabastecimento e a troca de moto. A infração a esta regra incorre na penalização de desclassificação.

19.8. Os pilotos que no *pit-lane* deixarem o motor da moto desligar podem ser ajudados pelos mecânicos para fazê-la funcionar novamente.



19.9. É proibido transportar na sua moto qualquer outra pessoa, durante o desenrolar da manifestação desportiva (exceção: transportar outro piloto após a apresentação da bandeira quadriculada ou bandeira vermelha).

19.10. É proibido percorrer qualquer porção da pista e da via de acesso ao *box (pit-lane)* com o motor da moto em funcionamento, em sentido contrário àquele que está indicado no regulamento particular, a menos que seja feito com a autorização e acompanhamento de um comissário de pista.

19.11. Durante as sessões de treinos e corridas é proibido parar em pista.

19.12. Durante as sessões de treinos é permitido treinar largadas quando for seguro fazê-la, mas só na zona compreendida entre a saída do *pit-lane* e entrada em pista ou após a bandeira quadriculada, na volta de regresso ao *box*, em zona determinada pelo diretor de prova, fora da linha de trajetória.

19.13. No ato de ultrapassar ou de ser ultrapassado é proibido obstruir o caminho ao outro piloto.

19.14. É proibida a prática de condução antidesportiva.

19.15. Durante os treinos e a corrida uma moto só pode deslocar-se pela sua força motriz, pelos esforços musculares do seu piloto ou pela força da gravidade.

19.16. Um piloto só pode receber ajuda técnica ou reabastecer a moto no seu próprio *box*, podendo recorrer à ajuda de seus assistentes.

19.17. Durante o reabastecimento (somente autorizado nas sessões de treinos), o motor tem de estar desligado.

19.18. Nos treinos e na corrida um piloto apenas pode utilizar a moto que verificou em seu nome, nas vistorias técnicas preliminares. A troca de motos entre pilotos é proibida.

19.19. A circulação no *pit-lane* durante toda a manifestação desportiva (sessões de treinos, procedimento de largada e corrida) deve ser efetuada com a máxima precaução e segurança e a uma velocidade máxima instantânea não superior a 60 km/h. O descumprimento desta limitação de velocidade durante os treinos será sancionado da seguinte forma:

- a. Durante as sessões de treinos: perda de dez posições no grid de largada.
- b. Durante o procedimento de largada: penalização *ride through*.

Quando o excesso de velocidade na via de acesso ao *Box (pit-lane)* ocorrer durante a corrida será aplicada a penalização *ride through*.

19.20. Todo o piloto que efetue uma ultrapassagem a outro piloto no *pit-lane* será sancionado da seguinte forma:

- a. Durante as sessões de treinos – perda de dez posições no grid de largada.
- b. Durante a corrida - penalização *ride through*.

Só é permitido conduzir as motos de corrida no *pit-lane* e na pista, durante as sessões de treinos e corridas.

20. INTERRUPÇÃO DE UMA CORRIDA E NOVA LARGADA

20.1. Interrupção de uma corrida



Se o diretor de prova decidir interromper uma corrida devido a um incidente ou a alterações das condições meteorológicas, a bandeira vermelha será exibida na linha de chegada e em todos os postos de comissários de pista e os semáforos apresentarão a luz vermelha. Os pilotos devem diminuir o ritmo e dirigir-se lentamente para o *box*.

Os resultados serão tomados no último momento em que o piloto primeiro classificado e todos os outros na mesma volta do primeiro classificado tenham efetuado uma volta completa antes da apresentação da bandeira vermelha.

Exemplo de uma corrida com 30 voltas:

Se a bandeira vermelha for mostrada quando o primeiro classificado estiver na 10ª volta após ter completado a 9ª volta e todos os restantes pilotos ainda não completaram a volta nº 9, o resultado da corrida será com base em 8 voltas completas e a segunda parte da corrida deverá ter 22 voltas.

Se a bandeira vermelha for mostrada quando o primeiro classificado e todos os outros pilotos na mesma volta estão na 10ª volta após terem completado a 9ª volta o resultado da corrida terá como base 9 voltas completas e a segunda parte da corrida deverá ter 21 voltas.

Exceção: se a corrida for interrompida durante a última volta, o procedimento seguinte deverá ser aplicado:

- a. A todos os pilotos aos quais foi apresentada a bandeira quadriculada antes da interrupção deverá ser estabelecida uma classificação parcial com base na última volta da corrida.
- b. A todos os pilotos os quais a bandeira quadriculada não foi apresentada antes da interrupção da corrida deverá ser estabelecida uma classificação parcial com base na penúltima volta da corrida.
- c. A classificação final será estabelecida combinando ambas as classificações parciais, com base no princípio nº voltas/tempo.
- d. No momento em que a bandeira vermelha for mostrada os pilotos que não estavam competindo ativamente não são classificados.
- e. Nos 5 (cinco) minutos seguintes de mostrada a bandeira vermelha, os pilotos que não entrem no *pit-lane* pilotando suas motos não são classificados.

