



REGULAMENTO DESPORTIVO

MOTO 1000
GP

2026



Atualização 31/03/26 às 09:25

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 2026 - CAMPEONATO BRASILEIRO DE MOTOVELOCIDADE”.

OBRIGAÇÕES E CONDIÇÕES GERAIS

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

- Regulamento Desportivo (RD)
- Regulamento Técnico Geral (RTG)
- Regulamentos Técnicos das Categorias (RTC)
- Regulamento de Condições Específicas da Etapa (RCEE)

Os regulamentos mencionados acima podem ser complementados e modificados periodicamente.

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

O regulamento do MOTO1000GP (M1GP), CAMPEONATO BRASILEIRO DE MOTOVELOCIDADE, O qual 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 e 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 as disposições dos regulamentos e documentos oficiais do M1GP. A responsabilidade de todas as pessoas relacionadas de algum modo com um PILOTO inscrito 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 um PILOTO inscrito 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 ou “cão guia” para DCP’s, nas áreas de paddock, boxes, pit-lane e pista.

Todas as pessoas relacionadas de algum modo com um PILOTO inscrito na manifestação desportiva devem manter sempre visível 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. Sinais – bandeiras e sinais luminosos
8. Vitorias documentais
9. Vitorias técnicas
10. Briefing
11. Treinos
12. Qualificação para a corrida
13. Grid de largada
14. Regras a observar na via de acesso aos boxes (pit-lane)
15. Procedimento de largada
16. Corrida em piso molhado (“chuva”)
17. Penalização Ride Through
18. Comportamento durante as sessões de treinos e corrida
19. Interrupção de uma corrida e nova largada
20. Final da corrida e classificação
21. Comportamento à chegada
22. Parque fechado
23. Protestos e reclamações
24. Recurso
25. Pontuações
26. Instruções e comunicados aos concorrentes
27. Sistema de cronometragem
28. Credenciais de acesso
29. Disposições finais

Anexos: A, B e C

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 de Condições Específicas da Etapa (RCEE) 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.

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

2. SEGUROS

2.1. Será exigido aos pilotos Brasileiros, no ato das inscrições, o cartão do plano de saúde ou assistência médica de cobertura nacional, aqueles que não possuem, deverão assinar a Declaração de Ciência de atendimento e direcionamento médico.

2.2. Os pilotos estrangeiros ou equipes que tenham pilotos estrangeiros, devem apresentar autorização da Federação de origem, Apólice de seguro de vida que tenha cobertura para morte, invalidez, gastos médicos, hospitalares, repatriamento sanitário e repatriamento de corpo e que tenha cobertura para prática de eventos esportivos, válido para o ano vigente do campeonato além do pagamento da taxa da Confederação Brasileira de Motociclismo (CBM).

2.3. Nem a (CBM) nem a organizadora são responsáveis por quaisquer danos sofridos pelos pilotos brasileiros ou 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) é a entidade competente para a emissão da licença desportiva aos pilotos do MOTO1000GP (M1GP).

3.2. 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 (CBM)

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

3.2.1. 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.

3.2.2. O piloto deve obrigatoriamente ter um acompanhante durante a realização da etapa. No tempo em que

um piloto se encontrar em pista sua representação perante a direção de prova será assumida pelo Chefe de Equipe indicado na ficha de inscrição e confirmado durante as vistorias

3.2.3. 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.

3.3. Pilotos admitidos:

Pilotos nascidos até 1965, deverão apresentar exames e laudos médicos e psicológicos complementares para avaliação da comissão médica do M1GP, essa poderá autorizar ou não a participação do piloto na competição. 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. Para as categorias GP1000, 1000EVO e GPLight somente serão admitidos pilotos nascidos até 1971.

3.3.1. 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.

- **3.3.1.1.** Categoria 1000EVO – Pilotos nacionais ou internacionais que tenham competido anteriormente e que nunca tenham finalizado entre os 3 (três) primeiros classificados em categoria profissional de 1000cc em um CAMPEONATO de nível nacional desde 2021, 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.

3.3.1.2. Os pilotos das categorias 1000EVO que terminarem o campeonato 2026 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 GP1000.

3.3.2. Categoria GP LIGHT – Pilotos nacionais ou internacionais que tenham competido anteriormente e que nunca tenham finalizado entre os 3 (três) primeiros classificados em categoria profissional de 1000cc em um CAMPEONATO de nível nacional desde 2021, 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.

3.3.2.1. Os pilotos da categoria GP LIGHT que terminarem o campeonato 2026 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.

3.3.3. 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.

3.3.3.1. Os pilotos da categoria GP600 que terminarem o campeonato 2026 nas 5 primeiras posições estarão automaticamente aptos a competir na categoria GP1000 ou 1000 EVO na próxima temporada, conforme entendimento da comissão desportiva.

