



澳門特別行政區
二十五周年紀念
Celebração do
25º Aniversário da
Região Administrativa
Especial de Macau



14-17/11/2024



慶祝中華人民共和國成立75周年及澳門特別行政區成立25周年

71 GRAND PRIX MACAU

澳門格蘭披治大賽車
GRANDE PRÉMIO DE MACAU
MACAU GRAND PRIX



www.macau.grandprix.gov.mo

主要贊助商
Patrocinadores principais
Elite sponsors



澳門綜合
SJM Resorts, S.A.





澳門大賽車博物館
MUSEU DO GRANDE PRÉMIO DE MACAU
MACAO GRAND PRIX MUSEUM

展開你的傳奇旅程

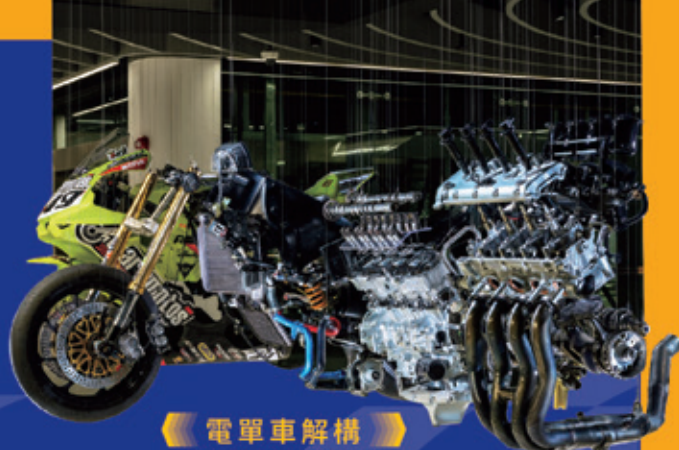
EMBARK ON A LEGENDARY JOURNEY

立即購票!

GRAB YOUR TICKETS NOW!



蠟像由杜莎夫人蠟像館所創造及全權擁有
The figures shown are created and owned by Madame Tussauds



電單車解構
MOTORCYCLE DECONSTRUCTED

車手蠟像
RACER WAX FIGURES

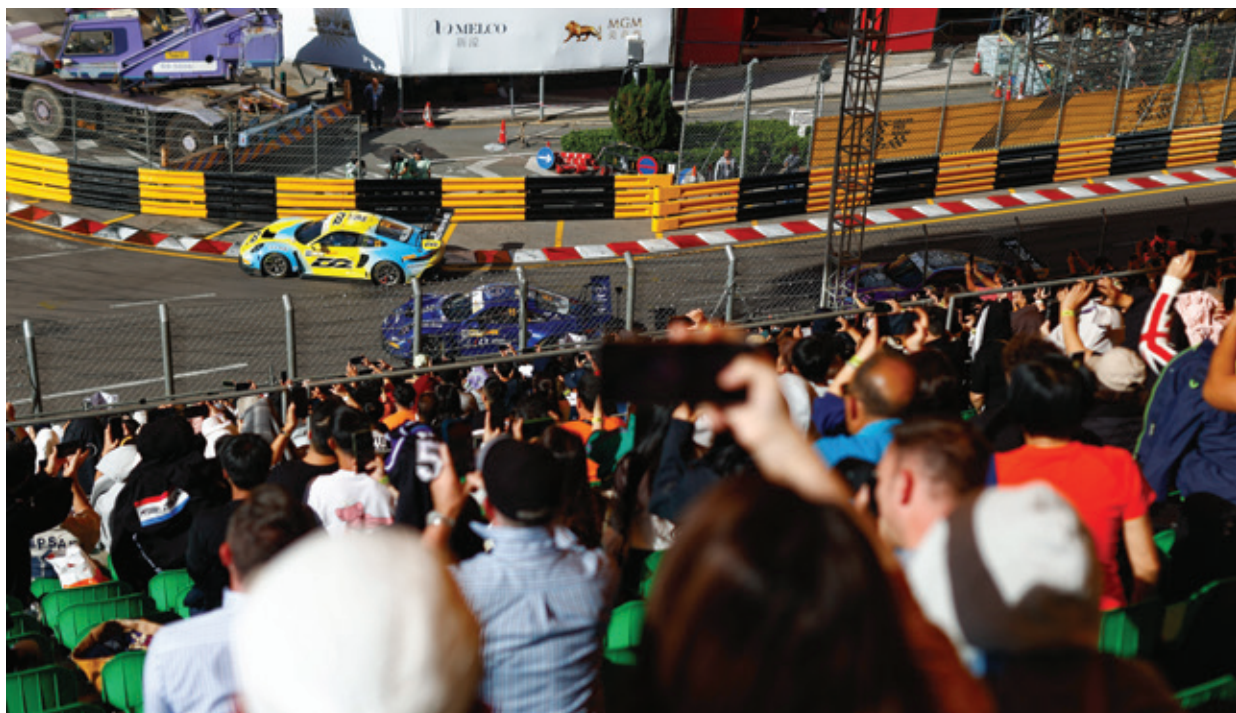


賽事體驗區
RACE DAY EXPERIENCE



地址：澳門高美士街431號
Add: Rua de Luís Gonzaga Gomes no. 431, Macao
☎ (853) 8593 0515, (853) 8593 0516
<https://mgpm.macaotourism.gov.mo>

歡迎蒞臨第71屆澳門格蘭披治大賽車！
BEM-VINDO AO 71º GRANDE PRÉMIO DE MACAU!
WELCOME TO THE 71ST MACAU GRAND PRIX!





WHAT'S INSIDE...

04 賀辭

澳門特別行政區行政長官賀一誠
澳門特別行政區政府社會文化司司長歐陽瑜
澳門特別行政區政府體育局局長張子軒

07 第71屆澳門格蘭披治大賽車組織委員會

09 比賽無間斷：為你逐一介紹東望洋跑道上的各場精彩比賽

13 東望洋跑道賽道圖及資訊

15 第71屆澳門格蘭披治大賽車賽事程序

17 成年之禮

對每位有志於進軍一級方程式的賽車手來說，在標誌性的東望洋跑道上考驗其勇氣是一項挑戰，而任何一位曾經是新鮮面孔的年輕參賽者都可以證明這點。

24 勝利方程式

歷史悠久的澳門格蘭披治大賽車揭開新篇章，繼續扮演賽車運動未來超級巨星的表演舞台。讓我們看看，是什麼造就區域方程式(FR)成為最理想的選擇，擔當國際單座位賽車皇冠上的明珠。

28 澳門先生

將於2024年第16次到澳門參賽的兩屆澳門格蘭披治三級方程式大賽冠軍及四屆澳門GT盃盟主莫他拿，暢談他對東望洋跑道的持久熱愛。

31 裝甲騎士

澳門格蘭披治電單車大賽在東望洋跑道上的英雄，讓人想起古代騎士，騎著強大戰馬投入戰鬥，現代的電單車賽車主角，就像戰士一樣，從頭到腳都被護甲層層保護著

36 房車賽凱旋而歸

半世紀以來，澳門東望洋大賽一直是國際房車賽曆上的常年亮點，而自TCR規格房車賽概念誕生以來，東望洋大賽也成功地為其發揮關鍵作用。

38 澳門製造

舉辦備受尊崇的國際年度體育盛事－澳門格蘭披治大賽。本文詳述這座城市如何迎接挑戰，實現這項壯舉。

97 鳴謝

04 MENSAGEM DE BOAS-VINDAS

Chefe do Executivo da Região Administrativa Especial de Macau, Ho Iat Seng
Secretária para os Assuntos Sociais e Cultura do Governo da Região Administrativa Especial de Macau, Ao Ieong U
Presidente do Instituto do Desporto do Governo da Região Administrativa Especial de Macau, Luís Gomes

07 Comissão Organizadora do 71.º Grande Prémio de Macau

09 Acção sem parar: Um resumo de cada corrida do que acontecerá no Circuito da Guia

13 MAPA DO CIRCUITO DA GUIA E INFORMAÇÕES

43 Programa das corridas do 71.º Grande Prémio de Macau

45 RITUAL DE PASSAGEM

Testar o seu valor no icónico Circuito da Guia é um desafio que todos os aspirantes à Fórmula 1 desejam enfrentar, como qualquer um destes jovens promissores poderá testemunhar..

52 FÓRMULA VENCEDORA

À medida que o Grande Prémio de Macau abre um novo capítulo na sua longa e prestigiada história como montra para as futuras superestrelas do desporto, analisamos o que faz da FR a escolha ideal para a jóia da coroa das competições internacionais de monolugares.

56 SR. MACAU

Duplo vencedor do Grande Prémio Macau de F3 e quatro vezes campeão da Taça GT Macau, Edoardo Mortara fala sobre a sua duradoura paixão pelo Circuito da Guia ao regressar pela 16.ª vez em 2024.

59 A ARMADURA DOS CAVALEIROS

Os heróis do Grande Prémio de Motos de Macau, no Circuito da Guia, lembram os cavaleiros de outrora, em batalha montados nos seus poderosos corcéis. E tal como esses guerreiros de outros tempos, os protagonistas de hoje estão protegidos da cabeça aos pés por armaduras.

64 TRIUNFO DOS CARROS DE TURISMO

Um dos principais destaques do calendário internacional de carros de turismo há mais de meio século, a Corrida da Guia Macau também desempenhou um papel fundamental no sucesso fenomenal do conceito TCR desde a sua criação.

66 FABRICADO EM MACAU

O Circuito da Guia existe apenas uma vez por ano, erguendo-se das movimentadas ruas da Região Administrativa Especial de Macau para acolher o respeitado e extravagante evento desportivo internacional que é o Grande Prémio. Descubra como a cidade enfrenta o desafio de realizar esta impressionante façanha.

97 AGRADECIMENTOS



04 WELCOME MESSAGES

Chief Executive of the Macao Special Administrative Region Ho Iat Seng
Secretary for Social Affairs and Culture of the Macao Special Administrative Region Government Ao Ieong U
President of the Sports Bureau of the Macao Special Administrative Region Government Luís Gomes

07 The 71st Macau Grand Prix Organizing Committee

09 Non-Stop Action: A race-by-race roundup of what's coming up on the Guia Circuit

13 THE GUIA CIRCUIT MAP AND INFORMATION

71 71st Macau Grand Prix Race Programme

73 RITE OF PASSAGE

Testing their mettle on the iconic Guia Circuit is a challenge every Formula 1 aspirant relishes as any of these then-fresh-faced youngsters could attest

79 WINNING FORMULA

As the Macau Grand Prix opens the next chapter on its long-established history as a showcase for future superstars of the sport, we look at what makes Formula Regional (FR) the ideal choice for the jewel in the international single seater crown

83 MR MACAO

Double F3 Macau Grand Prix and four-time Macau GT Cup winner Edoardo Mortara talks about his enduring love affair with the Guia Circuit as he returns for his 16th visit in 2024

86 KNIGHTS IN ARMOUR

The Macau Motorcycle Grand Prix heroes of the Guia Circuit are reminiscent of the knights of old, locked in battle astride their powerful steeds. And like those latter-day warriors, the modern-day protagonists are protected from head to toe by armour

90 TOURING CAR TRIUMPH

A perennial highlight of the international touring car calendar for more than half a century, the Macau Guia Race has also played a key role in the phenomenal success of the TCR concept since its inception

92 MADE IN MACAO

The Guia Circuit exists just once a year, rising from the busy streets of the Macao SAR to host the much-respected international annual sporting extravaganza that is the Grand Prix. Find out how the city rises to the challenge of achieving this formidable feat

97 ACKNOWLEDGEMENT



澳門格蘭披治大賽車官網 Portal Oficial do Grande Prémio de Macau Macau Grand Prix website:

www.macau.grandprix.gov.mo

澳門格蘭披治大賽車官方應用程式



APP Oficial do Grande Prémio de Macau



Macau Grand Prix APP



澳門特別行政區行政長官 賀一誠

澳門格蘭披治大賽車迄今已踏入第71屆，每年均吸引來自世界各地的一眾好手匯聚澳門，爭奪殊榮。大賽車已成為年度國際體壇盛事，歷來深受國內外和本澳車手、旅客及賽車運動愛好者推崇，是澳門一張重要的金名片。

適逢本年為中華人民共和國成立七十五周年、澳門特區成立二十五周年的雙慶之年，作為系列慶祝活動之一，本屆大賽車別具意義，尤其在澳門建設“世界旅遊休閒中心”的發展定位下，將進一步突出澳門舉辦國際大型體育賽事的綜合實力，以及澳門作為體育旅遊目的地的吸引力，助力澳門打造“體育之城”。大賽車發展至今，在賽事項目和配套安排上與時俱進，不斷提升辦賽的專業水平、提升觀眾的觀賞體驗，亦持續擴大其聯動效應，在促進體育、旅遊及文化等關聯產業融合方面成效顯著，為澳門經濟適度多元發展帶來積極效益。

澳門格蘭披治大賽車能夠持續舉辦至今，得來不易，是幾代澳門人努力不懈所累積的成果，當中，有賴於賽事組委會、各政府部門、機構和團體的大力協助，企業和社會各界的鼎力支持，以及廣大市民的配合和參與，在此，本人謹此致以誠摯謝忱。同時，祝願第71屆澳門格蘭披治大賽車圓滿成功！期望各參賽車手超越自我，在充滿挑戰的東望洋跑道上再創佳績！



賀辭 MENSAGEM DE BOAS-VINDAS WELCOME MESSAGE

Chefe do Executivo da Região Administrativa Especial de Macau Ho Iat Seng

O Grande Prémio de Macau celebra a sua 71.ª edição. Todos os anos, atrai os melhores concorrentes de todo o mundo para competir pela glória em Macau. O Grande Prémio tornou-se um evento desportivo internacional anual, recebendo grande apreço de concorrentes, visitantes e entusiastas do desporto motorizado, tanto em casa como além-fronteiras.

É um importante contributo para a reputação de Macau como “cartão de visita dourado”. Este ano, o Grande Prémio coincide com a dupla celebração do 75.º aniversário da Implantação da República Popular da China e do 25.º aniversário da Região Administrativa Especial de Macau.

Como parte de uma série de celebrações, este Grande Prémio reveste-se de um significado especial, sobretudo no contexto de Macau como um destino de “Centro Mundial de Turismo e Lazer”, dentro do seu posicionamento de desenvolvimento. O evento realçará ainda mais a capacidade de Macau para acolher grandes eventos desportivos internacionais, destacando a sua atractividade como destino de turismo desportivo e ajudando Macau a tornar-se numa “Cidade do Desporto.”

À medida que o Grande Prémio se desenvolve, tem-se mantido alinhado com os padrões de organização e apoio para eventos internacionais, melhorando continuamente o profissionalismo da competição e a experiência do público, e expandindo a sua ligação na promoção da integração de sectores relacionados, como o desporto, o turismo e a cultura. Os resultados têm sido notáveis e trouxeram benefícios positivos para a diversificação adequada da economia de Macau.

A continuidade da organização do Grande Prémio de Macau até aos dias de hoje é uma conquista arduamente alcançada, tendo sido resultado dos esforços incessantes de várias gerações da população de Macau. Esta realização depende do robusto apoio ao evento da Comissão Organizadora do evento, de diversos departamentos governamentais, instituições, associações e empresas.

Gostaria de expressar a minha sincera gratidão pelo forte apoio de pessoas de todos os quadrantes da sociedade e pela cooperação e participação do público. Ao mesmo tempo, desejo um enorme sucesso ao 71.º Grande Prémio de Macau!

Esperamos que todos os concorrentes se superem a si próprios e, uma vez mais, alcancem resultados magníficos no desafiador Circuito da Guia!

Chief Executive of the Macao Special Administrative Region Ho Iat Seng

The Macau Grand Prix is marking its 71st edition. Each year it attracts top competitors from all over the world to challenge for glory in Macao. The Grand Prix has become an annual international sporting event, earning high praise from competitors, visitors and motorsport enthusiasts at home and abroad.

It is an important contributor to Macao's "golden business card" reputation. This year the Grand Prix coincides with the double celebrations of the 75th anniversary of the founding of the People's Republic of China and the 25th anniversary of the establishment of the Macao Special Administrative Region.

As part of a series of celebrations, this Grand Prix is of special significance, particularly in the context of Macao's standing and development positioning as a "World Tourism and Leisure Centre". The event will further highlight Macao's comprehensive strength in hosting large-scale international sporting events, the city's desirability as a sports tourism destination, and help Macao become a "City of Sports".

As the Grand Prix has developed, it has kept pace with international event and supporting organizational standards, continually improved the professionalism of the competition and the audience viewing experience, and expanded its connection in promoting the integration of related industries such as sports, tourism and culture. The results have been remarkable, and have brought positive benefits to the moderate diversification of Macao's economy.

Continuing the organization of the Macau Grand Prix to this day is an achievement which has been hard won, and has been reached as a result of the unrelenting efforts of generations of Macao people. It relies upon the robust assistance of the event organizing committee, various government departments, institutions, groups and enterprises.

I would like to express my sincere gratitude for the strong support from people from all walks of life and the cooperation and participation of the public. At the same time, I wish the 71st Macau Grand Prix a complete success! We hope that all competitors will surpass themselves and achieve magnificent results once again on the challenging Guia Circuit!

澳門特別行政區政府社會文化司司長 歐陽瑜

澳門格蘭披治大賽車是本澳享譽國際的年度體育盛事，亦是深受廣大市民和各地旅客喜愛的澳門標誌性體育旅遊品牌，每年吸引一眾國際頂尖車手來澳競逐殊榮，並讓大批來自粵港澳大灣區、全球不同國家及地區的旅客慕名來澳觀賽。

為了推進“1+4”經濟適度多元發展策略，特區政府著力促進體育、旅遊、文化等關聯產業的深度融合發展，藉著舉辦多項高水平的國際性大型體育活動，積極打造具澳門特色的體育品牌盛事。同時，以體育作為平台，發揮“體育+”跨界聯動效應，逐步打造“體育之城”，助力展示澳門“世界旅遊休閒中心”的豐富內涵，把澳門國際大都市的“金名片”擦得更亮。

適逢2024年是中華人民共和國成立75周年、澳門特別行政區成立25周年的雙慶之年，澳門格蘭披治大賽車已迎來第71屆。本屆賽事將繼續引入新元素，吸引更多國際頂尖車手來澳施展渾身解數，並加強聯動本澳企業及旅遊、文創等不同業界，繼續推出多項聯乘服務及周邊配套產品，協力打造嘉年華式的大賽車文化，攜手呈現澳門體育之城的活力形象，進一步增添全城雙慶氣氛。

在此，本人衷心感謝所有促成本屆賽事成功舉辦的企業、機構、媒體及社會各界人士。同時，感謝廣大市民、各參賽隊伍的支持。祝願第71屆澳門格蘭披治大賽車取得圓滿成功！祝來自世界各地的車手在澳門賽道上創造新紀錄！



Secretária para os Assuntos Sociais e Cultura do Governo da Região Administrativa Especial de Macau Ao Iong U

O Grande Prémio de Macau é um evento desportivo anual de renome internacional. É também uma marca icónica do turismo desportivo de Macau, apreciada tanto pelos residentes como pelos visitantes de todo o mundo.

O evento traz todos os anos muitos dos concorrentes internacionais de topo para competirem pelos lugares de honra, atraindo também muitos visitantes da Grande Baía Guangdong-Hong Kong-Macau, bem como de diversos países e regiões de todo o mundo que vêm a Macau para assistir às corridas.

Para promover a estratégia de desenvolvimento da diversificação adequada “1+4”, o Governo da RAEM esforça-se para impulsionar uma profunda integração do desenvolvimento do desporto, turismo, cultura e outras indústrias relacionadas, construindo activamente uma cidade específica de Macau através da organização de eventos desportivos internacionais de grande escala e elevado nível. Ao mesmo tempo, utilizando o desporto como plataforma, aproveitamos plenamente o efeito de ligação transfronteiriça do conceito “Desporto +”, com o objectivo de gradualmente construirmos uma “Cidade do Desporto” que ajude a reforçar a imagem positiva de Macau, como um centro mundial de turismo e lazer, e a consolidar a sua reputação de “cartão de visita dourado” enquanto uma metrópole internacional.

Coincidindo com a dupla celebração do ano de 2024, que assinala o 75.º aniversário da Implantação da República Popular da China e o 25.º aniversário da Região Administrativa Especial de Macau, o Grande Prémio de Macau chega à sua 71.ª edição.

Este evento continuará a introduzir novos elementos para atrair mais concorrentes internacionais de topo a Macau, onde poderão demonstrar as suas capacidades. Irá também fortalecer os laços com empresas de Macau e diversas indústrias, como a do turismo e da criatividade cultural, e continuará a lançar um número de serviços conjuntos de viagens e produtos complementares associados. Esta cultura das corridas, em forma de festival, visa apresentar Macau como uma cidade dinâmica e desportiva, reforçando ainda mais a dupla comemoração.

Aqui, gostaria de expressar os meus sinceros agradecimentos a todas as empresas e instituições, à imprensa e às pessoas de todos os sectores da sociedade que contribuíram para o sucesso deste evento. Ao mesmo tempo, agradecemos ao público e às equipas participantes pelo seu apoio.

Desejo todo o sucesso ao 71.º Grande Prémio de Macau e espero que os concorrentes de todo o mundo estabeleçam novos recordes no circuito de Macau este ano!

Secretary for Social Affairs and Culture of the Macao Special Administrative Region Government Ao Iong U

The Macau Grand Prix is an internationally-renowned annual sporting event in Macao. It is also an iconic sports tourism brand of Macao that is loved by both residents and visitors from all over the world.

The event brings many top international competitors every year to compete for honours, and attracts many visitors from the Guangdong-Hong Kong-Macao Greater Bay Area as well as from different countries and regions around the world come to Macao to watch the races.

In order to promote the “1+4” moderate economic diversification development strategy, the Macao SAR Government strives to promote the deeply integrated development of sports, tourism, culture and other related industries, actively building a Macao-specific city by organizing a number of high-level international, large-scale sporting events. At the same time, using sports as a platform, we fully utilize the cross-border linkage effect of “Sports +” to gradually build a “City of Sports” to help showcase positive perceptions of Macao as a world tourism and leisure centre, and enhance its “golden business card” reputation as an international metropolis.

Coinciding with the double celebration year of 2024, which marks the 75th anniversary of the founding of the People’s Republic of China and the 25th anniversary of the founding of the Macao Special Administrative Region, the Macau Grand Prix ushers in its 71st edition.

This event will continue to introduce new elements in order to attract more top international competitors to Macao to showcase their skills. It will also strengthen its links with Macao enterprises and different industries such as tourism and cultural creativity, and continue to launch a number of joint travel services and peripheral ancillary products. This carnival-style racing culture serves to present Macao as a dynamic, sporting city, further enhancing the double celebrations.

Here, I would like to express my heartfelt thanks to all the companies and institutions, the media, and people from all walks of life who have contributed to the success of this event. At the same time, we would like to thank the public and participating teams for their support.

I wish the 71st Macau Grand Prix every success, and hope the competitors from all over the world will set new records on the Macao circuit this year!

澳門特別行政區政府體育局局長 張子軒

澳門格蘭披治大賽車是一項備受矚目的國際車壇盛事，同為澳門特區最具規模的體育旅遊品牌項目，賽事多年來榮獲國際汽聯的高度信任及充份肯定，於每年十一月匯聚來自世界各地的賽車愛好者、傳媒和旅客，與本澳市民共同參與這項年度嘉年華式活動，感受澳門獨有的“體育+”魅力，為市民及旅客帶來與別不同的非凡盛事體驗。

今屆大賽車繼續融入豐富的文化和旅遊元素，以體育盛事作為平台，帶動不同產業的聯動發展來推進澳門成為多元、特色、活力的文化創意城市，透過延伸賽事內容和周邊活動，打造更多元化的體育旅遊產品，為市民和旅客帶來更多元創新的體育休閒旅遊體驗，吸引更多來自世界各地的旅客群體蒞澳，藉此提升澳門的國際知名度，推動澳門建設世界旅遊休閒中心，進一步鞏固澳門格蘭披治大賽車在國際車壇上的地位。

本人謹此向大賽車組委會各成員、賽事工作人員、政府部門，以及贊助機構致以衷心感謝，同時祝願第71屆澳門格蘭披治大賽車圓滿成功，再創佳績！



賀辭 MENSAGEM WELCOME MESSAGE

Presidente do Instituto do Desporto do Governo da Região Administrativa Especial de Macau Luís Gomes

O Grande Prémio de Macau é um evento internacional de corridas de alto nível e a maior marca de turismo desportivo da RAEM. Ao longo dos anos, o evento conquistou elevados níveis de confiança e reconhecimento por parte da Federação Internacional do Automóvel (FIA).

Em Novembro, entusiastas das corridas, a imprensa e visitantes de todo o mundo reúnem-se para participar neste evento anual, em forma de festival, ao lado dos residentes, vivenciando os eventos excepcionais das atrações singulares “Desporto+” de Macau.

O Grande Prémio deste ano continua a incorporar ricos elementos culturais e turísticos, utilizando o evento desportivo como plataforma para promover o desenvolvimento conjunto de diferentes indústrias, de modo a impulsionar o crescimento de Macau como uma cidade cultural e criativa diversa, distinta e dinâmica.

Ao expandir o conteúdo do evento e das actividades envolventes, criamos um produto de turismo desportivo mais diversificado, inovando e alargando a variedade de experiências desportivas e de lazer, tanto para os visitantes como para os residentes. Isto também atrai mais grupos de turistas de todo o mundo a visitar Macau, melhorando assim a reputação internacional da cidade e promovendo o seu desenvolvimento como um centro de turismo e lazer de classe mundial, além de consolidar ainda mais a posição do Grande Prémio de Macau no mundo dos desportos motorizados a nível internacional.

Gostaria de expressar o meu sincero agradecimento a todos os membros da Comissão Organizadora do Grande Prémio de Macau, aos colaboradores do evento, aos departamentos governamentais e às organizações patrocinadoras.

Desejo também que o 71.º Grande Prémio de Macau seja um retumbante sucesso!

President of the Sports Bureau of the Macao Special Administrative Region Government Luís Gomes

The Macau Grand Prix is a high-profile international racing event and the largest sports tourism brand of the Macao SAR. Over the years, the event has earned high levels of both trust and recognition from the Fédération Internationale de l'Automobile (FIA).

Each November, racing enthusiasts, the media and visitors from all over the world gather to participate in this annual carnival-style event alongside residents, and experience the exceptional events of Macao's unique “Sports+” attractions together.

This year's Grand Prix continues to incorporate rich cultural and tourism elements, using the sporting event as a platform to drive the joint development of different industries to promote the growth of Macao as a diverse, distinctive and dynamic cultural and creative city.

By extending the content of the event and surrounding activities we create a more diversified sports tourism product, innovating and widening the range of sports and leisure experiences for both visitors and residents. This also attracts more tourist groups from all over the world to come to Macao, thereby enhancing the city's international reputation and promoting its development into a world-class tourism and leisure centre, as well as further consolidating the position of the Macau Grand Prix in the world of international motorsport.

I would like to express my sincere gratitude to all members of the Macau Grand Prix Organizing Committee, event staff, government departments, and sponsoring organizations.

I also wish the 71st Macau Grand Prix resounding success!

71ST MACAU GRAND PRIX – ORGANIZING COMMITTEE

COMMITTEE MEMBERS

Ao Ieong U (Secretary for Social Affairs and Culture)	President	Chan Meng Tak (CB)	Member
Luis Gomes (ID)	Coordinator	Ng Hong (DSOP)	Member
See Lei Si Leng (ID)	Deputy Coordinator	Sio Iat Pang (DSAT)	Member
Wong Sai Peng (GSASC)	Member	Leong Chan Weng (IAM)	Member
Andrew Vong Ka Kun (ID)	Secretary General	Roberto Carlos Osorio (AAMC)	Member
Maria Helena de Senna Fernandes (DST)	Member	Chong Coc Veng	Member
Cheng Wai Tong (DST)	Member	Chan Chak Mo	Member
Chan Ka Io (FDC)	Member	Anthony Chum Pak Tak	Member
Chang Tam Fei (SSM)	Member	Ho Wai Kun	Member
Maria Natércia Augusta Gil (GCS)	Member	Cheang Peng Tai	Member
Luis Leong (SPU)	Member	Chao Hio Tong	Member
José Pou (SA)	Member		

SUBCOMMITTEE MEMBERS

LOCAL DRIVERS SPONSORSHIP SUBCOMMITTEE

Luis Gomes (ID)	Coordinator
See Lei Si Leng (ID)	Member
Chong Coc Veng	Member
Andrew Vong Ka Kun (ID)	Member
Chao Kuok Wai (ID)	Member

SPORTING SUBCOMMITTEE

Chong Coc Veng	Coordinator
See Lei Si Leng (ID)	Member
Anthony Chum Pak Tak	Member
Ho Wai Kun	Member
Cheang Peng Tai	Member
Chao Hio Tong	Member
Andrew Vong Ka Kun (ID)	Member
Roberto Carlos Osorio (AAMC)	Member
Lei Chi Leong (AAMC)	Member
Daniel Tam Ka Keong (AAMC)	Member
Leng Leong Ching (AAMC)	Member
Ma Chi Wa (AAMC)	Member
Kuan Kok Nam (AAMC)	Member
Lo Ka Meng (AAMC)	Member
Armando de Jesus (AAMC)	Member
Américo Martins de Jesus (AAMC)	Member
Joana Ho Cheong Man (AAMC)	Member

MARKETING AND ADVERTISING SUBCOMMITTEE

See Lei Si Leng (ID)	Coordinator
Chong Coc Veng	Member
Andrew Vong Ka Kun (ID)	Member
Grace Chen Yuan Yuan (DST)	Member
Jeremy Ho Siu Kwan (ID)	Member

PROMOTIONAL ACTIVITIES SUBCOMMITTEE

Maria Helena de Senna Fernandes (DST)	Coordinator
See Lei Si Leng (ID)	Member
Maria Natércia Augusta Gil (GCS)	Member
Chan Chak Mo	Member
Andrew Vong Ka Kun (ID)	Member
Betty Fok Wai Lan (DST)	Member
Cora Vong Lai Kuan (DST)	Member
Jeremy Ho Siu Kwan (ID)	Member

CORPORATE BRANDING SUBCOMMITTEE

See Lei Si Leng (ID)	Coordinator
Cheng Wai Tong (DST)	Member
Chan Ka Io (FDC)	Member
Chong Coc Veng	Member
Chan Chak Mo	Member
Andrew Vong Ka Kun (ID)	Member
Jeremy Ho Siu Kwan (ID)	Member

MEDIA SUBCOMMITTEE

Maria Natércia Augusta Gil (GCS)	Coordinator
See Lei Si Leng (ID)	Member
Chang Tam Fei (SSM)	Member
Luis Leong (SPU)	Member
Chong Coc Veng	Member
Anthony Chum Pak Tak	Member
Andrew Vong Ka Kun (ID)	Member
Tong Man Wa (GCS)	Member
Maria Isabel Dias Calado André Bandeira (GCS)	Member
Jeremy Ho Siu Kwan (ID)	Member
Maggie Sam Mei Kei (ID)	Member
Anita Cheong Un Teng (ID)	Member

MEDICAL SUBCOMMITTEE

Chang Tam Fei (SSM)	Coordinator
See Lei Si Leng (ID)	Member
Chan Meng Tak (CB)	Member
Chong Coc Veng	Member
Andrew Vong Ka Kun (ID)	Member
Choi Nim (SSM)	Member
Fong Wai Ip (CB)	Member
Kou Ieng Sang (CB)	Member
Chou Kuok Hei (Red Cross)	Member

INFRASTRUCTURE SUBCOMMITTEE

Andrew Vong Ka Kun (ID)	Coordinator
See Lei Si Leng (ID)	Member
Ng Hong (DSOP)	Member
Sio Iat Pang (DSAT)	Member
Leong Chan Weng (IAM)	Member
Chong Coc Veng	Member
U Kuok Tat (DSOP)	Member
Mok Soi Tou (DSAT)	Member
Che Vicente Chun Hong (IAM)	Member
Diamantino Augusto Torrado	Member

SECURITY SUBCOMMITTEE

Luis Leong (SPU)	Coordinator
See Lei Si Leng (ID)	Member
Chan Meng Tak (CB)	Member
Andrew Vong Ka Kun (ID)	Member
Lei Chong Man (PSP)	Member
Wong Chi Wang (PSP)	Member
Cheong Lok Man (PSP)	Member
Chan Cho Man (PJ)	Member
Kong Wai Chon (DSFSM)	Member

TRANSPORT SUBCOMMITTEE

José Pou (SA)	Coordinator
See Lei Si Leng (ID)	Member
Chong Coc Veng	Member
Andrew Vong Ka Kun (ID)	Member
Cheang Mou Kei (SA)	Member
Lo Tsz Man (DSED)	Member
Chan Chi Keong (CTT)	Member

COMMUNITY RELATIONS SUBCOMMITTEE

Jeremy Ho Siu Kwan (ID)	Coordinator
See Lei Si Leng (ID)	Member
Maria Natércia Augusta Gil (GCS)	Member
Anthony Chum Pak Tak	Member
Andrew Vong Ka Kun (ID)	Member

PROTOCOL SUBCOMMITTEE

Amy Lei Kit Ieng (ID)	Coordinator
See Lei Si Leng (ID)	Member
Andrew Vong Ka Kun (ID)	Member
Liz Lam Tong Hou (DST)	Member
Jeremy Ho Siu Kwan (ID)	Member



WATCH IT LIVE

ON  YouTube

December 13, 2024
8 p.m. CET / 2 a.m. CST

Proud Partners



ALPHATAURI



Hosted By

VISIT
RWANDA



比賽無間斷 ACÇÃO SEM PARAR NON-STOP ACTION

澳門格蘭披治大賽 — 國際汽聯FR世界盃
GRANDE PRÉMIO DE MACAU – TAÇA DO MUNDO DE FR DA FIA
MACAU GRAND PRIX – FIA FR WORLD CUP



今年的澳門格蘭披治大賽將首次進行區域方程式(FR)賽車競逐,意味著賽事將會再次成為每年一度、讓全球各地的單座位方程式精英新秀聚首之地,其特殊地位將驅使每位明日之星施展渾身解數爭取勝利。

來自全球十六個國家及地區,共二十七位車手在這項悠久而傳奇的賽事中一較高下,勢要跟以往無數星級名將一樣,克服東望洋跑道的巨大挑戰。

根據國際汽聯制定的框架,國際汽聯三級方程式錦標賽如今的定位已出現改變,而在國際汽聯單座位方程式的金字塔台階中,於2018年出現的FR實際上已佔據了三級方程式昔日的地位和角色。

FR錦標賽已分別在歐洲、日本、中東、北美和大洋洲上演,每個地區的車手會以接近相同的賽車參戰。FR的理念為年輕新秀提供一個公平和具有成本效益的競爭環境,以及充足的賽道時間,讓他們把握機會大放異彩。

A Fórmula Regional (FR) faz a sua estreia no Grande Prémio de Macau este ano, restituindo o evento como o confronto único, e que ocorre uma vez por ano, entre os principais talentos mundiais juniores das categorias de monolugares. Este é o grande prémio que todas as futuras estrelas desejam conquistar.

O pelotão internacional de 27 pilotos, oriundos de 16 países e regiões diferentes, dará continuidade à longa e ilustre história deste evento exclusivo, enquanto lutam para se juntar à lista de pilotos estrelas que já conquistaram o imenso desafio do Circuito da Guia em Macau.

De acordo com a FIA, a posição da FIA Fórmula 3 mudou no contexto mais amplo dos campeonatos, e agora, dentro da pirâmide de monolugares da FIA, a categoria FR, estabelecida em 2018, ocupa essencialmente a mesma posição que os campeonatos de F3 ocuparam no passado.