20.1.1. Se os resultados indicarem que menos de 3 (três) voltas foram cumpridas tanto pelo primeiro classificado como por todos os outros pilotos na mesma volta, a corrida será considerada como nula. Se não for possível proceder à nova largada, a corrida será cancelada.

20.1.2. Se 3 (três) voltas ou mais tiverem sido cumpridas pelo primeiro classificado e por todos os outros pilotos na mesma volta, mas menos de 1/2 (50%) da distância inicial da corrida arredondada para o número inteiro de voltas, uma segunda parte da corrida terá lugar.

A segunda parte da corrida terá o número de voltas que faltam para cumprir a distância inicialmente prevista para a corrida, e os pontos da corrida são atribuídos na sua totalidade.

20.1.3. Se os resultados indicarem que 1/2 (50%) ou mais da distância inicial da corrida arredondada para o número inteiro de voltas foram cumpridas pelo primeiro classificado e por todos os outros pilotos na mesma volta, a corrida é considerada como terminada e os pontos da corrida são atribuídos na sua totalidade.

20.2. Nova largada de uma corrida que foi interrompida



20.2.1. O reinício de uma corrida deve ocorrer o mais rapidamente possível. Logo que os pilotos tenham regressado ao *box*, o diretor de prova deve anunciar o novo horário do procedimento de largada, caso as condições o permitam.

20.2.2. O procedimento de largada é o procedimento normal com volta de reconhecimento, volta de aquecimento, etc.

20.2.3. As condições para uma nova largada são as seguintes:

20.2.3.1. No caso da situação descrita em 20.1.1. (menos de três voltas cumpridas)

- a. Todos os pilotos presentes no primeiro *grid* de largada podem participar;
- b. As motos podem ser reparadas e o reabastecimento é permitido;
- d. O número de voltas é o mesmo que da corrida inicial;
- e. As posições no *grid* de largada são as iniciais.

20.2.3.2. No caso da situação descrita em 20.1.2. (três voltas ou mais e menos de 1/2(50%) da distância inicial):

- a. Na segunda parte da corrida só são admitidos os pilotos classificados na primeira parte, o piloto que causou a bandeira vermelha não poderá participar da segunda parte;
- b. As motos podem ser reparadas e o reabastecimento é permitido;
- c. O número de voltas da segunda parte da corrida é o que falta para cumprir a distância inicialmente prevista para a corrida, com um mínimo de 5 (cinco) voltas;
- d. As posições no *grid* de largada são estabelecidas com base na classificação da primeira parte;
- e. O resultado final será realizado pela classificação na segunda parte da corrida sem a somatória de voltas ou tempos.

21. FINAL DA CORRIDA E CLASSIFICAÇÃO

21.1. Quando o piloto que estiver em primeiro lugar tiver percorrido o número de voltas previsto será mostrada a bandeira quadriculada na linha de chegada. Esta bandeira continuará a ser mostrada a todos os outros pilotos.

Depois que a bandeira quadriculada for mostrada ao piloto primeiro classificado mais nenhum piloto pode entrar em pista, devendo, portanto, ser ligada a luz vermelha do semáforo na saída do *pit-lane* e/ou um comissário de pista com uma bandeira vermelha.

Se na última volta e antes da linha de largada um piloto retardatário estiver perto (à frente) do primeiro classificado, o comissário de pista que está na linha de chegada deverá apresentar a ambos os pilotos e em simultâneo a bandeira quadriculada e a bandeira azul. Isto quer dizer que a corrida terminou para o primeiro classificado e que o outro piloto, para completar a corrida, deverá efetuar mais uma volta e levar a bandeira quadriculada.



21.2. No caso de *photo finish* entre dois ou mais pilotos a decisão será tomada a favor daquele em que a parte mais avançada da roda da frente atravessar a linha de chegada em primeiro lugar. Se persistir a igualdade, o desempate deverá ser feito pelo melhor tempo por volta na corrida.

21.3. Os pilotos são classificados pela ordem da última passagem pela linha de chegada e pelo o número de voltas completas efetuadas no circuito.