3.3.3.2. Categoria 600 EVO – Pilotos nacionais ou internacionais que tenham competido anteriormente e que nunca tenham finalizado entre os 3 (três) primeiros classificados em categoria profissional de 600cc em um CAMPEONATO em nível nacional desde 2021, 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.

3.3.2.3 Os pilotos da categoria 600 EVO que terminarem o campeonato 2026 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, GP LIGHT ou 1000 EVO.

3.3.3.3. Categoria 600 MASTER – Pilotos nacionais ou internacionais 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.

3.3.4. Categoria Daytona 660 Cup – 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.

3.3.4.1. Categoria 660 EVO – Pilotos nacionais ou internacionais 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. Pilotos nascidos até o ano de 1984.

4. INSCRIÇÕES

4.1. 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.

4.2. Categorias e subcategorias admitidas.

4.2.1. As categorias e suas respectivas subcategorias admitidas no campeonato em 2026 serão:

GP1000, 1000EVO,
GP LIGHT,
GP600, 600EVO e 600MASTER,
DAYTONA 660 Cup e 660EVO

4.2.2. As categorias GP1000 e 1000 EVO serão realizadas em conjunto (treinos livres, treinos classificatórios, warm-up e corridas), será realizada cerimônia de pódio e classificação geral e exclusiva para a subcategoria 1000 EVO e todos os pilotos irão pontuar para a categoria GP1000, através do resultado obtido na classificação geral da corrida, conforme artigo 25º do Regulamento Desportivo.

4.2.3. A categoria GP LIGHT não possui subcategorias, será realizada apenas cerimônia de pódio e classificação exclusiva, através do resultado obtido na classificação da corrida, conforme artigo 25º do Regulamento Desportivo.

4.2.4. As categorias GP600, 600 EVO e 600 MASTER serão realizadas em conjunto (treinos livres, treinos

classificatórios, warm-up e corridas), será realizada cerimônia de pódio e classificação geral e exclusiva para as subcategorias 600 EVO e 600 MASTER e todos os pilotos irão pontuar para a categoria GP600, através do resultado obtido na classificação geral da corrida, conforme artigo 25º do Regulamento Desportivo.

4.2.5. As categorias DAYTONA 660 Cup e 660 EVO serão realizadas em conjunto (treinos livres, treinos classificatórios, warm-up e corridas), será realizada cerimônia de pódio e classificação geral e exclusiva para a subcategoria 660 EVO e todos os pilotos irão pontuar para a categoria DAYTONA 660 Cup, através do resultado obtido na classificação geral da corrida, conforme artigo 25º do Regulamento Desportivo.

4.3. As categorias e vagas disponíveis para inscrição anual;

GP1000 e 1000 EVO	24 Vagas
GP LIGHT	24 Vagas
GP600, 600 EVO e 600 MASTER	30 Vagas
DAYTONA 660 Cup, 660 EVO	30 Vagas

As subcategorias só serão confirmadas no campeonato se no término das inscrições anuais houverem 5 (cinco) ou mais pilotos inscritos anualmente.

4.4. 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 10 dias de antecedência da data de início da realização do evento, ou seja, a terça feira da semana anterior ao evento, após este período e até um dia de antecedência esse valor terá 15% de acréscimo. Todo piloto precisa se cadastrar no sistema do M1GP), efetuar sua inscrição com o preenchimento completo do formulário.

4.4.1. Inscrições por etapa.

4.4.1.1. GP1000 e suas subcategorias, até a terça feira da semana anterior ao evento. R\$3.600,00 (três mil e seiscentos reais), após essa data haverá acréscimo de 15%.

4.4.1.2. GP LIGHT até a terça feira da semana anterior ao evento. R\$3.600,00 (três mil e seiscentos reais), após essa data haverá acréscimo de 15%.

4.4.1.3. GP600 e suas subcategorias até a terça feira da semana anterior ao evento. R\$3.00,00 (três mil reais), após essa data haverá acréscimo de 15%.

4.4.1.4. DAYTONA 660 Cup e suas subcategorias, não possuem inscrições por etapa, apenas anual conforme site do campeonato.

4.4.2. A organização poderá aceitar inscrição de pilotos wild card em qualquer etapa do campeonato para todas as categorias.

4.5. 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.

4.6. 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.

4.7. Após o término das inscrições poderá ser autorizado pelo júri de prova a substituição da motocicleta, desde que a mesma seja aprovada pela Vistoria Técnica.

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 de prova;
- G.** Chefe da equipe de cronometragem;
- H.** Coordenador de box;
- I.** Médico chefe;
- J.** Juízes;
- K.** Comissários de pista, comissários de box e de paddock.

5.2. Os oficiais de prova acima mencionados serão informados oficialmente através do regulamento de Regulamento de Condições Específicas da Etapa (RCEE), 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.