Os campeonatos de FR realizam-se na Europa, Japão, Médio Oriente, América do Norte e Oceânia, com pilotos de cada campeonato a competirem em carros praticamente idênticos. O conceito de FR proporciona um ambiente competitivo equilibrado, onde os jovens talentos podem brilhar, além de ser uma competição económica que oferece um tempo de pista substancial.

Formula Regional (FR) makes its Macau Grand Prix debut this year, restoring the event to the unique, once-a-year showdown between the world's leading junior single seater talents that has made it the race every future star wants to win.

The international field of 27 drivers from 16 different countries and regions will continue the long and illustrious history of the exclusive event as they fight to join the list of star drivers who have previously conquered the immense challenge of Macao's Guia Circuit.

According to the FIA, the position of FIA Formula 3 has changed in the wider framework of championships, and now within the FIA single-seater pyramid the FR category, established in 2018, essentially occupies the same position as F3 Championships have done in the past.

FR championships are held in Europe, Japan, the Middle East, North America and Oceania, with drivers in each series all competing in near-identical cars. The FR concept provides a level playing field on which young talent can shine, and cost-effective series which afford the substantial track time.

澳門格蘭披治大賽 — 國際汽聯FR世界盃

參賽資格

邀請形式: 2024年不同FR錦標賽的前列位置車手會獲優先邀請。

比賽形式

靜止發車

選拔賽 - 10圈或最長60分鐘

澳門格蘭披治大賽 - 國際汽聯FR世界盃 - 15圈或最長60分鐘

參賽車輛

符合2024年國際汽聯FR錦標賽技術規格,以及2024年國際汽聯FR世界盃裝備分類與其相關附錄的FR賽車

官方(指定)輪胎

倍耐力

Grande Prémio de Macau – Taça do Mundo de FR da FIA

Inscritos

Por convite, com prioridade para os pilotos que conseguiram as posições mais altas nos Campeonatos de FR de 2024.

Formato

Partidas Paradas

Corrida Classificativa: 10 voltas ou um máximo de 60 minutos

Grande Prémio de Macau – Taça do Mundo de FR da FIA: 15 voltas ou um máximo de 60 minutos

Carros Elegíveis

Carros completamente de acordo com as Regulamentações Técnicas de FR da FIA, classificação de partes da Taça do Mundo de Formula Regional da FIA de 2024 e anexos relevantes.

Pneus Autorizados

Pirelli

Macau Grand Prix – FIA FR World Cup

Entries

By invitation, with priority given to drivers who have achieved the highest positions in the 2024 FR Championships

Format

Standing starts

Qualifying Race of 10 laps or a maximum of 60 minutes

Macau Grand Prix – FIA FR World Cup - 15 laps or a maximum of 60 minutes

Eligible Cars

Cars fully complying with the 2024 FIA FR Technical Regulations, 2024 FIA FR World Cup Part Classification and relevant Appendices

Official (control) Tyre

Pirelli

澳門GT盃 — 國際汽聯GT世界盃
TAÇA GT MACAU – TAÇA DO MUNDO DE GT DA FIA
MACAU GT CUP – FIA GT WORLD CUP



來到2024年，澳門GT盃已是第七度獲定名為國際汽聯GT世界盃。澳門GT盃於2008年橫空出世，旋即吸引到全球最頂尖車隊、車手以及最負盛名的汽車製造商注意，之後賽事迅速發展成一項激動人心、備受矚目的年終決戰。到2015年，澳門GT盃更首次榮獲國際汽聯GT世界盃的稱號。作為GT3短途衝刺賽年曆上的明珠，一眾車廠和國際頂級車手，將再次在東望洋跑道上角逐這個兵家必爭的冠軍寶座。

Em 2024, a Taça GT Macau é designada como a Taça do Mundo de GT da FIA pela sétima vez. Quando surgiu em 2008, a Taça GT Macau imediatamente atraiu a atenção das principais equipas e pilotos do mundo, assim como dos construtores de automóveis mais prestigiados. A corrida rapidamente se estabeleceu como um emocionante e destacado evento de final de ano, e, em 2015, a Taça GT Macau recebeu a primeira designação de Taça de GT da FIA. Sendo uma jóia no calendário das corridas de "sprint" de GT3, a competição por uma cobiçada vitória no Circuito da Guia será, uma vez mais, intensa entre os construtores e o pelotão internacional de pilotos.

In 2024, the Macau GT Cup is designated the FIA GT World Cup for the seventh time. When it burst on to the scene in 2008, the Macau GT Cup immediately grabbed the attention of the world's leading teams and drivers, as well as its most prestigious auto manufacturers. The race quickly became established as a thrilling, high-profile end-of-year showcase and, in 2015, the Macau GT Cup was awarded the first-ever FIA GT Cup designation. As a jewel in the GT3 sprint race calendar, competition for a coveted victory on the Guia Circuit will once again be intense amongst both the manufacturers and the international line-up of drivers.

澳門GT盃 - 國際汽聯GT世界盃	
參賽資格	
邀請形式	車手級別必須獲國際汽聯界定為鉑金、金、銀或銅級。
比賽形式	
滾動發車	
選拔賽	- 12圈或最長60分鐘
澳門GT盃 - 國際汽聯GT世界盃	- 16圈或最長70分鐘
參賽車輛	
	符合相關技術規格的豪華巡航型 (GT3) 賽車
	官方(指定)輪胎
	倍耐力
Taça GT Macau - Taça do Mundo de GT da FIA	
Insíritos	
Insíritos por convite	Os pilotos devem estar categorizados pela FIA como Platina, Ouro, Prata ou Bronze.
Formato	
Partidas Lançadas	
Corrida Classificativa	12 voltas ou um máximo de 60 minutos
Taça GT Macau - Taça do Mundo da FIA de GT	16 voltas ou um máximo de 70 minutos
Carros Elegíveis	
	Carros de Grande Turismo (Grupo GT3) como definido pelas Regulamentações Técnicas aplicadas.
Pneus Autorizados	
	Pirelli
Macau GT Cup - FIA GT World Cup	
Entries	
Entries are by invitation	Drivers must be categorized by the FIA as Platinum, Gold, Silver or Bronze.
Format	
Rolling starts	
Qualification Race	- 12 laps or a maximum of 60 minutes
Macau GT Cup - FIA GT World Cup	- 16 laps or a maximum of 70 minutes
Eligible Cars	
	Grand Touring Cars (Group GT3) as defined by the applicable Technical Regulations
Official (control) Tyre	
	Pirelli

澳門東望洋大賽 — Kumho國際汽聯TCR
世界巡迴賽澳門站
CORRIDA DA GUIA MACAU – KUMHO FIA TCR
WORLD TOUR EVENT OF MACAU



澳門東望洋大賽自1972年首次舉辦以來，曾採用多種不同形式比賽，五十多年來，一直處於國際級房車賽事的殿堂位置。

繼TCR世界巡迴賽成立後，去年的澳門東望洋大賽更進一步，成為這場享負盛名國際系列賽的煞科戰。如今，澳門東望洋大賽更已獲提升至國際汽聯地位，並再次成為2024年賽季的壓軸賽站。

來自TCR國際汽車中國和TCR亞洲系列賽的前列車手，將會加入到Kumho國際汽聯TCR世界巡迴賽澳門站，攜手合演一場激動人心的國際房車盛會。

數十年來，無數房車傳奇人物的名字，早已被刻在澳門東望洋大賽的冠軍名單上，當中包括史德(Hans Stuck)、韋堅遜(Tom Walkinshaw)、蘇柏(Steve Soper)、皮路(Emanuele Pirro)、雲高學(Jo Winkelhock)、文奴(Alain Menu)、派奧(Andy Priaulx)和侯夫(Rob Huff)。

Realizada pela primeira vez em 1972, a Corrida da Guia Macau assumiu várias formas, mantendo-se no auge da competição internacional de carros de Turismo durante mais de cinco décadas.

Após a criação do TCR World Tour, no ano passado a Corrida Guia de Macau deu o próximo passo na sua evolução, tornando-se na última prova da prestigiada competição internacional. Agora elevada ao estatuto FIA, em 2024, a Corrida Guia Macau é uma vez mais a grande final da temporada.

A juntar-se aos pilotos do Kumho FIA TCR World Tour na grelha de partida em Macau estão concorrentes dos bem-sucedidos campeonatos TCR China e TCR Ásia, garantindo um emocionante espetáculo internacional de carros de Turismo.

Ao longo das décadas, nomes de inúmeras lendas dos carros de turismo foram sendo acrescentados à lista de vencedores da Corrida Guia Macau, incluindo os de Hans Stuck, Tom Walkinshaw, Steve Soper, Emanuele Pirro, Jo Winkelhock, Alain Menu, Andy Priaulx e Rob Huff.

First run in 1972, the Macau Guia Race has taken a number of different forms, remaining at the pinnacle of international touring car competition for more than five decades.

Following the creation of the TCR World Tour, last year the Macau Guia Race took the next step in its evolution as the final round of the prestigious international series. Now elevated to FIA status, the Macau Guia Race is once again the grand finale of the 2024 season.

Joining the Kumho FIA TCR World Tour drivers on the grid in Macao are competitors from the successful TCR China and TCR Asia series, ensuring a thrilling international touring car spectacle.

MACAU GUIA RACE – KUMHO FIA TCR
WORLD TOUR EVENT OF MACAU



Over the decades, the names of countless touring car legends have been added to the Macau Guia Race winners' list, including Hans Stuck, Tom Walkinshaw, Steve Soper, Emanuele Pirro, Jo Winkelhock, Alain Menu, Andy Priaulx and Rob Huff.

澳門東望洋大賽 – Kumho國際汽聯TCR世界巡迴賽澳門站

參賽資格
邀請形式
比賽形式
靜止發車
第一回合 – 10圈或40分鐘
第二回合 – 10圈或40分鐘
排位賽:
排位賽1: 全體車手
排位賽2: 於排位賽1圈速最快的12位車手
發車次序:
第一回合: 第1位至第12位按排位賽2成績, 餘下車手按排位賽1成績
第二回合: 第1位至第10位按排位賽2成績作倒序排列; 第11位與第12位按排位賽2成績順序排列; 餘下車手按排位賽1成績排列
參賽車輛
符合TCR技術規格的TCR賽車
官方(指定)輪胎
Kumho
Corrida da Guia Macau - Kumho TCR World Tour Event of Macau
Inscritos
Por convite
Formato
Partidas Paradas
Corrida 1: 10 voltas ou 40 minutos
Corrida 2: 10 voltas ou 40 minutos
Qualificação:
Q1: Todos os pilotos
Q2: 12 pilotos mais rápidos da Q1
Grelha de Partida:
Corrida 1: 1º-12º na ordem da Q2, restantes na ordem da Q1
Corrida 2: 10 primeiros na Q2 na ordem inversa, 11º e 12º na ordem da Q2 e os restantes na ordem da Q1
Carros Elegíveis
Carros TCR em conformidade com o Regulamento Técnico do TCR
Pneus Autorizados
Kumho
Macau Guia Race – Kumho FIA TCR World Tour Event of Macau
Entries
By invitation
Format
Standing starts
Race 1: Race 1 – 10 laps or 40 minutes
Race 2: Race 2 – 10 laps or 40 minutes
Qualifying:
Q1: All drivers
Q2: Fastest 12 drivers in Q1
Starting grids:
Race 1: P1-12 in order of Q2, remainder in order of Q1
Race 2: P1-10 top 10 in Q2 in reverse order; P11&12 in order of Q2; remainder in order of Q1
Eligible Cars
TCR Cars in compliance with TCR Technical Regulations
Official (control) Tyre
Kumho

澳門格蘭披治電單車第一–第五十六屆大賽
56.º GRANDE PRÉMIO DE MOTOS DE MACAU
MACAU MOTORCYCLE GRAND PRIX – 56TH EDITION



五十多年來, 澳門格蘭披治電單車大賽, 匯集了全球技術最熟練、戰績最彪炳的公路、賽道和耐力賽電單車手, 一同出戰這項獨有賽事。

澳門格蘭披治大賽, 乃是歷史最悠久的國際性街道賽事, 於同一個週末, 同時舉辦四輪和二輪比賽, 令這場非凡車壇盛事變得更加引人注目。

比賽車手僅以邀請形式參賽, 他們通常也會參加其他著名的公路賽事, 包括人島TT (Isle of Man TT) 和西北200 (North West 200) 大賽, 以及英國超級電單車錦標賽 (British Superbike Championship) 和世界各地的耐力賽。車手陣容, 通常包括來自歐洲各地的名將。

Durante mais de cinco décadas, o Grande Prémio de Motos de Macau tem vindo a reunir um pelotão internacional de alguns dos pilotos de estrada, circuito e resistência mais capazes e experientes do mundo para competir nesta corrida única.

O Grande Prémio de Macau é o mais antigo evento internacional em circuito citadino a incluir corridas de quatro e duas rodas no mesmo fim de semana, tornando esta extraordinária corrida ainda mais notável.

A inscrição no evento é feita por convite, e estes pilotos costumam competir noutras prestigiadas corridas de estrada, incluindo a Ilha de Man TT e a North West 200, enquanto vários participam no Campeonato Britânico de Superbike e em corridas de resistência por todo o mundo. O pelotão inclui pilotos habituais de toda a Europa. For more than five decades, the Macau Motorcycle Grand Prix has brought together an international field of some of the world's most skilled and accomplished road, circuit and endurance riders to compete in this unique race.

The Macau Grand Prix is the oldest international street circuit meeting to feature both four- and two-wheel races on the same weekend, making this extraordinary race all the more remarkable.

Entry into the event is by invitation, and the riders typically also compete at other prestigious road races including the Isle of Man TT and the

North West 200, while several race in the British Superbike Championship and endurance races around the world. The field regularly includes riders from right across Europe.

澳門格蘭披治電單車 – 第五十六屆大賽

參賽資格
邀請形式
比賽形式
靜止發車
比賽: 12圈或45分鐘
發車: 按排位賽最佳圈速順序排列
參賽電單車
超級電單車: 排氣量750cc至1,000cc、三汽缸或四汽缸四衝程引擎; 排氣量850cc至1,200cc、雙汽缸四衝程引擎
超級原裝電單車: 排氣量750cc至1,000cc、三汽缸或上限四汽缸四衝程引擎; 排氣量850cc至1,200cc、上限雙汽缸四衝程引擎
四衝程原型電單車
官方(指定)輪胎
無限制
Grande Prémio de Motos de Macau – 56ª Edição
Inscritos
Por convite
Formato
Partida Parada
Corrida: 12 voltas ou 45 minutos
Grelha de Partida: por ordem das voltas mais rápidas na Qualificação
Motos Elegíveis
Superbike: 4 tempos, 3 e 4 cilindros acima de 750cc e até 1000cc e 4 tempos, 2 cilindros acima de 850cc e até 1200cc
Superstock: acima de 750cc e até 1000cc, 4 tempos e 3 e 4 cilindros máximo, e acima de 850cc até 1200cc, 4 tempos e 2 cilindros máximo
Motos protótipos de 4 tempos
Pneus
Livre
Macau Motorcycle Grand Prix – 56th Edition
Entries
By invitation
Format
Standing start
Race: 12 laps or 45 minutes
Grid: in order of the fastest overall laps in Qualifying
Motos Elegíveis
Superbike: 4-stroke 3&4 cylinders over 750cc to 1000cc and 4-stroke 2 cylinders over 850cc to 1200cc
Superstock: over 750cc to 1000cc 4-stroke 3&4 cylinders maximum and over 850cc up to 1200cc 4-stroke 2 cylinders maximum
4-stroke prototypes
Tyre
Open

大灣區GT盃 (GT4)
TAÇA GT - CORRIDA DA GRANDE BAÍA (GT4)
GREATER BAY AREA GT CUP (GT4)



這項每年一度的賽事以「粵港澳大灣區」為名，旨在把三地之間的賽車運動聯繫起來，如今已成為GT4頂級車手的年度區域展示活動。

隨著賽事在賽車壇和車迷眼中迅速普及，今年比賽將會展示來自全球最著名頂級品牌的一系列耀眼型號，並由一眾高水平車手駕駛出戰。

Denominada em honra da "Grande Baía Guangdong-Hong Kong-Macau" e realizada todos os anos para celebrar a ligação existente nos desportos motorizados entre as três regiões, a corrida está agora solidamente estabelecida como uma vitrine regional anual para os principais concorrentes de GT4.

À medida que o evento continua a ganhar rapidamente popularidade entre a comunidade do automobilismo e os fãs, a corrida deste ano apresenta uma fascinante variedade de carros desportivos de alguns dos construtores de automóveis mais prestigiados do mundo, pilotados por uma interessante seleção de talentosos pilotos.

Named in honour of the "Guangdong-Hong Kong-Macao Greater Bay Area", and held each year to celebrate the motorsport connections between the three areas, the race is now firmly established as an annual regional showcase for leading GT4 competitors.

As the event continues to rapidly gain popularity amongst the motorsport community and fans, this year's race features a fascinating array of sports cars from some of the world's most prestigious automobile manufacturers, piloted by an intriguing entry of talented drivers.

大灣區GT盃 (GT4)	
參賽資格	
邀請形式	
比賽形式	
滾動發車	
比賽: 12圈或45分鐘	
發車次序: 按排位賽最佳圈速順序排列	
參賽車輛	
符合技術規格的GT4賽車	
官方(指定)輪胎	
倍耐力	
Taça GT - Corrida da Grande Baía (GT4)	
Inscritos	
Por convite	
Formato	
Partida Lançada	
Corrida: 12 voltas ou 45 minutos	
Greha de Partida: por ordem das voltas mais rápidas na Qualificação	
Carros Elegíveis	
Carros GT4 de acordo com os Regulamentos Técnicos	
Pneus Autorizados	
Pirelli	
Greater Bay Area GT Cup (GT4)	
Entries	
By invitation only	
Format	
Rolling start	
Race: 12 laps or 45 minutes	
Grid: In order of the fastest times in qualifying	
Eligible Cars	
GT4 cars complying with the Technical Regulations	
Official (control) Tyre	
Pirelli	

澳門路車回歸盃
澳門路車挑戰賽
MACAU ROADSPORT - TAÇA DO ESTABELECIMENTO DA RAEM
MACAU ROADSPORT CHALLENGE
MACAU ROADSPORT - MACAO SAR ESTABLISHMENT CUP
MACAU ROADSPORT CHALLENGE



深受車迷愛戴的澳門路車賽，今年會分成兩場比賽重返澳門格蘭披治大賽車賽程。週日上演的澳門路車回歸盃，更是為慶祝澳門特別行政區成立25周年而舉行。

兩場比賽均開放予兩款特定的豐田和富士型號參與，來自中國各地的車隊和車手組成強大的參賽陣容，一同為澳門格蘭披治大賽車的成功舉辦提供良好基礎。

Uma favorita entre os fãs das corridas, a Macau Roadsport regressa ao programa do Grande Prémio de Macau com duas corridas. A corrida de domingo Macau Roadsport - Taça do Estabelecimento da RAEM realiza-se em celebração do 25.º aniversário do Estabelecimento da Região Administrativa Especial de Macau.

As corridas estão abertas a dois modelos específicos da Toyota e da Subaru, e, com entusiasmantes equipas e pilotos de toda a China, as corridas representam as bases fundamentais sobre as quais o sucesso do Grande Prémio de Macau está construído.

A firm favourite with race fans, Macau Roadsport returns to the Macau Grand Prix programme with two races. Sunday's Macau Roadsport - Macao SAR Establishment Cup is held in celebration of the 25th anniversary of the establishment of the Macau Special Administrative Region.

Each race is open to two, specific Toyota and Subaru models, and with exciting line-ups of teams and drivers from across China, the races represent the grassroots foundations upon which the success of the Macau Grand Prix are built.

澳門路車回歸盃	
澳門路車挑戰賽	
參賽資格	
邀請形式	
比賽形式	
靜止發車	
比賽: 12圈或45分鐘	
發車次序: 按排位賽最佳圈速順序排列	
參賽車輛	
符合相關技術規格的豐田GR86 (ZN8)/富士BRZ (ZD8)	
官方(指定)輪胎	
倍耐力	
Macau Roadsport - Taça do Estabelecimento da RAEM	
Macau Roadsport Challenge	
Inscritos	
Por convite	
Formato	
Partidas Paradas	
Corridas: 12 voltas ou 45 minutos	
Grehas de Partida: por ordem das voltas mais rápidas na Qualificação	
Carros Elegíveis	
Toyota GR86(ZN8) / Subaru BRZ(ZD8) como definido nos Regulamentos Técnicos	
Pneus Autorizados	
Pirelli	
Macau Roadsport - Macao SAR Establishment Cup	
Macau Roadsport Challenge	
Entries	
By invitation only	
Format	
Standing starts	
Races: 12 laps or 45 minutes	
Grids: In order of the fastest laps in qualifying	
Eligible Cars	
Toyota GR86(ZN8) / Subaru BRZ(ZD8) as defined by the Technical Regulations	
Official (control) Tyre	
Pirelli	

東望洋跑道 CIRCUITO DA GUIA THE GUIA CIRCUIT



跑道資料 NÚMEROS SOBRE O CIRCUITO BY THE NUMBERS

賽道 | CIRCUITO | CIRCUIT

總長度	6.2公里 / 3.8 英里
賽道最窄闊度	7米 / 22.8 英尺
賽道最寬闊度	14米 / 45.6 英尺

Comprimento / Length	6.2 kilometres / 3.8 miles
Largura Mínima / Minimum width	7 metres / 22.8 feet
Largura Máxima / Maximum width	14 metres / 45.6 feet



NEW P ZERO™ GENERATION



CONTEMPORARY
PERFORMANCE
TYRES FOR
CONTEMPORARY
HUMANS.

Presenting the
new PIRELLI tyre
generation. Find out
more on pirelli.com

ELECT™ TECHNOLOGY
Go farther and more
quietly with your
electric car.



POWER IS NOTHING WITHOUT CONTROL

第71屆澳門格蘭披治大賽車賽事程序





11月14日 星期四

6:00		賽道封閉
6:30	7:00	檢查賽道
7:45	8:30	澳門格蘭披治電單車 - 第五十六屆大賽 - 自由練習
9:15	9:55	澳門格蘭披治大賽 - 國際汽聯FR世界盃 - 自由練習1
10:15	10:45	澳門東望洋大賽 - Kumho國際汽聯 TCR世界巡迴賽澳門站 - 自由練習1
11:05	11:35	澳門GT盃 - 國際汽聯GT世界盃 - 自由練習1
12:15	12:45	大灣區GT盃 (GT4) - 自由練習
13:00	13:30	澳門路車挑戰賽 - 自由練習
13:45	14:15	澳門東望洋大賽 - Kumho國際汽聯 TCR世界巡迴賽澳門站 - 自由練習2
14:35	15:05	澳門GT盃 - 國際汽聯GT世界盃 - 自由練習2
15:25	16:05	澳門格蘭披治大賽 - 國際汽聯FR世界盃 - 排位賽1
16:25	16:55	澳門路車回歸盃 - 自由練習
18:00	**	賽道解封

11月15日 星期五

6:00		賽道封閉
6:30	7:00	檢查賽道
7:45	8:30	澳門格蘭披治電單車 - 第五十六屆大賽 - 排位賽1
9:20	10:00	澳門格蘭披治大賽 - 國際汽聯FR世界盃 - 自由練習2
10:15	10:45	澳門路車挑戰賽 - 排位賽
11:00	11:30	大灣區GT盃 (GT4) - 排位賽
12:10	12:40	澳門路車回歸盃 - 排位賽
12:55	13:25	澳門東望洋大賽 - Kumho國際汽聯 TCR世界巡迴賽澳門站 - 排位賽1
13:35	13:50	澳門東望洋大賽 - Kumho國際汽聯 TCR世界巡迴賽澳門站 - 排位賽2
14:05	14:35	澳門GT盃 - 國際汽聯GT世界盃 - 排位賽
14:55	15:35	澳門格蘭披治大賽 - 國際汽聯FR世界盃 - 排位賽2
16:15	17:00	澳門格蘭披治電單車 - 第五十六屆大賽 - 排位賽2
18:00	**	賽道解封

11月16日 星期六

6:00		賽道封閉
6:30	7:00	檢查賽道
7:20	7:40	澳門格蘭披治電單車 - 第五十六屆大賽 - 賽前熱身
9:30	10:15	澳門格蘭披治電單車 - 第五十六屆大賽 - 12圈
10:55	11:40	澳門路車挑戰賽 - 12圈
12:35	13:15	澳門東望洋大賽 - Kumho國際汽聯 TCR世界巡迴賽澳門站 - 第一回合 - 10圈
13:50	14:50	澳門GT盃 - 國際汽聯GT世界盃 - 選拔賽 - 12圈
15:30	16:30	澳門格蘭披治大賽 - 國際汽聯FR世界盃 - 選拔賽 - 10圈
18:00	**	賽道解封

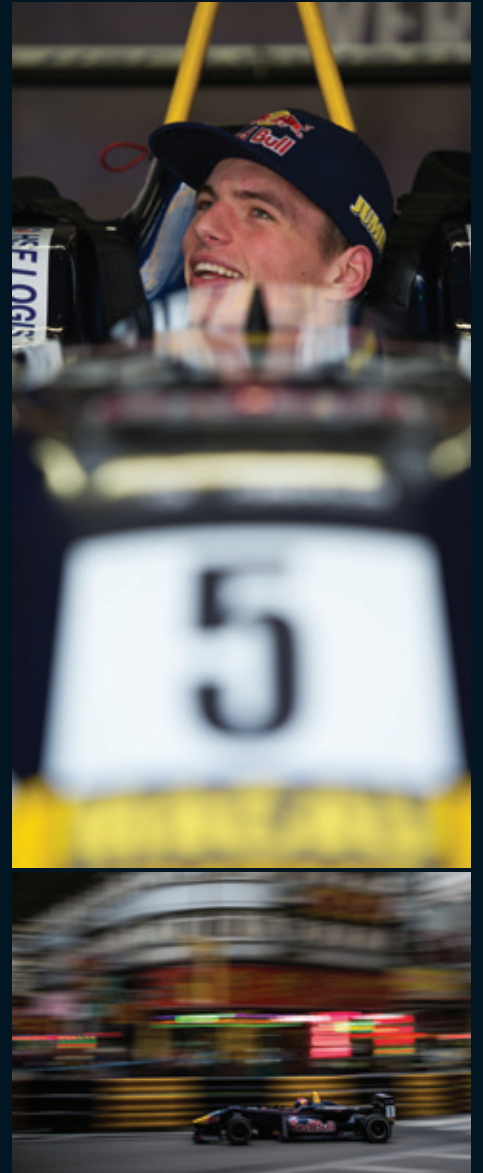
11月17日 星期日

6:00		賽道封閉
6:30	7:00	檢查賽道
8:15	9:00	大灣區GT盃 (GT4) - 12圈
9:35	10:20	澳門路車回歸盃 - 12圈
10:55	11:35	澳門東望洋大賽 - Kumho國際汽聯 TCR世界巡迴賽澳門站 - 第二回合 - 10圈
12:25	13:35	澳門GT盃 - 國際汽聯GT世界盃 - 16圈
13:45	14:25	特備節目
15:15	15:20	舞獅
15:30	16:30	澳門格蘭披治大賽 - 國際汽聯FR世界盃 - 15圈
18:00	**	賽道解封

* 會保留修改賽事程序之權利,將不另行通告

** 若賽道在預定時間前解封,大會將作正式公佈

成年之禮



韋斯塔本於2014年到澳門作賽 (圖片來源: 澳門格蘭披治大賽車組織委員會)

韋斯塔本 (Max Verstappen) 原本是沒有需要前來參加2014年的澳門格蘭披治大賽車。

雖然這項經典賽事和享負盛名的東望洋跑道，是世界賽車壇眾多新秀展現才華的窗口，但那刻隸屬紅牛少年隊的韋斯塔本剛踏入十七歲後數週，其實已跟紅牛二隊簽定2015年賽季的一級方程式車手合約。不過他仍選擇前來，因為此乃他的三級方程式告別戰，來澳作賽，純粹出於個人滿足感和作為賽車手的求勝本能。一切也絕不叫人驚訝，畢竟連他在內，共有十五名現役一級方程式車手曾在東望洋跑道獻技。

在那個處子賽季中，韋斯塔本與最終冠軍奧康 (Esteban Ocon) 連場激戰後，於國際汽聯三級方程式歐洲錦標賽中獲得全年總季軍。十年後的今天，韋斯塔本已是三屆一級方程式世界冠軍，今季更可能會在紅牛車隊取得四連冠。另方面的奧康，也是一個具備實力的一級方程式車手，亦曾經贏得分站冠軍。2025年他將會由阿爾派車隊轉投哈斯車隊。

就在完成雷諾方程式歐洲盃2013年賽季，並於英國斯內達頓 (Snetterton) 賽道舉行的小型俱樂部賽事脫穎而出後，奧康首次得到澳門格蘭披治三級方程式大賽參加資格。



奧康 (左) 與葉德利 Prema Powerteam 車隊隊友傅奧 (Antonio Fuoco) 和拉提菲 (Nicholas Latifi) (圖片來源: 澳門格蘭披治大賽車組織委員會)



向澳門出發：咸美頓2003年首次亮相東望洋，與另一位F1未來世界冠軍羅斯保一起製作澳門葡式蛋撻，並在澳門旅遊塔作空中漫步。（圖片來源：澳門格蘭披治大賽車組織委員會）

談到那次失敗經歷，這名法國車手的成績無疑遠不及個人預期，僅以第十名完賽。一年後，奧康捲土重來，成為備受關注的葉德利 Prema Powerteam 車隊主力車手，可是當時所有人的目光，全都落在 Van Amersfoort 車隊的韋斯塔本身上。

那個比賽週末對二人來說同樣有個糟糕的開局，他們在首個自由練習環節後未有按指示讓車輛稱重，雙雙被判在選拔賽後兩個位置起步。由於柏紐 (Alex Palou) 發生意外誘發紅旗，奧康未能在排位賽更進一步只屈居次席；而韋斯塔本效力的 Van Amersfoort 車隊，經歷艱難的2012年賽季後要進行重組，錯過了翌年比賽，車隊對東望洋跑道的經驗相對匱乏，令他僅獲得第三快時間，判罰後分別掉落第四和第五位發車。值得一提的是，柏紐日後雖然未能晉身一級方程式，但如今卻已擁有三個美國印第方程式車手總冠軍獎盃。

回看當時的比賽，韋斯塔本實在地展現出成為一級方程式巨星的特質，出色的起步令他迅即升上第二位，緊隨現時效力梅賽德斯陣營的GT賽好手奧亞 (Lucas Auer) 之後。一切都在掌握之內，一切看來形勢大好，就算守在第二位，已足夠讓他在週日的格蘭披治大賽頭排發車。然而……

韋斯塔本感嘆道：「我和大家一樣通常會在那個緊窄右彎的彈跳位置後煞車，誰知後輪卻突然刹死了，令我偏離彎心大約三公分。這實在是有点愚蠢，因為我其實沒有狠狠撞到牆上，尾胎僅是輕碰一下，卻就此脫離了輪圈，繼而把車輪往牆邊扯，最後撞斷了前輪。」就是在松山上路這一撞，把他在東望洋跑道爭逐榮耀的希望撞走了。

意外發生前，羅辛基斯 (Felix Rosenqvist) 一直跟在韋斯塔本身後，隨後他贏得了週六選拔賽和週日的格蘭披治大賽，打通了日後的印第賽車勝利之路。至於韋斯塔本於那個週日所能做的，就是從最後排位位置奮起力追，結果以第七名衝過格子旗，並以造出比賽最快圈速來揭示出賽事本該如何發展。



咸美頓於2004年重返澳門，最終仍未能馴服東望洋跑道（圖片來源：澳門格蘭披治大賽車組織委員會）

奧康同樣見證了這一切的發生，他在格蘭披治大賽開始時，一直糾纏於第三名的爭奪戰，但他在嘉思欄的意外導致了連環追撞，事件中有五部賽車未能參與重新起步。跟韋斯塔本一樣，奧康就此跟澳門格蘭披治勝利緣盡。

將時間再推前十年，咸美頓在澳門同樣未能衝擊冠軍。這位平紀錄地七度登上一級方程式世界冠軍寶座的英國車手，於2003年隨 Manor Motorsport 奪得英國雷諾方程式總冠軍後首次來到澳門時，仍是個三級方程式新手，即使他兩度在自由練習中發生意外，也是情有可原。由第十八位起步，咸美頓成功於第一回合攀上第五 -- 那年的澳門格蘭披治三級方程式大賽，是最後一屆以兩回合總成績合計出名次 -- 去到第二回合，他成功避過古碧加 (Robert Kubica) 起步後的意外，即使及後仍是被另一車手追撞，卻也一度升上第三位置，只可惜較早時的碰撞，最終仍令他輪胎漏氣要退賽收場。

2004年，咸美頓首次在三級方程式完成整個賽季後，隨 Manor 車隊重返澳門，而古碧加也由此慣常代表的車隊處來投，攜手合組出強大陣容。果然，他們在排位賽中包辦頭兩個位置，當中古碧加取得頭位。不過在首次採用的選拔賽中取得較理想開局的是咸美頓，開賽後他很快便升上首位。之後古碧加則進一步落後，被咸美頓日後的F1隊友羅斯保搶去次席位置，最終更跌至第四位，而咸美頓則率先衝過終點。

但週日的格蘭披治大賽，才是真正的決勝時刻，這次受挫的是咸美頓。羅斯保的起步極為理想，成功在首圈搶先；進入第二圈的葡京彎前，羅斯保一直在暗處鏡盯著咸美頓，卻因而錯過了制動點，失控撞欄收場。更加難以置信的是，咸美頓亦同時受此干擾直撞對方車尾，故此這兩位日後同時曾效力梅賽德斯車隊的一級方程式世界冠軍，就此失去爭勝機會。咸美頓雖然可以繼續比賽，卻只能以第十四名衝線，至於未來的F1



諾里斯於2017年第二次來到澳門（圖片來源：澳門格蘭披治大賽車組織委員會）

分站冠軍人馬古碧加則奪得亞軍，為 Manor 車隊挽回一點面子。

去到2005年，已經是麥拿侖車隊青年車手的咸美頓，成功統治了三級方程式歐洲系列賽，不過，車隊認為那個冬天他應該把時間放在2006年GP2賽季的備戰工作上，故此並未有再次征戰澳門，最終咸美頓也確實取得當季的GP2總冠軍，繼而在2007年成為表現搶鏡的一級方程式新秀。咸美頓未有在2005年再次到澳門參賽的決定實在令外界失望，無奈在新領導層下，麥拿侖要在十二年之後，才再次容許旗下的年輕車手征戰澳門，那就是諾里斯 (Lando Norris)。

諾里斯刻下是韋斯塔本的2024年一級方程式賽季爭標對手，回到2016年時，他贏得雷諾方程式歐洲盃冠軍，並在季尾率先闖進三級方程式領域以便提早適應。與奧康不同在於，踏上澳門的征途前，他已參加過一回三級方程式歐洲系列賽。

諾里斯效力的Carlin車隊，於2012年曾協助葡萄牙車手達哥斯達 (António Félix da Costa) 在澳門格蘭披治大賽登頂。就算未能複製前人在澳門的勝利，諾里斯的表現同樣令人難忘，在自己的第二場正式F3比賽中排第九位起步，而遭遇選拔賽的意外後，他依然成功從發車點最後排一直追至第十一名衝線。

十二個月後，麥拿侖車隊這次毫不猶豫地容許諾里斯以國際汽聯三級方程式歐洲錦標賽應屆總冠軍的身份來澳參賽，但對這名年僅十八歲的小將來說，過程絕不輕鬆。由於他要按指示去到巴西參與一級方程式的分站賽後測試，意味著他最快也要到首日自由練習和排位賽後的夜半才能抵達澳門。那年的比賽可說是澳門的永恆經典之戰，在卡馬拉 (Sérgio Sette Câmara) 與哈貝斯保 (Ferdinand Habsburg) 於衝線前最後一個彎角雙雙撞欄後，迪圖 (Dan Ticktum) 取得了最終勝利。至於那一週長時間跟疲累對抗、未能