21.4. Para um piloto ser classificado na corrida é necessário que satisfaça as três condições a seguir indicadas:

- a. Ter cumprido uma distância igual ou superior a 75% da distância percorrida pelo primeiro classificado (arredondada para o número inteiro por excesso ou defeito, consoante o valor decimal obtido seja igual ou superior a 0,5 ou inferior a este, respectivamente);
- b. Ultrapassar a linha de chegada até 5 (cinco) minutos após a passagem do primeiro classificado, e ter-lhe sido mostrada a bandeira quadriculada na linha de chegada (não conta a passagem pelo *pit-lane*);
- c. O piloto deve estar em contato com a moto e com todo o equipamento obrigatório devidamente colocado.

21.5. Se por qualquer razão diferente da mencionada no art. 21.1, o sinal de final de corrida for dado antes de o primeiro classificado completar o número de voltas previsto para a corrida, esta é considerada como terminada na última volta que o piloto primeiro classificado completou antes de lhe ter sido exibido o sinal de final de corrida.

Se o sinal de final de corrida for retardado, a corrida é considerada como terminada na altura inicialmente prevista para o seu final.

21.6. A classificação oficial será publicada depois de expirados os prazos para a apresentação de protestos e reclamações e, quando estes existirem, após a sua resolução e a consequente homologação dos resultados pelo júri.

22. COMPORTAMENTO DE CHEGADA

22.1. Depois de passar pela linha de chegada os pilotos têm de cumprir mais uma volta, para então dirigir as suas motos para o parque fechado.

22.2. Os três primeiros classificados devem, obrigatoriamente, dirigir-se ao pódio, a fim de se proceder à cerimônia, simbólica, de entrega de prêmios e de consagração dos vencedores. Durante a cerimônia de pódio é obrigatório a utilização do boné da fornecedora oficial de pneus do campeonato.

Os pilotos que não cumprirem o procedimento serão penalizados conforme art 6.1 do regulamento desportivo.

23. PARQUE FECHADO

23.1. Imediatamente após o final da corrida, todos os pilotos que terminaram a corrida têm de, obrigatoriamente, conduzir as suas motos para o parque fechado. A não entrada em parque fechado implica na aplicação da penalização de desclassificação.

23.2. Durante um período de tempo nunca inferior a 30 (trinta) minutos as motos ficarão à disposição dos comissários técnicos. As motos só podem ser retiradas de parque fechado com autorização do júri. A violação desta regra implica a aplicação da penalização de desclassificação.



23.3. Qualquer moto classificada que seja incapaz de alcançar o parque fechado pelos seus próprios meios será colocada debaixo do cuidado dos comissários de pista, os quais devem levar a moto para o parque fechado.

23.4. A entrada no parque fechado está reservada ao diretor de prova, aos membros do júri e aos comissários responsáveis pelo parque fechado. Se houver necessidade de alguém não mencionado no período anterior entrar no parque fechado é necessária ter a autorização do diretor de prova.

24. PROTESTOS E RECLAMAÇÕES

24.1. Protestos sobre motos

24.1.1. Até 30 (trinta) minutos após a publicação dos resultados provisórios e estando as motos no parque fechado, um concorrente pode apresentar por escrito e dirigido ao diretor de prova o protesto sobre áreas técnicas da moto de outro piloto, especificando o item da área a ser vistoriado. O protesto deve ser acompanhado de um depósito caução de R\$ 1.500,00 (um mil e quinhentos reais) em dinheiro ou cheque do piloto ou equipe reclamante, por cada item da área da moto sob protesto.

24.1.2. O protesto só pode incidir sobre itens das seguintes áreas da moto: ciclística; motor (inclui a caixa de câmbio); parte elétrica e eletrônica.

24.1.3. Ao apresentar o protesto a moto do concorrente protestante será automaticamente verificada nos mesmos itens.

24.1.4. Depois de elaborado do protesto será feita a verificação da conformidade da moto com o regulamento técnico aplicável ao item sob protesto (caso esta não possa ser executada de imediato, a moto ou parte da moto será selada, para posterior verificação). A verificação técnica é efetuada pelo comissário técnico e por um membro da equipe protestada, que, obrigatoriamente, deverá estar presente para proceder a desmontagem e montagem da(s) área(s) para o acesso ao item da moto sob protesto, bem como de todos os outros pedidos de verificação feitos pelo Comissário Técnico.

24.1.5. As partes envolvidas num protesto (o protestante e o protestado) podem assistir às vistorias técnicas da moto da outra parte, **só podendo se manifestar quando a verificação técnica estiver concluída.**

24.1.6. Se os resultados da verificação técnica vierem a dar razão ao protestante, o depósito caução por ele entregue será devolvido. Caso contrário, será entregue ao protestado.