5.3.3. 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 de Condições Específicas da Etapa (RCEE) 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 (artigo 6.1.a) a (6.1.g) por:
 - (i). Violação dos regulamentos aplicáveis, desde o início e até ao final da manifestação desportiva;
 - (ii). 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;

- (iii). 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.

5.3.4. O Júri deve se reunir sempre que necessário e, pelo menos, antes da primeira sessão de treinos classificatórios, no final de cada dia de treinos classificatórios 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 vitorias 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 classificatórios 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 classificatórios;
- 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 20.3.e 20.4, 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 artigo 17º
- e. Penalização em tempo: adição de tempo em minutos e/ou segundos ao tempo da corrida ou treino.
- 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. 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.

7.1. Bandeiras e sinais luminosos utilizados para transmitir informações

7.1.1. 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.

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

7.1.3. 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.

7.1.4. 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

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

- a. O piloto deve manter a sua trajetória e, se possível, facilitar a ultrapassagem.
- b. A infração a estes procedimentos incorre na penalização de multa ou de desclassificação.

7.1.6. 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.

7.1.7. 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 artigo 20.1)

7.2. 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 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.

7.2.1. 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.

7.2.2. 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.

7.2.3. 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.

7.2.4. 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.

7.2.5. 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.

7.3. Dimensões das bandeiras

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

7.4. 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

7.5. 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.

8. VISTORIAS DOCUMENTAIS

8.1. As vistorias documentais são obrigatórias e decorrem de acordo com o horário indicado no Regulamento de Condições Específicas da Etapa (RCEE) ou programação oficial. Ao concorrente que nelas não participe não é autorizada a participação na manifestação desportiva.

8.2. 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.

8.3. Os concorrentes que não se apresentem às vistorias documentais no horário indicado no Regulamento de Condições Específicas da Etapa (RCEE) ficam sujeitos à aplicação de penalidade, e só poderão efetuar a respectiva verificação documental após autorização do Diretor de Prova.

9. VISTORIAS TÉCNICAS

9.1. 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.

9.2. Vistorias técnicas preliminares

9.3. Às vistorias técnicas preliminares são verificações técnicas de segurança.

9.3.1. As vistorias técnicas preliminares são obrigatórias e decorrem de acordo com o horário indicado no Regulamento de Condições Específicas da Etapa (RCEE). Ao concorrente que delas não participe não é autorizada a participação na manifestação desportiva.

9.3.2. 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.

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

9.3.4. 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 o piloto deve realizar de pelo menos uma sessão de treinos cronometrados.

9.3.5. O concorrente que não se apresentar às vistorias técnicas preliminares no horário indicado no Regulamento de Condições Específicas da Etapa (RCEE) fica sujeito à aplicação de penalidade, e só poderá efetuar a respectiva verificação técnica preliminar após autorização do diretor de prova.

9.4. Vistorias técnicas finais

9.4.1. 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.

9.5. No final da corrida serão efetuadas vistorias técnicas nas motos classificadas nos 3 (três) primeiros lugares da geral 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. BRIEFING

10.1. Em todas as etapas será realizado um briefing obrigatório para todos os concorrentes, com o horário indicado no Regulamento de Condições Específicas da Etapa (RCEE), 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 classificatórios ou das corridas.

10.2. A presença no briefing é obrigatória para todos os pilotos inscritos (menores de idade obrigatória a presença do responsável legal) na manifestação desportiva. É autorizada a presença também dos chefes de equipe, mas a sua presença não tem caráter de substituição do piloto.

10.3. O Regulamento de Condições Específicas da Etapa (RCEE) deve indicar o local e hora da realização do briefing.

10.4. 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.

10.5. 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.

10.6. O júri convocará os pilotos faltosos a fim de lhes comunicar os detalhes do briefing, a penalização poderá ser 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.

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

11. TREINOS

- 11.1.** A duração, horário e o número máximo de pilotos permitidos simultaneamente em pista durante os treinos devem constar no Regulamento de Condições Específicas da Etapa (RCEE). 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%.
- 11.2.** 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.
- 11.3.** Só são admitidas nas sessões de treinos as motos aprovadas nas vistorias técnicas preliminares. Os pilotos apenas poderão participar das sessões de treinos em suas respectivas categorias, de acordo com a inscrição realizada.
- 11.4.** 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.
- 11.5.** 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.
- 11.6.** 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.
- 11.7.** Pilotos e mecânicos só podem pôr as motos em funcionamento no pit-lane no sentido de corrida definido no Regulamento de Condições Específicas da Etapa (RCEE).
- 11.8.** 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 demais 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.
- 11.9.** No final de cada sessão de treinos será fixado em local visível o resultado por ordem crescente, do melhor tempo por volta realizado por cada piloto. Sempre que existirem duas sessões de treinos classificatórios será também fixado o resultado conjunto das duas sessões.
- 11.10.** 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.
- 11.11.** A entidade organizadora pode facultar um período de 10 (dez) minutos para aquecimento e ajustes adicionais (warm-up) para cada uma das categorias ou para o conjunto de categorias que formam o mesmo grid.