集中精神至正常水平的諾里斯，僅以0.6秒落後迪圖得亞軍。要不是他在倒數第二圈開始時，被自己的英國同胞乘氣流超越了，結果或會改寫。

諾里斯在2016年的澳門首秀中大放異彩，達哥斯達在整個週末贏得兩場比賽，但在週五晚上的圍場，卻因為羅素 (George Russell) 精彩的杆位單圈時間而激動不已，後者至今已為梅賽德斯車隊贏得多個一級方程式分站冠軍。那是羅素和他的Hitech團隊首次亮相澳門，車隊甚至將他與經驗豐富的2011年冠軍真卡迪拿 (Daniel Juncadella) 作比較。然而，羅素所做的不僅僅是教和學，甚至能夠起到啟發作用。由於紅旗關係，排位賽延誤了，黃昏迅速降臨，空氣中甚至還飄著微雨……但羅素卻跑出了完美的一圈。

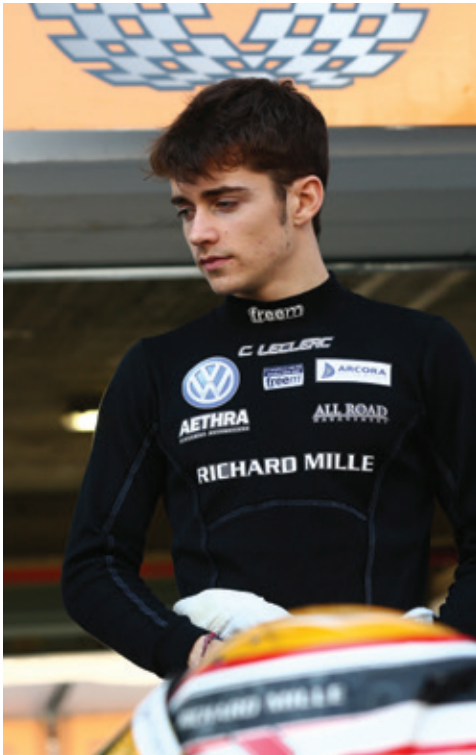
由於Hitech始終未能在比賽中找出最佳輪胎設定組合，羅素在2016年僅以令人失望的第七名完成澳門格蘭披治三級方程式大賽，可是媒體卻毫無懸念地於賽後即時報導了他已經成為梅賽德斯F1少年隊成員的消息。

羅素於2015年未能親臨澳門，如果來了，他將會跟一眾在國際汽聯三級方程式歐洲錦標賽中角逐新秀榮譽的對手較量，當中包括：勒克萊爾 (Charles Leclerc)、艾邦 (Alex Albon) 和史杜爾 (Lance Stroll) 等車手，他們後來均晉身一級方程式車手行列。那年，勒克萊爾接替韋斯塔本成為Van Amersfoort車隊隊主，分別在於，勒克萊爾於2015年的歐洲三級方程式錦標賽賽季早段在車手榜領跑，但夏季末段的不穩定表現令他付出了代價，澳門正好給他另一個機會。

勒克萊爾在排位賽中取得第三位，跟韋斯塔本十二個月前的成績一樣，繼而在選拔賽中緊隨羅辛基斯 (Felix Rosenqvist) 之後位列亞席。勒克萊爾在週日的格蘭披治大賽中傾盡全力與羅辛基斯展開一場街頭巷戰，比賽早段彼此更連番對調位置，直至紅旗出現後，披上葉德利Prema Powerteam戰衣的羅辛基斯在安全車帶領下取得理想起步，拉開足夠距離至完賽，於澳門格蘭



羅素在澳門格蘭披治大賽車留下了自己的烙印，吸引了梅賽德斯F1車隊的目光（圖片來源：澳門格蘭披治大賽車組織委員會）



由左至右：勒克萊爾、艾邦與史杜爾於2015年齊齊亮相澳門



保達斯觀賞澳門城市風光 (圖片來源：澳門格蘭披治大賽車組織委員會)

披治三級方程式大賽成功衛冕，其隊友史杜爾亦以甚佳的第八名完成自己的F3處子賽季。再往後數五個位置，艾邦排第十三名，他效力的Signature車隊，於2000年代後段曾經盛極一時，去到那刻卻面對財困，很不容易才於2015年重返三級方程式戰場。

史杜爾在贏得2016年國際汽聯三級方程式歐洲錦標賽總冠軍後，由於要為威廉士F1車隊個人首個賽季做準備，又或者他面對的壓力較之前的保達斯 (Valtteri Bottas) 大一點，這名加拿大車手最終決定不回澳門出賽。事實上，保達斯於2011年取得GP3總冠軍的賽季後，曾經重返澳門格蘭披治三級方程式大賽，那刻他另一個身份，乃是2012年威廉士F1車隊的測試和預備車手。

博塔斯在2009年首次造訪澳門，那一屆由莫他拿 (Edoardo Mortara) 憑藉Signature賽車得到冠軍，這位瑞士、意大利混血兒於2010年更成為F3年代首位兩奪賽事冠軍的車手。當年的選拔賽中，為ART Grand Prix車隊作賽的保達斯一度跟莫他拿短兵相接，過終點時排第五名；到翌日的格蘭披治大賽，他看來會穩奪季軍，但最後一圈時，大概是較早時跟護欄的碰撞導至左後輪鬆脫，結果又掉回第五位衝線。不過這成績已經較另一名未來F1車手域基亞度 (Daniel Ricciardo) 於前一年的成績好，作為2009年英國三級方程式錦標賽總冠軍、Carlin車隊的實力份子，這位澳洲人僅於選拔賽得到第六位，到翌日正式比賽時則在割狗彎撞車退出。

瀕臨退出三級方程式的ART車隊，於2010年選擇避戰澳門，結果保達斯轉投Prema Powerteam門下。儘管這支意大利車隊賽前完全沒有為他準備測試環節，來自芬蘭的他還是獲得了季軍，落後於莫他拿和現時的保時捷勒芒耐力賽Hypercar組別明星車手雲科爾 (Laurens Vanthoor)。2011年，



麥奴遜、賽恩斯和周冠宇在他們的成名路上，全都參加過澳門格蘭披治大賽車 (圖片來源：澳門格蘭披治大賽車組織委員會)



侯根堡於2007年曾試圖馴服著名的東望洋賽道(圖片來源:澳門格蘭披治大賽車組織委員會)

麥奴遜現時的哈斯F1車隊隊友侯根堡(Nico Hülkenberg),是另一位參加過澳門格蘭披治大賽車的車手,他曾於2007年跟法國車隊ASM聯袂嘗試征服東望洋賽道。但在選拔賽中與般奴·冼拿(Bruno Senna)爭奪第七位時,於車速極高的文華東方彎發生意外,終結這位德國車手的希望。

目前的一級方程式正選車手陣容中,兩名紅牛二隊隊友角田裕毅和羅新(Liam Lawson),同樣有份參與2019年轉新規格後的澳門格蘭披治國際汽聯三級方程式大賽。其中來自新西蘭的羅新,憑著一台MP Motorsport賽車,從第二十位慢慢收復失地,結果以第七名完賽,位置已較角田裕毅好;這名日本車手於那個週末改為為Hitech車隊上陣,在自己首次也是唯一一次的澳門比賽中,得到第十一名。❏

保達斯再度回歸,加盟Double R Racing車隊並提前在英國三級方程式錦標賽季尾出戰作熱身,最終取勝而回,令人期盼著他可以幫助這支小車隊繼2006年後又一次在澳門掄元。鬥志昂揚的保達斯決心在比賽中搶先,但入彎前抱死了尾輪,加上輪胎輾到路面碎屑後令車輛微微走歪,導至他在葡京彎失控撞欄。

比賽繼續進行,但麥奴遜(Kevin Magnussen)的意外令比賽在安全車帶領下結束,這名在Carlin車隊取得英國三級方程式錦標賽全年亞軍的丹麥車手,整個賽季也就此完成;同時,保達斯連續三年出征澳門的歷史亦到了盡頭。不過在另一邊廂,塞恩斯(Carlos Sainz)在澳門的拚鬥才剛開始,這名現今已為法拉利F1車隊取得多次分站冠軍的西班牙車手,首次在澳門作賽便受到麥奴遜的意外牽連未能取得佳績;2012年他改為效力Carlin車隊再度挑戰澳門,得到第七名;可是他在澳門的經歷始終不太順利,2013年賽恩斯以Carlin賽車最後一次在澳門上陣,同樣僅以第七名完賽。另一名三度征服東望洋跑道的車手,乃是保達斯在索伯F1車隊的隊友周冠宇,來自上海的他,在澳門的最佳成績是2017年的第八名,當時效力葉德利Prema車隊;翌年他再接再載,本可取得更佳排名,但在選拔賽的不幸事件奪走了他躋身前六的機會。



角田裕毅與F1新晉車手羅新於2019年前來澳門作賽(圖片來源:澳門格蘭披治大賽車組織委員會)

蒼生訣

VR 沉浸式体验馆
IMMERSIVE EXPERIENCE

戴上VR眼鏡
來一場
“上天入地”冒險

STRAP ON YOUR VR HEADSET
and journey between heaven and earth

全感啟動
START YOUR ADVENTURE



GALAXY™
MACAU
澳門銀河

感受前所未有的感官衝擊與震撼!

An immersive multisensory experience like no other!

地址：「澳門銀河™」明珠大堂1樓，1001

Location: 1001, 1F, Pearl Lobby, Galaxy Macau™

現場購票更有額外優惠可享

Get your tickets at the Experience Center to enjoy special offers



立即購票
Get tickets now

UFC
FIGHT NIGHT

UFC 格鬥之夜

澳門站

UFC® FIGHT NIGHT MACAU

恩 *VS* 費古希度
YAN *VS* FIGUEIREDO

雛量級對陣 BANTAMWEIGHT BOUT

閻曉楠 *VS* 列斯
YAN *VS* RICCI

草量級對陣 STRAWWEIGHT BOUT



11/23 周六
SAT

澳門銀河™
GALAXY MACAU

場地
Venue



銀河綜藝館™
GALAXY ARENA

票價
Tickets From

HKD **380** 起
MOP

了解詳情
More Details



勝利方程式

FR再度呈現澳門東望洋跑道魅力



1982年澳門格蘭披治大賽，即改用F3賽車的前一年（圖片來源：澳門格蘭披治大賽車組織委員會）

當一眾賽車爭相攝取對方車尾氣流衝向葡京彎的第一個煞車點時，車手都在爭奪有利位置，每個人都知道，前方隨時發生戲劇性的場面，因為這就是澳門格蘭披治大賽。

這一次，排第三位起步的車手衝進頭位賽車的內側，兩輛車發生碰撞，雙雙滑到緩衝區。以上提及的，到底是2023年的澳門格蘭披治大賽、抑或2010年代的某場賽事，還是二十一世紀的任何一場比賽？畢竟，這可能適用於許多年來的三級方程式(F3)比賽。不過這次要談及的，是1982年的澳門格蘭披治大賽，也是單座位賽車中的王牌賽事，轉作F3規格前的最後一次比賽。

澳門格蘭披治大賽從來並不止於舉辦F3賽事，其中2020年至2022年的三屆比賽上演四級方程式(F4)大賽，而到2024年將舉辦區域方程式(FR)賽事。但我們應該知道，除F3外，1982年那場澳門大西洋方程式時代的最後一戰，亦堪稱為驚心動魄的比賽。

那次取得頭位的，是日本賽車傳奇人物長谷見昌弘，他曾參加1976年首屆一級方程式(F1)日本大賽。排第三起步的莫蘭奴(Roberto Moreno)，則剛完成英國F3賽季，並正在F1和印第賽車上發展。兩車相撞後，長谷見昌弘在維修期間損失了幾圈時間，而莫蘭奴則剛在進站前掉了車鼻，因此進站時也順道更換。很快，他又踏下離合器，衝回賽道繼續前進，當時的比賽要跑三十二圈的賽程，需時超過1小時15分鐘。

發展至此，這場比賽對德利賽車隊(Theodore Racing)似乎有利，該車隊由已故澳門格蘭披治大賽車教父葉德利先生(Teddy Yip)創辦，他們在2024年將再次回歸，與Prema Racing進行年度合作。回到1982年的

比賽，裡斯 (Geoff Lees) 和古利羅 (Roberto Guerrero) 這兩位已經在F1中嶄露頭角的年輕天才車手，正在第一和第二位置領跑，但隨後燃油泵故障令裡斯的賽車停在上山，他被迫退出比賽，意味著古利羅得到領先位置，後面是列度爾 (Tiff Needell)。就如古利羅和裡斯一樣，列度爾也曾效力Ensign F1車隊，該車隊其後於1983年與德利賽車隊合併。排在第三位是另一位日本超級巨星、長谷見昌弘在1976年日本大賽中的隊友星野一義。英國大西洋方程式新任總冠軍，愛爾蘭人羅拿 (Alo Lawler) 暫居第四名，而莫蘭奴後上追回第五。

誰能預測最後十二圈會發生甚麼事？星野一義的賽車引擎爆缸，隨後莫蘭奴超越羅拿升至第三。接下來，列度爾的賽車波箱損壞，令他撞上賽道旁一個石標，後輪懸掛撞毀逼使他退賽。然後到最後三圈時，古利羅與一輛墮後的賽車相撞，導致左前懸掛損壞。令人難以置信的是，莫蘭奴竟能支持至1小時18分鐘後完賽，在幾乎注定要面臨災難的環境下獲勝。

但隨著全世界走向支持F3，大西洋方程式在北美的大本營外正逐漸衰落。澳門格蘭披治大賽車主辦方希望為1983年的賽事注入新活力並推動賽事發展，原意是引進二級方程式 (F2)，但要讓性能強大的F2在澳門作賽，賽車監管當局要求東望洋跑道必須進行一些重大改造，在澳門決心保護其傳奇賽道的想法下，比賽在最後一刻轉為舉辦F3。一個傳奇亦因此誕生，因為這個決定令澳門日後能夠匯集世界各地F3錦標賽的精英，意味著它實質上會成為F3的世界



1983年澳門格蘭披治大賽車轉為F3賽車，這項改革在當時被證明是絕妙的舉措 (圖片來源：澳門格蘭披治大賽車組織委員會)

盃。今天，我們正站在類似的十字路口。2013-18年今天，我們正站在類似的十字路口。2013年至2018年期間，F3的主力在歐洲，因此只有一個重要的錦標賽：國際汽聯歐洲系列賽，該系列賽開啟了韋斯塔本 (Max Verstappen)、勒克萊爾 (Charles Leclerc)、諾里斯 (Lando Norris) 和

「我們與澳門賽會決定聯繫所有FR賽事的主辦方，最終讓比賽準備好了。是的，我們正在這樣做，我認為這將是一個成功的項目，因為我們的想法重現了過去的活力，有來自歐洲、亞洲、日本和大洋洲，還有中東和美國的車手。這就是我們想要實現的目標，有著來自世界各地的車隊和

羅素 (George Russell) 等F1超級巨星的職業生涯。但即使如此，每年仍有來自日本錦標賽的車隊湧入澳門，賽事仍然維持把不同系列賽參賽者匯聚一起的因素。2019年新成立的國際汽聯F3錦標賽，成為F1大賽的踏腳石，這改變帶來新狀況。當年 (以及2023年) 參戰澳門的車隊只能來自這項錦標賽。

此外，國際汽聯F3將於2025年改用特拉拿生產的新車，令車隊不可能在歐洲的冬季，一方面長途跋涉前往澳門參賽，同時為即將到來的新赛季製造新車。

來自法國的國際汽聯單座位賽車營運及青少年組總監洗卡特 (Francois Sicard) 認為，FR賽車繼承了1983年至2019年澳門F3賽車所扮演的角色。「情況的發展正是如此。過去幾年，在米歇爾 (Bruno Michel, F3推廣人) 的大力支持下，澳門舉行了F3比賽，但今年由於新車的推出，使賽事未能舉行。」

「同時，我們認為目前的比賽並不是過去所了解的那個舉辦概念。正如我們所知，過去幾年的澳門格蘭披治F3大賽，與其說是真正的澳門比賽，不如說是一場國際汽聯F3比賽分站。我們的想法，是嘗試重現一場讓來自世界各地的年青好手參加的國際級賽事，這就是我們認為FR這個平台是最為適合的原因。」



2019年的澳門格蘭披治F3比賽，首次由單一錦標賽參賽隊伍組成



FR賽車將於本週在東望洋跑道首次亮相 (圖片來源: Top Speed)

車手參與，所以我認為我們正走在重建過去的正確道路上。」

“過去幾年的澳門格蘭披治F3大賽，與其說是真正的澳門比賽，不如說是一場國際汽聯F3比賽分站。我們的想法，是嘗試重現一場讓來自世界各地的年青好手參加的國際級賽事，這就是我們認為FR這個平台是最為適合的原因。”

—國際汽聯單座位賽車營運及青少年組總監
冼卡特

為組織提供協助的是總部位於上海的上海擎速賽事策劃有限公司，該公司成功營運了在每年一月和二月舉行的中東FR錦標賽。因此，澳門的參賽者將會以中東錦標賽使用的Tatuus底盤和愛快羅密歐引擎，而上海擎速賽事策劃有限公司一直致力於確保歐洲、大洋洲、日本和美洲地FR錦標賽的參賽者，能夠在前赴澳門比賽之前接收到賽車。

冼卡特承認：「老實說，擎速與澳門主辦單位的合作非常出色，他們已將賽車發送予每支車隊，因此他們能夠按照自己的標準設定賽車。我們已經將所有引擎運到引擎改裝商，並按照一統化協議調校，使它們的性能均等，因此我們確信每個人都擁有相同的工具，以公平的方式贏得自己的位置。擎速的工作令人印象深刻，他們確保所有車隊盡早接收到賽車，不僅有充足時間重新修整賽車，而且能夠在賽車運往澳門前進行測試。」

Prema Racing車隊老闆羅森 (René Rosin) 再次與德利賽車隊合作，爭取贏得自2015年以來首個澳門格蘭披治大賽車冠軍，他亦認為賽事轉向FR是正確的一步。他可能是對的，因為除了在F3取得巨大成功外，迄今為止六個歐洲FR冠軍中，有五位出自Prema，其中包括梅賽德斯的F1新星安東利尼 (Andrea Kimi Antonelli)，他不僅是2023年歐洲FR總冠軍，同年也在中東的同級比賽中效力 Mumbai Falcons 車隊並成為王者。

羅森表示：「首先，回到澳門總是一件好事，澳門是每年季末為年輕車手而設極為重要的比賽，它總是一個挑戰，總有些令人難以置信的事情。我認為FR賽車在功率重量比方面，和舊版的



F1新星安東利尼在去年獲得歐洲FR和中東FR冠軍後，完全跳過參加F3比賽，並於2024年出戰F2 (圖片來源: Top Speed)



Prema Racing老闆羅森(René Rosin)認為，轉為舉辦FR是正確的一步(圖片來源:Getty Images)

F3賽車相近，由於世界各地正上演各種FR系列賽，因此我們可以回到過往的方式，不止於歐洲F3車隊參賽，還可以有來自日本、新西蘭和歐洲的車隊。這就是澳門大賽的意義，也是世界盃的意義。」

1998年，羅森第一次跟隨由父親創立的Prema車隊來到澳門，當時他還是在意大利上學的學生。那一年，日本車隊TOM'S車手鄧布克(Peter Dumbreck)，英國冠軍隊伍Paul Stewart Racing的莫裡斯奧(Ricardo Mauricio)獲得亞軍，德國F3車隊GM Motorsport的列治拿

(Robert Lechner)得第四。前六名中還包括法國冠軍豪門ASM的沙連斯(David Saelens)，以及羅森這支意大利車隊的澳門英雄高度(André Couto)。正如羅森所認同的那樣，「這是F3和澳門的黃金時代，那是一段美好的時代，現在我們可以再次回歸這種精神。」

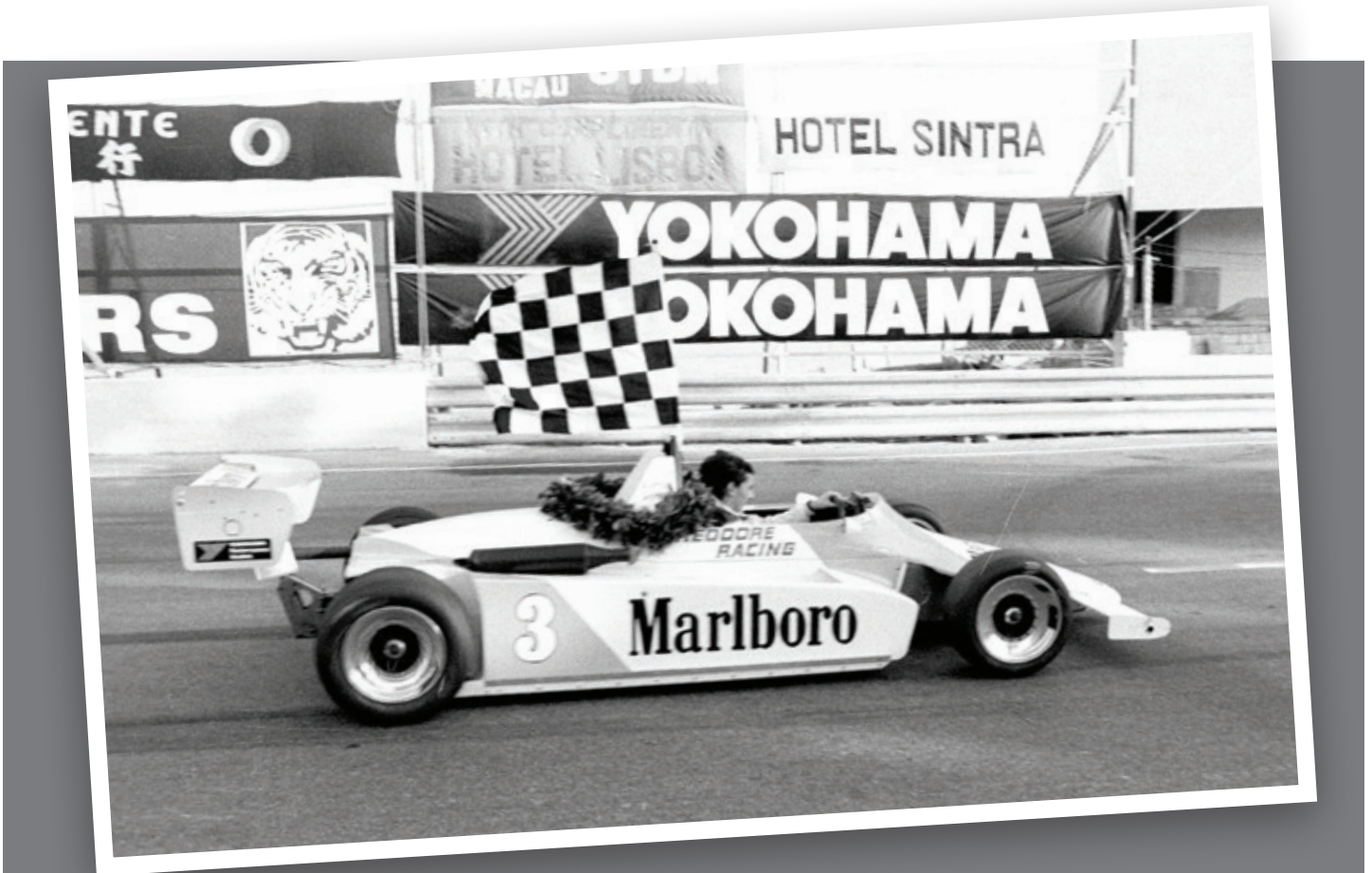
洗卡特至今尚未親身體驗澳門的魅力。在擔任國際汽聯職務之前，他是DAMS車隊的負責人，在F2領域取得巨大成就。在此之前，他曾在雷諾車廠的運動部負責雷諾世界大賽。但他一直密切關

注澳門格蘭披治大賽車，透過與2000年代參戰澳門的主力法國車隊ASM和Signature的聯繫，同時也負責管理在DAMS車隊出賽的澳門格蘭披治大賽車冠軍林恩(Alex Lynn)和迪圖(Dan Ticktum)。

洗卡特承認從沒有來過澳門，「我以前受過邀請，因為我是Philippe Sinault(Signature車隊老闆)和Fred Vasseur(主理ASM車隊)相識二十五年的老朋友，過去每次他們都說我必須一起到澳門，無奈當時我忙於處理雷諾運動的事務。但我們絕對希望舉辦像澳門F3兩公升級賽車那樣的賽事，匯聚著各國錦標賽中最優秀的車手。」

洗卡特對這場比賽的參賽名單感到非常鼓舞。「我認為我們將擁有不同FR錦標賽中最好的車手在陣，特別是在首年，尤其令人鼓舞。這是第一次試行這規格，我希望它會成功，要想在澳門勝出，你定要非常強大，並已經位列頂級車手中，所以我確信獲得排頭位或獲勝的人，將是來自FR比賽中最好的車手之一，也許是來自F3的車手。多年來，我們不斷看到澳門的頂尖車手成為頂尖巨星。這是一條要求很高的賽道，你需要充滿天份的人。我確信這場比賽將再次湧現一些非常優秀的車手。」

其實早在1983年，澳門格蘭披治大賽車首次舉辦F3賽車也只是個實驗，一次測試。但一位年輕人贏得冠軍，令澳門格蘭披治大賽連續兩年由巴西車手勝出，事實證明他的表現還不錯，他的名字是洗拿。❖



澳門舉辦F3賽車的第一年，洗拿贏得冠軍。而本週末將決定令人興奮、嶄新的FR時代的首屆優勝者(圖片來源:澳門格蘭披治大賽車組織委員會)

澳門先生



圖片來源:LAMBORGHINI SQUADRA CORSE

莫他拿於2007年首次來到澳門，參加澳門格蘭披治三級方程式大賽，當時這位瑞士車手無法想像自己後來會被稱為「澳門先生」。

這是一個當之無愧的銜頭，也是眼光雪亮的澳門格蘭披治大賽車迷不輕易賦予他人的稱號。備受推崇的賽車刊物Autosport，在2022年評選世界前五十名車手中，莫他拿排名第十五位（僅比一級方程式明星辛斯低一位）。莫他拿無疑在賽車運動中建立起自己的地位，但也許沒有甚麼地方比東望洋跑道更能體現這一點。

莫他拿今年將在其輝煌的職業生涯中第十六次征戰東望洋跑道。他在2009年和2010年贏得澳門格蘭披治三級方程式大賽冠軍，成為首位連續兩屆贏得這項賽事冠軍的車手。翌年，莫他拿重返澳門，並贏得澳門GT盃三連冠的首場勝利。

莫他拿於2017年第四次奪得澳門GT盃冠軍，這場比賽更指定為國際汽聯GT世界盃，加上

2013年他在奧迪R8 LMS盃澳門站取得的勝利，至今已他在東望洋跑道上獲得七場冠軍。

莫他拿評論他的成就時表示：「每位賽車手都會有一些特別適合的賽道，而澳門正好很適合我。我在澳門從來沒有需要過度催谷也能造出很快的速度，而我對發揮自己的駕駛風格方面一直感覺良好。」



澳門大賽車博物館內設立了莫他拿的專門展區，展品中包括由杜莎夫人蠟像館為其製作的蠟像，是對他非凡成就的認可（圖片來源：澳門格蘭披治大賽車組織委員會）



當年仍屬年輕新秀的莫他拿於2007年首次亮相澳門格蘭披治大賽車（圖片來源：澳門格蘭披治大賽車組織委員會）

在贏得「澳門先生」的綽號，成為澳門格蘭披治大賽車的車迷心儀對象之前，莫他拿就像世界上許多最優秀的三級方程式車手一樣來到澳門，期待留下自己的印記。

莫他拿回憶說：「我參加澳門格蘭披治三級方程式大賽前，聽過很多關於澳門賽車的故事，在那裡表現最好的三級方程式賽車手，都為人津津樂道，是用作審視優劣的標準。」

一般情況下，澳門賽道上表現出色的車手，都會得到美好的將來，這一直都在我的腦海中。我還聽過很多故事和評論，例如這條賽道有多困難，作為街道賽其速度有多高，我必須承認，我所體驗的與大部分打聽得來的事情是一模一樣。」

莫他拿在2007年的首秀獲得第十名，並於2008年再戰濠江獲得第二名。然而正是這個亞軍的失落感，激勵他第三次參賽，最終站上頒獎台最高一級。

莫他拿認為：「2009年的首次勝利，對我來說是一種美妙感覺。回想2008年的復仇之戰，那年我在比賽週末原本控制大局，不幸地只獲得第二名，這令人很沮喪。我對自己許下承諾，一定要回到澳門爭取勝利。在2009年成功奪冠為我帶來莫大的成功感，這也是我多年來職業生涯中最重要的勝利之一。」

在七場勝利中，莫他拿表示沒有特別鍾情當中任何一場，對他來說每次在澳門的勝仗都是極為重要。

現年三十七歲的莫他拿說：「所有勝利都是非常特別，第一次勝出帶有強勢捲土重來的感覺；2010年是首次有人在三級方程式大賽成功衛冕。到2011年、2012年和2013年，我效力奧迪和Absolute車隊，度過了美好的時光，我很喜歡那成就。後來，我在國際汽聯GT世界盃上贏得加盟平治的首場勝利。所以，每場冠軍都很美好；我很難選擇哪場才是最重要。」



「澳門先生」於2009年首次在東望洋跑道奪冠，嚐到勝利的滋味（圖片來源：澳門格蘭披治大賽車組織委員會）

近年來，「澳門先生」莫他拿可能是最受澳門車迷歡迎的車手，繼前兩年都獲得亞軍後，莫他拿今年再度出戰澳門GT盃暨國際汽聯GT世界盃。

今年，他將會首次駕駛林寶堅尼參賽，這也是他參加國際汽聯世界耐力錦標賽所效力的廠商車隊。

儘管莫他拿現在並不經常參加GT3組別比賽，出戰澳門大賽仍然是他的優先任務。跟莫他拿是澳門車迷寵兒一樣，這位意大利裔瑞士籍車手也是澳門的忠實粉絲，無論對這座城市還是東望洋跑道亦然。

莫他拿說：「這座城市起了很大變化；能夠親眼目睹這一切，真叫人印象深刻；而賽道方面也做了很多工作，維修區和圍場區域都有不少新建設，但實際比賽的跑道本質上是保持不變。我覺得這樣很好，非常好。」

當莫他拿本週回到澳門時，他將在熟悉的賽道上，重新把自己投入這熟悉的步伐。

莫他拿承認：「澳門賽道對我而言一直充滿挑戰，也給我留下深刻印象，現在依然如此。即使我已經在賽道上跑過很多圈，仍然覺得要為比賽週末建立所需的信心。」

本屆澳門GT盃—國際汽聯GT世界盃看起來是有史以來競爭最激烈的賽事之一，有一件事是可以肯定的：「澳門先生」再次回歸，莫他拿將會有大量支持者為他打氣。❖❖



跟奧迪一起贏得澳門GT盃三連冠後，莫他拿最近一次勝利是在2017年，也是加盟平治後的首場勝利（圖片來源：澳門格蘭披治大賽車組織委員會）

裝甲騎士

在東望洋跑道上出賽的電單車英雄，總讓人們想起古代騎士駕馭著強大戰馬，投入戰場的情景，而現今的賽車主角們均需像近代戰士一樣，從頭到腳受到盔甲的保護。



澳門格蘭披治電單車 - 第五十五屆大賽參賽車手 (圖片來源: 澳門格蘭披治大賽車組織委員會)

當今先進的生產方法和成熟的物料技術，意味著電單車騎士可以獲得前所未有的保護。然而，研究和開發以達致提升改進的步伐從未停止，令騎士能夠在最高安全標準的最佳條件下進行比賽之餘，亦可以提供活動的靈活性，以便將自己和戰車推向極限。

從頭部開始，禦撞頭盔是電單車騎士全身盔甲中最重要的一環。主管世界電單車運動的國際電單車聯會(FIM)在2019年推出新規例，要求所有用於比賽的头盔都要符合嚴格的FIM認證標準。所有參加澳門格蘭披治電單車大賽的車手，必須使用經FIM認證以及經賽事官員檢驗過的頭盔、電單車和其他防護裝備，才獲准在東望洋跑道上出賽。

為合乎FIM的規範，頭盔製造商必須確保其產品符合三個國際公認標準的其中一項，包括歐洲ECE、日本JIS或美國Snell，方能申請FIM批核。而FIM的測試則更加嚴格，包括直線和傾斜衝擊，還有穿透測試，當中頭盔會以不同速度掉落到45度的鐵砧上，以測量吸震水平。撞擊的表面會覆蓋著砂紙，藉以模擬瀝青地面的摩擦力，而頭盔護目鏡的抗撞強度也會經過徹底測試。

FIM會要求製造商就每種型號每種尺碼各提交十個頭盔進行檢測，並為每種尺碼授予個別認證。經批准的頭盔將附帶二維碼，該二維碼連結到包含頭盔品牌資訊的網頁。此外，該頭盔還會附加一個獨有的標貼，以確認已符合FIM標準。

這些高規格頭盔會使用不同的物料，有些由碳纖維複合材料製成，有些則使用玻璃纖維、Kelvar纖維(因用於防彈背心而聞名)和樹脂的混合物，所有材料都具備必要的強度、彈性和抗衝擊性。製作方法是將材料推入模具中，再以雷射技術切割出護目鏡空間，負責生產頭盔的技師會在內部簽名，另外還需要兩個人檢查頭盔外殼的厚度和重量。



引人注目且色彩繽紛的電單車頭盔，為每位電單車騎士提供至關重要的保護 (圖片來源: 澳門格蘭披治大賽車組織委員會)



內層由精密的聚苯乙烯泡沫塑膠製成，其結構具有不同密度，視乎頭部不同位置需要特強的保護或吸震。然後是頭盔內部，它與臉頰墊一樣是可拆卸的，以方便清洗，車手可以根據個人頭型定製其形狀，令配戴時更加貼面和舒適。

完整的禦撞頭盔必須包括護目鏡，它與外殼一樣非常堅固，才能保護車手免受飛濺碎片傷害。如果護目鏡上有污垢堆積影響到車手視野，可以在比賽期間快速撕下表面貼膜以重拾最高能見度。

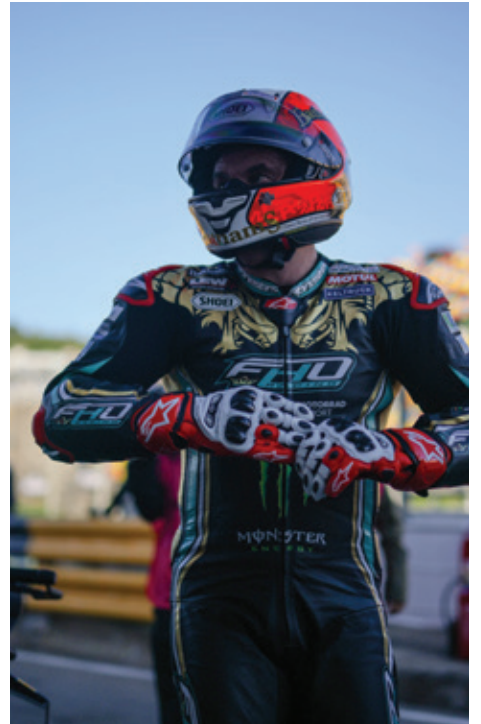
護目鏡由不會破裂或斷開的材料製造，所以即使被物體高速射彈擊中，也不會危及車手視力，而且鏡面還可以加上防霧塗層防止水珠凝結。一般來說，車手絕少採用完全透明的護目鏡，大多會選擇減少眩光的色調，部分護目鏡內部更會塗上玫瑰色，令車手可以更容易識別到溼青路面上的突出物，從而減少撞上碎片的機會，並加強他們比賽時的表現。