24.2. Reclamações sobre classificações

Até 30 (trinta) minutos após a publicação dos resultados provisórios um concorrente pode apresentar por escrito e dirigido ao diretor de prova a reclamação sobre uma classificação. Esta reclamação deve ser acompanhada de um depósito caução de R\$ 3.000,00 (três mil reais) em dinheiro ou cheque do piloto ou equipe reclamante, que será devolvido se vier a ser dada razão ao reclamante.

24.2.1. Exceções de reclamação

Estão excluídas de qualquer forma de reclamação as penalizações que resultam da avaliação dos seguintes elementos de fato:

- a. Falsa largada;
- b. Excesso de velocidade no *pit-lane*;
- c. Desclassificação por bandeira preta ou da bandeira preta com círculo laranja.

25. RECURSO

Todo concorrente tem o direito de recorrer das decisões do júri sobre protestos e reclamações, tendo para isso que apresentar o recurso por escrito na secretaria da (M1GP), dirigido à direção da (M1GP), até 5 (cinco) dias úteis após a publicação dos resultados oficiais.



26. PONTUAÇÕES

Em cada corrida curta(sprint), são atribuídos pontos aos pilotos classificados (art.º 21.4.) Segundo a seguinte tabela:

1º	15 pontos	6º	5 pontos
2º	12 pontos	7º	4 pontos
3º	10 pontos	8º	3 pontos
4º	8 pontos	9º	2 pontos
5º	6 pontos	10º	1 pontos

Em cada corrida são atribuídos pontos aos pilotos classificados (art.º 21.4.) Segundo a seguinte tabela:

1º	25 pontos	6º	10 pontos	11º	5 pontos
2º	20 pontos	7º	9 pontos	12º	4 pontos
3º	16 pontos	8º	8 pontos	13º	3 pontos
4º	13 pontos	9º	7 pontos	14º	2 pontos
5º	11 pontos	10º	6 pontos	15º	1 ponto

Será atribuído 1 ponto extra ao piloto que realizar a Pole Position para cada categoria em cada etapa, no caso dos classificatórios contarem com subcategorias, será atribuído o ponto extra, apenas ao piloto que realizar o melhor tempo nas sessões, independente da categoria ou subcategoria. (artº.13.5.2.).

Será atribuído 1 ponto extra a cada “etapa” ao piloto que realizar a volta mais rápida em uma das duas corridas independente da sua categoria ou subcategoria, mesmo que ele não complete a prova.

27. INSTRUÇÕES E COMUNICADOS AOS CONCORRENTES

Todas as instruções, comunicados, resultados e classificações referentes a uma manifestação desportiva devem ser fixados no quadro oficial da prova. A colocação destes documentos no quadro oficial da prova, com a respectiva hora e data de fixação, fará prova da sua divulgação.

Qualquer decisão do júri e/ou do diretor de prova dirigida a um concorrente terá que ser comunicada por escrito em impresso perfeitamente identificado pelos logotipos da (M1GP) bem como pela colocação dos diversos elementos de identificação da manifestação desportiva tal como data, hora e respectivas assinaturas.

O concorrente (ou o seu representante) deverá estar localizável durante toda a duração da manifestação desportiva e só abandonar o circuito após a publicação das classificações oficiais.

28. SISTEMA DE CRONOMETRAGEM

28.1. Nas sessões de treinos e corrida deve ser utilizado um sistema eletrônico de cronometragem, o registro de tomada de tempos (início e final) não pode ser comandado manualmente.

28.2. O sistema de cronometragem deve utilizar transponder.

28.3. Um sistema paralelo (alternativo), por célula ou outro (não dependente do sistema eletrônico principal), pode ser utilizado para reconfirmação e para o caso de eventual avaria do sistema principal. No caso de perda ou avaria do transponder é válida a cronometragem pelo sistema alternativo.

28.4. Cada piloto tem que utilizar nas sessões de treinos e corridas, um transponder distribuído pela entidade organizadora ou transponder próprio.



28.5. O transponder será fixado na moto no decurso das vistorias técnicas.

28.6. O concorrente ou piloto é obrigado a devolver o transponder em perfeito estado de conservação. Mesmo em caso de acidente ou avaria técnica na moto que impossibilite o piloto de chegar ao final da prova, a entrega tem que ser o mais breve possível.

28.7. Os pilotos que utilizem transponder próprio (modelo referido acima) devem durante as vistorias documentais informarem a entidade organizadora do seu número de identificação para que o mesmo possa ser registrado no sistema de cronometragem.

28.8. Qualquer deficiência verificada num transponder próprio não poderá ser imputada à entidade organizadora, assumindo o piloto as consequências resultantes do seu mau funcionamento.