12. QUALIFICAÇÃO PARA A CORRIDA

- 12.1.** Os resultados dos treinos classificatórios 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 classificatórios da respectiva categoria.

12.2. 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.

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

12.3.1 – Para ser classificado, é obrigatório que o piloto complete ao menos uma volta válida durante as sessões classificatórias.

12.3.2 – O grid de largada será definido a partir de três sessões classificatórias: Q1, Q2 e SUPERPOLE. A ordem de largada será determinada pelos tempos obtidos em ordem crescente, conforme descrito a seguir.

12.3.3 – Todos os pilotos inscritos participarão das sessões Q1 e Q2. Os melhores tempos obtidos em ambas as sessões definirá o grid de largada a partir da 11ª posição em diante. Os 10 (dez) pilotos mais rápidos no tempo agregado avançarão para a SUPERPOLE.

12.3.4 – A SUPERPOLE determinará a "Pole Position" e as posições no grid até a 10ª colocação.

12.3.5 – Caso um piloto classificado para a SUPERPOLE não participe ou não registre tempo válido, ele largará automaticamente na 10ª posição.

12.3.6 – Se dois ou mais pilotos classificados para a SUPERPOLE não registrarem tempo válido, eles ocuparão as últimas posições entre os 10 primeiros, com base na ordem crescente do tempo agregado do Q1 e Q2. No caso de um piloto, em um treino classificatório, não aferir um tempo válido para a formação do grid, o tempo registrado nos treinos livres, poderá ser considerado para posicioná-lo após os pilotos que tem tempo válido no treino classificatório, desde que autorizado pelo júri de prova. Para determinar o tempo de corte para as corridas, será considerado o tempo médio da soma dos tempos dos 3(três) primeiros pilotos da geral da categoria, obtidos na SUPERPOLE, acrescido de 12%.

12.3.7 – Caso dois pilotos registrem o mesmo tempo de volta durante as sessões classificatórias, estes serão classificados priorizando o piloto que registrou a volta primeiro.

12.4. 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.

12.5. No caso de uma rodada dupla, haverá apenas um conjunto de treinos classificatórios, e os mesmos valerão para as corridas em questão.

13. GRID DE LARGADA

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

13.2. 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.

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

13.4. 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.

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

14. REGRAS DO PIT-LANE

14.1. 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.

14.2. 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.

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

15. PROCEDIMENTO DE LARGADA

15.1. 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. As pessoas presentes no grid não podem derramar líquidos ou despejar quaisquer tipo de dejetos em pista.

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.

15.2. 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 for sob “chuva” e indicar esta decisão aos pilotos no grid e aqueles que ainda estiverem na zona de box.

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.

15.3. 5 minutos antes do início da volta de aquecimento

É apresentada a placa 5 MINUTOS.

15.4. 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.

15.5. 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, juntamente com a pessoa que estiver com o guarda sol..

15.6. 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.

15.7. Todo piloto que antecipe a largada será sancionado com a penalização ride through, de acordo com o procedimento definido no artigo. 17º. Poderá ser aplicada, a critério da direção de prova, penalização por tempo.

A QUEIMA DE LARGADA, é definida pelo movimento da moto para frente enquanto a luz vermelha estiver acesa. Quando o piloto parar em cima ou à frente do colchete. Quando o piloto se posicionar fora do colchete correto da sua posição de largada (obtendo vantagem).

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.

15.8. 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.

15.9. 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 alí se encontrarem.

15.10. Não é permitida a troca de moto.

15.11. 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.

15.12. 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.

16. CORRIDA EM PISO MOLHADO (“CHUVA”)

16.1. Corrida ou Treino com “chuva”: geralmente, são declarados com “chuva” quando a sessão 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.

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

16.3. Se uma corrida não tiver sido declarada como de “chuva” e começar a chover antes da largada, o Diretor de prova determina novo horário de relargada.

16.4. Se uma corrida for interrompida por alteração das condições meteorológicas, deverá ser cumprido o disposto no artigo 19º.

17. PENALIZAÇÃO RIDE THROUGH

17.1. 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.

17.2. 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 poderá ser desclassificado mostrando-se a bandeira preta, mais a placa com o número do piloto.

17.3. 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.

17.4. 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.

17.5. 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.