接下來就是俗稱「皮衣」的比賽服。現代比賽服是一種精密的裝備，幾乎每位車手的「皮衣」都是度身訂造，以達到最切合體形的效果，讓車手能夠在電單車上保持最高舒適度，容許他們擺出更進取的駕駛姿勢。

比賽服以袋鼠皮或牛皮製成，重量達幾公斤，與四輪賽車中車手穿上的輕盈防火賽車服截然不同。



護目鏡保護車手免受飛濺碎片的傷害（圖片來源：澳門格蘭披治大賽車組織委員會）



「皮衣」的設計變得愈來愈精密（圖片來源：澳門格蘭披治大賽車組織委員會）

早在1950年代， 皮革就被廣泛應用於電單車賽服上，自那時開始，其設計的複雜性大幅增加。

皮革成為首選材料的理由有很多，時至今天，其耐磨特性仍是被廣泛應用的主要原因。

在賽服的膝蓋、下背部和腋下範圍，有類似手風琴的彈性部分，為車手提供了至關重要的動作靈活性。賽服有一件可以拆卸和清洗的內襯衣，整體設計會考慮到通風要求，空氣可以從前方流入從後方流出，去除濕氣之餘同時讓車手在炎熱天氣保持涼快。

電單車賽服背部的「駝峰」，是最顯著的特徵之一。駝峰最初是為了改善氣流和提高賽車極速而引入，後來更加入了儲存飲用水、冷卻管道和電子設備等功能。有些車手喜歡在賽服的大腿內側鋪上具抓著力的矽膠材料，讓他們更輕易地夾住賽車車身，進而增強他們對電單車的 control。

現時部分電單車賽服已配備安全氣囊，澳門格蘭披治電單車大賽的規則同樣容許這裝備。安全氣囊位於賽車服背部、肩膀和胸腔周圍，用作吸收車手跌倒時的撞擊力。

賽車服亦同時配備了加速計、陀螺儀和GPS全球定位系統裝置，當感測器偵測到車手發生意外時，安全氣囊就會啟動。該電子軟件屬高度智能，可以



賽車服背面的「駝峰」能收納許多物品，其中更包括安全氣囊（圖片來源：澳門格蘭披治大賽車組織委員會）

判斷真正意外和臨近跌倒的分別，避免氣囊不必要地啟動。賽服內藏有兩個氣罐，系統偵測到車手跌倒時，安全氣囊的氣室會在短短25毫秒內完全充氣，這大約是眨動眼睛一下所需時間的四份之一。這現代安全氣囊系統的運作完全獨立於電單車本身，它的充氣狀態會維持5秒，此乃車手發生意外時一般最長的滑動時間。

僅靠「皮衣」當然仍不足以保護車手，因此最脆弱的位置便需要用護甲加固，以吸收和分散衝擊力，並保護重要部位免被磨損受傷。防護的重點主要在手肘、肩膀、膝蓋和臀部位置，而賽服有內部口袋，可以加置防護插件。這些護具全都以輕巧靈活為重點，不會妨礙車手在電單車上的騎乘位置。

賽車服背部護板，其設計靈感來自龍蝦和犰狳，並由兩屆FIM世界冠軍Barry Sheene 在1979年率先使用。四十年後，現代的護背板已變得更加符

合人體工學設計，更貼合車手背部的造型。它通常採用鋁質蜂巢結構來吸收衝擊力，可移動面板則確保騎士的動作不受影響，高度通風效果既可防止濕氣積聚，亦能夠在比賽過程中為車手降溫。

最先進的背部護板會跟內層衣物縫合起來，將安全氣囊和電子設備整合到整件衣服中，可以舒適地穿著於賽服內。更纖巧的套件可以實現更佳空氣動力學效能和更高的車速，因此背部護板的體積以愈小為佳。

胸部護板通常由高科技泡棉製成，有助吸收撞擊力，車手只需將它插進賽服內即可，完全拉上拉鍊後幾乎不會察覺到它的存在。有些設計更類似剛性的背部護板，其蜂巢式結構可以提供更實質的保護。

在澳門格蘭披治大賽車中，胸部和背部護具都是電單車手的必須裝備，根據規定，前者提供的保護面積最少為230平方公分。



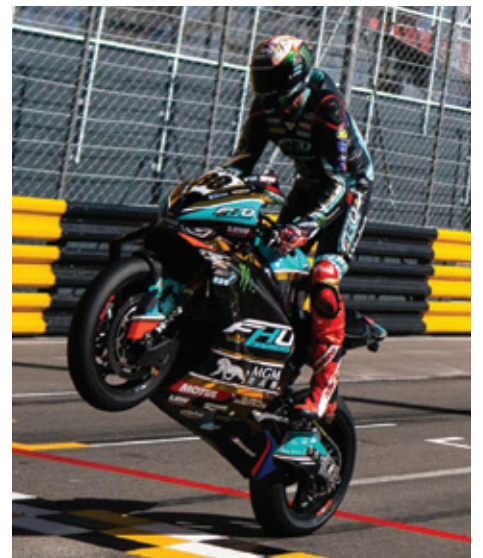
在東望洋跑道飛馳時，車手的膝蓋滑塊會受到大幅磨損（圖片來源：澳門格蘭披治大賽車組織委員會）



澳門格蘭披治電單車大賽車手必須配戴護背和護胸



現代賽車靴是精心設計的裝備（圖片來源：澳門格蘭披治大賽車組織委員會）



赫爾文的戰車去年昂首衝線，為其第四度贏得賽事冠軍（圖片來源：澳門格蘭披治大賽車組織委員會）

膝蓋滑塊在1970年代開始出現在電單車比賽中，因為更寬的輪胎迫使車手採用更進取的過彎操控。經過多年開發，製造商最終選擇一種塑膠複合材料，該設計可以在摩擦和磨損之間達到適當平衡，為車手提供足夠的彎道感覺，又能提供最少一場比賽距離的耐磨性。但不同車手的使用情況均有所不同，有些車手的滑塊是能用上數天的。

膝蓋滑塊融入車手賽服的設計內，通常位於膝蓋外側，而不是膝蓋正前方。車手還可以根據賽道的條件和速度，調整滑塊位置以符合個別需要。

在2000年前後，一些世界電單車錦標賽(MotoGP)車手開始採用肘部向下的操控方式，這意味著必須開發出肘部滑塊，如今這已成為現代賽車服上的常見裝備。它的體積取決於不同車手的騎乘風格，有些甚至加上金屬板以增加耐用性。

按規定，膝蓋和肘部滑塊不得產生火花和煙霧，亦不可在賽道上留下碎片。

電單車騎士的手套同樣由皮革製成，比賽時它們必須套在賽車服上重疊並加上固定鎖扣，以確保完全覆蓋手臂和手掌。

手套的手掌和手腕位置備有防護層，手指關節亦經過加固，這元素同時會提升一些空氣動力學優勢。每隻手套中的尾指與無名指通常都綁在一起，以減低尾指受傷的機會。在手套的手掌側和手指上使用的皮革會較其他位置薄，避免影響車手對煞車掣的感覺，這其實也是關鍵的安全考量。

現代的電單車賽車靴經多年發展，已成為車手穿著中最精心設計的護具之一。賽車靴由內靴和外殼組成，內靴被一種骨骼質包圍，特別為腳跟和

腳踝提供額外保護。這兩個區域由一個部件連接，允許一定程度的活動性，又可以防止發生意外時腳部過度彎曲，同時更加入了泡棉來分散衝擊力。

賽車靴外殼通常由皮革製成，另有更多鑲板保護腳跟和腳踝。車手的比賽服必須與鞋履重疊，同時設有緊固鎖防止靴子脫落。鞋底可能是整件賽車靴中磨損最快的部分，因為其厚度必須令車手在騎行時對腳踏有完美的感覺。在外殼內部，薄薄的反射層有助阻隔因腳踏和靴子之間的摩擦而引起的熱量傳遞，從而降低車手腳部起水泡的風險。

當車手們為今年的澳門格蘭披治電單車大賽做好準備時，他們的全套盔甲不僅為他們提供最佳保護，也成為人類在現代科學中大幅進步的最佳例子。與古代騎士不同的是，澳門格蘭披治電單車大賽車手的盔甲是一絲不苟的。❖

祝賀第71屆 澳門格蘭披治大賽車 圓滿舉行

BEST WISHES FOR
THE SUCCESS OF
THE 71ST MACAU GRAND PRIX



「雙慶同歡」 澳門人尊享優惠

Exclusive Dual Celebration Offers

由10月22日至12月22日，憑澳門居民身份證即可尊享精彩優惠。

From 22nd October to 22nd December, present your valid Macao Resident Identity Card to enjoy exclusive offers.

 **免費 Free**
可享一次免費入場
One-time free access

 **餐飲 25% off**
Dining 25% off
888自助餐 | 巴黎人自助餐 | 倫敦人美食園
888 Buffet | Le Buffet | Chelsea Garden

 **澳門 teamLab 超自然空間**
teamLab★SuperNature
18歲以下免費入場
Free admission for guests under 18 years of age



*受條款及細則約束
Terms and Condition Apply

澳門金沙
Sands
MACAO

THE VENETIAN
澳門威尼斯人

THE PARISIAN
澳門巴黎人

THE LONDONER
澳門倫敦人

房車賽 凱旋而歸



澳門東望洋大賽對TCR房車的概念在國際上的成功起了關鍵作用(圖片來源:澳門格蘭披治大賽車組織委員會)

隨著TCR房車概念推展接近十年，這場席捲世界房車賽的革命如今發展至哪個階段？有些數字無疑叫人難忘：來自十六個品牌的三十款車型曾於十七個獨立系列中投入比賽；來到2024年，更在六大洲份多加了十四個組別賽事。

創辦人洛迪 (Marcello Lotti) 的成功故事並非偶然，他被廣泛視為眾人皆知的房車賽教父，是昔日歐洲超級房車錦標賽和國際汽聯世界房車錦標賽等賽事的幕後大腦。而TCR的成功程度，則令這個充滿魅力的意大利人變得更受人景仰。

洛迪說：「這是個值得回憶的美好時期，要知道我們當初從一個全新概念開始，最後大家都可視之為成功。如今全球有超過1,300部TCR賽車，遍佈地點

未能盡錄，亦有多個級別的正統賽事。不能否認，當初我對此抱著很大期望，卻不敢奢想會成功到這地步，或者不會在如此短時間內取得這空前成果。」

首場賽事於2015年上演，那是第一屆TCR國際系列賽的揭幕戰，它同時是馬來西亞雪邦國際賽車場舉行的一級方程式分站支援賽事，共有十六部來自SEAT、本田、福特、歐寶和奧迪（一款起用三門設計、獲特別許可出賽的TT型號）五個品牌的賽車參戰。

參賽陣容也許平凡，但這場開天闢地的賽事，對洛迪來說卻是激動人心，過程亦很順利。自此，TCR的世代來了，並旋即帶來震撼。

去到那年的賽季煞科戰 — 著名的澳門東望洋大賽 — 大眾在參賽車輛名單上出現了，富士亦然；包括侯夫 (Rob Huff) 和文奴 (Alain Menu) 等房車名將在磨拳擦掌；奧迪的全新型號更為來季比賽而蓄勢待發。

但洛迪表示，那只是初步摸索階段，來自SEAT賽車部門，以及本田的長期賽車合作夥伴 JAS Motorsport等單位支持下，為賽事確切地增添了認受性，證明這概念完全可行。

「當你看到有車廠即時作出承諾，開始製造汽車 — 當中共有五個品牌 — 意味著我必須落實這個計劃，因為他們正斥資開發新車。同時我們也必須公佈發展綱要，畢竟他們也要創建客戶賽車業務。一、二、三、四、五……不知何故，他們開始逐一到來，令我覺得廠方的回應，正好給我信心去相信這是個出色的項目。」洛迪如是說。



TCR概念創始人兼WSC主席洛迪
(圖片來源:WSC Group)

有兩個剛才提到的單位，至今仍是賽事的持份者 (SEAT賽車部已易名為Cupra Racing)，他們與其他品牌，包括奧迪賽車運動部門、現代賽車部和吉利集團賽車部，透過各自的客戶賽車部門為車手提供支援，成為這項比賽的成功基石。

此外，參賽成本也是TCR發展起來的重要因素。當全球賽車的售價不斷飆升，車手們往往要揮萬金才能在車隊求得一席之地時，TCR始終嚴格執行價格上限，車廠對客戶的收費不能高於規定。即使來到2024年，從第一款TCR賽車開售計算，已是第十個年頭，價格仍被限制在15萬歐元 (約130萬澳門元)。

因此，TCR能夠從2016年開始流行起來，又有更多新賽事成立，有更多車廠表達興趣，也就不足為奇了。而去到2017年，賽事發展更真正邁進另一階段。

那一刻，TCR國際系列賽已經奠下基礎，參賽車隊都是專業的，整個概念迅速蔓延至傳統房車陣營，當中包括亞洲和北歐的地區性錦標賽，以至是



2015年澳門東望洋大賽是首季TCR國際系列賽的煞科戰

中國、德國和意大利的獨家賽事。那年年末，TCR登上了房車賽這棵大樹的頂端，因為WTCR - 國際汽聯世界房車盃將會於2018年登場。

洛迪說道：「那時我開始真正意識到光明前境就放在我們眼前。說到底並沒有具體時刻的，但明顯地，2017年，特別是那年年末是個很好的日子，一個重要的年份。」

那場創新革命，或許是有史以來最激進的。長久以來，外卡車手制度都是房車賽的常見安排，可是TCR世界巡迴賽將這做法引領至全新境界，它讓「巡迴賽」的超級巨星，直接跟不同的地區性常規車手對抗，每個人，都渴望藉此去製造亂局。

洛迪直言：「對於那些已承諾參與來年賽事的車隊和車廠，我們有責任立即作出相應行動以示尊重。有個只得我們少數人知道的計劃，實際上已經存在了。我說：『我們僅有一次機會』，計劃還未

『準備妥當』，但很多工作已經完全就緒，就讓我們將之實現。」

經過2023年首次失去國際汽聯之名後，這系列賽於2024年重獲地位，由國際房車賽返回國際汽聯轄下賽事的家庭。全季共有七個賽站，澳門東望洋大賽固然包括在內，洛迪表示，此乃TCR世界巡迴賽保持「全球最重要房車系列賽地位」的保證。

因此，從推行至今已近十年，TCR完全沒有放緩跡象，同樣，洛迪也並不滿足於現狀。混合動力賽車已在構思中 (本來預計會在2023年開始引入到賽事，但TCR世界巡迴賽的推行令它延緩了，以便作進一步發展)，可持續性燃料來年亦會在部份系列賽採用。在競賽層面上，目標包括將來年全季比賽增加至八個站，洛迪也很有信心，可以引入多兩個品牌，跟現有的本田、現代和領克較勁。完成這些任務後，TCR與世界巡迴賽，將昂然進入第二個十年。❖



推行接近十年，TCR與其國際汽聯Kumho TCR世界巡迴賽的成功，令房車迷喜出望外 (圖片來源:澳門格蘭披治大賽車組織委員會)

澳門製造



雖然過去與現在的澳門以及澳門格蘭披治大賽車已經不可同日而語，但東望洋跑道的的基本佈局仍然保持不變（圖片來源：澳門格蘭披治大賽車組織委員會）

澳門格蘭披治大賽車是獨一無二的：它是世上最具歷史、仍然無間斷地舉行的國際性街道賽車比賽。跟其他歐洲、美洲或亞洲賽道分別在於，東望洋跑道每年只辦一次比賽。

其聲譽之高，足以令它成為全球最頂尖年輕單座位賽車手、GT賽名將、房車賽精英和公路電單車星級人馬的必爭之地，彼此聚首一堂，一同在這條全長6.2公里的著名跑道上獻技。

儘管這個城市的面貌自澳門格蘭披治大賽車自1954年首辦以來經歷了極大的變化，但東望洋跑道的佈局基本保持不變。根據澳門特別行政區政府統計暨普查局的數字，這個繁忙的旅遊勝地單在去年已吸引了超過2,800萬遊客到訪，到底有關方面如何繼續在劃出跑道之餘，仍可令安全水平達到國際最高標準？

能在東望洋跑道上舉行全球其中一個賽程最緊密的賽事，其過程絕非決諸朝夕，而是全年365天，透過整個城市攜手努力，並由不同階層市民共同努力組織和執行而成。

整個賽事組織結構的核心是由澳門特別行政區政府體育局 (ID) 負責協調的澳門格蘭披治大賽車組織委員會 (MGPOC)，內裡還有眾多政府部門、社會各界、以及澳門賽車運動的代表機構—中國澳門汽車總會 (AAMC)。

澳門格蘭披治大賽車組織委員會內各方之間的緊密合作，對於每個環節的成功至關重要。東望洋跑道沿途的城市基礎設施的開發和維護，全都經過精心規劃，各方必須保持賽道的原有佈局，因為此乃澳門賽事



敬業且訓練有素的本地賽道工作人員是澳門格蘭披治大賽車的中堅力量
(圖片來源：澳門格蘭披治大賽車組織委員會)

建立國際聲譽的重要資產，同時不能忽略賽事進行期間車輛與行人往來賽道周邊的便捷性。

除了基建工程和公共建設外，安保、衛生、救援、旅遊及社會文化事務等不同範疇，全都為澳門格蘭披治大賽車的成功作出重要貢獻。

然而，沒有澳門居民參與的話，澳門格蘭披治大賽車根本難以存在，更遑論取得如此非凡成果。每年，超過一千個本地人熱心地投放自己的時間和專業知識擔當各個關鍵角色，由清晨時份待至所有賽事完結、時刻也全情投入的賽道工作團隊，以至比賽期間需要全神貫注、在賽事控制大樓內每個訓練有素的賽事管理人員，再到全年定

期出席指導課程的導師……每人都各盡其份，各司其職，令賽事得以順利舉行。

東望洋跑道的檢測工作，由每年開始至十一月間一直在進行，當中重點是基於觀眾、賽道工作人員和參賽者的安全。在澳門大賽車正式來臨前，組委會會就改善賽道這議題跟相關的國際組織進行商討；而去到比賽日子時，各項基礎設施在每天賽事開始前也會重新作進一步檢查，以確保萬無一失。

由於東望洋跑道所在的街道馬路上全年都有公共交通工具和私家車使用，為了令跑道達符合安

全標準，於比賽前夕進行路面重鋪已成為每年的必然工作。這些道路工程會安排在學校假期期間進行，利用較多人外出旅遊時的日子，盡量減低對居民構成的影響。

但重鋪路面帶來的有趣結果是，當東望洋跑道佈局多年不變之時，賽道表面卻不是如此，在這情況下，無論之前來過澳門多次的車手，也要重新了解路面情況，變相收窄了擁有不同經驗程度的車手之間的表現差距。

至於賽道的基礎建設工作通常於九月開始，安裝黃黑相間防撞欄、搭建大看台和葡京灣看台均是大賽車的標誌性工程。

額外的護欄和防撞輪胎，會於緊接的數週內安裝到位，最後才是廣告標語和宣傳板。另外，所有路面沙井渠蓋和其餘一切公共設施都會經過檢查，確保賽道徹底安全，並完全符合國際安全標準。

一切圍繞賽道進行的安裝和檢查工序，均會由技術嫻熟的人員進行，並由合資格工程師監察每

個步驟。開賽前和比賽進行時，大賽車組委會的基建專責小組與技術顧問，會陪同工程人員駐守每個要點。而在為期四天的澳門格蘭披治大賽車期間，專業人員會於集車區候命，隨時準備前往出現特發情況的地點進行修復。

當所有看台、護欄、圍欄、路肩、賽道燈號、廣告標誌、攝影師看台、車輛檢驗與醫療設施、行政



能在意外發生後安全和快速地清理東望洋跑道，對於確保比賽能按時進行可謂至關重要（圖片來源：澳門格蘭披治大賽車組織委員會）

辦公室、接待處、媒體中心和銷售攤位就位，再將比賽控制中心前的起步位置排位線重新髹上顏色後，就是時候安排餘下所需物資和人員，讓賽事得以開始進行。

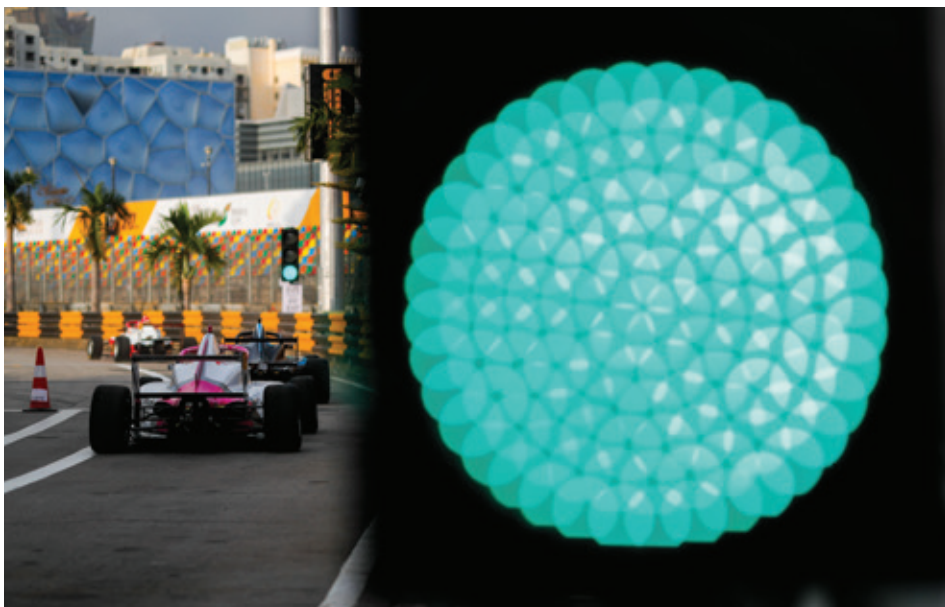
大賽車期間，領航、救援和搶修車輛能夠快速而安全地介入，在緩衝區域有限的東望洋跑道上，是不可或缺的組成元素。電視直播與網上串流播放，再加上頻密的比賽程序，意味著長時間的延誤將會嚴重擾亂賽事進行。但說到底，意外發生時所有人的生命安全，比任何事情都來得重要。

當無法將事故車輛推離跑道時，就要動用大型起重機將其安全移離現場，此外還有各種不同用途的救援車輛，包括配備起重機和拖車、特別適合在松山一段狹窄彎路上使用的平板貨車等，而機械清掃車和剷車，以及救援車、救護車和消防車，全都在車輛編隊中，為大賽車作好準備。

這支快速行動、救援、醫療、消防和清障隊伍，都是由澳門本地居民組成，每位成員均在各自領域接受過嚴格訓練，能大大提升澳門這城市的良好組織聲譽。

澳門廣播電視台在賽道沿途安裝了多個攝影機，既可為安坐家中的車迷作現場直播，同時亦向比賽控制中心提供實時畫面。中心內安裝了多部監察器，還有計時螢幕，而位於賽道「盲點」的附加閉路電視鏡頭，則令比賽控制中心任何時候也可看到整條賽道的全方位實況。

官方計時員在賽道多個地點安裝了感測器，以便他們從每部賽車上的傳送器中，獲取並記錄各個路段的行車速度，並即時計算出圈速時間和數據。



只有在每個元素都完美到位後，主辦單位才會為澳門格蘭披治大賽車開啟綠燈（圖片來源：澳門格蘭披治大賽車組織委員會）

當所有賽事官員、賽道工作人員、觀察員、醫護人員、消防員、救援隊、驗車官、行政人員、計時員、參賽者、車隊、贊助商、媒體、熱情的觀眾，還有價值數以百萬美元計的賽車和電單車都各就各位時，澳門格蘭披治大賽車便可正式開始。

而在每年澳門格蘭披治大賽車結束一刻，代表又實現了這非凡壯舉。一切彷如魔術師揮舞魔杖那樣，東望洋跑道再次從車迷視線中消失，恢復日常交通運作，而一眾澳門居民，亦開始為來年的世界級格蘭披治大賽再作準備。❖



（圖片來源：澳門格蘭披治大賽車組織委員會）



TCR WORLD TOUR

KUMHO TIRE



MACAU GUIA RACE

NOVEMBER 14TH - 17TH

LAST ROUND 2024 / 2 INCREDIBLE RACES / 32 TCR CARS
5 FIA WORLD CHAMPIONS



HONDA LYNK&CO



fiatcrworldtour.com - tcr-worldranking.com - tcr-series.com

FOLLOW US:



71° GRANDE PRÉMIO DE MACAU





14 DE NOVEMBRO Quinta-feira

6:00		Fecho do Circuito
6:30	7:00	Inspecção do Circuito
7:45	8:30	56.º Grande Prémio de Motos de Macau – Treinos Livres
9:15	9:55	Grande Prémio de Macau – Taça do Mundo de FR da FIA – Treinos Livres 1
10:15	10:45	Corrida da Guia Macau – Kumho FIA TCR World Tour Event of Macau – Treinos Livres 1
11:05	11:35	Taça GT Macau – Taça do Mundo de GT da FIA – Treinos Livres 1
12:15	12:45	Taça GT – Corrida da Grande Baía (GT4) – Treinos Livres
13:00	13:30	Macau Roadsport Challenge – Treinos Livres
13:45	14:15	Corrida da Guia Macau – Kumho FIA TCR World Tour Event of Macau – Treinos Livres 2
14:35	15:05	Taça GT Macau – Taça do Mundo de GT da FIA – Treinos Livres 2
15:25	16:05	Grande Prémio de Macau – Taça do Mundo de FR da FIA – Qualificação 1
16:25	16:55	Macau Roadsport – Taça do Estabelecimento da RAEM – Treinos Livres
18:00	**	Abertura do Circuito

15 DE NOVEMBRO Sexta-feira

6:00		Fecho do Circuito
6:30	7:00	Inspecção do Circuito
7:45	8:30	56.º Grande Prémio de Motos de Macau – Qualificação 1
9:20	10:00	Grande Prémio de Macau – Taça do Mundo de FR da FIA – Treinos Livres 2
10:15	10:45	Macau Roadsport Challenge – Qualificação
11:00	11:30	Taça GT – Corrida da Grande Baía (GT4) – Qualificação
12:10	12:40	Macau Roadsport – Taça do Estabelecimento da RAEM – Qualificação
12:55	13:25	Corrida da Guia Macau – Kumho FIA TCR World Tour Event of Macau – Qualificação 1
13:35	13:50	Corrida da Guia Macau – Kumho FIA TCR World Tour Event of Macau – Qualificação 2
14:05	14:35	Taça GT Macau – Taça do Mundo de GT da FIA – Qualificação
14:55	15:35	Grande Prémio de Macau – Taça do Mundo de FR da FIA – Qualificação 2
16:15	17:00	56.º Grande Prémio de Motos de Macau – Qualificação 2
18:00	**	Abertura do Circuito

16 DE NOVEMBRO Sábado

6:00		Fecho do Circuito
6:30	7:00	Inspecção do Circuito
7:20	7:40	56.º Grande Prémio de Motos de Macau – Aquecimento
9:30	10:15	56.º Grande Prémio de Motos de Macau – Corrida (12 voltas)
10:55	11:40	Macau Roadsport Challenge – Corrida (12 voltas)
12:35	13:15	Corrida da Guia Macau – Kumho FIA TCR World Tour Event of Macau – Corrida 1 (10 voltas)
13:50	14:50	Taça GT Macau – Taça do Mundo de GT da FIA – Corrida Classificativa (12 voltas)
15:30	16:30	Grande Prémio de Macau – Taça do Mundo de FR da FIA – Corrida Classificativa (10 voltas)
18:00	**	Abertura do Circuito

17 DE NOVEMBRO Domingo

6:00		Fecho do Circuito
6:30	7:00	Inspecção do Circuito
8:15	9:00	Taça GT – Corrida da Grande Baía (GT4) – Corrida (12 voltas)
9:35	10:20	Macau Roadsport – Taça do Estabelecimento da RAEM – Corrida (12 voltas)
10:55	11:35	Corrida da Guia Macau – Kumho FIA TCR World Tour Event of Macau – Corrida 2 (10 voltas)
12:25	13:35	Taça GT Macau – Taça do Mundo de GT da FIA – Corrida (16 voltas)
13:45	14:25	Evento Especial
15:15	15:20	Dança do Leão
15:30	16:30	Grande Prémio de Macau – Taça do Mundo de FR da FIA – Corrida (15 voltas)
18:00	**	Abertura do Circuito

* O organizador reserva-se ao direito de alterar o programa sem aviso prévio.

** Se o circuito abrir antes do horário previsto, será anunciado.

RITUAL DE PASSAGEM



MAX VERSTAPPEN EM MACAU EM 2014 (IMAGEM: COGPM)

O mais engraçado é que Max Verstappen nem sequer precisava de estar a disputar o Grande Prémio de Macau em 2014.

Sim, a corrida clássica no lendário Circuito da Guia é a maior montra mundial para os jovens talentos emergentes do desporto automóvel. Porém, quando Verstappen chegou, apenas algumas semanas após o seu 17.º aniversário, o piloto da Red Bull Junior já tinha um contrato de Fórmula 1 no bolso com a Toro Rosso para 2015. Não, a razão pela qual estava a competir naquela que seria a sua despedida da Fórmula 3 era porque sentia a necessidade de o fazer para a sua própria satisfação e pelo seu instinto de piloto. Não é de , porque é um dos 15 actuais pilotos de F1 que disputaram esta mítica corrida.

Naquela que foi a sua primeira temporada de corridas de automóveis, Verstappen terminou em terceiro lugar no Campeonato Europeu de F3 da FIA, após uma intensa e feroz batalha com o futuro campeão, Esteban Ocon. Uma década depois, Verstappen conquistou o Campeonato do Mundo três vezes – e talvez o faça pela quarta vez este ano – com a Red Bull. Ocon tornou-se um membro respeitado na grelha de partida, um vencedor de um Grande Prémio de Fórmula 1 e que está a caminho de passar da Alpine para a Haas em 2025.

Acabado de concluir a sua temporada na Fórmula Renault Eurocup em 2013, Ocon fez o que foi efectivamente a sua estreia na F3 em Macau, depois de uma participação num pequeno evento amador no circuito de Snetterton, em Inglaterra,



ESTEBAN OCON (À ESQUERDA), COM OS COLEGAS DE EQUIPA DA THEODORE RACING BY PREMA POWERTEAM, ANTONIO FUOCO E NICHOLAS (IMAGEM: COGPM)



POR MACAU: NA SUA ESTREIA, EM 2003, LEWIS HAMILTON TENTOU FAZER PELAS PRÓPRIAS MÃOS PASTÉIS DE NATA AO ESTILO DE MACAU COM OUTRO FUTURO CAMPEÃO DO MUNDO DE F1, NICO ROSBERG, E DEU UMA VOLTA AO TOPO DA TORRE DE MACAU (IMAGENS: COGPM).

que o qualificou. Falando sobre estar em apuros... destacou-se ao terminar em 10.º, embora o francês, com as suas expectativas, tenha ficado desiludido consigo próprio. Doze meses depois, Ocon regressou com a Theodore Racing by Prema Powerteam, com muitos olhos postos nele, mas todos em Verstappen, na sua máquina da Van Amersfoort Racing (VAR).

O fim-de-semana tinha começado mal para ambos, quando foram penalizados com dois lugares na grelha para a Corrida de Qualificação, depois de terem falhado a chamada para irem à pesagem durante a primeira sessão de treinos livres. Ocon qualificou-se em segundo lugar, prejudicado por uma bandeira vermelha causada por Álex Palou - que nunca correu na F1, mas que acaba de se tornar campeão da IndyCar nos Estados Unidos pela terceira vez. Verstappen foi o terceiro mais rápido, faltando experiência à VAR no Circuito da Guia depois de ter estado ausente em 2013, enquanto se reagrupava após um 2012 desafiante. As penalizações converteram as suas posições na grelha de partida para a Corrida de Qualificação de sábado num quarto e e num quinto lugar.

Mostrando o que se tornaria a sua marca na carreira na F1, o aguerrido Verstappen fez um arranque sensacional para ficar imediatamente em segundo lugar, atrás da actual estrela da Mercedes nas provas de GT, Lucas Auer. Tudo estava sob controlo, tudo parecia bem. Mesmo o segundo lugar seria suficiente para se colocar na primeira linha para o Grande Prémio de Domingo. E então...

Travamos sempre ali, logo a seguir a uma lomba na curva apertada à direita, e foi o que fiz desta vez. Mas bloqueei os pneus traseiros de repente e falhei o apex por cerca de 3 cm. Foi tudo tão estúpido - não bati no muro com tanta força assim, apenas lhe toquei com o pneu traseiro, depois saiu da jante e isso puxou-me para dentro e acabou por arrancar a frente", lamentou Verstappen, narrando o incidente dos Esses da Solidão que extinguiu as suas esperanças de glória no Circuito da Guia.

Felix Rosenqvist, que estava a rodar atrás de Verstappen quando o incidente ocorreu, venceu tanto a Corrida de Qualificação como o Grande Prémio a caminho de uma carreira vitoriosa na IndyCar. Tudo o que Verstappen poderia fazer, ao



LEWIS HAMILTON REGRESSOU A MACAU EM 2004, MAS FOI INCAPAZ DE DOMAR O CIRCUITO DA GUIA (IMAGEM: COGPM)

partir do fim da grelha para o Grande Prémio, era arriscar. Chegou à bandeira axadrezada em sétimo lugar, com a volta mais rápida da corrida a indicar o que poderia ter sido a sua prestação.

E quem assistiu a tudo isto foi Ocon. A sua luta pelo terceiro lugar no início do Grande Prémio terminou num contacto na Curva de São Francisco que provocou uma enorme colisão, em que cinco carros não conseguiram reiniciar. Tal como Verstappen, nunca viria a ser um vencedor do Grande Prémio de Macau.

Nem, uma década antes, foi Lewis Hamilton. O britânico, que viria a ser campeão mundial de F1, com um recorde de o ter conseguido sete vezes, era muito novo na F3 quando visitou Macau pela primeira vez, então como recém-coroado campeão britânico de Fórmula Renault com a Manor Motorsport em 2003. Podemos desculpá-lo pelos dois acidentes durante os treinos livres que o deixaram em 18.º na grelha de partida, mas ele lançou-se para o destaque com uma corrida brilhante até ao quinto lugar na primeira manga - este foi o último ano em que o Grande Prémio de Macau foi decidido por um resultado agregado em duas partes. Na segunda corrida, conseguiu evitar de forma notável uma colisão com Robert Kubica na volta

de abertura, apenas para ser atingido por outro piloto. Mesmo assim, Hamilton continuou num excelente terceiro lugar, mas um furo causado pelo contacto anterior obrigou-o a abandonar a corrida.

Hamilton regressou em 2004, com a Manor, no final da sua primeira temporada a tempo inteiro na F3, com Kubica a sair da sua equipa habitual para se juntar a ele numa dupla de pilotos poderosa. Como era de esperar, terminaram em 1.º e 2.º lugar na qualificação, com Kubica à frente, mas foi Hamilton que teve o melhor arranque na Corrida de Qualificação - o primeiro ano sob o actual formato da prova de Macau. Kubica rapidamente perdeu a segunda posição para o futuro companheiro de equipa de Hamilton na F1 e também campeão do mundo, Nico Rosberg, e depois caiu para o quarto lugar, enquanto Hamilton conduziu serenamente até à vitória.