28.9. O piloto deve apresentar-se na largada para as sessões de treinos e corrida com o transponder corretamente instalado na moto.

28.10. A falta de atribuição de tempos nos treinos cronometrados por razões que se prendam com a entrada em pista da moto sem transponder será da exclusiva responsabilidade do piloto.

28.11. A verificação da correta colocação do suporte do transponder é da responsabilidade do Comissário Técnico durante as vistorias técnicas preliminares. Contudo, a colocação do transponder é da responsabilidade do piloto.

29. CREDENCIAIS DE ACESSO

29.1. Um piloto inscrito em uma manifestação desportiva, terá direito a 7 (sete) credenciais de identificação pessoal – 1 (uma) de Piloto, 1 (uma) Chefe de Equipe, 2 (duas) mecânicos, 2 (duas) Convidado de Box e 1 (uma) para acesso a pista (Grid de Largada) - e a 2 (duas) credenciais de veículos (particulares ou de apoio técnico).

30. DAS DISPOSIÇÕES FINAIS:

O presente regulamento foi elaborado pela Comissão Técnica Desportiva do MOTO1000GP, tendo como base todas as manifestações desportivas nacionais e internacionais e procurando exercer com disciplina e coerência as normas para esta modalidade. Toda e qualquer dúvida que possa existir durante as competições com referência a este regulamento será resolvida e decidida por esta comissão, e entrará em vigor na data de sua homologação, revogada as disposições em contrário.

Desde o início da vistoria até o início das provas, bem como após as provas até a homologação final dos resultados, o evento está sob a autoridade do júri de Prova.

O presente regulamento e seus respectivos adendos têm força de lei desportiva e conformidade com os princípios estabelecidos pela legislação nacional.

Os Casos omissos a este regulamento serão decididos em reunião do Júri de Prova.

Homologam o presente regulamento para exercício a partir de 09 de fevereiro de 2024.



ANEXO A – REGULAMENTO ESPECÍFICO DAS CATEGORIAS CAMPEONATO BRASILEIRO GP1000, 1000 EVO, 1000 LIGHT, 1000 MASTER, GP600, 600 LIGHT, 600 MASTER, GP300, 300 MASTER E DA COPA MOTUL 300v CUP – 2024

1. INTRODUÇÃO

1. A **TECHTIME LTDA.** organiza em 2024 o Campeonato Brasileiro de Motovelocidade, designado MOTO1000GP Campeonato Brasileiro de Motovelocidade.

1.2. Englobadas no MOTO1000GP serão disputadas as seguintes Categorias, Subcategorias e Copa

- **GP1000 – 1000 EVO**
- **1000 LIGHT – 1000 MASTER**
- **GP600 – 600 LIGHT – 600 MASTER**
- **GP300 – 300 MASTER – MOTUL 300V CUP**

1.2.1. As categorias GP600, 600 LIGHT e 600 MASTER serão realizadas em conjunto (treinos livres, treinos classificatórios, warm-up e corridas), será realizada cerimônia de pódio e classificação geral e exclusivas para as subcategorias 600 LIGHT e 600 MASTER e todos os pilotos irão pontuar para a categoria GP600, através do resultado obtido na classificação geral da corrida, conforme art. 26 do Regulamento Desportivo.

1.2.2. A categorias GP300 e 300 MASTER será composta pelos pilotos da COPAS MOTUL 300v CUP, será realizada cerimônia de pódio e classificação geral e exclusiva para a subcategoria 300 MASTER e para a COPAS MOTUL 300v CUP. Todos os pilotos irão pontuar para a categoria GP300, através do resultado obtido na classificação geral da corrida, conforme art. 26 do Regulamento Desportivo.

APLICAÇÃO DE LOGOMARCAS PATROCINADORES DO EVENTO

2.1. Todos os pilotos do MOTO1000GP das categorias e subcategorias, GP1000, 1000 EVO, 1000 LIGHT, 1000 MASTER, GP600, 600 LIGHT, 600 MASTER, GP300, 300 MASTER e da copa MOTUL 300v CUP, serão obrigados a colocar nas motos e, em alguns casos no macacão, adesivos em locais específicos com as logomarcas dos patrocinadores principais do evento, conforme sua categoria (ver diagrama técnico 7,8), Não será permitido que participem das manifestações desportivas do MOTO1000GP aqueles concorrentes que não colocarem corretamente estes adesivos com as logomarcas.

2.2. Os concorrentes não poderão exibir patrocinadores, nomes, marcas, logomarcas e layout que remetam, conflitem, concorram direta ou indiretamente com o MOTO1000GP ou com os patrocinadores oficiais do Evento, conforme categoria, salvo com autorização previa e expressa da organização do MOTO1000GP.