18. COMPORTAMENTO DURANTE AS SESSÕES DE TREINOS E A CORRIDA

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

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

- 18.2.** 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.
- 18.3.** Os pilotos devem percorrer a pista em sua totalidade (distância da pista descrita no RCEE), caso percorra algum trecho fora do predeterminado, poderá se caracterizar corte de percurso, caso o piloto obtenha vantagem. Infração a esta regra incidirá em penalização. Caso seja necessário verificar alguma suspeita de corte de percurso após a corrida, o resultado ficará sub judice.
- 18.4.** 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.
- 18.5.** 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.
- 18.6.** 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.
- 18.6. 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.
- 18.7.** Os pilotos que no pit-lane deixarem o motor da moto desligar podem ser ajudados pelos mecânicos para fazê-la funcionar novamente.
- 18.8.** 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).
- 18.9.** É proibido percorrer qualquer porção da pista e da via de acesso ao box (pit-lane) em sentido contrário àquele que está indicado no Regulamento de Condições Específicas da Etapa (RCEE), a menos que seja feito com a autorização e acompanhamento de um comissário de pista.
- 18.10.** Durante as sessões de treinos e corridas é proibido parar em pista.
- 18.11.** No ato de ultrapassar ou de ser ultrapassado é proibido obstruir o caminho ao outro piloto.
- 18.12.** É proibida a prática de condução perigosa.
- 18.13.** 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.
- 18.14.** Um piloto só pode receber ajuda técnica ou reabastecer a moto no seu próprio box, podendo recorrer à ajuda de seus assistentes.
- 18.15.** Durante o reabastecimento (somente autorizado nas sessões de treinos), o motor tem de estar desligado.

18.16. 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.

18.17. Todo o piloto que efetue uma ultrapassagem a outro piloto, que também estiver em deslocamento 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 respectivas de cada categoria.

19. INTERRUPÇÃO DE UMA CORRIDA E NOVA LARGADA

19.1. A duração de cada prova será indicada, baseada em critério de quilometragem e tempo de prova e deverá ser comunicada a todos os pilotos com antecedência. A organização pode agrupar categorias em uma prova ou treino.

19.2. No caso de parada de uma prova (bandeira vermelha) fica estabelecido que:

19.2.1. Até 60% das voltas completadas – nova largada será dada, usando o procedimento de largada rápida para finalizar as voltas restantes determinadas. O grid será formado pela posição dos pilotos na volta anterior a paralização.

19.2.2. Acima de 60% das voltas completadas – Prova válida sendo atribuído a totalidade dos pontos aos participantes.

19.2.3. No caso da porcentagem de voltas não ser um número inteiro esse será imediatamente arredondado para cima.

19.3. Nova largada de uma corrida que foi interrompida

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.

19.3.1. Será realizado o procedimento de largada rápida.

19.3.2. 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. A pessoa determinada pelo piloto/equipe, para orientar o piloto na sua posição no grid, terá acesso nesse momento, ou quando autorizado pelo Diretor de Provas. O box permanecerá aberto por 3 (três) minutos

19.3.3. 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, onde serão assistidos por uma pessoa, que terá a única função de marcar a posição de largada do piloto. O auxiliar do piloto deverá deixar a posição no grid, assim que seu piloto assumir essa posição.

19.3.4. Assim que o grid estiver formado, e liberado, será apresentada a placa de 30 segundos.

19.3.5. 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, largando de box.

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 do colchete 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.

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 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.

19.4. Em corridas sprint, o procedimento padrão de largada será o de largada rápida e a pontuação será como determinado no artigo 25.

20. FINAL DA CORRIDA E CLASSIFICAÇÃO

20.1. 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.

20.2. 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.

20.2.3.2 No caso da situação descrita em 20.1.2. (três voltas ou mais e menos de ½(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.**

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

20.4. 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.**

20.5. Se por qualquer razão diferente da mencionada no artigo 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.

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

21. COMPORTAMENTO DE CHEGADA

21.1. 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. Após receber a bandeirada final, os pilotos não devem desacelerar de forma brusca, de forma que potencialize o risco de colisão com os pilotos que estiverem atrás.

21.2. 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.

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

22. PARQUE FECHADO

22.1. 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.

22.2. 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.

22.3. 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.

22.4 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.

23. PROTESTOS E RECLAMAÇÕES

23.1. Protestos técnicos.

23.1.1. Até 30 (trinta) minutos após a bandeirada, 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 para as motos de 1000cc deve ser acompanhado de um depósito caução de 12 (doze) salários mínimos vigentes a época, em dinheiro ou PIX do piloto ou equipe reclamante, por cada item da área da moto sob protesto. O protesto para as demais categorias deve ser acompanhado de um depósito caução de 6 (seis) salários mínimos vigentes a época, em dinheiro ou PIX do piloto ou equipe reclamante, por cada item da área da moto sob protesto.

23.1.2.

Caso o recurso seja procedente acontecerá a restituição do depósito caução. Se o recurso for improcedente o valor será destinado ao piloto/equipe reclamado.