Mas o Grande Prémio de domingo era a corrida que realmente interessava, e aqui Hamilton foi prejudicado. Rosberg teve um melhor arranque e liderou a primeira volta. Quando desacelerou para a direita na Curva Lisboa, no início da segunda volta, estava a olhar para os espelhos para perceber onde estava Hamilton. Rosberg falhou o seu ponto de travagem e, incrivelmente,



LANDO NORRIS NA SUA SEGUNDA VISITA A MACAU, EM 2017 (IMAGENS: COGPM)

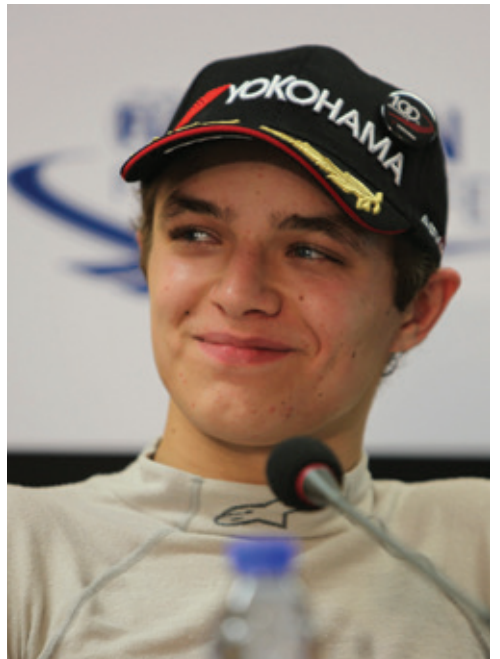
Hamilton também se distraiu e acabou por colidir com ele. Dois futuros campeões do mundo de F1 pela Mercedes fora do combate no mesmo local! Enquanto Hamilton se recompôs e conseguiu terminar em 14.º lugar, o futuro vencedor do Grande Prémio de F1, Kubica, poupou a Manor a algum embaraço ao terminar em segundo.

Hamilton dominou a F3 Euro Series, em 2005, como piloto júnior da equipa de F1 da McLaren e, infelizmente, a equipa decidiu que o seu Inverno seria melhor empregue na preparação da sua campanha de 2006 na GP2 - competição em que Hamilton viria a conquistar o título antes da sua sensacional temporada de estreia na F1 em 2007. Foi uma pena, e foi uma decisão que a McLaren, agora sob nova direcção, não repetiria 12 anos mais tarde com o seu mais recente protegido: um tal de Lando Norris. O latest exciting protégé: a certain Lando Norris.

Norris, actual rival de Verstappen na disputa pelo título de F1 de 2024, tinha conquistado o título da Fórmula Renault Eurocup em 2016 e lançou-se

na F3 no final da temporada para se familiarizar com a categoria. Ao contrário de Ocon, conseguiu pelo menos participar numa ronda do Campeonato Europeu de F3 da FIA antes de embarcar na viagem para Macau. Norris estava com a Carlin, que tinha trazido de volta o vencedor do Grande Prémio de Macau de 2012, António Félix da Costa, para esta corrida de gala. Embora o português tenha vencido, Norris impressionou toda a gente na sua segunda participação competitiva na F3 ao qualificar-se em nono lugar. Infelizmente, foi apanhado num incidente na Corrida de Qualificação, mas recuperou, desde o fundo da grelha de partida, para terminar o Grande Prémio de Macau em 11.º.

Doze meses depois, a McLaren não teve dúvidas em permitir que Norris competisse em Macau, como recém-coronado campeão Europeu de F3 da FIA, mas ao mesmo tempo, não facilitou a vida ao jovem de 18 anos. Norris foi convidado a participar num teste de F1 após o Grande Prémio do Brasil, o que significou que só chegou ao Terminal de Ferry de Macau a meio da noite, antes das primeiras sessões de treinos



livres e de qualificação. Esta foi a corrida com mais suspense de sempre de Macau, vencida por Dan Ticktum, após Sérgio Sette Câmara e Ferdinand Habsburg terem colidido na última curva da última volta. Norris, que ao longo de toda a semana se mostrou cansado e sem capacidade de se concentrar nos seus níveis normais, terminou a menos de seis décimos de segundo de Ticktum. Se ao menos não tivesse permitido que o seu compatriota o ultrapassasse no início da penúltima volta...

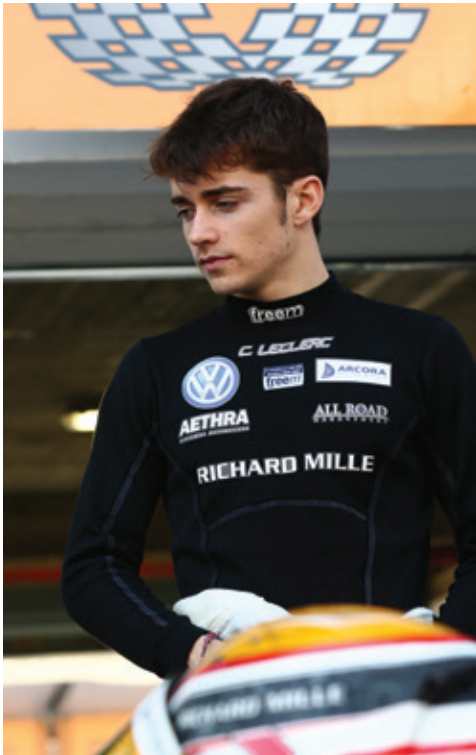
Enquanto Norris brilhou na sua estreia em Macau, em 2016, e Félix da Costa venceu as duas corridas ao longo do fim-de-semana, o paddock ficou em alvoroço na noite de sexta-feira com uma volta de qualificação magistral de George Russell - agora um vencedor de múltiplos Grandes Prémios com a Mercedes. Esta foi também a primeira participação de Russell e da sua equipa Hitech em Macau, e a escuderia juntou-o ao experiente Daniel Juncadella, vencedor do Grande Prémio de 2011. O que Russell fez, no entanto, foi algo que foi além do ensino e da aprendizagem: foi inspiração. Devido às bandeiras vermelhas, a qualificação atrasou-se, a penumbra instalava-se rapidamente e até havia gotas de chuva no ar... no entanto, Russell completou a volta perfeita.

A Hitech teve dificuldades em encontrar a melhor afinação de pneus nas corridas e Russell terminou o Grande Prémio de Macau de F3 num desapontante sétimo lugar em 2016, mas não foi de admirar que os meios de comunicação social tenham noticiado com precisão, logo após a corrida, que Russell se tinha tornado membro do programa de pilotos juniores da Mercedes F1.

Russell não conseguiu vir a Macau em 2015, mas se o tivesse feito, teria enfrentado os seus rivais de toda a temporada pelas honras de melhor "rookie" no Campeonato Europeu de F3 da FIA: os seus futuros colegas de F1 Charles Leclerc, Alex Albon e Lance Stroll. Leclerc assumiu o lugar de Verstappen, tornando-se o piloto principal da Van Amersfoort Racing. Ao contrário de Verstappen, Leclerc liderou a classificação do Campeonato Europeu de Fórmula 3 da FIA de 2015 no início da temporada, mas uma sequência de resultados inconsistentes no final do verão acabou por lhe custar o lugar. Contudo, Macau ofereceu-lhe uma oportunidade de recomeçar.



GEORGE RUSSELL DEIXOU A SUA MARCA NO GRANDE PRÉMIO DE MACAU, CHAMANDO À ATENÇÃO DA MERCEDES F1 (IMAGEM: COGPM)



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: CHARLES LECLERC, ALEX ALBON E LANCE STROLL, TODOS EM MACAU EM 2015.

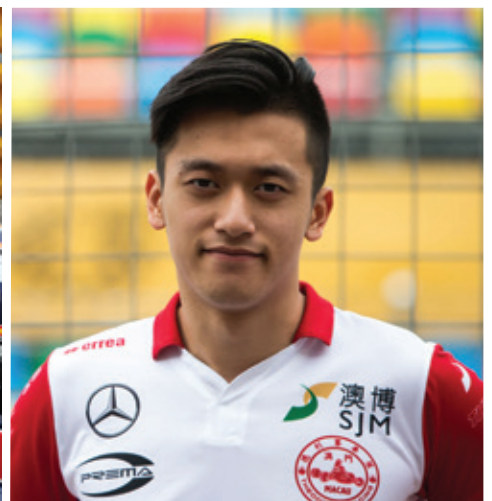


VALTTERI BOTTAS APRECIA AS VISTAS (IMAGEM: COGPM).

Leclerc qualificou-se num excelente terceiro lugar, tal como Verstappen tinha feito 12 meses antes, e converteu esse resultado num segundo lugar na Corrida de Qualificação, colado a Felix Rosenqvist. Leclerc deu o seu máximo no Grande Prémio, lutando contra Rosenqvist, com a dupla a trocar de posições nas primeiras voltas, antes do piloto da Theodore Racing by Prema Powerteam ter tirado partido de um reinício do safety car para conseguir uma distância suficiente e mantê-la até ao final da corrida. Enquanto Rosenqvist conquistou a sua segunda vitória consecutiva no Grande Prémio de Macau, o seu companheiro de equipa, Stroll, terminou a sua temporada de "rookie" na F3 com um sólido oitavo lugar. Cinco posições mais atrás, em 13.º lugar, Albon completou um difícil ano de regresso à F3 pela equipa Signature, que, apesar de subfinanciada, tinha conquistado a categoria no final da década de 2000.

Stroll decidiu não competir em Macau após vencer o Campeonato Europeu de F3 da FIA em 2016, a fim de se preparar para a sua temporada de estreia na F1 com a Williams. Talvez a vida do canadense tivesse tido um pouco mais de pressão do que tinha tido alguns anos antes a de Valtteri Bottas, que regressou à F3 para o Grande Prémio de Macau de 2011, depois de ter vencido o título da GP3 desse ano, o que o catapultou para um papel como piloto de testes e de reserva da Williams F1 em 2012.

A primeira visita de Bottas a Macau ocorreu em 2009, quando a corrida foi ganha por Edoardo Mortara com a equipa Signature – o suíço-italiano tornar-se-ia o primeiro piloto a vencer a corrida por duas vezes na era da F3, em 2010. Bottas competia pela ART Grand Prix e sobreviveu a um toque com o futuro vencedor Mortara, terminando em quinto lugar na Corrida de Qualificação. Parecia estar pronto para um terceiro lugar no Grande Prémio até à volta final, quando a sua roda traseira esquerda se soltou – provavelmente devido a um contacto com as barreiras – e caiu para quinto. Pelo menos teve um desempenho melhor do que o futuro veterano da F1, Daniel Ricciardo. O australiano, Campeão Britânico de F3 daquele ano com a Carlin, terminou em sexto na corrida de qualificação, mas colidiu a corrida nos Esses da Solidão no dia seguinte.



MAGNUSSEN, CARLOS SAINZ E ZHOU GUANYU COMPETIRAM TODOS NO GRANDE PRÉMIO DE MACAU A CAMINHO DO ESTRELATO (IMAGENS: COGPM).



NICO HÜLKENBERG TENTOU CONQUISTAR O FAMOSO CIRCUITO DA GUIA EM 2007 (IMAGEM: COGPM)

A ART, que estava muito próxima de abandonar a F3, decidiu não visitar Macau em 2010, e assim Bottas assegurou uma vaga na Prema Powerteam. Apesar da total falta de testes com a equipa italiana, o finlandês conseguiu um impressionante terceiro lugar, atrás de Mortara e do actual piloto da Porsche Le Mans na classe Hypercar, Laurens Vanthoor. Bottas regressou em 2011. Juntou-se à Double R Racing e preparou-se com uma corrida no Campeonato Britânico de F3 que resultou numa vitória, colocando-o bem posicionado para dar à pequena equipa a sua primeira vitória em Macau desde 2006. Bottas estava firmemente na luta pela liderança quando começou a ter problemas com os travões traseiros a bloquear, e os detritos de pneus apanhadas pelos seus pneus traseiros, resultantes de uma ligeira saída de pista, causaram a sua colisão na Curva Lisboa.

A corrida continuou, mas efectivamente terminou com o safety car a ser accionado devido a um incidente com Kevin Magnussen, pondo fim a uma temporada na qual o dinamarquês terminou como vice-campeão do Britânico de F3 com a Carlin. Enquanto Bottas concluiu a sua odisséia de três anos em Macau, Carlos Sainz iniciava a sua. O espanhol, agora vencedor de Grande Prémios pela Ferrari, foi apanhado no rescaldo do acidente de Magnussen, mas voltou em 2012 para terminar em sétimo lugar com a Carlin. As coisas nunca correram bem para Sainz em Macau. Regressou à F3 para a corrida em 2013, novamente com a Carlin, mas uma vez mais terminou em sétimo. Outro visitante por três ocasiões é Zhou Guanyu, companheiro de equipa de Bottas na Sauber F1. O melhor resultado do piloto de Xangai foi um oitavo lugar em 2017 com a Theodore Racing by Prema, mas estava a caminho de melhorar este resultado em 2018, quando um infeliz

incidente na Corrida de Qualificação lhe custou uma provável posição entre os seis primeiros

O recente companheiro de equipa de Kevin Magnussen na Haas F1, Nico Hülkenberg, é outro piloto que também competiu no Grande Prémio de Macau. Hülkenberg, que vai para a Sauber em 2025, durante a transição para a Audi, tentou dominar o Circuito da Guia em 2007, com a equipa francesa ASM. No entanto, um incidente a alta velocidade na Curva do Mandarin, enquanto lutava com Bruno Senna pelo sétimo lugar na Corrida de Qualificação, acabou efectivamente com as esperanças do alemão.

Da actual grelha de F1, restam apenas os companheiros de equipa da RB, Yuki Tsunoda e Liam Lawson, que fizeram parte da primeira corrida do Grande Prémio de Macau com os novos monolugares da FIA F3 em 2019. O neozelandês Lawson teve de mostrar a sua agressividade ao partir de 20.º na grelha, subindo posições até terminar em sétimo com a MP Motorsport. Foram quatro lugares à frente do japonês Tsunoda, que se mudou para a Hitech no fim-de-semana e terminou a sua primeira e única visita a Macau em 11.º lugar. ❏



YUKI TSUNODA E O RECÉM-CHEGADO À F1, LIAM LAWSON, COMPETIRAM EM MACAU EM 2019 (IMAGENS: ID)



央视体育
CCTV SPORTS



澳門特別行政區
二十五周年紀念
Celebração do
25.º Aniversário da
Região Administrativa
Especial de Macau

慶祝中華人民共和國成立75周年及澳門特別行政區成立25周年
Celebração do 75.º Aniversário da Implantação da República Popular da China e do 25.º Aniversário do Estabelecimento da RAEM

2024 中國網球巡迴賽

“澳娛綜合”職業級總決賽(澳門)暨全國網球單項錦標賽
2024 SJM Final do Circuito Profissional de CTA (Macau) & Campeonato Nacional de Tênis

澳門網球學校
Academia de Tênis de Macau

2024/11/18-24



掃碼立即購票 Digitalizar o código QR para compra de bilhetes

2022 中巡賽職業級總決賽(澳門)
女單冠軍 劉方舟



2021 中巡賽職業級總決賽(澳門)
男單冠軍 吳易昺



2023 中巡賽職業級總決賽(澳門)
男單冠軍 特日格樂



2023 中巡賽職業級總決賽(澳門)
女單冠軍 王蔷



2021 中巡賽職業級總決賽(澳門)
女單冠軍 王雅繁



2022 中巡賽職業級總決賽(澳門)
男單冠軍 崔傑





澳娛綜合
SJM Resorts, S.A.



GRAND LISBOA PALACE
MACAU
澳門上葡京



澳門新葡京酒店
GRAND LISBOA
Macau



澳門葡京酒店
HOTEL LISBOA
MACAU



海立方
JAI ALAI OCEANUS

全力支持 第71屆 澳門格蘭披治大賽車

SJM Resorts is proud to support
the 71st Macau Grand Prix



FÓRMULA VENCEDORA

FR DEVOLVE A MAGIA DE MACAU AO CIRCUITO DA GUIA



O GRANDE PRÊMIO DE MACAU DE 1982, NO ANO ANTERIOR À MUDANÇA PARA A F3 (IMAGEM: COGPM)

À medida que o pelotão se aproximava do primeiro ponto de travagem na Curva Lisboa, com os pilotos a disputarem ferozmente as posições, todos sabiam que o drama estava iminente. Porque é exactamente isso que acontece em Macau.

Como esperado, o terceiro classificado mergulhou por dentro do homem da pole position, houve contacto entre os dois carros, e ambos deslizaram pela escapatória. Estaremos nós a falar do Grande Prémio de Macau de 2023, ou talvez de alguma edição nos anos 2010, ou, quem sabe, de qualquer corrida do século XXI? Afinal, esta descrição poderia aplicar-se a muitos dos anos em que foi disputado com máquinas de Fórmula 3 (F3). Mas não desta vez: estamos em 1982, o último ano em que esta jóia das corridas de monolugares foi disputada antes da transição para a F3.

É apropriado recordar este momento, pois 2024 assinala mais um ano de transição para Macau, que abandona a F3 e adopta a Fórmula Regional (FR). A corrida nem sempre foi disputada com monolugares de F3 – além disso, as edições de 2020 a 2022 foram realizadas, por necessidade, para a Fórmula 4 (F4). Contudo, isso não significa que Macau dependa da F3 para oferecer espectáculo. Na verdade, a edição de 1982, última da era da Fórmula Atlantic em Macau, foi emocionante.

O “poleman” era a lenda do automobilismo japonês Masahiro Hasemi, célebre por ter registado a volta mais rápida no primeiro Grande Prémio do Japão de Fórmula 1 (F1), em 1976. O nosso jovem terceiro classificado era Roberto Moreno, vindo de uma época na F3 britânica e a caminho do sucesso na F1 e na IndyCar. Hasemi perdeu várias voltas para efectuar reparações, enquanto Moreno entrou nas boxes para substituir o nariz danificado – apenas para que

este caísse mesmo antes de parar, o que o levou a apenas pisar a embraiagem e lançar-se de volta à pista, retomando uma prova exaustiva que, naqueles tempos, tinha 32 voltas e durava mais de uma hora e um quarto.

Agora, a corrida parecia encaminhar-se para uma vitória certa da Theodore Racing, equipa do falecido Teddy Yip, o “padrinho” do Grande Prémio de Macau, que em 2024 regressa para a sua colaboração anual com a Prema Racing. Geoff Lees e Roberto Guerrero, ambos já reconhecidos na F1 como jovens talentos promissores, seguiam tranquilamente nas duas primeiras posições. Porém, uma falha na bomba de combustível deixou Lees parado na secção de montanha, forçando-o a abandonar. Isto colocou Guerrero na liderança, seguido de Tiff Needell – como Guerrero e Lees, também antigo piloto da equipa Ensign F1, que viria a fundir-se com a Theodore em 1983 – e de outra estrela japonesa, o sensacional Kazuyoshi Hoshino, companheiro de Hasemi no primeiro Grande Prémio do Japão em 1976. O irlandês Alo Lawler, recém-coroadado campeão britânico de Fórmula Atlantic, estava em quarto lugar, enquanto Moreno tinha recuperado até ao quinto lugar.

Quem poderia prever o que aconteceria nas últimas 12 voltas? O motor de Hoshino explodiu. Depois, Moreno ultrapassou Lawler e subiu ao terceiro lugar. Em seguida, o carro de Needell saltou inesperadamente de mudança, atirando-o contra um dos marcadores de pedra que ladeavam o circuito, danificando a suspensão traseira, o que o forçou a desistir. E então, a três

voltas da final, Guerrero colidiu com um piloto atrasado, comprometendo a suspensão dianteira esquerda. Incrivelmente, Moreno estava no sítio certo para herdar a vitória, uma hora e 18 minutos depois de ter enfrentado o que parecia ser um desastre quase certo.

Contudo, a Fórmula Atlantic, à excepção do seu reduto na América do Norte, perdia terreno à medida que o mundo abraçava a F3. Os organizadores do Grande Prémio de Macau procuravam renovar e impulsionar a corrida para 1983. A ideia era trazer a Fórmula 2 (F2) para o Extremo Oriente em 1983. No entanto, questões de homologação do circuito – o organismo regulador do automobilismo exigia modificações significativas no Circuito da Guia para permitir a presença dos potentes carros de F2 – resultaram numa mudança de última hora para a F3. Graças à determinação da cidade em proteger o seu lendário circuito, nasceu uma lenda, pois a decisão permitiu a Macau reunir o pelotão de F3 das principais competições nacionais à escala global. Desta forma, o evento tornou-se um verdadeiro campeonato mundial para os concorrentes de F3.

Actualmente, encontramos-nos numa encruzilhada semelhante. Durante o período de 2013 a 2018, a F3 na Europa contraiu-se a tal ponto que apenas havia um campeonato significativo: a competição europeia da FIA, que lançou as carreiras de superestrelas da F1 como Max Verstappen, Charles Leclerc, Lando Norris e George Russell. No entanto, mesmo naquela altura, o fluxo anual de equipas do campeonato japonês para Macau significava que ainda havia o elemento de reunir concorrentes de diferentes campeonatos. A introdução do novo Campeonato de F3 da FIA,



EM 1983, O GRANDE PRÉMIO DE MACAU PASSOU PARA A F3, UMA MUDANÇA QUE SE REVELOU UM GOLPE DE MESTRE NA ÉPOCA (IMAGENS: COGPM)

competição de apoio dos Grandes Prémios de F1 em 2019, veio alterar essa dinâmica. As equipas que entrassem em Macau nesse ano (e novamente em 2023) só poderiam ser provenientes deste único campeonato.

Além disso, a FIA F3 está a fazer a transição para novos carros construídos pela Dallara em 2025, o

que torna logisticamente impossível para as equipas viajarem milhares de quilómetros até Macau durante o inverno europeu, ao mesmo tempo que constroem os seus novos carros para a próxima temporada.

François Sicard, o Director de Operações de Monolugares e Categorias Juniores da FIA, vê a FR como a sucessora da F3 em Macau, que ocupou esse nicho de 1983 a 2019. “Exactamente”, afirma o francês. “Tivemos um grande apoio de Bruno Michel (o promotor da F3) ao longo dos últimos anos, o que foi positivo e benéfico. O problema para este ano é que não foi possível devido à introdução do novo carro.”

“E, ao mesmo tempo, pensamos que o conceito não era realmente aquele que conhecíamos do passado. Nos últimos anos, o Grande Prémio de Macau de F3, era mais uma corrida de F3 da FIA do que uma verdadeira corrida de Macau como a conhecíamos. A ideia era tentar recriar um tipo de evento internacional onde tivéssemos os melhores pilotos das categorias juniores de todo o mundo. É por isso que acreditamos que a plataforma da FR poderia ser a mais adequada.”

“Decidimos, em conjunto com os organizadores de Macau, contactar todos os promotores da FR, e finalmente um deles estava disposto a fazê-lo. E sim, estamos a avançar e

acredito que será um evento de sucesso, porque a ideia era recriar a dinâmica do passado, onde tínhamos pilotos da Europa, da Ásia, do Japão, da Oceânia, do Médio Oriente e da América, e isso é algo que vamos conseguir. Teremos equipas de todo o mundo e pilotos de várias nacionalidades, por isso, creio que estamos no caminho certo para recriar o que tivemos no passado.”



2019 FOI A PRIMEIRA VEZ QUE AS EQUIPAS DO GRANDE PRÉMIO DE MACAU DE F3 PROVINHAM DE UM ÚNICO CAMPEONATO (IMAGEM: COGPM)



OS CARROS DE FR VÃO ESTREAR-SE NO CIRCUITO DA GUIA ESTA SEMANA (IMAGENS: TOP SPEED)

“Nos últimos anos, o Grande Prémio de Macau de F3 era mais uma corrida de F3 da FIA do que uma verdadeira corrida de Macau como a conhecíamos. A ideia era tentar recriar um tipo de evento internacional onde tivéssemos os melhores pilotos das categorias juniores de todo o mundo. É por isso que acreditamos que a plataforma da FR poderia ser a mais adequada”

Director de Operações de Monolugares e Categorias Juniores da FIA

François Sicard

O organizador que deu um passo em frente foi a Top Speed, com sede em Xangai, que opera o bem-sucedido Campeonato de FR do Médio Oriente, que se realiza anualmente durante janeiro e fevereiro. Assim, os concorrentes em Macau utilizarão os chassis Tatuus e os motores Alfa Romeo utilizados no campeonato do Médio Oriente. A Top Speed tem trabalhado arduamente para garantir que os participantes dos campeonatos de FR na Europa, Oceânia, Japão e Américas possam familiarizar-se com as máquinas antes de viajarem para a corrida.

“Para ser honesto, a Top Speed fez um trabalho bastante sólido com os organizadores de Macau”, reconhece Sicard. “Eles enviaram os carros para todas as equipas, para que pudessem reconstruir os carros de acordo com os seus próprios padrões. Além disso, nós recolhemos todos os motores e enviamos-os para o preparador de motores, seguindo o protocolo que estabelecemos para testá-los todos no banco de ensaios e igualá-los, garantindo que todos têm a mesma ferramenta para conquistar as suas posições de forma justa. A Top Speed realizou um trabalho impressionante, porque certificou-se que todas as equipas tivessem os carros o mais cedo possível, não só para os reconstruir, mas também para fazer um ‘shakedown’ antes de enviarem o carro para Macau”.

O chefe da Prema Racing, René Rosin, cuja equipa, em parceria com a Theodore Racing, está à procura do seu primeiro vencedor no Grande Prémio de Macau desde 2015, concorda que a transição para a FR é o passo certo. E não é para menos, pois, além de ser extremamente bem-sucedida na F3, a Prema já colocou em pista cinco dos seis campeões europeus de FR até à data – incluindo a nova sensação da F1 da Mercedes, Andrea Kimi Antonelli, que conquistou o título em 2023 – e também levou Antonelli à coroa do Médio Oriente de 2023 sob a bandeira dos Mumbai Falcons.



A NOVA SENSÇÃO DA F1, ANDREA KIMI ANTONELLI, IGNOROU COMPLETAMENTE A F3 E SEGUIU DIRETAMENTE PARA A F2 EM 2024, APÓS SER COROADO CAMPEÃO DA FR EUROPA E DA FR MÉDIO ORIENTE NO ANO PASSADO (IMAGEM: TOP SPEED)



O CHEFE DA PREMA RACING, RENÉ ROSIN, ACREDITA QUE A TRANSIÇÃO PARA A FR É O PASSO CERTO (IMAGEM: GETTY IMAGES)

“Antes de mais, é sempre bom estar de volta a Macau”, sorri Rosin. “Macau é o final da época, uma corrida muito importante para os jovens pilotos e é sempre um desafio, sempre algo incrível. Penso que a FR se posicionou como a antiga F3 em termos de relação peso-potência, e existem várias séries de FR em todo o mundo, pelo que, mais uma vez, podemos voltar a uma forma em que não são apenas as equipas europeias normais a fazer F3, mas podemos ter equipas do Japão, equipas da Nova Zelândia, equipas da Europa, a participar nesta corrida principal. É este o sentido de Macau e o sentido da Taça do Mundo”.

A primeira viagem de Rosin a Macau com a equipa Prema, fundado pelo seu pai, Angelo, foi em 1998, quando ainda era um estudante na Itália. Nesse ano, Peter Dumbreck venceu com a equipa japonesa TOM'S, Ricardo Maurício ficou em segundo com

a poderosa Paul Stewart Racing do campeonato britânico, e Robert Lechner foi quarto com a operação alemã GM Motorsport. Entre os seis primeiros da grelha de partida estavam o gigante do campeonato francês, a ASM, com David Saelens, e a equipa italiana Prema dos Rosins, com o herói de Macau, André Couto. Esta foi uma era de ouro da F3 e de Macau, como Rosin concorda: “Foi uma época fantástica e penso que agora podemos voltar a este espírito novamente”.

Sicard ainda não teve a oportunidade de vivenciar a magia de Macau por si próprio. Antes de assumir as suas funções na FIA, ele que foi director desportivo da equipa DAMS, extremamente bem-sucedida na F2, e, anteriormente, trabalhou com a Renault Sport na World Series by Renault. No entanto, sempre acompanhou de perto o Grande Prémio de Macau

através das suas ligações com as equipas francesas ASM e Signature, ambas forças principais em Macau nos anos 2000, além de ter trabalhado com ex-vencedores do Grande Prémio de Macau, como Alex Lynn e Dan Ticktum, na DAMS.

“É engraçado, porque nunca fui”, admite. “Fui convidado porque sou amigo próximo de Philippe Sinault [chefe da Signature] e Fred Vasseur [ASM] há 25 anos, e sempre que falavam no passado diziam: ‘François, tens de vir connosco’, mas na altura estava demasiado ocupado a tratar dos meus assuntos na Renault Sport. Mas definitivamente gostaríamos de criar o evento que tínhamos com os carros de 2,0 litros da F3 de Macau, onde estavam todos os melhores pilotos dos campeonatos nacionais”.

Sicard está extremamente entusiasmado com as inscrições que estão a ser atraídas para o evento. “Acho que vamos ter o melhor dos diferentes campeonatos de FR, o que é encorajador, especialmente para o primeiro ano”, acredita. “Este é o primeiro teste e espero que seja bem-sucedido. Para ter sucesso em Macau, é preciso ser extremamente forte, e, obviamente, já temos os melhores pilotos, por isso tenho a certeza que quem conseguir a pole ou vencer será um dos melhores pilotos da FR – ou talvez de F3 [caso tenha descido de categoria para o evento]. Nos últimos anos, temos visto sempre os melhores pilotos de Macau a tornarem-se profissionais. É uma pista tão exigente que é necessário ter um talento adequado. Isso vai revelar, mais uma vez, alguns pilotos muito bons. Tenho certeza disso”.

Em 1983, a primeira edição do Grande Prémio de Macau para carros de F3 foi uma experiência; um teste. Mas o jovem que emulou o vencedor de 1982, Roberto Moreno, tornando-se o segundo brasileiro a vencer consecutivamente na prova, revelou-se um excelente piloto. O seu nome, claro, era Ayrton Senna. ❏



NO PRIMEIRO ANO EM QUE MACAU ADOPTOU MÁQUINAS DE F3, AYRTON SENNA VENCEU O GRANDE PRÉMIO. ESTE FIM-DE-SEMANA IRÁ DECIDIR O PRIMEIRO VENCEDOR DA NOVA E EXCITANTE ERA DA FR (IMAGEM: COGPM).

SR. MACAU



IMAGEM: LAMBORGHINI SQUADRA CORSE

Quando Edoardo Mortara chegou a Macau pela primeira vez em 2007, para a sua estreia no Grande Prémio de Macau de Fórmula 3, o piloto suíço estava longe de imaginar que viria a ser conhecido como Sr. Macau.

É uma alcunha mais do que merecida e não foi concedida de ânimo leve pelos exigentes fãs do Grande Prémio de Macau. Tendo ficado classificado em 15.º lugar entre os 50 melhores pilotos do mundo em 2022, pela respeitada publicação de desporto motorizado Autosport (apenas uma posição atrás da estrela da F1 Carlos Sainz), Mortara deixou certamente a sua marca no desporto. Mas talvez em nenhum outro lugar mais do que no Circuito da Guia.

A correr no Circuito da Guia pela 16.ª vez na sua ilustre carreira, em 2024, Mortara foi o primeiro piloto a vencer o Grande Prémio de Macau de Fórmula 3 por duas vezes, conquistando a vitória

em 2009 e 2010. Depois de fazer história na Fórmula 3, Mortara regressou a Macau no ano seguinte e venceu a Taça GT Macau, a primeira de três vitórias consecutivas nesta corrida.

Mortara venceu a Taça GT Macau pela quarta vez em 2017, desta vez designada como Taça do Mundo de GT da FIA, e juntando-a com uma vitória no Circuito da Guia na Taça Audi R8 LMS em 2013, já acumulou até agora um total de sete vitórias à geral em Macau.

“Como piloto, há alguns circuitos que se adequam ao nosso estilo, e Macau é um deles para mim”

comenta Mortara. “Nunca precisei de realmente me forçar muito para ser rápido lá e sempre me senti bastante confortável em termos de estilo de condução.”

Mas antes de conquistar os corações dos fãs do Grande Prémio de Macau e de ganhar a alcunha de Sr. Macau”, Mortara chegou a Macau como muitos dos melhores pilotos de Fórmula 3 do mundo, ansioso por deixar a sua marca.

“Antes de participar no Grande Prémio de Macau de Fórmula 3, ouvi muitas histórias do automobilismo relacionadas com Macau,” recorda. “As pessoas costumavam lembrar-se



OS FEITOS EXTRAORDINÁRIOS DE EDOARDO MORTARA SÃO RECONHECIDOS NA EXIBIÇÃO A ELE DEDICADA NO MUSEU DO GRANDE PRÊMIO, COM UMA ESTÁTUA DE CERA CONCEBIDA PELO MADAME TUSSAUD (IMAGEM: COGPM).



O JOVEM E INEXPERIENTE EDOARDO MORTARA FEZ A SUA ESTREIA NO GRANDE PRÊMIO DE MACAU EM 2007 (IMAGEM: COGPM)

das prestações dos melhores pilotos de Fórmula 3 lá, e era visto como uma espécie de referência.”

“Geralmente, os pilotos que se destacavam naquele circuito eram vistos como tendo um futuro promissor, e é assim que me lembro. Também ouvi muitas histórias e comentários sobre o quão difícil era a pista, o quão rápida era para um circuito cidadão, e devo dizer que realmente vivenciei praticamente tudo o que me disseram.”

Mortara terminou em 10.º lugar no seu ano de estreia e regressou em 2008, terminando em segundo lugar. A desilusão de ter ficado em segundo lugar motivou-o a voltar pela terceira vez, onde finalmente subiu ao lugar mais alto do pódio.

“A primeira vitória em 2009, para mim, foi uma sensação fantástica,” recorda. “Foi uma espécie de vingança por 2008, em que dominei o fim-de-semana. Infelizmente, terminei em segundo lugar nesse ano e isso foi frustrante. Prometi a mim próprio que voltaria a Macau para tentar vencer. Em 2009, tive uma sensação de realização. É uma das vitórias mais importantes da minha carreira ao longo dos meus anos.”

Entre as sete vitórias à geral, não há nenhuma que Mortara favoreça particularmente. É impossível escolher qual das suas vitórias em Macau se destacou mais, afirma.

“Todas foram muito especiais,” diz o piloto de 37 anos. “A primeira foi uma grande sensação de vingança; em 2010, foi a primeira vez na Fórmula 3 que alguém venceu esta corrida consecutivamente. Em 2011, 2012 e 2013, tive anos fantásticos com a Audi e a Absolute Racing, e adorei. E também, a minha primeira vitória pela Mercedes na Taça do Mundo de GT da FIA. Portanto, foram todas bastante especiais; é difícil para mim escolher apenas uma.”

Tendo conquistado o carinho da RAEM, talvez mais do que qualquer outro piloto nos últimos tempos, o “Sr. Macau” regressa à Taça GT Macau



A VITÓRIA TEVE UM SABOR DOCE QUANDO O “SR. MACAU” SE ESTREOU A VENCER NO CIRCUITO DA GUIA EM 2009 (IMAGEM: COGPM)



– Taça do Mundo de GT da FIA este ano, depois de ter terminado em segundo lugar nos dois anos anteriores.

Este ano, competirá pela primeira vez com a Lamborghini, construtor com o qual disputa o Campeonato do Mundo de Resistência da FIA.

Mas, apesar de actualmente não competir frequentemente na categoria GT3, Macau continua a ser uma prioridade para ele. E assim como Mortara é um favorito dos fãs locais, o piloto italo-suíço também é um fã de Macau – tanto da cidade como do Circuito da Guia.

“A cidade mudou bastante; tem sido impressionante testemunhar isso,” afirma Mortara. “A pista também, foram feitos muitos trabalhos, principalmente na zona das boxes e do paddock.”

“Mas a parte interessante é que, na verdade, o circuito das corridas manteve-se o mesmo. E isso é algo que considero bastante agradável.”

E quando voltar a Macau esta semana, Mortara irá passar pelos habituais preparativos para se readaptar a uma pista que conhece tão bem.

“Este circuito sempre foi bastante desafiante e impressionante para mim,” admite. “Ainda o é. Apesar de ter dado muitas voltas à pista, ainda sinto que preciso de ganhar confiança para o fim-de-semana.”