2.2.1. Os pilotos e equipes não poderão exibir em seus equipamentos, motos, box e em todas as formas de comunicação visual utilizadas durante a etapa a logomarca de campeonatos que não sejam autorizados por escrito pela organização do MOTO1000GP, serão penalizados conforme art 6.1 do Regulamento Desportivo.

2.2.3. . Os pilotos que, após a vistoria técnica preliminar, participarem de treinos ou corridas sem os adesivos obrigatórios ou incorretamente aplicados, serão penalizados conforme art 6.1 do Regulamento Desportivo

3. ÂMBITO DE APLICAÇÃO

O presente anexo estabelece um conjunto de regras e procedimentos específicos para as categorias e subcategorias GP1000, 1000 EVO, 1000 LIGHT, 1000 MASTER, GP600, 600 LIGHT, 600 MASTER, GP300, 300 MASTER e copa MOTUL 300V CUP em complemento aos de caráter geral definidas no Regulamento Desportivo.

4. MOTOS ADMITIDAS

São admitidas nas categorias e subcategorias GP1000, 1000 EVO, 1000 LIGHT, 1000 MASTER, GP600, 600 LIGHT, 600 MASTER, GP300, 300 MASTER e copa MOTUL 300V CUP as motos que cumpram com as especificações técnicas do respectivo Regulamento Técnico.

5 ATRIBUIÇÃO DE NÚMEROS DE COMPETIÇÃO

5.1. Os números na temporada 2024, serão atribuídos através de reserva realizada na pré-inscrição anual no site. www.m1gp.com.br e também por e-mail: secretaria@m1gp.com.br, ou através do contato do escritório central da organização, que serão confirmados após a efetivação da inscrição.

5.2. Os números na temporada 2025, serão atribuídos conforme ranking dos 10 primeiros colocados na categoria geral na temporada 2024, que terão prioridade nos números referente à sua colocação do ranking.

6 DISTÂNCIA DA CORRIDA

As corridas devem cumprir uma distância dentro do intervalo, a seguir indicado:

Mínima Máxima

Categoria GP1000 - 1000 EVO	de 30 Km a 80 Km cada corrida
Categoria 1000 LIGHT - 1000 MASTER	de 30 Km a 80 Km cada corrida
Categoria GP600 – 600 LIGHT- 600 MASTER	de 30 Km a 70 Km cada corrida
Categoria GP300 MOTUL 300v	de 30 Km a 70 Km cada corrida

Cada etapa, das categorias e subcategorias; GP1000, 1000 EVO, 1000 LIGHT, 1000 MASTER, GP600, 600 LIGHT, 600 MASTER, GP300, 300 MASTER e MOTUL 300v CUP, contarão com duas corridas por etapa.

A distância a percorrer, em Km e sob a forma do número de voltas, deve estar indicada no Regulamento Particular da Etapa (RPE).

7 INSCRIÇÕES

Categorias - GP1000, 1000 EVO, 1000 LIGHT e 1000 MASTER

A inscrição poderá ser por Etapa, o valor da inscrição para as categorias GP1000, 1000 EVO, 1000 LIGHT e 1000 MASTER é de R\$ 2.000,00 (dois mil reais) por etapa, desde que a mesma seja efetivada com até 06 dias de antecedência da data de início da realização do evento, após este período até um dia de antecedência, a inscrição será cobrada integralmente, e o valor será R\$ 2.500,00 (dois mil e quinhentos reais).

A inscrição poderá ser anual no valor de R\$88.000,00 (oitenta e oito mil reais) e o pagamento pode ser realizado em até 10 vezes sem juros e inclui;

- 08 inscrições
- 24 pares de pneus



Categoria - GP600, 600 LIGHT e 600 MASTER

A inscrição poderá ser por Etapa, o valor da inscrição para as categorias GP600 e 600 LIGHT E 600 MASTER é de R\$1.600,00 (um mil e seiscentos reais) por etapa, desde que a mesma seja realizada com até 06 dias de antecedência do início da realização do evento, após este período até um dia de antecedência, a inscrição será cobrada integralmente, e o valor será de R\$ 2.000,00 (dois mil reais).

A inscrição poderá ser Anual no valor de R\$ 56.000,00 (cinquenta e seis mil reais) e o pagamento pode ser realizado em até 10 vezes sem juros e inclui;

- 08 inscrições
- 16 pares de pneus

Categoria – GP300

A inscrição deverá ser anual e o piloto automaticamente vai estar inscrito na copa MOTUL 300v CUP, os pilotos da MOTUL 300v CUP podem optar por duas formas de inscrição;

Pacote completo MOTUL CUP

Investimento: R\$ 28.000,00 (vinte e oito mil reais).