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

23.1.4. Após o protesto a motocicleta será recolhida pela organização que agendará data e local para verificação dos itens na presença de um representante do reclamante e do reclamado. A responsabilidade da montagem e desmontagem da motocicleta é da equipe.

23.1.5. As partes envolvidas num protesto (o protestante e o protestado), ou uma pessoa por eles designado, podem assistir às vistorias técnicas da moto da outra parte, só podendo se manifestar quando a verificação técnica estiver concluída.

23.1.6. 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.

23.2. Protestos Desportivos

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 2 salários mínimos vigentes à época, em dinheiro ou PIX do piloto ou equipe reclamante, que será devolvido se vier a ser dada razão ao reclamante. Em caso de outras reclamações desportivas o prazo de 30 minutos deverá ser observado pelo horário da bandeirada.

23.2.1. 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.

24. 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.

25. PONTUAÇÕES

Em cada corrida são atribuídos pontos aos pilotos classificados (artigo 20.4.) conforme tabela abaixo:

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

No caso de corrida curta(sprint), são atribuídos pontos aos pilotos classificados 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

25.1. PONTOS EXTRAS

25.1.1. Será atribuído 1 ponto extra ao piloto que realizar a Pole Position para cada categoria independente da subcategoria, artigo 12.3.1

25.1.2. Ao piloto que realizar a volta mais rápida da corrida, será atribuído 1 ponto extra

25.2. 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.

26. 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.

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.

27. SISTEMA DE CRONOMETRAGEM

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

27.2. O sistema de cronometragem deve utilizar transponder.

27.3. Um sistema paralelo (alternativo), por célula ou outro (não dependente do sistema eletrónico principal), pode ser utilizado para reconfirmar 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.

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

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

27.6. 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.

27.7. 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.

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

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

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

27.11. 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.

28. CREDENCIAIS DE ACESSO

28.1. 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).

29. 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 01, de abril de 2026.

Coordenador de Motovelocidade da CBM

Diretor Técnico Desportivo da CBM.

ANEXO A

1. INTRODUÇÃO

1.1. A TECHTIME LTDA. organiza em 2026 o Campeonato Brasileiro de Motovelocidade, designado, MOTO1000GP - Campeonato Brasileiro de Motovelocidade.

2. APLICAÇÃO DE LOGOMARCAS PATROCINADORES DO EVENTO

2.1. Todos os pilotos do MOTO1000GP das categorias e subcategorias admitidas, 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, 9 e 10), 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 artigo 6.1 do Regulamento Desportivo.

2.2.2. Os pilotos que, após a vistoria técnica preliminar, participarem de treinos ou corridas sem os adesivos obrigatórios ou incorretamente aplicados, serão penalizados conforme artigo 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 admitidas em complemento aos de caráter geral definidas no Regulamento Desportivo.

4. ATRIBUIÇÃO DE NÚMEROS DE COMPETIÇÃO

- Os números na temporada 2026, serão atribuídos através de reserva realizada na pré- inscrição anual no sistema), e também por e-mail: ou através do contato do escritório central da organização, que serão confirmados após a efetivação da inscrição.
- Os números na temporada 2026, serão atribuídos conforme ranking dos 3 primeiros colocados na categoria geral na temporada 2025, que terão prioridade nos números referente à sua colocação do ranking.

5. DISTÂNCIA DA CORRIDA

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

Máxima

Categoria GP1000 - 1000 EVO

Categoria GP600 – 600 EVO- 600 MASTER

Categoria GP LIGHT

Categoria Daytona 660 Cup, 660 EVO

de 30 Km a 80 Km cada corrida

de 30 Km a 70 Km cada corrida

de 30 Km a 70 Km cada corrida

de 30 Km a 70 Km cada corrida

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

6. HORÁRIO

O horário detalhado da manifestação desportiva deve estar disponível no site oficial do evento e no Regulamento de Condições Específicas da Etapa (RCEE).

7. CLASSIFICAÇÃO NO MOTO1000GP

• **7.1.** A atribuição de pontos por corrida é feita de acordo com o artigo 25º do Regulamento Desportivo.

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

• **7.3.** Em caso de empate, entre dois ou mais pilotos, na classificação final 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 na última prova.

• 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 3.3 do REGULAMENTO DESPORTIVO 2026.

8. PRÊMIO

• **8.1.** Por corrida os três primeiros classificados das categorias e subcategorias admitidas receberão troféus na cerimônia do pódio.

A organização do evento poderá incluir uma premiação adicional em cada etapa, que será descrita no Regulamento de Condições Específicas da Etapa (RCEE).

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

9. 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 e subcategorias admitidas.

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 e vice- campeões das categorias e subcategorias admitidas.

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.