E embora esta edição da Taça GT Macau – Taça do Mundo de GT da FIA pareça ser uma das mais competitivas de sempre, uma coisa é certa: Mortara terá muitos fãs ao seu lado, pois o “Sr. Macau” está de regresso uma vez mais. 🏁



DEPOIS DE UM TRIO DE VITÓRIAS NA TAÇA GT MACAU COM A AUDI, A VITÓRIA MAIS RECENTE DE EDOARDO MORTARA – E A PRIMEIRA COM A MERCEDES – OCORREU EM 2017 (IMAGENS: COGPM)

A ARMADURA DOS CAVALEIROS

Os heróis de duas rodas do Circuito da Guia fazem lembrar os antigos cavaleiros, travando batalhas montados nos seus poderosos corcéis. Tal como esses guerreiros de outros tempos, os protagonistas modernos estão protegidos da cabeça aos pés por uma armadura.



OS PILOTOS DO 55.º GRANDE PRÉMIO DE MOTOS DE MACAU (IMAGEM: COGPM)

Os heróis de duas rodas do Circuito da Guia fazem lembrar os antigos cavaleiros, travando batalhas montados nos seus poderosos corcéis. Tal como esses guerreiros de outros tempos, os protagonistas modernos estão protegidos da cabeça aos pés por uma armadura.

Os avanços tecnológicos actuais e a produção de materiais sofisticados proporcionam aos motociclistas uma protecção sem precedentes. No entanto, a pesquisa e o desenvolvimento de novas melhorias nunca param, permitindo aos pilotos de motos competir em condições óptimas, onde os mais altos padrões de segurança são cumpridos, ao mesmo tempo que proporcionam liberdade de movimento para se auto-desafiarem e levarem as suas motos ao limite.

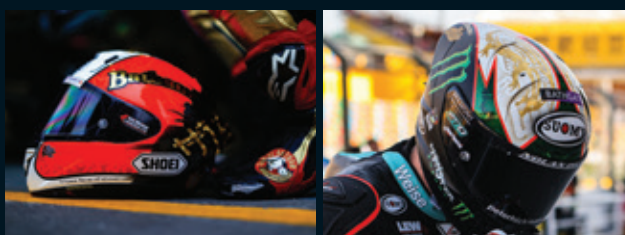
Começando pelo topo, o capacete de protecção continua a ser a peça de armadura mais importante para os motociclistas. Em 2019, a autoridade mundial do motociclismo, a Fédération Internationale de Motocyclisme (FIM), introduziu novas regras que exigem que todos os capacetes dos pilotos sejam homologados de acordo com os rigorosos padrões da FIM. Todos os pilotos em Macau têm de utilizar capacetes homologados pela FIM, os quais são verificados pelos oficiais da prova — juntamente com as motos e todo o restante equipamento de protecção — antes que qualquer roda possa girar no Circuito da Guia.

Para garantir a conformidade com os padrões da FIM, os fabricantes devem assegurar que os seus capacetes estão em conformidade com uma das

três normas internacionalmente reconhecidas: ECE na Europa, JIS no Japão e Snell nos EUA. Só depois é que podem solicitar a aprovação da FIM. Os testes da FIM são ainda mais rigorosos e incluem testes de impacto linear e oblíquo e de penetração, onde os capacetes são deixados a cair sobre uma bigorna a 45° a diferentes velocidades para medir os níveis de absorção. A superfície de impacto é coberta com papel de lixa para simular a fricção do asfalto. A resistência da viseira também é testada de forma exaustiva.

A FIM exige que sejam submetidos dez capacetes de cada tamanho de cada modelo para testes, sendo a homologação concedida individualmente a cada tamanho. Os capacetes aprovados possuem um código QR que liga a uma página electrónica com informações sobre a marca do capacete, além de um autocolante separado que confirma que o padrão da FIM foi cumprido.

Os materiais utilizados na construção de um capacete podem variar. Alguns são fabricados a partir de um compósito de fibra de carbono, enquanto outros utilizam uma mistura de fibra de vidro, Kevlar (conhecida pela sua utilização em coletes à prova de bala) e resina. Todos oferecem os níveis necessários de resistência, flexibilidade e resistência ao impacto. Este último método envolve



ATRAENTES E COLORIDOS, OS CAPACETES DOS PILOTOS PROPORCIONAM UMA PROTECÇÃO CRUCIAL PARA TODOS OS PILOTOS DE MOTOS (IMAGENS: COGPM)



a introdução dos materiais num molde, após o qual o espaço da viseira é recortado a laser. O fabricante do capacete assina então o interior, e mais duas pessoas são necessárias para verificar a espessura e o peso do capacete.

A camada seguinte é feita de uma esferovite sofisticada, com diferentes densidades na estrutura, dependendo das áreas da cabeça que necessitam de protecção ou de propriedades de absorção. Depois, há o interior do capacete. Juntamente com as almofadas das bochechas, que são removíveis para poderem ser lavadas, os pilotos podem personalizá-lo para um ajuste confortável e seguro que se adapte à forma específica da sua cabeça.

Um capacete não está completo sem uma viseira e, tal como a parte exterior, estas devem ser extremamente resistentes para proteger os pilotos de detritos que possam surgir ao voar. Se a sujidade se acumular na viseira a ponto de prejudicar a visão do piloto, as tiras de protecção podem ser removidas rapidamente durante a corrida para eliminar qualquer sujidade.

As viseiras são feitas de um material que não racha nem fractura, garantindo que projecteis em alta velocidade não representam risco para a visão dos pilotos. Podem também ser revestidas com uma camada anti-embaciamento que evita a formação de condensação. Os pilotos raramente utilizam viseiras completamente transparentes, sendo mais comum optar por uma tonalidade que reduza o brilho. Algumas viseiras têm um tom rosa na parte interior, o que permite destacar melhor as características do asfalto, melhorando o desempenho e diminuindo a probabilidade de atingir detritos.

Segue-se o fato de corrida, ou “couros”, como são conhecidos. Os fatos de corrida modernos são equipamentos sofisticados e, em muitos casos, são feitos à medida de cada piloto para garantir o melhor ajuste. Isso maximiza o conforto na posição agressiva que os pilotos adoptam na moto.

Os fatos são feitos de pele de canguru ou de couro de vaca e tendem a pesar vários quilos, ao contrário dos macacões leves e à prova de fogo utilizados nas corridas de automóveis.

O couro tem sido amplamente utilizado em fatos de corrida de motos desde os anos 1950, embora a complexidade dos designs tenha aumentado drasticamente desde então.

Existem várias razões pelas quais o couro se tornou o material preferido, mas a sua capacidade de resistir à abrasão é a principal qualidade que justifica a sua utilização contínua nos dias de hoje.

Elásticos tipo acordeão nas áreas dos joelhos, na parte inferior das costas e axilas, proporcionam aos pilotos uma liberdade de movimento crucial. Há ainda um forro interior que pode ser lavado e removido, e os fatos foram concebidos a pensar na ventilação, permitindo que o ar entre pela frente e saia pelas costas, removendo a humidade e mantendo os pilotos frescos em climas quentes.

A “bossa” na parte de trás é uma das características mais proeminentes de qualquer fato de corrida de motos. Inicialmente introduzida para melhorar o fluxo de ar e aumentar a velocidade máxima da moto, a “bossa” tem vindo a ser utilizada para alojar água para beber, condutas de arrefecimento e componentes electrónicos. Por outro lado, alguns pilotos gostam de revestir a parte interna das pernas dos seus fatos com um material de silicone aderente. Isso facilita a aderência ao corpo da moto e, por sua vez, pode aumentar a quantidade de controlo que têm sobre ela.

Alguns fatos de corrida incluem um airbag, que é permitido de acordo com o regulamento do



AS VISEIRAS PROTEGEM OS PILOTOS DOS DETRITOS VOADORES (IMAGEM: COGPM)



“Couros” tornaram-se cada vez mais sofisticados (Imagem: COGPM)



A “BOSSA” NA PARTE DE TRÁS DO FATO DE CORRIDA É UTILIZADA PARA ALOJAR MUITOS OBJECTOS, INCLUINDO, EM ALGUNS CASOS, AIRBAGS (IMAGEM: COGPM)

Grande Prémio de Macau de Motos. O airbag está posicionado nas costas, ombros e caixa torácica do fato e foi concebido para absorver as forças suportadas pelos pilotos em caso de queda.

Os fatos de corrida estão equipados com acelerómetros, giroscópios e um GPS, e o airbag é activado quando os sensores detectam a ocorrência de uma queda. O software é altamente inteligente e consegue distinguir entre um incidente genuíno e um quase incidente, evitando assim um enchimento aleatório. Duas botijas de gás estão escondidas dentro do fato, e quando o sistema detecta uma queda, as câmaras do airbag ficam totalmente insufladas em apenas 25 milissegundos; cerca de um quarto do tempo que demora a para piscar os olhos. Mantêm-se inflacionadas durante cerca de cinco segundos, período em que um piloto geralmente já terá parado, e os sistemas modernos de airbag actuam de forma totalmente independente da moto.

O couro por si só não é suficiente para proteger um piloto; por isso, as áreas mais vulneráveis são reforçadas com armaduras projectadas para absorver e dispersar a força do impacto, além de proteger as zonas sensíveis contra a abrasão. A ênfase é colocada nos cotovelos, ombros, joelhos e anca, e os fatos de corrida têm bolsos internos embutidos para acomodar inserções de protecção. Estes são leves e flexíveis, de modo a não comprometer a posição do motociclista na moto.

O protector de costas foi utilizado pela primeira vez em 1979 pelo bicampeão mundial da FIM, Barry Sheene, e foi inspirado em lagostas e tatus! Quarenta anos depois, os protectores de costas modernos são ergonomicamente desenhados para se ajustarem aos contornos das costas do piloto, frequentemente com um núcleo de alumínio em estrutura de favo de mel para absorver o impacto. Os painéis móveis aumentam a liberdade de movimento do piloto, enquanto a ventilação evita o acumular de humidade e proporciona arrefecimento em condições de calor.

Os protectores de costas mais avançados são cosidos numa camisola de camada interior que integra o airbag e a electrónica numa única peça de vestuário que pode ser usada confortavelmente por baixo do fato de corrida. Quanto menos volumoso, melhor, pois um conjunto mais fino proporciona melhor aerodinâmica e maiores velocidades.

Os protectores de peito são frequentemente feitos de uma espuma de alta tecnologia que ajuda a absorver impactos. Encaixam-se facilmente no fato de corrida e são quase imperceptíveis quando o fecho está completamente fechado. Alguns designs assemelham-se mais aos rígidos protectores de costas, com uma estrutura em favo de mel que oferece uma protecção mais robusta.

Em Macau, tanto os protectores de peito como os de costas são obrigatórios, sendo que os primeiros



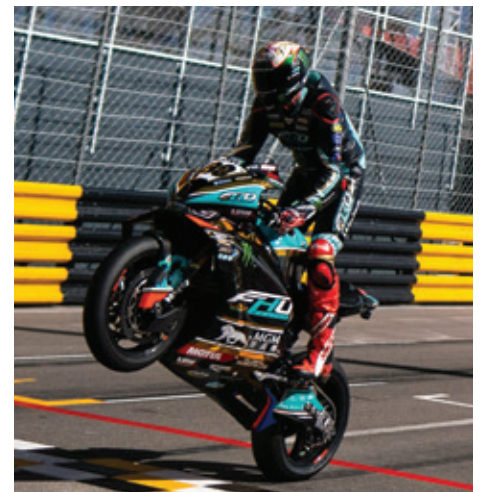
AS JOELHEIRAS SOFREM BASTANTE DESGASTE NO CIRCUITO DA GUIA (IMAGEM: COGPM)



OS PROTECTORES DE COSTAS SÃO OBRIGATÓRIOS EM MACAU, ALÉM DOS PROTECTORES DE PEITO



AS BOTAS DE CORRIDA MODERNAS SÃO EQUIPAMENTO DE ALTA ENGENHARIA (IMAGEM: COGPM)



O CORCEL DE PETER HICKMAN ERGUE-SE ENQUANTO O TRANSPORTA PARA UMA QUARTA VITÓRIA NO ANO PASSADO (IMAGEM: COGPM)

devem oferecer uma área mínima de proteção de 230 cm², de acordo com os regulamentos.

As joelheiras começaram a surgir nas corridas de motos durante os anos 1970s, à medida que pneus mais largos forçavam os pilotos a adoptarem estilos de curva mais agressivos. Após anos de desenvolvimento, os fabricantes acabaram por optar por um design em composto de plástico, que atinge o equilíbrio certo entre fricção e desgaste, proporcionando aos pilotos a sensibilidade necessária nas curvas, mas sendo suficientemente durável para aguentar pelo menos a distância de uma corrida. O uso varia de piloto para piloto, com algumas joelheiras a serem utilizadas por vários dias.

As joelheiras estão incorporadas no fato de corrida do piloto e estão normalmente posicionadas na parte exterior do joelho, em vez de directamente na frente. No entanto, os pilotos podem ajustar a posição de acordo com as suas necessidades, dependendo das condições e velocidades na pista.

Por volta da viragem do século, alguns pilotos do MotoGP começaram a adoptar um estilo de corrida com o cotovelo no chão. Isso exigiu o desenvolvimento de cotoveleiras, que agora são uma visão comum nos fatos de corrida modernos.

Os tamanhos dependem dos estilos de condução individuais, e alguns até incorporam placas de metal para maior durabilidade. Tanto as joelheiras como as cotoveleiras não podem gerar faíscas ou fumo, nem deixar detritos na pista.

As luvas dos pilotos também são feitas em couro e devem sobrepôr-se ao fato de corrida, com um fecho seguro que garante a cobertura completa dos braços e das mãos.

Placas de protecção na palma e no pulso das luvas são comuns, e os nós dos dedos são normalmente reforçados, um elemento que muitas vezes proporciona benefícios aerodinâmicos. O dedo mindinho e o anelar de cada luva costumam estar presos um ao outro para reduzir o risco de lesão no primeiro. No lado da palma da luva, o couro utilizado nos dedos tende a ser mais fino do que nas outras áreas. Isto é para evitar não prejudicar a sensibilidade do piloto nas manetes de travão, que por si só é um factor crucial de segurança.

As botas de corrida modernas evoluíram ao longo dos anos para se tornarem num dos equipamentos de protecção mais bem projectados que os pilotos usam. Compostas por uma bota interior e uma concha exterior, a primeira é rodeada por um tipo de exoesqueleto que confere protecção adicional,

especialmente ao calcanhar e ao tornozelo. As duas áreas estão conectadas por uma parte que permite alguma liberdade de movimento, mas que evita a flexão excessiva em caso de incidente. Espuma também é incorporada para dispersar a força de qualquer impacto.

O revestimento exterior é tipicamente acabado em couro, com mais painéis para proteger o calcanhar e o tornozelo. O fato de corrida de um piloto deve sobrepôr-se à bota, e o método de fecho impede que a bota se desprenda. A sola é talvez a parte que mais se desgasta de todo o conjunto, pois precisa ser suficientemente fina para proporcionar aos pilotos uma sensibilidade perfeita aos estribos enquanto conduzem. Na parte interior do revestimento exterior, uma fina superfície reflectora ajuda a limitar qualquer transferência de calor causada pela fricção entre os estribos e as botas, reduzindo o risco de bolhas.

À medida que os pilotos se preparam para o Grande Prémio de Macau de Motos deste ano, não só os seus conjuntos completos de protecção lhes proporcionam uma protecção óptima, como também representam exemplos de alguns dos avanços mais sofisticados da ciência moderna. Ao contrário dos cavaleiros de outrora, não há falhas na armadura dos heróis das duas rodas de Macau. ❖

2024 MGM MACAU TENNIS MASTERS

美高梅澳門網球名人賽



澳門特別行政區
二十五周年紀念
Celebration of
the 25th Anniversary
of the Macao Special
Administrative Region

24-25.12.2024



王欣瑜 (中國)
XINYU WANG (CHN)

李娜 (中國)
NA LI (CHN)

張德培 (美國)
MICHAEL CHANG (USA)

卡羅蓮娜·梅高娃 (捷克)
KAROLINA MUCHOVA (CZE)

卡斯帕·魯德 (挪威)
CASPER RUUD (NOR)

周昊程 (中國)
ZHOUHAO CHENG (CHN)

安德烈·盧比列夫 (俄國)
ANDREY RUBLEV (RUS)

羅倫索·穆塞蒂 (意大利)
LORENZO MUSSETTI (ITA)

SPONSOR



MGM
美高梅



SPONSOR



www.MGMMacauTennis.com

MACAO FORUM 澳門綜藝館

鋒味
Chef Nic

2024/11/30 - 12/01

美獅美高梅一樓平台
1/F Roof Terrace MGM COTAI

MGM
美高梅



美獅 鋒味搖滾 GASTRO NO 美食節 MUSIC FEST

立即購票
BOOK NOW





POLY MGM
MUSEUM
保利美高梅博物館



BRONZE ZODIAC HEADS OF
THE OLD SUMMER PALACE
REUNITE IN MACAU
圓明園獸首 匯聚澳門



MGM MACAU L2
(Access via Grande Praça)
澳門美高梅二樓 (經天幕廣場入)

FREE ADMISSION
免費入場

2024.11 — 2025.09

LEARN MORE
了解更多



指導單位 Guidance



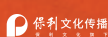
主辦單位 Host



承辦單位 Organizer



支持單位 Supported by



澳門 MACAU

2049

開演日期

PREMIERE DATE

12/15

DECEMBER 15

澳門路氹·美高梅劇院
MGM Theater MGM COTAI

張藝謀 導演作品
DIRECTED BY ZHANG YIMOU

立即購票
BUY TICKET



舞台站在未來 澳門2049

M A C A U 2 0 4 9 S T A G E F O R N E W E R A

O TRIUNFO DOS CARROS DE TURISMO



A CORRIDA DA GUIA DO GRANDE PRÊMIO DE MACAU DESEMPENHOU UM PAPEL FUNDAMENTAL NO SUCESSO INTERNACIONAL DO CONCEITO DE CARROS DE TURISMO TCR (IMAGEM: COGPM).

À medida que o conceito de carros de turismo TCR se aproxima de uma década de existência, como progride a revolução que tem abalado o mundo dos carros de Turismo? Os números são impressionantes: 30 modelos de automóveis de 16 marcas competem em 17 séries independentes e, em 2024, mais 14 categorias em seis continentes.

O seu criador, Marcello Lotti, não é alheio a histórias de sucesso; para muitos, é considerado o "padrinho" das corridas de carros de Turismo, tendo sido o cérebro por detrás de séries como o Campeonato Europeu de Super Turismo e o Campeonato do Mundo de Carros de Turismo da FIA. Contudo, a dimensão do sucesso do TCR apanhou até o carismático italiano desprevenido.

"Tem sido um período interessante para reflectir", afirma Lotti. "É importante considerar que começámos com um conceito completamente novo, mas, no final, foi um sucesso: isto podemos afirmar. Temos mais de 1300 carros – não sei onde estão todos hoje! E há muitas competições em todo o mundo. Mas, sinceramente, não posso dizer que esperava que fosse tão grande. Sim, claramente, tinha grandes expectativas. Mas, não esperava que fosse imediato, nem que fosse tão grande."

O primeiro evento de sempre, realizado em 2015, foi a prova de abertura do TCR International Series, que esteve no programa de apoio do fim-de-semana da Fórmula 1 no Circuito Internacional de Sepang, na Malásia. Contou com 16 carros de cinco marcas: SEAT, Honda, Ford, Opel e Audi (um modelo TT que, sendo um carro de três portas, correu com uma dispensa especial).

Era uma grelha de partida modesta, mas a sua estreia foi um momento "muito emotivo" para Lotti que decorreu sem contratempos. O TCR tinha chegado – e causou impacto imediato.

Quando a temporada desse ano chegou à sua última prova – nada menos do que a prestigiada Corrida da Guia Macau – a Volkswagen já tinha marcado presença, um Subaru estava na grelha, lendas das corridas de turismo como Rob Huff e Alain Menu experimentavam a sua sorte, e a Audi estava a preparar um novo modelo para a temporada seguinte.

Mas Lotti afirma que foram os primeiros adoptantes, com o apoio de marcas ou divisões, como a SEAT Sport e o parceiro de longa data da Honda no desporto automóvel, a JAS Motorsport, que deram credibilidade ao projecto e serviram para provar o conceito.

“Quando vimos os construtores a comprometerem-se de imediato e começarem a construir carros – cinco marcas – isso significava que eu tinha de acreditar no projecto, pois eles estavam a investir para desenvolver esses carros. Tínhamos de concretizar o projecto porque também era necessário que criassem os negócios de competição para clientes”, afirma Lotti. “Um, dois, três, quatro, cinco; de certa forma, um após o outro começaram a aderir. Penso que esta resposta dos construtores foi um dos factores que me deu a confiança de que provavelmente estávamos perante um bom projecto.”

As duas entidades mencionadas continuam envolvidas até hoje (a SEAT Sport transformou-se em Cupra Racing) e o apoio que elas, juntamente com outras marcas como a Audi Sport, Hyundai Motorsport e Geely Group Motorsport, oferecem aos pilotos, através das suas divisões de competição para clientes, é um pilar fundamental do sucesso da categoria.

Os custos também têm sido um factor importante no crescimento do TCR. Num mundo em que os



MARCELLO LOTTI, CRIADOR DO CONCEITO TCR E PRESIDENTE DA WSC (IMAGEM: WSC GROUP)

preços são cada vez mais elevados e em que são exigidas quantias astronómicas para os lugares nas corridas, o TCR sempre impôs um limite máximo de preços, a cobrar aos clientes, que os construtores automóveis não podem ultrapassar. Mesmo em 2024, uma década após a venda dos primeiros modelos, esse valor é de 150.000 euros (aproximadamente 1,3 milhões de MOP).

Não foi, portanto, surpresa ver o TCR a ganhar força em 2016, com novas competições a aparecerem e mais marcas a manifestarem o seu interesse. Contudo, foi em 2017 que as coisas realmente avançaram para um novo patamar.

Nessa altura, o TCR International Series já contava com uma grelha profissional e estabelecida, e o conceito espalhou-se como um incêndio – para redutos tradicionais de carros de Turismo, incluindo campeonatos regionais na Ásia e na Escandinávia, além de séries independentes na China, Alemanha e Itália. No final do ano, o TCR estaria no topo da hierarquia dos carros de turismo com o lançamento da WTCR - Taça do Mundo de Carros de Turismo da FIA para 2018.

“Foi então que comecei a aperceber-me que realmente tínhamos um bom futuro à nossa frente”,



A CORRIDA DA GUIA MACAU FOI O FINAL DA PRIMEIRA TEMPORADA TCR INTERNATIONAL SERIES EM 2015 (IMAGEM: COGPM)

diz Lotti sobre esse ano. “Não há um momento específico, mas claramente 2017 - especialmente o final do ano - foi um bom momento. Um ano importante”.

O WTCR teve o seu auge em 2018 e 2019, em particular, mas quando foi anunciado no final de 2022 que a competição não continuaria além do final daquele ano, Lotti e o WSC Group, responsável pelo conceito, tiveram de intervir para preservar as corridas de carros de turismo a nível internacional. Pouco depois, nasceu o TCR World Tour.

E é esta última revolução que é, sem dúvida, a mais radical de todas. As aparições de convidados têm sido uma característica popular nas corridas de carros de turismo, mas o conceito do TCR World Tour eleva isso a um novo patamar, colocando as superestrelas do “Tour” directamente frente a frente com os regulares das competições regionais, todos ansiosos para causar uma surpresa.

“Era nosso dever reagir imediatamente em relação às equipas e aos construtores que já estavam comprometidos para o ano seguinte”, afirma Lotti. “Havia um projecto que apenas alguns de nós conhecíamos, mas estava praticamente pronto. Eu disse: ‘Só temos uma oportunidade.’ Não estava ‘pronto’, mas muito trabalho já tinha sido feito e conseguimos concretizá-lo.”



QUASE UMA DÉCADA APÓS O SEU LANÇAMENTO, O SUCESSO TANTO DO TCR COMO DA SUA VITRINE, O KUMHO FIA TCR WORLD TOUR, FAZ OS FÃS DE CARROS DE TURISMO SALTAREM DE ALEGRIA (IMAGEM: COGPM)

Após um primeiro ano sem o estatuto da FIA, em 2023, a competição recebeu essa distinção em 2024 - devolvendo as corridas internacionais de carros de Turismo à família de competições da FIA - com uma temporada de sete provas que termina com a Corrida da Guia Macau. Ter esse reconhecimento, diz Lotti, garante ao TCR World Tour o “estatuto de ser a competição de carros de Turismo mais importante do mundo”.

Portanto, quase 10 anos após o seu lançamento, o TCR não dá sinais de abrandar - e Lotti não está a descansar sobre os seus louros. Está planeada a introdução de energia híbrida (que estava inicialmente prevista para 2023, mas o lançamento do TCR World Tour fez com que fosse adiada para um desenvolvimento adicional), enquanto Lotti espera que um combustível sustentável esteja pronto para ser implementado em algumas competições no próximo ano. No que diz respeito à competição, os objectivos de expansão incluem aumentar para oito rondas no próximo ano e atrair dois novos fabricantes para se juntarem ao World Tour, além da Honda, Hyundai e Lynk & Co - algo que Lotti afirma estar “confiante de que podemos alcançar”. Se tudo isto se concretizar, o TCR - e o World Tour - estará bem preparado para entrar na sua segunda década. ❏

Fabricado em Macau



EMBORA HOJE A CIDADE – E O SEU GRANDE PRÉMIO – ESTEJAM IRRECONHECÍVEIS EM RELAÇÃO AO PASSADO, O TRAÇADO DO CIRCUITO DA GUIA PERMANECER FUNDAMENTALMENTE INALTERADO. (IMAGENS: COGPM)

O Grande Prémio de Macau é único no mundo. Afirmar-se com orgulho como o mais antigo evento em circuito citadino internacional, continuamente realizado. O Circuito da Guia, em Macau, ao contrário de muitos dos seus homólogos na Europa, nas Américas ou na Ásia, realiza-se apenas uma vez por ano.

A reputação do evento é tal que, hoje, é o único lugar onde as maiores estrelas mundiais de monolugares, carros de GT, turismo e motociclismo de estrada se reúnem ao mesmo tempo, competindo no famoso traçado de 6,2 quilómetros.

Embora o traçado do célebre circuito tenha permanecido virtualmente inalterado desde 1954, a vibrante cidade por onde passa o circuito é hoje irreconhecível em comparação com os primeiros anos do evento. Então, como é possível criar um circuito – e um que cumpra os mais elevados padrões internacionais de segurança – apenas uma vez por ano, numa vibrante cidade turística tão movimentada que atraiu mais de 28 milhões de visitantes só no ano passado, segundo a Direcção dos Serviços de Estatística e Censos da RAEM?

Não é surpresa que a criação do Circuito da Guia e a execução perfeita de um dos mais completos programas de corridas internacionais no mundo não seja obra de um momento. Trata-se de um esforço contínuo, ao longo de 365 dias, que envolve toda a cidade, exigindo um planeamento impecável,

organizado e executado de forma hábil pelos residentes desta metrópole extraordinária.

O núcleo estrutural é a Comissão Organizadora do Grande Prémio de Macau (COGPM), coordenado pelo Instituto do Desporto do Governo da Região Administrativa Especial de Macau (ID). Dentro da COGPM estão diversos departamentos governamentais, sectores sociais e o representante oficial dos desportos motorizados da cidade, a Associação Geral Automóvel de Macau-China (AAMC).

Uma cooperação estreita entre todas as partes representadas na COGPM é crucial para o sucesso de cada elemento do evento. O desenvolvimento e a manutenção da infra-estrutura da cidade em torno da área do Circuito da Guia são planeados meticulosamente, para proteger o traçado original da pista – um activo importante para a marca internacional de Macau – ao mesmo tempo que facilitam a circulação de veículos e peões, especialmente durante o período do Grande Prémio.



OS COMISSÁRIOS DE PISTA LOCAIS, DEDICADOS E ALTAMENTE TREINADOS, SÃO A ESPINHA DORSAL DO GRANDE PRÊMIO DE MACAU (IMAGENS: COGPM)

estruturas e obras públicas que desempenham um papel vital no evento. As autoridades de segurança, saúde, emergência, turismo e assuntos sociais e culturais, todas contribuem de forma importante para o sucesso do Grande Prémio.

Contudo, o Grande Prémio não existiria, muito menos teria alcançado um sucesso tão extraordinário, sem os residentes de Macau. Todos os anos, mais de mil residentes locais dedicam entusiasticamente o seu tempo e competências para desempenhar uma grande variedade de funções-chave. Desde as equipas de comissários de pista dedicadas - que não só estão nos seus postos muito antes do amanhecer até depois da última bandeira axadrezada cair ao longo de todo o Grande Prémio, mas que também participam em sessões regulares de formação

durante o ano - até aos comissários desportivos altamente treinados, num ambiente de grande pressão na Torre de Controlo.

As inspeções do Circuito da Guia são realizadas ao longo do ano, à medida que se aproxima o mês de Novembro, sempre com ênfase na segurança dos espectadores, dos oficiais de pista e dos concorrentes. Melhorias contínuas no circuito são planeadas e discutidas com as autoridades desportivas mundiais relevantes muito antes do Grande Prémio, e novas inspeções são efectuadas assim que toda a infra-estrutura está pronta, bem como antes do início de cada dia de actividade em pista.

Como as estradas que compõem o Circuito da Guia são utilizadas durante todo o ano por transportes

públicos e veículos particulares, o asfaltamento de algumas áreas é frequentemente necessário para as tornar seguras para as corridas. Estas obras rodoviárias são agendadas para minimizar o incómodo aos residentes locais, como durante as férias escolares, quando muitos estão de férias.

Uma consequência interessante do asfaltamento é que, embora o traçado do Circuito da Guia permaneça inalterado a cada ano, a superfície pode não ser a mesma. Isso ajuda a equilibrar as condições entre os concorrentes, independentemente de quantas vezes possam ter competido no Circuito da Guia no passado.

A construção da infra-estrutura do circuito começa em Setembro. A instalação das barreiras metálicas pretas e amarelas e a construção da bancada principal e das bancadas do Lisboa, tornaram-se algumas das obras de construção mais icónicas do Grande Prémio.

Portões de segurança adicionais e barreiras de pneus são instalados nas semanas seguintes, sendo a sinalização e os painéis publicitários os últimos a serem colocados. Todas as tampas de saneamento e quaisquer outras instalações de obras públicas também são verificadas para garantir que estão completamente seguras para uma pista de corrida e cumprem totalmente os padrões internacionais de segurança.

Todo o trabalho no circuito é realizado por pessoal qualificado e supervisionado por engenheiros qualificados que monitorizam cada parte do projecto. A Subcomissão de Infraestruturas da COGPM, juntamente com consultores técnicos, acompanha as equipas em cada ponto antes e durante o próprio evento. Ao longo dos quatro dias

do Grande Prémio, uma equipa especializada está de prontidão no paddock, pronta para entrar em acção e reparar qualquer dano causado durante incidentes de corrida.

Uma vez que todas as bancadas para os espectadores, barreiras de protecção, cercas, correctores, painéis luminosos da pista, sinalização publicitária, plataformas para fotógrafos, instalações de verificações técnicas e médicas, escritórios administrativos, áreas de hospitalidade, o centro de imprensa e os stands de vendas estejam montados e as posições da grelha de partida repintadas na estrada em frente à Torre de Controlo, é então hora de instalar o restante dos materiais e do pessoal que fazem o Grande Prémio acontecer.



LIMPAR O CIRCUITO DA GUIA DE FORMA SEGURA E RÁPIDA APÓS UM INCIDENTE É CRUCIAL PARA GARANTIR QUE O PROGRAMA SE MANTÉM SEM ATRASOS, E UMA VARIEDADE DE MÉTODOS É UTILIZADA (IMAGENS: COGPM).

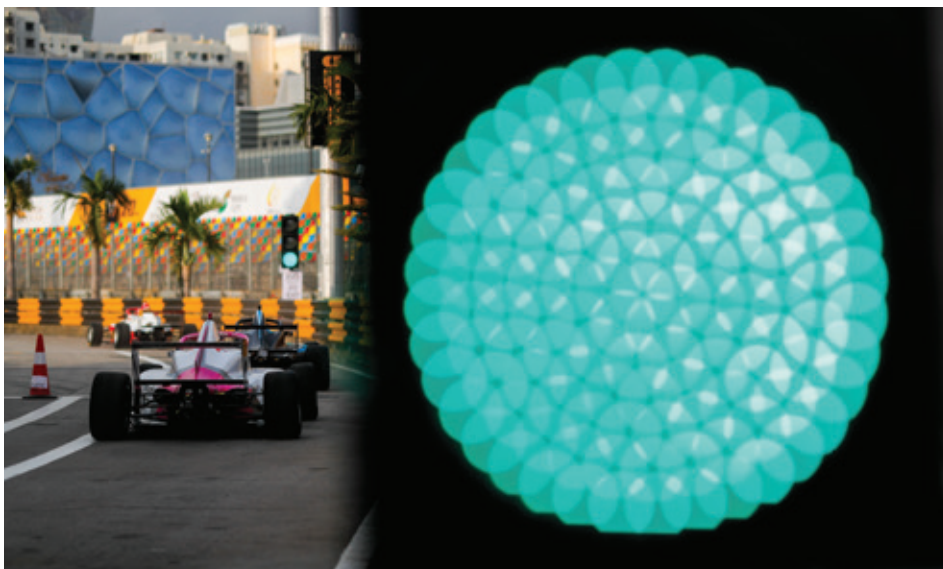
Durante o Grande Prémio, a intervenção rápida e segura aos carros de corrida, a sua extracção e recuperação, são factores-chave no Circuito da Guia, onde as escapatórias são limitadas. As transmissões televisivas em directo e o streaming, juntamente com um programa de corridas cheio, significam que atrasos prolongados podem causar grandes perturbações, mas a segurança de todos continua a ser primordial durante qualquer incidente.

Quando os carros envolvidos em acidentes não podem ser empurrados para fora da pista, são utilizados guindastes altos para os remover de forma segura. Além disso, vários tipos de veículos de recuperação são utilizados, incluindo camiões de plataforma equipados com gruas e reboques, que são particularmente úteis na parte superior e estreita do circuito. Varredoras mecânicas e camiões-empilhadores também são utilizados e juntam-se à frota de veículos oficiais, que inclui carros de intervenção, ambulâncias e veículos de combate a incêndios.

Todas as equipas rápidas de intervenção, extracção, médica, e de combate a incêndios e extração são compostas por residentes de Macau, sendo cada membro altamente treinado na sua área e, em conjunto, melhoram significativamente a excelente reputação organizacional da cidade.

O emissor anfitrião, a Teledifusão de Macau, instala várias câmaras ao longo do circuito para fornecer cobertura televisiva em directo para os fãs em casa e para alimentar a Torre de Controlo, que tem uma série de monitores, incluindo ecrãs de cronometragem. Monitores adicionais de circuito fechado, localizados em "pontos cegos" no circuito, oferecem à Torre de Controlo uma visão completa de toda a pista em todos os momentos.

A cronometragem oficial instala sensores em vários pontos do circuito para permitir a captação e o registo das velocidades mais rápidas em pontos críticos, a partir dos transponders



O GRANDE PRÉMIO DE MACAU SÓ RECEBE O SINAL VERDE PARA COMEÇAR POR PARTE DOS ORGANIZADORES ASSIM QUE TODOS OS ELEMENTOS ESTEJAM PRONTOS. (IMAGEM: COGPM)

instalados em cada carro de corrida, e assim gerar folhas de tempos e dados dos resultados.

Assim que todos os oficiais de corrida, comissários de pista e observadores, profissionais de saúde, bombeiros, equipas de resgate, delegados técnicos, pessoal administrativo, cronometristas, concorrentes, equipas, patrocinadores, meios de comunicação, entusiásticos espectadores - e, claro, carros e motos de corrida que valem milhões de dólares - estejam no seu lugar, só então é hora de finalmente dar início ao Grande Prémio de Macau.