Forma de pagamento: parcelado em até 10x sem juros.

O pacote inclui:

- 8 Inscrições;
- 1 Motocicleta Yamaha YZF R3-2021/22 preparada e revisada para competição (inclui todas as peças originais para readequar ao uso em estrada);
- 1 Macacão de competição personalizado;
- Compra de pneus PIRELLI de última geração com valor diferenciado no evento;
- Compra de peças de competição com valores subsidiados e disponíveis no evento;
- Inscrição subsidiada;
- 07 Credenciais permanentes;
- 10 Credenciais Extras de Paddock por etapa.

Inscrição Anual

Nesta modalidade de inscrição o piloto poderá participar com sua própria motocicleta, desde que a mesma seja Yamaha YZF R3 0km e que logo após a aquisição a moto seja encaminhada a organização para ser realizada a lacração dos componentes que não poderão sofrer qualquer alteração durante o campeonato (a montagem e adaptação da motocicleta para competição seguindo o regulamento é de responsabilidade do piloto).

- 08 Inscrições
- 08 Pares de pneus Pirelli DSBK Slick

Investimento: R\$ 21.200,00 (vinte e um mil e duzentos reais).

Forma de pagamento: parcelado em até 10x sem juros.

8 HORÁRIO



O horário detalhado da manifestação desportiva deve estar disponível no site oficial do evento.

9. VISTORIAS TÉCNICAS

Será verificada apenas uma moto por piloto.

10. TREINOS

10.1. Treinos cronometrados

A entidade organizadora tem de facultar a realização de uma sessão de treino cronometrado (Q1), com a duração de 15 (quinze) minutos para cada uma das categorias ou para o conjunto de categorias que formam o mesmo grid, onde é definido o grid de largada da décima nona posição em diante e classifica os 9 (nove) pilotos com os melhores tempos para a segunda sessão de treino cronometrado (Q2), com duração de 10 (dez) minutos, onde será definido o grid de largada para a corrida da primeira a nona posição.

10.2. *Warm-up*

A entidade organizadora pode facultar um período de 10 (dez) minutos para aquecimento e ajustes adicionais (*warm-up*) a cada uma das categorias ou para o conjunto de categorias que formam o mesmo grid.

11. GRID DE LARGADA

O *grid* de largada para as corridas das categorias GP1000, 1000 EVO, 1000 LIGHT, 1000 MASTER, GP600, 600 LIGHT, 600 MASTER, GP300, 300 MASTER e MOTUL 300V CUP é formada por linhas traçadas com 9 (nove) metros com 3 (três) posições por linha (ver art. 14º do Regulamento Desportivo).

12. CLASSIFICAÇÃO NO MOTO1000GP

12.1. A atribuição de pontos por corrida é feita de acordo com o art. 26º do Regulamento Desportivo.

12.2. A classificação no CAMPEONATO é a somatória da pontuação obtida pelo piloto em cada corrida e pontos extras.

12.3. Em caso de empate, entre dois ou mais pilotos, na classificação do MOTO1000GP serão utilizados sucessivamente e pela ordem indicada os seguintes critérios de desempate:

- a. O maior número de vitórias;
- b. O maior número de segundos lugares, e assim sucessivamente até desfazer o empate;
- c. Caso ainda persista o empate, a classificação da última prova.

12.4. Os pilotos estrangeiros participantes no MOTO1000GP Campeonato Brasileiros Motovelocidades têm direito à atribuição de pontos para a classificação no Campeonato assim como aos respectivos prêmios, desde que, a equipe cumpra com o artigo 3.6 do REGULAMENTO DESPORTIVO 2024.

13. PRÊMIO





13.1. Por corrida os três primeiros classificados das categorias e subcategorias GP1000, 1000 EVO, 1000 LIGHT, 1000 MASTER, GP600, 600 LIGHT, 600 MASTER, GP300, 300 MASTER e MOTUL 300v CUP receberão troféus na cerimônia do pódio.

A organização do evento poderá incluir uma premiação adicional em cada etapa, que será descrita no regulamento particular da etapa.

A organização do evento poderá incluir a qualquer momento premiação para a classificação final do campeonato das respectivas categorias.

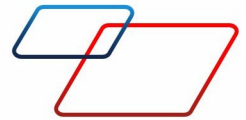
14. CAMPEÕES DO MOTO 1000 GP

Ao piloto que em cada categoria somar o maior número de pontos será atribuído o título de Campeão do MOTO1000GP - Campeonato Brasileiro de Motovelocidade da respectiva categoria (ver art.º 12).