ANEXO B – DAYTONA 660 CUP

O PRESENTE ANEXO ESTABELECE UM CONJUNTO DE REGRAS E PROCEDIMENTOS ESPECÍFICOS PARA A CATEGORIA DAYTONA 660 CUP, EM COMPLEMENTO AOS DE CARÁTER GERAL DEFINIDAS NO REGULAMENTO DEPORTIVO.

1. Identificação Visual e Patrocínios

- 1.1. Os pilotos e equipes não poderão participar com seus equipamentos (moto e macacão) da categoria em competições, campeonatos ou treinos que estejam ligados a uma competição sem autorização previa da organização do MOTO1000GP.
- 1.2. Participar de todas as atividades comerciais e desportivas solicitadas pela organização ou pelos patrocinadores oficiais da categoria, durante as etapas do campeonato.
- 1.3. Zelar pelo bom comportamento durante as competições e evento, respeitar todos os regulamentos publicados pela organização;
- 1.4. Utilizar obrigatoriamente o uniforme fornecido pela organização da copa bem como todos os materiais promocionais dos patrocinadores da copa, como: cobertor térmico de pneus, uniformes, cavaletes, bonés, guarda-sol, squeezes, etc, durante a realização das competições e eventos;
- 1.5. Os pilotos da DAYTONA 660 CUP e subcategoria, serão obrigados a respeitar o Layout de aplicação de logomarcas nas motos, no macacão, mantendo os adesivos e patches em locais específicos dos patrocinadores categoria (ver diagrama técnico 10). Não será permitido que participem das manifestações desportivas do MOTO1000GP, aqueles concorrentes que não colocarem corretamente estes adesivos com as logomarcas no local definido.
- 1.6. Os concorrentes (pilotos ou equipes) poderão exibir seus patrocinadores nos locais pré-definidos conforme as dimensões especificadas no layout do **DIAGRAMA TÉCNICO 10**, nomes, marcas, logomarcas e layout que remetam, conflitem, concorram direta ou indiretamente com os patrocinadores e fornecedores oficiais da categoria, são EXPRESSAMENTE PROIBIDOS, salvo com autorização previa da organização do MOTO1000GP.
- 1.7. Os pilotos que, após a vistoria técnica preliminar, participarem de treinos ou corridas sem os adesivos obrigatórios ou incorretamente aplicados, serão penalizados conforme artigo 6.1 do Regulamento Desportivo

2. Uso de Componentes e Materiais Promocionais

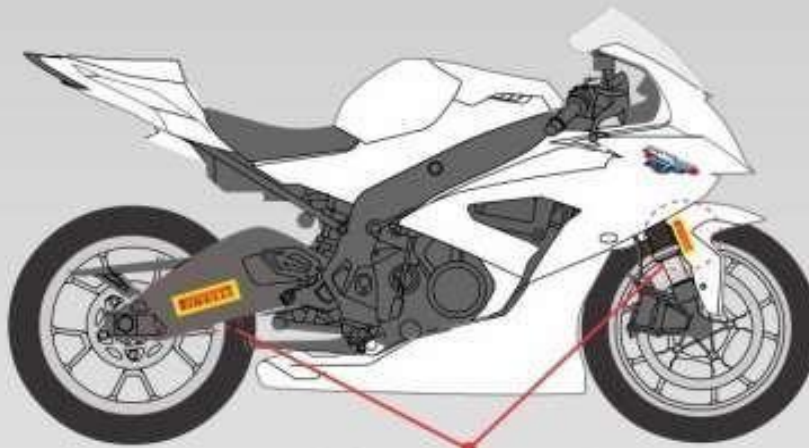
- 2.1. Utilizar obrigatoriamente apenas componentes de reposição originais Triumph e componentes de reposição Racing das marcas patrocinadoras e homologadas pela organização;

3. PRÊMIO

- 3.1. Por corrida os três primeiros classificados da categoria geral e subcategoria admitida receberão troféus na cerimônia do pódio.
- 3.2. O piloto que somar o maior número de pontos da temporada 2026 será atribuído o título de “CAMPEÃO” da categoria DAYTONA 660CUP e irá receber como prêmio uma moto Triumph Street Triple 765 RS 0km.

Guia de aplicação de logomarca do patrocinador Oficial de Pneus do MOTO1000GP 2026 para as Categorias e subcategorias admitidas

ÁREA EXCLUSIVA RESERVADA PARA FORNECEDORA OFICIAL DE PNEUS



Aplicação obrigatória de adesivos da fornecedora oficial de pneus.



Aplicação obrigatória de adesivos da fornecedora oficial de pneus.

ÁREA DE APLICAÇÃO DA MARCA OBRIGATORIA DO CAMPEONATO



DIAGRAMA TÉCNICO – 9

Guia de aplicação de logomarca Obrigatória dos patrocinadores das motos adquiridas através de subsídio nas marcas; **TRIUMPH, BMW Motorrad e DUCATI** para as Categorias GP1000 e GP600 e subcategorias admitidas.