E no momento em que o Grande Prémio termina, outra façanha extraordinária acontece. Como se um mago tivesse agitado uma varinha mágica, o Circuito da Guia desaparece da vista uma vez mais, o trânsito do dia a dia retorna às estradas e os residentes de Macau começam a planear o seu próximo Grande Prémio de classe mundial. ❏



IMAGENS: COGPM

THE ART OF GRAND PRIX Special Souvenir



71



葡京灣看台
Lisboa Bend Stand

水塘看台
Reservoir Stand

外港碼頭對面，集車區之行人道上
Pavement adjacent to paddock,
opposite to the Macau Maritime Terminal.

MACAU



71ST MACAU GRAND PRIX PROGRAMME



14-17/11/2024



14 NOVEMBER Thursday

6:00		Circuit Closed
6:30	7:00	Circuit Inspection
7:45	8:30	Macau Motorcycle Grand Prix – 56th Edition – Free Practice
9:15	9:55	Macau Grand Prix – FIA FR World Cup – Free Practice 1
10:15	10:45	Macau Guia Race – Kumho FIA TCR World Tour Event of Macau – Free Practice 1
11:05	11:35	Macau GT Cup – FIA GT World Cup – Free Practice 1
12:15	12:45	Greater Bay Area GT Cup (GT 4) – Free Practice
13:00	13:30	Macau Roadsport Challenge – Free Practice
13:45	14:15	Macau Guia Race – Kumho FIA TCR World Tour Event of Macau – Free Practice 2
14:35	15:05	Macau GT Cup – FIA GT World Cup – Free Practice 2
15:25	16:05	Macau Grand Prix – FIA FR World Cup – Qualifying 1
16:25	16:55	Macau Roadsport – Macao SAR Establishment Cup – Free Practice
18:00	**	Circuit Opened

15 NOVEMBER Friday

6:00		Circuit Closed
6:30	7:00	Circuit Inspection
7:45	8:30	Macau Motorcycle Grand Prix – 56th Edition – Qualifying 1
9:20	10:00	Macau Grand Prix – FIA FR World Cup – Free Practice 2
10:15	10:45	Macau Roadsport Challenge – Qualifying
11:00	11:30	Greater Bay Area GT Cup (GT 4) – Qualifying
12:10	12:40	Macau Roadsport – Macao SAR Establishment Cup – Qualifying
12:55	13:25	Macau Guia Race – Kumho FIA TCR World Tour Event of Macau – Qualifying 1
13:35	13:50	Macau Guia Race – Kumho FIA TCR World Tour Event of Macau – Qualifying 2
14:05	14:35	Macau GT Cup – FIA GT World Cup – Qualifying
14:55	15:35	Macau Grand Prix – FIA FR World Cup – Qualifying 2
16:15	17:00	Macau Motorcycle Grand Prix – 56th Edition – Qualifying 2
18:00	**	Circuit Opened

16 NOVEMBER Saturday

6:00		Circuit Closed
6:30	7:00	Circuit Inspection
7:20	7:40	Macau Motorcycle Grand Prix – 56th Edition – warm up
9:30	10:15	Macau Motorcycle Grand Prix – 56th Edition – Race (12 laps)
10:55	11:40	Macau Roadsport Challenge – Race (12 laps)
12:35	13:15	Macau Guia Race – Kumho FIA TCR World Tour Event of Macau – Race 1 (10 laps)
13:50	14:50	Macau GT Cup – FIA GT World Cup – Qualification Race (12 laps)
15:30	16:30	Macau Grand Prix – FIA FR World Cup – Qualifying Race (10 laps)
18:00	**	Circuit Opened

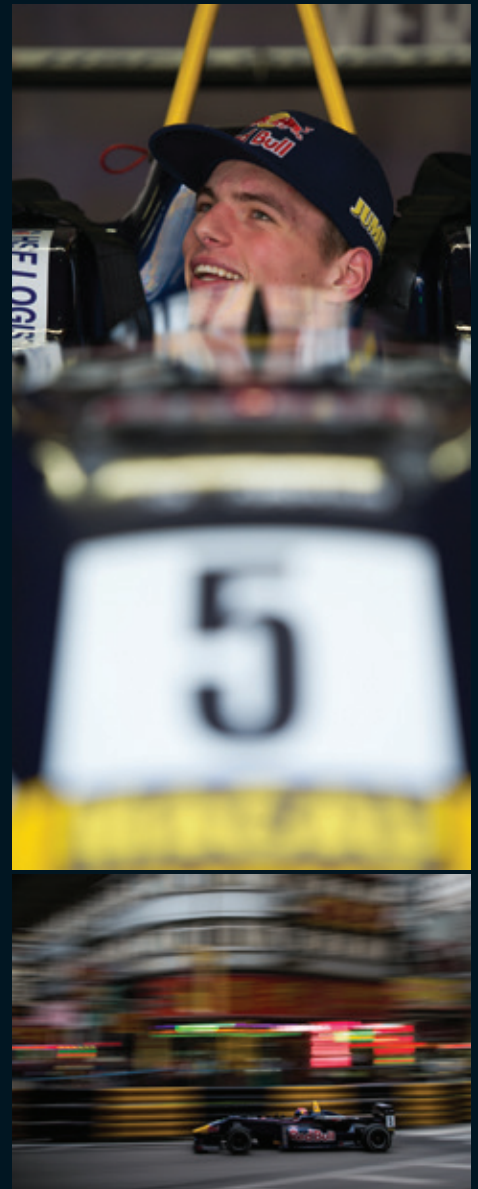
17 NOVEMBER Sunday

6:00		Circuit Closed
6:30	7:00	Circuit Inspection
8:15	9:00	Greater Bay Area GT Cup (GT 4) – Race (12 laps)
9:35	10:20	Macau Roadsport – Macao SAR Establishment Cup – Race (12 laps)
10:55	11:35	Macau Guia Race – Kumho FIA TCR World Tour Event of Macau – Race 2 (10 laps)
12:25	13:35	Macau GT Cup – FIA GT World Cup (16 laps)
13:45	14:25	Special Event
15:15	15:20	Lion Dance
15:30	16:30	Macau Grand Prix – FIA FR World Cup (15 laps)
18:00	**	Circuit Opened

* Organizer reserves the right to re-schedule the programme without prior notice.

** If the circuit opens before the programmed time, it will be announced.

RITE OF PASSAGE



MAX VERSTAPPEN AT MACAO IN 2014 (IMAGES: MGPOC)

The funny thing was, Max Verstappen did not even need to be contesting the Macau Grand Prix in 2014.

Yes, the classic race around the famed Guia Circuit is the world's greatest shop window upon up-and-coming racing talent. But when Verstappen arrived just a few weeks after his 17th birthday, the Red Bull Junior already had a Formula 1 contract in his pocket with Toro Rosso for 2015. No, the reason why he was competing in what was to be his Formula 3 swansong was that he felt the need to do it for his own satisfaction and racer's instinct. Little wonder, because he is one of 15 of the current F1 drivers to have contested this mythical race.

In this, his very first season of car racing, Verstappen had finished third in the FIA F3 European Championship, after a battle of heated ferocity with eventual champion Esteban Ocon. A decade later, Verstappen has won the world championship three times – and perhaps will do so for a fourth time this year – with Red Bull. Ocon has become a respected member of the grid, a Formula 1 Grand Prix winner, who is heading from Alpine to Haas for 2025.

Fresh from his Formula Renault Eurocup season in 2013, Ocon had made what was effectively his F3 debut in Macao,



ESTEBAN OCON (LEFT) WITH THEODORE RACING BY PREMA POWERTEAM TEAM MATES ANTONIO FUOCO AND NICHOLAS LATIFI (IMAGE: MGPOC)



OUT AND ABOUT IN MACAO: ON HIS DEBUT IN 2003, LEWIS HAMILTON TRIED HIS HAND AT MAKING MACAO-STYLE PORTUGUESE EGG TARTS ALONGSIDE ANOTHER F1 WORLD CHAMPION-IN-THE-MAKING NICO ROSBERG, AND TOOK A STROLL AROUND THE TOP OF THE MACAO TOWER (IMAGES: MGPOC)

bar a small club event at the Snetterton circuit in England to qualify him for the event. Talk about being in at the deep end... He had excelled in finishing 10th, although the Frenchman, with his expectations, had been disappointed in himself. Twelve months later, Ocon returned with Theodore Racing by Prema Powerteam with many eyes upon him, but all eyes were upon Verstappen in his Van Amersfoort Racing machine.

The weekend had started badly for both of them when they were each hit with two-place grid penalties for the Qualification Race after missing the signal to the weighbridge during the opening free practice session. Ocon qualified second, scuppered by a red flag for Alex Palou – who has never raced in F1, but has now just become IndyCar champion in the United States for the third time. Verstappen was third fastest, VAR lacking experience on the Guia Circuit after missing 2013 while it regrouped following a challenging 2012. The penalties converted their grid positions for Saturday's Qualification Race to fourth and fifth.

Showing what would become a hallmark of his F1 career, the feisty Verstappen made a sensational start to immediately run second behind current Mercedes GT star Lucas Auer. Everything was under control, it was all looking good. Even second place would be enough to put himself on the front row for the Grand Prix on Sunday. And then...

"You always brake there just after a bump in the tight right-hander, and that's what I did this time. But I locked the rears suddenly and I missed the apex by about 3cm. It was all so silly – I didn't hit the wall that hard, I just touched it with the rear tyre, then it went off the rim, and that pulled me in and it just took the front off," lamented Verstappen, recounting the Solitude Esses incident that extinguished his hopes of Guia Circuit glory.

Felix Rosenqvist, who had been running behind Verstappen when the incident happened, went on



LEWIS HAMILTON RETURNED TO MACAO IN 2004, BUT WAS ULTIMATELY UNABLE TO TAME THE GUIA CIRCUIT (IMAGES: MGPOC)

to win both the Qualification Race and the Grand Prix on his way to a race-winning IndyCar career. All Verstappen could do from the back of the grid for the Grand Prix was go for it. He reached the chequered flag in seventh place, with fastest lap of the race indicating what might have been.

And watching everything happen was Ocon. His battle for third place at the start of the Grand Prix ended in contact at San Francisco Bend that triggered an enormous pile-up, and five cars would not make the restart. Like Verstappen, he would never be a Macao Grand Prix winner.

Neither, a decade earlier, was Lewis Hamilton. The Briton, who would become world champion in F1 a record seven times, was very new to F3 when he first visited Macao as the newly-crowned Formula Renault UK champion with Manor Motorsport in 2003. You can excuse him the two crashes in free practice that left him 18th on the grid, but he thrust himself right into the picture with a scintillating drive to fifth in the first heat – this was the last year the Macau Grand

Prix was decided by a two-part aggregate result. In heat two, he remarkably missed a crashing Robert Kubica on the opening lap only to be hit by another driver. Hamilton nevertheless continued in a fine third place, but a puncture caused by the earlier contact forced him out of the race.

Hamilton returned in 2004 with Manor at the end of his first full season of F3, with Kubica stepping across from his regular team to join him in a potent line-up. Sure enough, they finished 1-2 in qualifying, with Kubica ahead, but it was Hamilton who got the best start to the Qualification Race – the first year under the current Macao race format. Kubica soon lost second place to Hamilton's future F1 team-mate and fellow world champion Nico Rosberg and then dropped to fourth, while Hamilton drove serenely to victory.

But Sunday's Grand Prix was the race that mattered, and here Hamilton was foiled. Rosberg got the best start and led the opening lap, and as he sped down to the Lisboa right-hander at the beginning of lap two he was glancing in



LANDO NORRIS ON HIS SECOND VISIT TO MACAO IN 2017 (IMAGES: MGPOC)



his mirrors to work out where Hamilton was. Rosberg missed his braking point and, incredibly, Hamilton too was distracted and sailed into the back of him. Two future Mercedes F1 world champions out of contention on the spot! While Hamilton at least extracted himself and continued to finish 14th, future F1 Grand Prix winner Kubica spared Manor some blushes by finishing second.

Hamilton dominated the F3 Euro Series in 2005 as a junior driver for the McLaren F1 team, and unfortunately that team decided that his winter would be better spent preparing for his 2006 campaign in GP2 – in which Hamilton would win the crown before his sensational rookie F1 season in 2007. That was a shame, and it was a stance that McLaren, by now under new management, would not repeat 12 years later with its latest exciting protégé: a certain Lando Norris.

Norris, now Verstappen's 2024 F1 title rival, had won the Formula Renault Eurocup crown in 2016

and launched himself into F3 at the end of the season in order to get to grips with the category. Unlike Ocon, he had at least managed to squeeze himself in a round of the FIA F3 European Championship before embarking on the trip East to Macao. Norris was with Carlin, which had brought back its 2012 Macao Grand Prix winner António Félix da Costa for this showcase race. While the Portuguese won, Norris impressed everyone on just his second competitive F3 outing by qualifying ninth. Unfortunately he got caught up in an incident in the Qualification Race, but recovered to finish the Macao Grand Prix in 11th from the back of the grid.

Twelve months later, McLaren had no qualms with allowing Norris to compete in Macao as the newly-crowned FIA F3 European champion, but at the same time it did not make life easy for the 18-year-old. Norris was asked to take part in a post-Brazilian Grand Prix F1 test, which meant he did not arrive at the ferry terminal until the

middle of the night before the first free practice and qualifying sessions. This race was the all-time Macao thriller, won by Dan Ticktum after Sérgio Sette Câmara and Ferdinand Habsburg crashed at the last corner of the final lap. Norris, who all week reported tiredness and an inability to focus to his normal levels, finished less than six tenths of a second behind Ticktum. If only he hadn't allowed his fellow Briton to slipstream past him at the start of the penultimate lap...

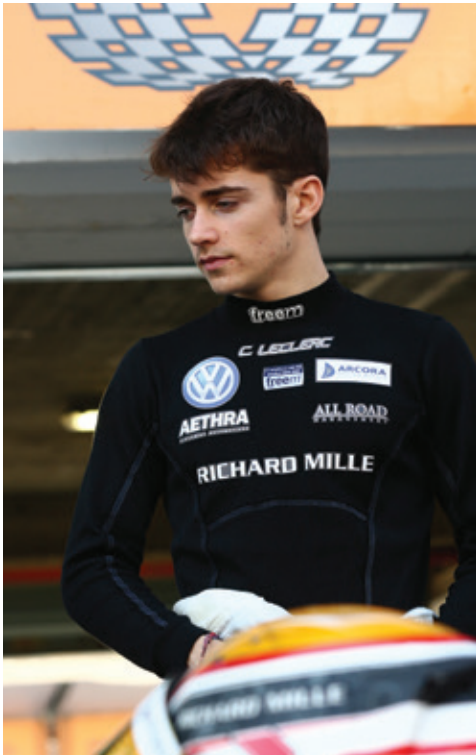
While Norris shone on his Macao debut in 2016 and da Costa won both races across the weekend, the paddock had been agog on Friday evening with a masterful pole position lap from George Russell – now a multiple Grand Prix winner with Mercedes. This, too, was Russell's and his Hitech team's first appearance in Macao, and the squad paired him with the experienced 2011 Grand Prix winner Daniel Juncadella. What Russell did, however, was beyond teaching and learning: it was inspiration. Due to red flags, qualifying was running late, dusk was falling quickly, and there were even drops of rain in the air... yet Russell completed the perfect lap.

Hitech struggled to find the optimal tyre set-up in the races and Russell finished the Macao Grand Prix a disappointed seventh, but it was little wonder that the media accurately reported immediately after the race that he had become a member of the Mercedes F1 junior driver programme.

Russell could not make it to Macao in 2015, but if he had done, he would have been up against his season-long rivals for Rookie honours in the FIA F3 European Championship: his fellow future F1 drivers Charles Leclerc, Alex Albon and Lance Stroll. Leclerc had stepped into Verstappen's shoes by taking his berth as the lead driver at Van Amersfoort Racing. Unlike Verstappen, Leclerc had led the championship standings early in the season, only for an inconsistent run in the late summer to cost him, but Macao offered a chance to reset.



GEORGE RUSSELL MADE HIS MARK ON THE MACAO GRAND PRIX, CATCHING THE EYE OF MERCEDES F1 (IMAGE: MGPOC)



LEFT TO RIGHT: CHARLES LECLERC, ALEX ALBON AND LANCE STROLL ALL AT MACAO IN 2015

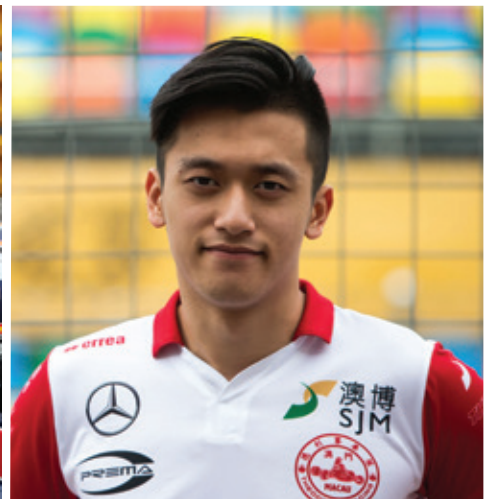


VALTTERI BOTTAS TAKES IN THE SIGHTS (IMAGE: MGPOC)

Leclerc was a fine third in qualifying, just as Verstappen had been 12 months earlier, and converted that into second place in the Qualification Race, hard on the heels of Felix Rosenqvist. Leclerc then did his hit utmost in the Grand Prix to fight Rosenqvist, the duo trading places in the early laps before the Theodore Racing by Prema Powerteam driver made the best of a safety car restart to pull out sufficient gap to maintain it to the finish. While Rosenqvist took his second consecutive Macao Grand Prix win, his team-mate Stroll ended his rookie F3 season with a solid eighth. Five places further back, in 13th, Albon completed a difficult comeback year to F3 for the underfinanced Signature team, which had conquered the category in the late 2000s.

Stroll decided not to compete in Macao after winning the 2016 FIA F3 European Championship in order to prepare for his rookie F1 season with Williams. Perhaps life was a little more pressured for the Canadian than it had been a few years earlier for Valtteri Bottas, who returned to F3 for the 2011 Macao Grand Prix after winning that year's GP3 title and springboarding himself into a role as Williams F1 test and reserve driver for 2012.

Bottas's first visit to Macao had come in 2009, when the race was won by Edoardo Mortara with Signature – the Swiss-Italian would go on to become the first two-time winner of the race in its F3 era in 2010. Bottas was with ART Grand Prix, and survived a brush with eventual winner Mortara to finish fifth in the Qualification Race. He then looked set for third place in the Grand Prix until the final lap, when his left-rear wheel came loose – likely due to contact with the barriers – and he dropped to fifth. At least he fared better than fellow future F1 veteran Daniel Ricciardo. The Australian, that year's British F3 champion with Carlin, finished sixth in the Qualification Race but crashed at the Solitude Esses in the Grand Prix.



KEVIN MAGNUSSEN, CARLOS SAINZ AND ZHOU GUANYU ALL CONTESTED THE MACAO GRAND PRIX ON THEIR WAY TO STARDOM (IMAGES: MGPOC)



NICO HÜLKENBERG ATTEMPTED TO TAME THE FAMOUS GUIA CIRCUIT IN 2007 (IMAGE: MGPOC)

unfortunate incident in the Qualification Race cost him a likely top-six position.

Magnussen's recent Haas F1 team-mate Nico Hülkenberg is another to have raced at the Macau Grand Prix. Hülkenberg, who heads for Sauber in 2025 during its transition to become Audi, made his attempt to tame the Guia Circuit in 2007 with French team ASM. But a high-speed incident at the Mandarin kink while battling Bruno Senna for seventh place in the Qualification Race effectively ended the German's hopes.

Of the current F1 grid, that just leaves RB team-mates Yuki Tsunoda and Liam Lawson, who were part of the first running of the Macau Grand Prix for the new FIA F3 formula in 2019. New Zealander Lawson had to get his elbows out from 20th on the grid to charge his way up to finish seventh with MP Motorsport. That was four places ahead of Japan's Tsunoda, who switched to Hitech for the weekend and ended his first and only visit to Macao in 11th place. ❧

ART, which was on the verge of pulling out of F3, elected not to visit Macao in 2010, so Bottas instead secured a berth with Prema Powerteam. Despite a complete lack of any testing with the Italian team, the Finn took third place behind Mortara and current Porsche Le Mans Hypercar star Laurens Vanthoor. And Bottas returned in 2011. He joined Double R Racing and warmed up with a British F3 outing that resulted in a victory, and was well in the picture to give the small team its first victory in Macao since 2006. Bottas was firmly in the battle for the lead when he began to suffer from locking rear brakes, and the 'marbles' picked up on his tyres from briefly running wide caused him to crash at Lisboa.

The race continued, but was effectively ended under the safety car triggered by an incident for Kevin Magnussen, bringing to an end a season in which the Dane had finished runner-up in British F3 with Carlin. And while Bottas was ending his three-year odyssey in Macao, Carlos Sainz was starting his. The Spaniard, now a Grand Prix winner for Ferrari, was caught up in the aftermath of Magnussen's accident, but returned in 2012 to finish seventh with Carlin. Things never quite worked out for Sainz in Macao. He made an F3 comeback for the race in 2013, again with Carlin, but once more finished seventh. Another three-time visitor is Bottas's Sauber F1 team-mate Zhou Guanyu. The Shanghai racer's best result was eighth in 2017 with Theodore Racing by Prema, but he was on course to better this in 2018 when an



YUKI TSUNODA AND NEWEST F1 ARRIVAL LIAM LAWSON COMPETED AT MACAO IN 2019 (IMAGES: ID)



永利
Wynn.

至臻體驗 唯在永利
Exquisite Experience Only at Wynn



成為永利禮享會員
尊享更多專屬禮遇
Become a Wynn Insider
for More Exclusive Privileges

WINNING FORMULA

FR RESTORES THE MAGIC OF MACAO TO THE GUIA CIRCUIT



THE 1982 MACAO GRAND PRIX, THE YEAR BEFORE THE SWITCH TO F3 MACHINERY (IMAGE: MGPOC)

As the field slipstreamed each other down to the first braking point at Lisboa Bend, the drivers jockeying for position, everyone knew there was drama ahead. Because that's just what happens in Macao.

Sure enough, the third-place qualifier dived down the inside of the pole position man, there was contact between the two cars, and both slewed down the escape road. Are we talking about the Macao Grand Prix of 2023, some time in the 2010s, or indeed any race in the 21st century? After all, this could apply to many of the years it was run for Formula 3 (F3) machinery. But not on this occasion: it's 1982, and the last time this jewel of single-seater racing was run before the switch to F3.

It's appropriate to remember this, because 2024 marks another transition year for Macao away from F3 to Formula Regional (FR). The race has not always been run for F3 cars – plus, of course, the 2020-22 editions were run out of necessity for Formula 4 (F4) – but that does not mean to say that the race relies upon F3. Indeed, the 1982 running, the last of Macao's Formula Atlantic era, was a thriller.

That poleman was Japanese racing legend Masahiro Hasemi, who had starred by claiming fastest lap in the first-ever Japanese Grand Prix for Formula 1 (F1) cars, in 1976. Our young third-place qualifier was Roberto Moreno, who had just come off a season in British F3 and was on his way to success in F1 and IndyCars. Hasemi lost several laps while repairs were

undertaken, while Moreno dived into the pits to have his damaged nose replaced – only for it to fall off just before he came to a stop, so he simply dipped the clutch and blasted back onto the circuit to continue a gruelling race that in those days ran for 32 laps, more than an hour and a quarter.

Now the race looked like a benefit for Theodore Racing, the team of the late Macao Grand Prix godfather Teddy Yip and which returns again in 2024 for its annual collaboration with Prema Racing. Geoff Lees and Roberto Guerrero, both of whom had already made their names in F1 as promising young talents, were running serenely in first and second positions. Then fuel-pump failure stranded Lees on the mountain section, and he was out of the race. This meant that Guerrero led from Tiff Needell – like Guerrero and Lees an alumnus of the Ensign F1 team, which would merge with Theodore for 1983 – and another Japanese superstar, Hasemi's fellow 1976 GP sensation Kazuyoshi Hoshino. Irishman Alo Lawler, the newly crowned British Formula Atlantic champion, was fourth, while Moreno had recovered to fifth.

Who could predict what would happen over the final 12 laps? Hoshino's engine blew. Then Moreno passed Lawler to move into third place. Next,

Needell's car jumped out of gear, pitching him into one of the stone markers lining the circuit, damaging his rear suspension and forcing him out. And then, with three laps to go, Guerrero collided with a backmarker, deranging the left-front suspension. Incredibly, Moreno was on hand to claim the victory, one hour and 18 minutes after he had faced almost certain disaster.

But Formula Atlantic, apart from in its North American stronghold, was fading as the world embraced F3. Macau Grand Prix organisers looked to refresh and boost the race for 1983. The idea was to bring Formula 2 (F2) to the Far East for 1983. But track-homologation issues – motorsport's governing body required some major changes to the Guia Circuit to allow the powerful F2 cars to race – meant a last-minute switch to F3. Thanks to the city's determination to protect its legendary circuit, a legend was born because the decision enabled Macao to assemble the F3 field from all the prominent national championships around the world. This also meant it became a de facto world cup for F3 competitors.

Today we stand at a similar crossroads. During the 2013-18 period, F3 had contracted in Europe so that there was only one significant championship: the FIA European series that launched the careers of such F1 superstars as Max Verstappen, Charles Leclerc, Lando Norris and George Russell. But even then, the annual influx of teams from the Japanese championship to Macao meant there was still an element of drawing competitors from different series together. The introduction of the new F1



1983 SAW THE MACAU GRAND PRIX TRANSITION TO F3, A MOVE WHICH PROVED A MASTERSTROKE AT THE TIME (IMAGES: MGPOC)

Grand Prix-supporting FIA F3 Championship for 2019 changed that. Teams entering Macao that year (and again in 2023) could only come from this one championship.

Added to that, FIA F3 is switching to new Dallara-built cars for 2025, meaning that it was logistically impossible over the European

winter for the teams to be travelling thousands of miles to Macao alongside building their new cars for the forthcoming season.

François Sicard, the FIA's Single-Seater Operations and Junior Categories Director, views FR as filling the niche occupied by F3 in Macao from 1983-2019. "Exactly," asserts the Frenchman. "We had a great support from (F3 promoter) Bruno Michel over the last years to have F3, which is nice and good. The problem for this year, it was not possible because we have the introduction of the new car.

"And at the same time, we thought that the concept was not really the one we knew from the past. The F3 Macau Grand Prix over the last few years was more an FIA F3 race than a proper Macao race as we knew. The idea was to try to recreate the kind of international event where you have the best drivers from junior categories from all around the world. That's why we thought the platform of FR could be the right one.

"We decided with the Macao organisers to contact all the organisers of FR, and finally one was ready to do it. And yes, we are doing it and I think it's going to be a successful event because the idea was to recreate the dynamic from the past where we have drivers

from Europe, drivers from Asia, from Japan and Oceania, the Middle East and America, and this is something we are going to achieve. We will have teams from everywhere and drivers also coming from different nationalities, so I think we are probably on the right path to recreate what we had in the past."



2019 WAS THE FIRST TIME F3 MACAU GRAND PRIX TEAMS WOULD COME FROM JUST A SINGLE CHAMPIONSHIP



FR CARS WILL MAKE THEIR DEBUT ON THE GUIA CIRCUIT THIS WEEK (IMAGES: TOP SPEED)

“The F3 Macao Grand Prix over the last few years was more an FIA F3 race than a proper Macao race as we knew. The idea was to try to recreate the kind of international event where you have the best drivers from junior categories from all around the world. That’s why we thought the platform of FR could be the right one.”

FIA Single-Seater Operations and Junior Categories Director
François Sicard

The organiser that stepped forward was the Shanghai-based Top Speed that operates the successful FR Middle East Championship, which runs annually through January and February. Competitors in Macao will therefore run the Tatuus chassis and Alfa Romeo engines used in the Middle East championship, and Top Speed has been working hard on making sure that entrants from the FR championships in Europe, Oceania, Japan and the Americas are able to get to grips with the machinery before travelling to the race.

“To be honest, Top Speed have done a pretty strong job with the Macao organisers,” recognises Sicard. “They have sent the cars to every team, so they are able to rebuild the cars with their own standards. And we have taken all the engines and sent them to the engine tuner with the protocol that we put them all on the bench and equalise them all, so we are sure that everybody has the same tool to earn their position in a fair way. Top Speed have done an impressive job because they made sure that all the teams had the cars as early as possible, and not only rebuild them but possibly have a shakedown before they send the car to Macao.”

Prema Racing boss René Rosin, whose team in conjunction with Theodore Racing is searching for its first Macao Grand Prix winner since 2015, agrees that the switch to FR is the right step. And well he might, because as well as being hugely successful in F3, Prema has fielded five of the six FR European champions to date – including Mercedes’ new F1 sensation Andrea Kimi Antonelli, who won the title in 2023 – as well as running Antonelli to the 2023 Middle East crown under the Mumbai Falcons banner.

“First of all it’s always good to be back in Macao,” smiles Rosin. “Macao is the end of the season,



NEW F1 SENSATION ANDREA KIMI ANTONELLI SKIPPED F3 ALTOGETHER AND WENT STRAIGHT TO F2 IN 2024 AFTER BEING CROWNED CHAMPION IN FR EUROPE AND FR MIDDLE EAST LAST YEAR (IMAGE: TOP SPEED)



PREMA RACING BOSS RENÉ ROSIN BELIEVES THE MOVE TO FR IS THE RIGHT STEP (IMAGE: GETTY IMAGES)

a very important race for young drivers and it's always a challenge, always something incredible. I think FR has positioned itself as the old F3 in terms of power-to-weight ratio, and there are various FR series around the world so again we can go back in a way that it's not just the standard European teams doing F3, but you can have teams from Japan, teams from New Zealand, teams from Europe, going into this main race. And this is the sense of Macao and the sense of the World Cup."

Rosin's first trip to Macao with the Prema team founded by his father Angelo was in 1998, when he was still a schoolboy in Italy. That year, Peter Dumbreck won with Japanese team TOM'S, Ricardo Mauricio was second with British

championship powerhouse Paul Stewart Racing, Robert Lechner was fourth with German F3 operation GM Motorsport. Among the top six on the grid were French championship giant ASM with David Saelens, and the Rosins' Italian squad Prema with Macao hero André Couto. This was a golden era of F3 and of Macao, as Rosin agrees: "That was a great time, and I think now we can be going back to this spirit again."

Sicard has yet to experience the magic of Macao for himself. Before his FIA role he was head of the DAMS team, hugely successful in F2, and prior to that he was with Renault Sport on the company's World Series by Renault. But he has always followed the Macau Grand Prix closely through his connections with French teams ASM

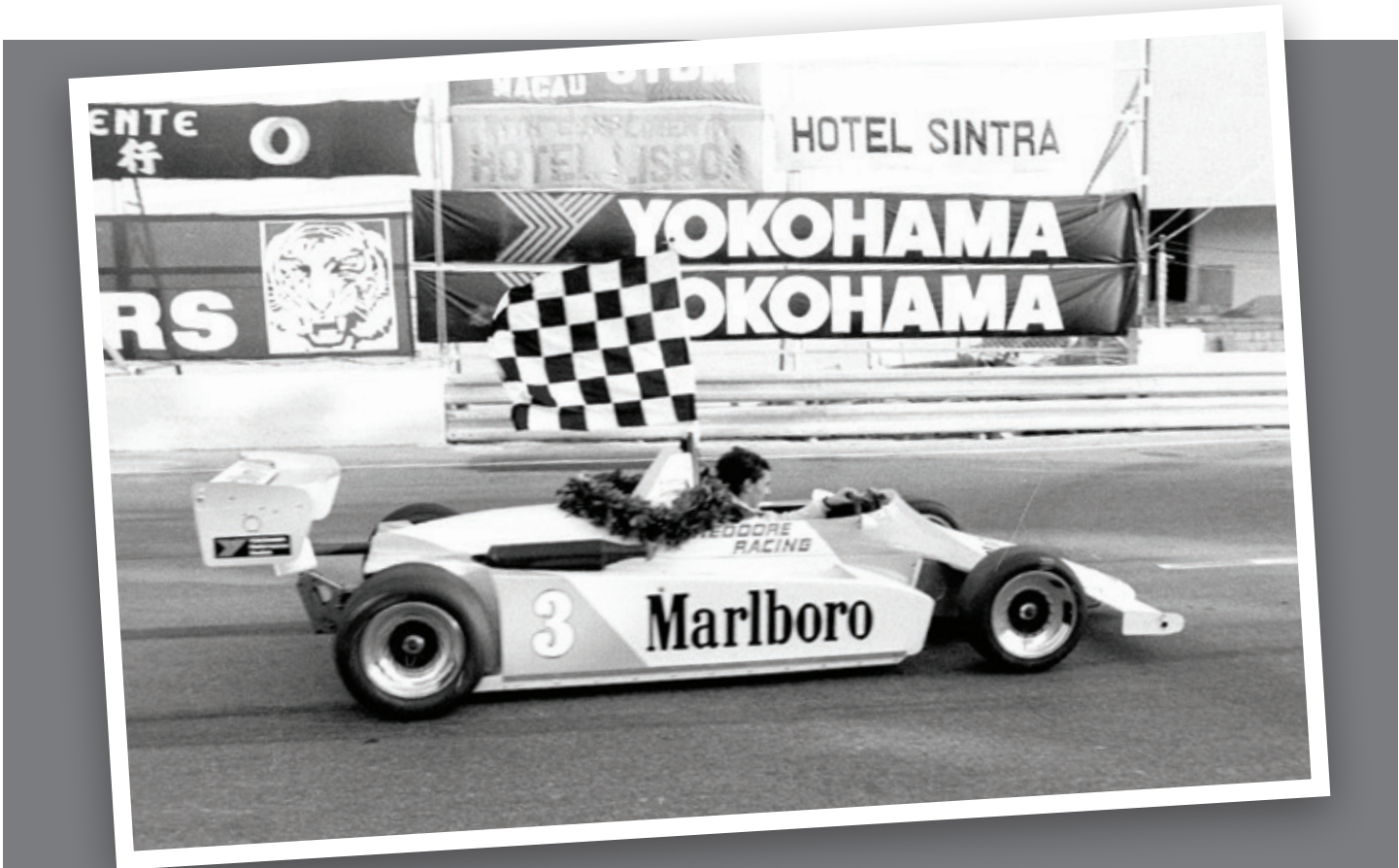
and Signature, both major forces in Macao in the 2000s, as well as running former Macau Grand Prix winners such as Alex Lynn and Dan Ticktum at DAMS.

"It's funny, because I've never been," he admits. "I've been invited before because I've been a close friend of Philippe Sinault [Signature boss] and Fred Vasseur [ASM] for 25 years, and every time in the past they said, 'François, you have to come with us', but I was too busy at that time dealing with my things at Renault Sport. But definitely we would like to create the event that we had with Macao F3 2.0-litre cars, where you had all the best drivers from national championships."

Sicard is hugely encouraged by the entry being drawn in for the event. "I think we are going to have the best of the different FR championships so that's encouraging for the first year especially," he believes. "It's the first test and I hope it's going to be successful."

To succeed in Macao you need to be extremely strong, and obviously you have already the top drivers, so I'm sure that the one who is going to get pole or the one who is going to win is going to be one of the best drivers from FR – or maybe from F3 [stepping down for the event]. Over the past years we have always seen the top drivers in Macao becoming professionals. It's such a demanding track that you need a person with proper talent. It's going to reveal once again some very good drivers. I'm sure of that."

Back in 1983, the first running of the Macau Grand Prix for F3 cars was an experiment; a test. But the young man who emulated 1982 victor Roberto Moreno to make it two Brazilian winners in consecutive years turned out not to be too bad. His name, of course, was Ayrton Senna. ❏



THE FIRST YEAR MACAO ADOPTED F3 MACHINERY, AYRTON SENNA WON THE GRAND PRIX. THIS WEEKEND WILL DECIDE THE INAUGURAL WINNER OF THE EXCITING NEW FR ERA (IMAGE: MGPOC)

MR MACAO



(IMAGE: LAMBORGHINI SQUADRA CORSE)

When Edoardo Mortara first arrived in Macao in 2007 for his debut race in the Formula 3 Macao Grand Prix, the Swiss driver could not have imagined that he would become known as ‘Mr Macao’.