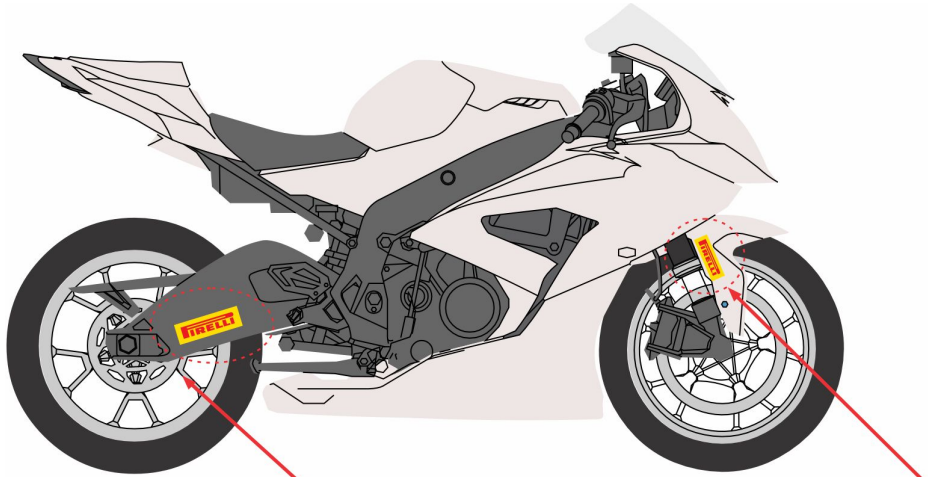
No final do MOTO1000GP Campeonato Brasileiro de Motovelocidade será realizada pela (M1GP) uma Cerimônia Oficial de Entrega de Prêmios onde serão atribuídos Diploma e Troféu aos Campeões. (GP1000, 1000 EVO, 1000 LIGHT, 1000 MASTER, GP600, 600 LIGHT, 600 MASTER, GP300, 300 MASTER e para a Copa MOTUL 300v CUP)

A presença dos Campeões na Cerimônia Oficial de Entrega de Prêmios é obrigatória. O piloto que não estiver presente, sem justificar a sua ausência antecipadamente, pode perder o direito ao título de Campeão.

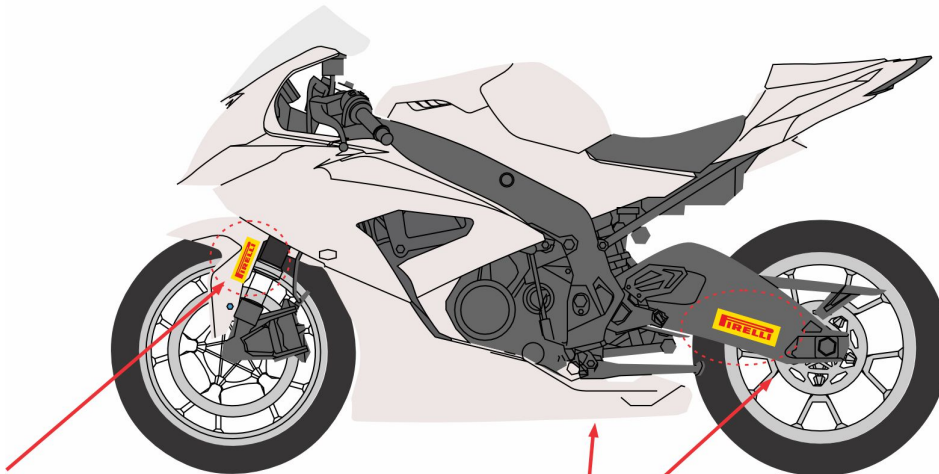
Nesta Cerimônia serão também entregues Diplomas aos Chefes de equipe e às equipes, desde que estas, inscrevam mais de um piloto na mesma categoria.



Guia de aplicação de logomarca do patrocinador Oficial de Pneus do MOTO1000GP 2024 para as Categorias - GP1000 - GP600 - GP300, e suas subcategorias e Copas.



Colocação obrigatória de adesivos do patrocinador de pneus.



Colocação obrigatória de adesivos do patrocinador de pneus.



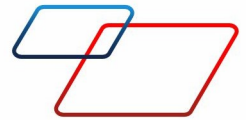


DIAGRAMA TÉCNICO – 8

Guia de aplicação de logomarcas dos patrocinadores Oficiais da MOTUL 300V CUP e dos patrocinadores pessoais dos pilotos.



Áreas reservadas aos pilotos



Áreas reservadas a organização