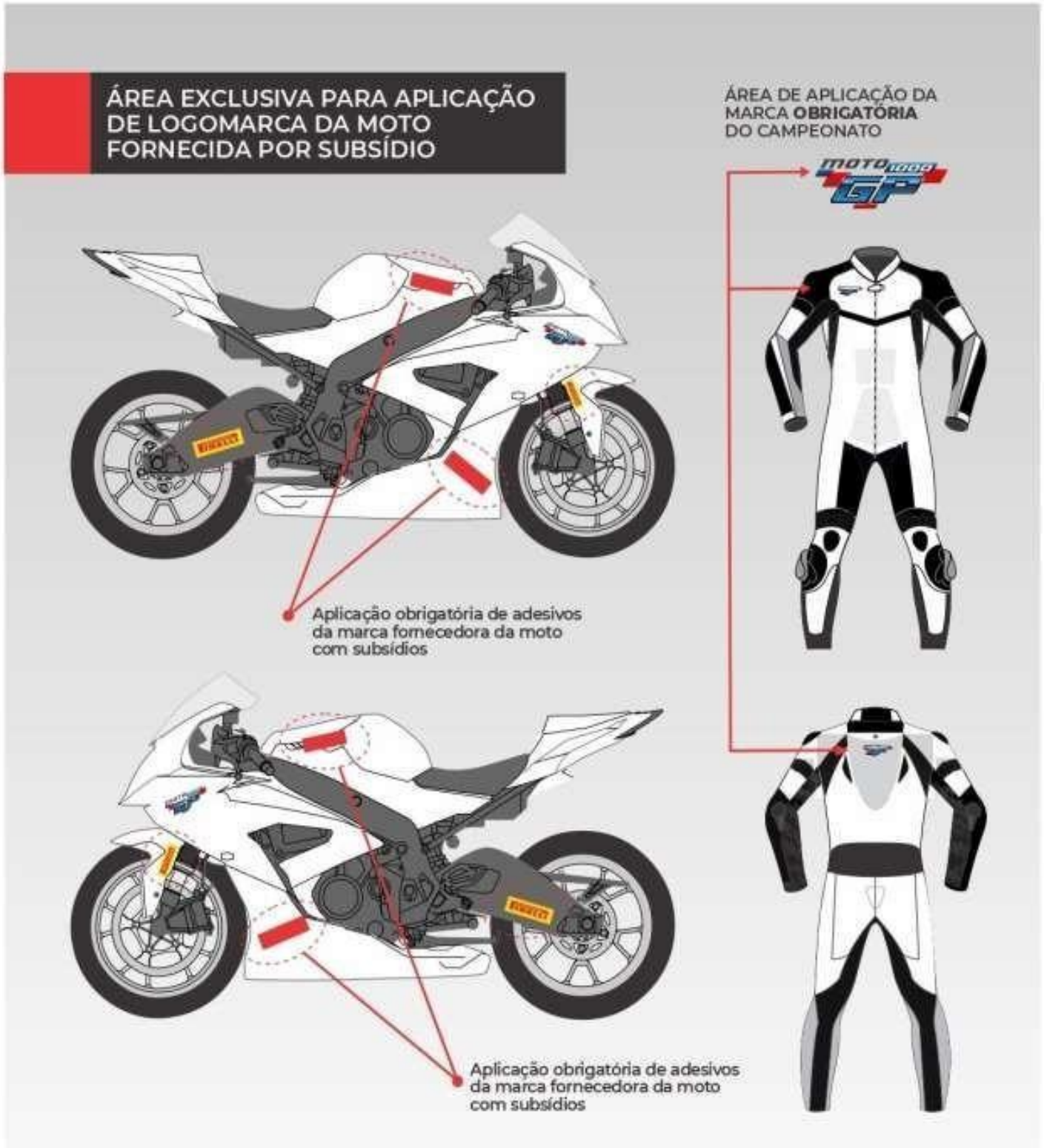


DIAGRAMA TÉCNICO – 10

Guia de aplicação de logomarcas **obrigatórias** dos patrocinadores da DAYTONA 660CUP e do espaço disponível para os patrocinadores das equipes e pilotos com seu local e sua dimensão máxima permitida.



Macacão - Locais Permitidos	
Frente	Costa
A - 20cm x 6,5cm	C - 20cm x 6,5cm
B - 20cm x 5cm	

Moto - Locais Permitidos		
Carenagem Frontal	Carenagem Lateral	Rabeta
D - 10cm x 3,5cm	E - 12cm x 4cm	H - 12cm x 4cm
	F - 19cm x 9cm	I - 15cm x 5cm
	G - 15cm x 5cm	