It is a richly-deserved moniker and one not lightly bestowed by discerning Macao Grand Prix fans. Ranked 15th of the top 50 drivers in the world in 2022 by respected motorsport publication Autosport (one place below F1 star Carlos Sainz), Mortara has certainly made his mark in the sport. But perhaps nowhere more so than on the Guia Circuit.

Racing on the Guia Circuit for the 16th time in his illustrious career in 2024, Mortara was the first driver to win the Formula 3 Macao Grand Prix

twice, taking victory in 2009 and 2010. Having made history in Formula 3, Mortara returned to Macao the following year and won the Macao GT Cup, the first of three consecutive victories in the race.

Mortara won the Macao GT Cup for a fourth time in 2017, this time designated the FIA GT World Cup and, combined with a Guia Circuit victory in the Audi R8 LMS Cup in 2013, he has so far taken seven overall victories in Macao.

“As a racing driver, you have some race tracks that suit you, and Macao suits me quite a bit,” comments Mortara. “I’ve never really had to force too much to be quick there and I’ve always felt pretty good in terms of driving style.”

But before he won the hearts of Macao Grand Prix fans and earned the nickname ‘Mr Macao’, Mortara had arrived in Macao like many of the best Formula 3 drivers in the world, eager to make his mark.



EDOARDO MORTARA'S EXTRAORDINARY ACHIEVEMENTS ARE RECOGNISED VIA A DEDICATED EXHIBIT AT THE GRAND PRIX MUSEUM, COMPLETE WITH MADAM TUSSAUD'S LOOKALIKE WAXWORK (IMAGE: MGPOC)



FRESH-FACED YOUNG ROOKIE EDOARDO MORTARA MAKES HIS MACAU GRAND PRIX DEBUT BACK IN 2007 (IMAGE: MGPOC)

"Before I went to do the Macau GP in Formula 3, I heard a lot of motorsport stories regarding Macao," he recalls. "People used to remember the performances of the best Formula 3 drivers there and it was kind of like seen as a benchmark."

"Usually, the drivers that were doing well on that circuit were kind of promised a good and a nice future, and so this is the way I remember it. I was also hearing a lot of stories and a lot of comments how hard the track was, how quick it was for a street course and I must say that actually I did experience pretty much everything I was told."

Mortara finished 10th in his debut year and returned in 2008, finishing second. It was

the disappointment of being runner-up that motivated him to return for a third time, where he finally stood atop the podium.

"The first win in 2009 for me was a fantastic feeling," he recalls. "It was like a revenge for 2008, where I had kind of dominated the race weekend. Unfortunately, I finished second that year and it was frustrating. I promised myself to come back to Macao to try to win. In 2009, there was a sense of achievement. It's one of the most important career wins I've had through my years."

Among the seven overall wins there isn't one that Mortara particularly favours. It's impossible

to pick which of his Macao victories has stood out the most, he says.

"All of them were very special," says the 37-year-old. "The first one was a big sense of revenge; 2010 it was the first time in Formula 3 that someone won this race back-to-back. In 2011, 2012 and 2013, I had fantastic years with Audi and Absolute Racing and I loved that. And also, my first win for Mercedes in the FIA GT World Cup. So, all of them were quite cool; it's hard for me to pick one."

Having endeared himself to the SAR perhaps more than any other driver in recent times, "Mr



VICTORY TASTED SWEET WHEN 'MR MACAO' TOOK HIS DEBUT GUIA CIRCUIT WIN IN 2009 (IMAGE: MGPOC)

Macao” returns to the Macau GT Cup – FIA GT World Cup this year, having finished second the previous two years.

This year, he will be racing for the first time with Lamborghini, the manufacturer with which he contests the FIA World Endurance Championship.

But even though he does not often race in the GT3 category these days, Macao continues to be a priority for him. And just as Mortara is a local fan favourite, the Italian-Swiss driver is a fan of Macao – both the city and the Guia Circuit.

“The city has changed quite a bit; it’s been pretty impressive to witness it actually,” Mortara says. “The track also, there’s been quite a lot of work done, mainly on the pit building and paddock areas.”

“But the cool thing is that actually the race track has remained the same. And that’s something I find actually quite nice.”

And when he returns to Macao this week, Mortara will put himself through the familiar paces of refamiliarizing himself with a track he knows so well.

“It’s always been quite challenging and quite impressive for me, this race track,” he admits. “It still is. Even though I have had a lot of laps around the track I still feel that I need to build my confidence for the weekend.”

And although this edition of the Macau GT Cup – FIA GT World Cup looks to be one of the most competitive ever, one thing is for certain: Mortara will have plenty of fans on his side as ‘Mr. Macao’ returns once again. 🏁



AFTER A TRIO OF MACAU GT CUP WINS WITH AUDI, EDOARDO MORTARA'S MOST RECENT WIN – AND FIRST WITH MERCEDES – CAME IN 2017 (IMAGES: MGPOC)

KNIGHTS IN ARMOUR

The two-wheeled heroes of the Guia Circuit are reminiscent of the knights of old, locked in battle astride their powerful steeds. And like those latter-day warriors, the modern-day protagonists are protected from head to toe by armour.



RIDERS FROM THE MACAU MOTORCYCLE GRAND PRIX – 55TH EDITION (IMAGE: MGPOC)

Today's advances in technology and the production of sophisticated materials mean motorcycle riders are afforded greater protection than ever before. Research and development into further improvements never cease however, enabling riders to compete in optimal conditions in which the highest safety standards are met while providing the freedom of movement to push themselves and their motorcycles to the limits.

Starting from the top, the crash helmet remains the most important piece of armour for a motorcycle rider. In 2019, the world motorcycle sporting authority Fédération Internationale de Motocyclisme (FIM), introduced new rules requiring all riders' helmets to be homologated to strict FIM standards. All riders at Macao must use FIM-homologated helmets and these are checked by race officials – along with both the motorcycle and all other protective gear – before a single wheel is permitted on the Guia Circuit.

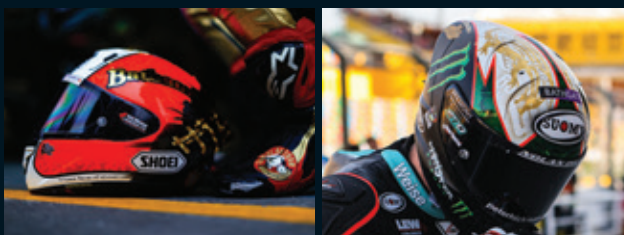
In order to achieve FIM compliance, manufacturers must make sure that their helmets conform to one of three internationally-recognised standards: ECE in Europe, JIS in Japan and Snell in the USA. Only then can they apply for FIM approval. The FIM's testing is even more stringent, and includes linear and oblique impact and penetration tests where helmets are dropped onto a 45° anvil at different speeds to measure absorption levels.

The impact surface is covered with sandpaper to mimic the friction in asphalt. Visor resistance is also thoroughly tested.

The FIM requires ten helmets of every size in each model are submitted for testing, with homologation granted to each individual size. Approved helmets bear a QR code that links to a web page containing information about the make of helmet, and a separate sticker that confirms the FIM standard has been met.

The materials used to construct a helmet can vary. Some are formed from a carbon fibre composite, while others using a mix of fibreglass, Kevlar (known for its use in bullet-proof vests) and resin, and all provide the necessary levels of strength, flexibility and impact resistance. The latter method sees the materials pushed into a mould, after which the visor space is cut out using a laser. The maker of the helmet then signs the inside, and two more people are required to check the thickness and weight of the helmet shell.

The next layer is made from sophisticated Styrofoam, with different densities in the structure depending on which areas of the head need outright protection or absorption qualities.



EYE CATCHING AND COLOURFUL, MOTORCYCLE CRASH HELMETS PROVIDE CRUCIAL PROTECTION FOR EVERY MOTORCYCLE RIDER (IMAGES: MGPOC)



Then there's the helmet inner. Along with the cheek pads, this is removable so it can be washed, and riders can have them tailored for a snug, comfortable fit accommodating for their personal head shape.

A crash helmet isn't complete without a visor and, like the outer shell, these have to be extremely tough to protect riders from flying debris. If dirt builds up on the visor to the point it impairs a rider's view of the track, tear-off strips can be removed quickly during a race to get rid of any grime.

Visors are made from a material that doesn't crack or fracture, so high-speed projectiles don't pose a risk to a rider's vision. They can also be covered with an anti-fog coating that prevents condensation from building up. Riders rarely use completely clear visors, with most opting for a tint that reduces glare. Some visors are rose tinted on the inside which allows them to pick out features in the asphalt more easily, boosting their performance and reducing the chance of striking debris.

Next is the race suit, or 'leathers' as they are known. Modern race suits are sophisticated pieces of equipment, and in many cases are individually tailored to each rider in order to achieve the best fit. This is to maximise comfort in the aggressive position riders adopt on the bike.

The suits are made from kangaroo skin or cowhide and tend to weigh several kilos, unlike the lightweight, fireproof overalls used in car racing.

Leather has been widely used in bike racing suits since as far back as the 1950s, although the complexity of the designs has increased dramatically since then.

There are many reasons why leather became the material of choice, although its ability to resist abrasion is the main quality behind its continued use today.

Stretchy, accordion-like panelling in the knee, lower back and underarm areas gives riders crucial freedom of movement throughout. There's an inner lining that can be washed and removed, and suits are designed with ventilation in mind so that air flows in at the front and out the back, removing moisture and keeping riders cool in hot climates.

The 'hump' at the back is one of the most prominent features of any motorcycle racing suit. Initially introduced to improve airflow and increase a bike's top speed, the hump has since been used to house drinking water, cooling ducts and electronics. Elsewhere, some riders like to line the inside legs of their suits with a grippy, silicone material. This makes it easier to cling on to the body of the bike, and in turn can boost the amount of control they have over it.

Some racing suits include an airbag, and these are permitted under Macau Motorcycle Grand Prix regulations. The airbag is positioned around the back, shoulders and rib cage inside the suit, and is designed to absorb the forces endured by riders should they fall.

Race suits are fitted with accelerometers, gyroscopes and a GPS, and the airbag is activated when sensors detect that a fall has occurred. The software is highly intelligent and can tell the difference between a genuine incident and a near miss, so random inflation is avoided.



VISORS PROTECT RIDERS FROM FLYING DEBRIS (IMAGE: MGPOC)



RACING SUITS, OR 'LEATHERS', HAVE BECOME INCREASINGLY SOPHISTICATED (IMAGE: MGPOC)



THE 'HUMP' AT THE BACK OF THE RACING SUIT IS USED TO HOUSE MANY ITEMS INCLUDING, IN SOME, AIRBAGS (IMAGE: MGPOC)

Two gas canisters are secreted inside the suit, and when the system detects a fall the chambers of the airbag fully inflate in just 25 milliseconds; about a quarter of the time it takes to blink. They stay inflated for around five seconds, by which time a rider will usually have come to a stop, and modern airbag systems act completely independently of the bike itself.

Leather alone isn't enough to protect a rider, so the most vulnerable areas are reinforced with armour designed to absorb and spread the force of impact, and to guard vulnerable areas against abrasion. Emphasis is placed on the elbows, shoulders, knees and hips, and race suits have built-in internal pockets in which to hold protective inserts. These are lightweight and flexible so they don't impede a rider's position on the bike.

The back protector was first used by two-time FIM World Champion Barry Sheene in 1979, and was inspired by lobsters and armadillos! Forty years later, modern back protectors are ergonomically-designed to fit the contours of a rider's back, often with a honeycomb-structure

aluminium core to absorb impact. Moving panels increase rider movement, while ventilation prevents the build up of moisture and provides cooling in warm conditions.

The most advanced back protectors are sewn into an underlayer shirt that brings the airbag and electronics into a single garment which can be worn comfortably under a race suit. The less bulky the better, as a slimmer package allows for better aerodynamics and higher speeds.

Chest protectors are often made from a high-tech foam that helps absorb impacts. They simply slip into the race suit and are barely noticeable when fully zipped up. Some designs are more akin to the rigid back protectors, with a honeycomb structure providing more substantial protection.

At Macao, both chest and back protectors are compulsory, with the former mandated to provide a minimum area of 230cm² of protection under the regulations.

Knee sliders started to appear in motorcycle racing during the 1970s as wider tyres forced



KNEE SLIDERS RECEIVE PLENTY OF WEAR AROUND THE GUIA CIRCUIT (IMAGE: MGPOC)



BACK PROTECTORS ARE MANDATORY AT MACAO IN ADDITION TO CHEST PROTECTORS



MODERN RACING BOOTS ARE HIGHLY-ENGINEERED PIECES OF EQUIPMENT (IMAGE: MGPOC)



PETER HICKMAN'S STEED REARS UP AS IT CARRIES HIM TO A FOURTH VICTORY LAST YEAR (IMAGE: MGPOC)

riders into more aggressive cornering styles. After years of development, manufacturers eventually settled on a plastic compound design that strikes the right balance between friction and wear, giving riders enough feel in corners but proving durable enough to last at least a race distance. Usage varies from rider to rider, with some sliders being used for several days.

Knee sliders are incorporated into a rider's race suit, and are normally positioned towards the outside of the knee rather than directly on the front. However, riders can tailor the positioning of the slider to their needs depending on the conditions and speeds on track.

Around the turn of the century, some MotoGP riders began to adopt an elbow-down racing style. This meant elbow sliders had to be developed, and they're now a common sight on modern race suits. Sizes depend on individual riding styles, with some even incorporating metal plates for added durability. Knee and elbow sliders must not create sparks or smoke, or leave debris on track.

Motorcycle riders' gloves are also made out of leather and must overlap the race suit with a secure fastening, ensuring complete coverage of the arms and hands.

Protective plating in the palm and wrist of the glove is common, and the knuckles are usually reinforced as well, an element that often provides some aerodynamic benefits. The little finger and ring finger in each glove are usually tethered to one another to limit the chance of injury to the former. On the palm side of the glove, the leather used in the fingers tends to be thinner than in any other area. This is to avoid impairing a rider's feel for the brake levers, which in itself is a key safety consideration.

Modern racing boots have evolved over the years into one of the most thoroughly engineered pieces of armour that riders wear. Comprising an inner boot and outer shell, the former is surrounded by a type of exoskeleton which gives added protection to the heel and ankle in particular. The two areas are connected by a part that allows for some freedom of movement, but

which prevents excessive flexing in the event of an incident. Foam is also incorporated to spread the force of any impact.

The outer shell is typically finished in leather, with yet more panelling to guard the heel and ankle. A rider's race suit has to overlap the boot and the fastening method prevents the boot from detaching. The sole is perhaps the fastest-wearing part of the entire ensemble as it needs to be thin enough to give riders perfect feel for the foot pegs while riding. On the inside of the outer shell, a thin reflective surface helps limit any transfer of heat caused by friction between the pegs and boots, reducing the risk of blisters.

As the riders gear up for this year's Macao Motorcycle Grand Prix, not only do their full sets of armour provide them with optimal protection, but also represent examples of some of man's most sophisticated advancements in modern science. Unlike the knights of old, there are no chinks in the armour of the two-wheeled heroes of Macao. ❧

新濠全力支持
第71屆澳門格蘭披治大賽車
Melco fully supports
the 71st Macau Grand Prix



MELCO
新濠

STUDIO CITY
新濠影匯

CITY OF DREAMS
新濠天地

ALTIRA
新濠鋒

TOURING CAR TRIUMPH



THE MACAU GUIA RACE HAS PLAYED A KEY ROLE IN THE INTERNATIONAL SUCCESS OF THE TCR TOURING CAR CONCEPT (IMAGE: MGPOC)

As the TCR touring car concept approaches a decade of existence, how goes the revolution that's taken the tin-top world by storm? The numbers are impressive: 30 car models from 16 brands in action across 17 standalone series and, in 2024, 14 more classes on six continents.

Its creator Marcello Lotti is no stranger to success stories; he is regarded by many as touring car racing's proverbial godfather, as the brain behind series including the European Super Touring Championship and FIA World Touring Car Championship in the past. But the scale of TCR's success has caught even the charismatic Italian off guard.

"It's been a nice period to reflect on," says Lotti. "You have to consider that we started with a completely new concept, but in the end it was a success: this we can say. We have more than 1,300 cars - I don't know where they all are today! And a lot of serious classes around the world. But I cannot

say that I was expecting it to be so big, frankly speaking. Yes, clearly, I had big expectations. But probably not immediately like that, and probably not as big."

The first event back in 2015, the inaugural TCR International Series race weekend on the Formula 1 support bill at Malaysia's Sepang International Circuit, featured 16 cars from five brands: SEAT, Honda, Ford, Opel and Audi (a TT model that, as a three-door car, ran with special dispensation).

It was a modest grid but its debut, a "very emotional" moment for Lotti, was a smooth one. TCR had arrived - and made an instant impact.

By the time of the season finale that year - the prestigious Macau Guia Race, no less - Volkswagen had arrived, a Subaru was on the grid, touring car royalty including Rob Huff and Alain Menu were trying their hand, and Audi was preparing a new model for the following season's campaign.

But Lotti says it was the initial adopters, with backing from the likes of the SEAT Sport division and Honda's long-term motorsport partner JAS Motorsport lending serious credibility, that provided the proof of concept.

"When you saw manufacturers commit immediately, start to build cars - five manufacturers - it meant I had to believe in the project because they were spending money to develop the cars. We had to deliver the project because they had to create the customer racing businesses too," says Lotti. "One, two, three, four, five; somehow, one after another they started coming. So I think this response from the manufacturers was one of the things that gave me the confidence that it was probably a good project."

Those two aforementioned entities remain involved to this day (SEAT Sport has become Cupra Racing) and the support they and fellow brands including Audi Sport, Hyundai Motorsport and Geely Group Motorsport offer drivers through their customer racing divisions is a fundamental pillar of the category's success.



TCR CONCEPT CREATOR AND WSC PRESIDENT MARCELLO LOTTI (IMAGE: WSC GROUP)

Costs too have been an important factor in TCR's growth. In a world of ever-spiralling price tags and eye-watering amounts being required for race seats, TCR has always enforced a price cap that car manufacturers cannot charge customers more than. Even in 2024, a decade down the line from the first models going on sale, that figure stands at €150,000 (approximately MOP1.3 million).

It was little surprise, then, to see TCR gaining traction into 2016, with new series popping up and more brands registering interest. But it was in 2017 when things really stepped up a notch.

By that time, the TCR International Series had an established, professional grid and the concept had spread like wildfire - to traditional touring car strongholds including regional championships in Asia and Scandinavia, and standalone series in China, Germany and Italy. Come the end of the year, TCR would be installed at the top of the touring car tree with the WTCR - FIA World Touring Car Cup launched for 2018.

"Then I started to really realise a good future was in front of us," says Lotti of that year. "There is not



THE MACAU GUIA RACE WAS THE SEASON FINALE OF THE INAUGURAL TCR INTERNATIONAL SERIES IN 2015 (IMAGE: MGPOC)

a specific moment, but clearly 2017 - especially the end of the year - was a good time. An important year."

WTCR had its boom in 2018 and 2019 in particular but when it was announced late in 2022 that the series wouldn't continue beyond the end of that year, Lotti and the WSC Group behind the concept had to step in to preserve touring car racing at an international level. Not long after, the TCR World Tour was born.

And it's that latest revolution that's arguably the most radical of all. Wildcard appearances have long been a popular feature of touring car racing but the TCR World Tour concept takes that to a whole new level, pitting the 'tour' superstars directly against the regional regulars, all eager to cause an upset.

"It was our duty to react immediately in respect of the teams and the manufacturers already committed for the year after," says Lotti. "There was a project that only a couple of us knew about, but it was practically there. I said: 'We only have one chance.' It was not 'ready', but a lot of work was already done and we made it happen."

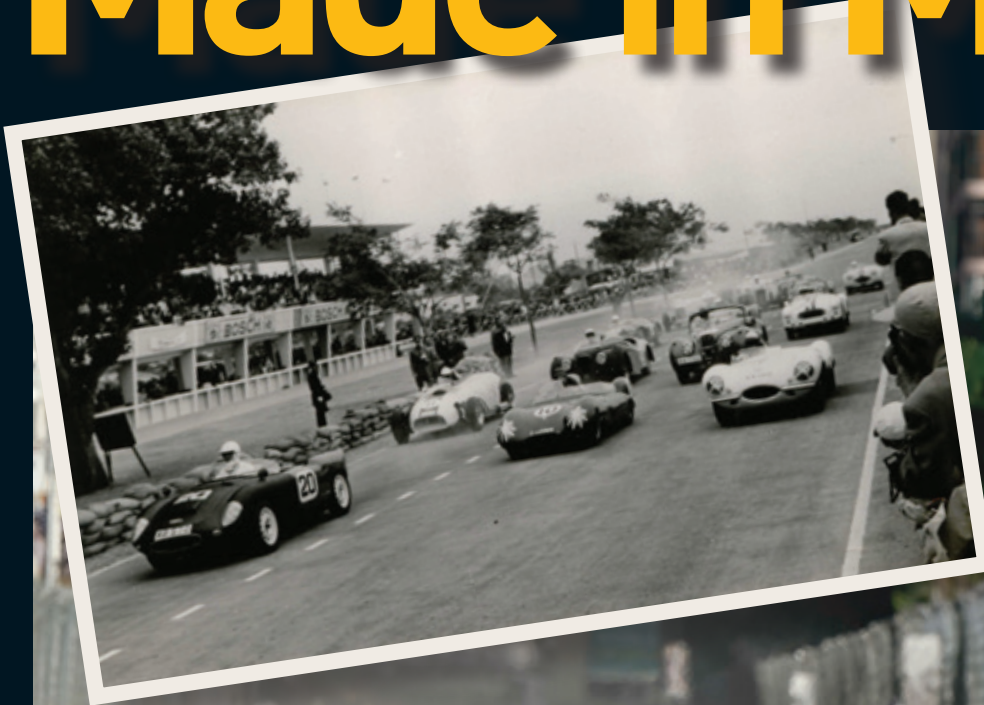
After a first year without FIA status in 2023, the series was granted it for 2024 - returning international touring car racing to the FIA family of competitions - with a seven-round season that concludes with the Macau Guia Race. Having that, Lotti says, ensures the TCR World Tour's "status of being the most important touring car series in the world".

So, nearly 10 years on from its launch, TCR shows no sign of slowing down - not that Lotti is resting on his laurels. Hybrid power is planned (it was originally set for introduction in 2023 but the launch of the TCR World Tour meant it was postponed for further development), while Lotti hopes a sustainable fuel will be ready to be rolled out in some series next year. And on the competition side, expansion targets include going up to eight rounds next year and attracting two new manufacturers to commit to the World Tour to join Honda, Hyundai and Lynk & Co - something Lotti is "confident we can achieve". Nail those, and TCR - and the World Tour - is well set heading into its second decade. 🏁



ALMOST A DECADE SINCE ITS LAUNCH, THE SUCCESS OF BOTH TCR AND ITS KUMHO FIA TCR WORLD TOUR SHOWCASE HAS TOURING CAR FANS JUMPING FOR JOY (IMAGE: MGPOC)

Made in Macao



ALTHOUGH TODAY THE CITY - AND ITS GRAND PRIX - ARE UNRECOGNISABLE FROM BYGONE YEARS, THE LAYOUT OF THE GUIA CIRCUIT HAS REMAINED FUNDAMENTALLY UNCHANGED (IMAGES: MGPOC)

The Macau Grand Prix is unique. It stands proudly as the oldest continuously-run international street circuit event on the planet. Macao's Guia Circuit, unlike many of its counterparts in Europe, the Americas or Asia, exists just once a year.

The event's reputation is such that today it is the only place where the world's best junior single seater, GT, touring car and motorcycle road racing stars converge at one time, all competing on the same famous 6.2 kilometres of race track.

While the layout of the celebrated circuit has remained virtually unchanged since 1954, the vibrant city through which it runs today is unrecognisable from the early days of the event. So how is it possible to create a race track – and one which meets the highest international safety standards – just once a year in a vibrant tourist destination so busy it attracted more than 28 million visitors last year alone according to the Macao SAR Government Statistics and Census Service?

It is no surprise that the creation of the Guia Circuit and the flawless execution of one of the fullest international race programmes in the world is not the work of a moment. It is a 365-day, city-wide effort which requires

impeccable planning and is ably organised and executed by the residents of this extraordinary metropolis.

The structural core is the Macau Grand Prix Organizing Committee (MGPOC), coordinated by the Sports Bureau of the Macao Special Administrative Region Government (ID). Within the MGPOC are myriad government departments, social sectors and the city's official motorsport representative, the Automobile General Association Macao-China (AAMC).

Close cooperation between all parties represented within MGPOC is crucial to the success of every element of the event. City infrastructure development and maintenance around the area of the Guia Circuit is meticulously planned to both protect the original layout of track itself – a major asset to Macao's international brand – while at the same time facilitating vehicular and pedestrian movement, particularly during the Grand Prix period.



THE DEDICATED AND HIGHLY-TRAINED LOCAL TRACK MARSHALS ARE THE BACKBONE OF THE MACAU GRAND PRIX (IMAGES: MGPOC)

But it is not just the infrastructure and public works authorities which play a vital role in the event. Security, health, emergency, tourism and social and cultural affairs authorities all make important contributions to the success of the Grand Prix.

However, the Grand Prix would not exist, never mind have achieved such extraordinary success, without the residents of Macao. Each year, over a thousand local residents enthusiastically devote their time and expertise to perform a wide variety of key roles. From the teams of dedicated track marshals, not only at their posts from long before dawn until after the final chequered flag falls throughout the Grand Prix but who also attend regular instruction sessions throughout the year,

to the highly-trained motorsport officials in the pressure cooker environment of Race Control.

Inspections of the Guia Circuit are carried out throughout the year in the lead up to November, with the emphasis always on the safety of spectators, trackside officials and competitors. Ongoing upgrades to the circuit are planned and discussed with the relevant world sporting authorities well in advance of the Grand Prix, and further inspections are carried out once all infrastructure is in place as well as before the start of each day's track activities.

As the roads which make up the Guia Circuit are used year-round by public transport and private

vehicles, resurfacing of some areas is regularly required to make them safe for racing. These road works are timed to minimise inconvenience to local residents, such as during school holidays when many are away on vacation.

An interesting consequence of the resurfacing is that while the Guia Circuit layout remains unchanged each year, the surface may not. This helps level the playing field amongst the competitors, regardless of how many times they might have tackled the Guia Circuit in the past.

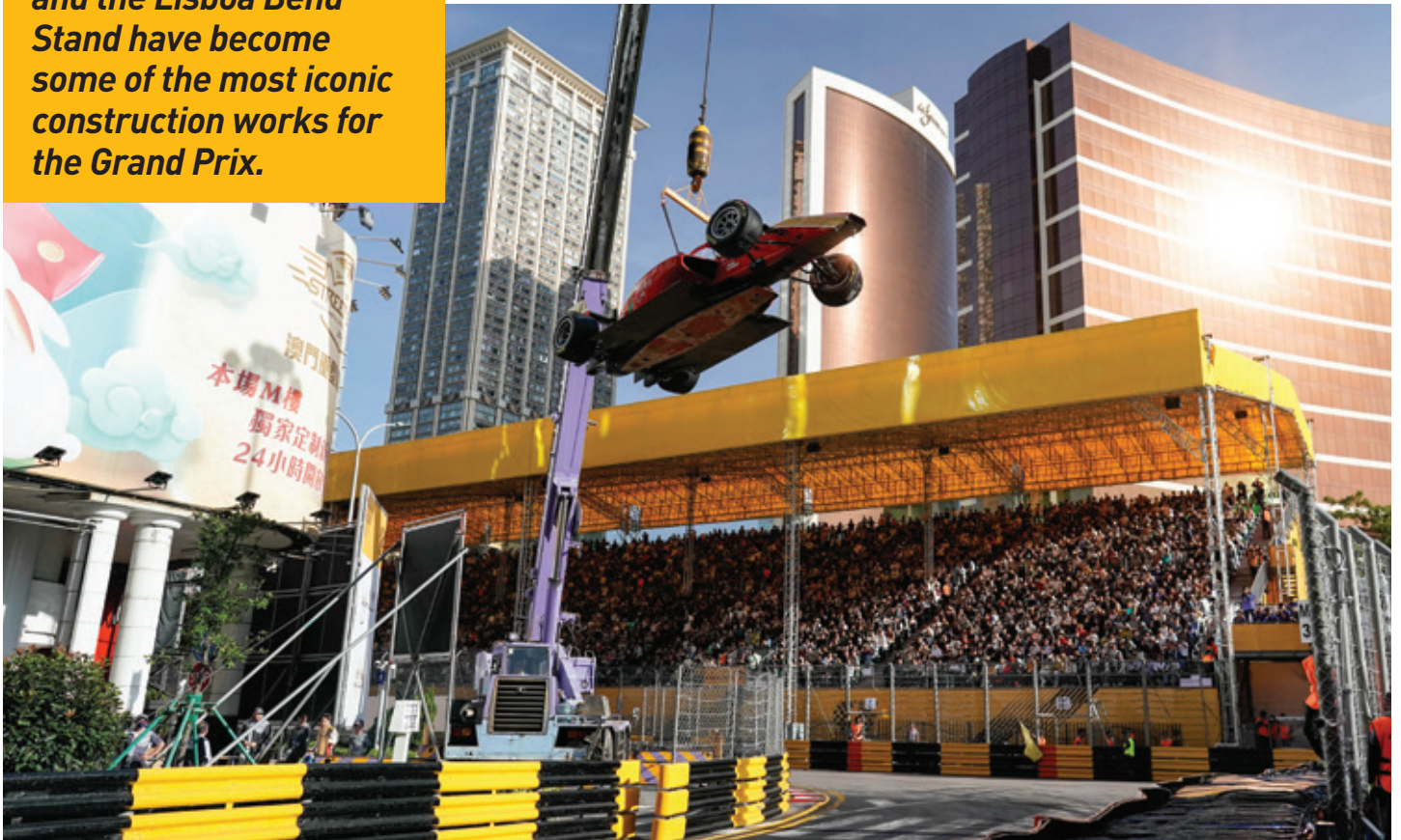
Construction of the circuit infrastructure begins in September. The installation of black and yellow Armco barriers and the erection of the main Grandstand and the Lisboa Bend Stand have become some of the most iconic construction works for the Grand Prix.

Additional barrier gates and tyre barriers are put in place over the next few weeks, with the advertising signage and publicity panels being the last to go up. All manhole covers and any other public works facilities are also checked to ensure they are completely secure for a race track and fully comply with international safety standards.

All work on the circuit is carried out by skilled personnel and supervised by qualified engineers who monitor every part of the project. The Infrastructure Subcommittee of MGPOC, together with technical consultants, accompanies the crews

at each point prior to and during the event itself. Throughout the four days of the Grand Prix, a specialist crew is on standby in the paddock ready to leap into action to repair any damage caused during racing incidents.

Once all spectator stands, barriers, fencing, curbs, track light panels, advertising signs, photographer stands, scrutineering and medical facilities, administrative offices, hospitality areas, the media centre and sales booths are in place and the grid positions repainted on the road in front of Race Control, then it is time to deploy the rest of the



CLEARING THE GUIA CIRCUIT SAFELY AND QUICKLY AFTER AN INCIDENT IS CRUCIAL TO ENSURING THE PROGRAMME IS KEPT ON TRACK AND A VARIETY OF METHODS ARE USED (IMAGES: MGPOC)

materials and personnel which make the Grand Prix happen.

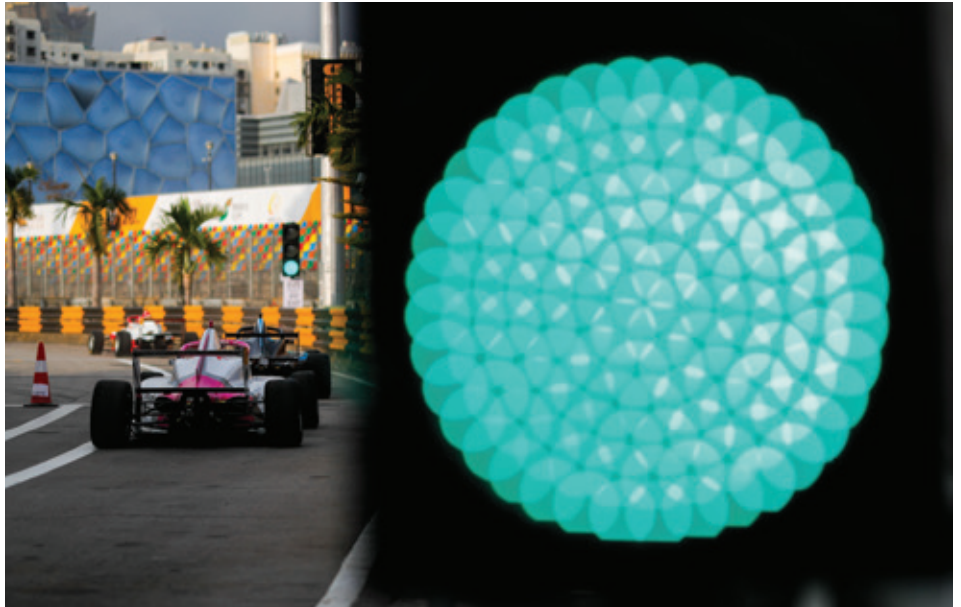
During the Grand Prix, rapid and safe racing vehicle intervention, extrication and recovery are key factors on the Guia Circuit where limited run-off areas exist. Live television broadcasts and streaming plus a packed race programme mean extended delays can cause major disruptions, but the safety of all remains paramount during any incident.

Where cars involved in incidents cannot be pushed out of the track, tall cranes are employed to safely pluck them out and remove them. In addition, several types of recovery vehicles are utilised including flatbed trucks equipped with cranes and tow trucks, which are particularly useful at the upper, narrow part of the circuit. Mechanical sweepers and forklift trucks are also utilised and join the fleet of official vehicles which includes rescue cars, ambulances and fire fighting vehicles.

All rapid intervention, extrication, medical, fire and removal teams are made up of Macao residents, each member of which is highly-trained in their field and, together, greatly enhance the city's excellent organisational reputation.

Host broadcaster, Teledifusão de Macau, installs multiple cameras around the circuit to provide both live television coverage to fans at home and feed to Race Control, which has a host of monitors including timing screens. Additional closed circuit TV monitors located at "blind spots" on the circuit give Race Control a complete view of the entire track at all times.

The official timekeeper installs sensors at various points on the circuit to enable them to pick up and record the fastest speeds at critical points from the transponders fitted to each race car as well as generate results timing sheets and data.



THE MACAU GRAND PRIX IS ONLY GIVEN THE GREEN LIGHT TO BEGIN BY ORGANISERS ONCE EVERY SINGLE ELEMENT IS PERFECTLY IN PLACE (IMAGE: MGPOC)

Once all the race officials, track marshals and observers, paramedics, fire fighters, rescue teams, scrutineers, administrative staff, timekeepers, competitors, teams, sponsors, media, enthusiastic spectators - and, of course, millions of dollars-worth of racing cars and motorcycles - are in place, only then is it time to finally start the Macau Grand Prix.

And the moment the Grand Prix is over, another extraordinary feat takes place. As though a wizard waved a magic wand, the Guia Circuit disappears from view once again, day-to-day traffic returns to the roads, and the residents of Macao begin planning their next world-class Grand Prix. ❏



(IMAGES: MGPOC)



主動
Pró-activo
Be motivated
+1

貼心
Carinhoso
Be considerate
+1



熱情
Entusiasta
Be passionate
+1

禮貌
Bem educado
Be polite
+1



澳門有禮運動

Campanha de Cortesia de Macau
Macao Courtesy Campaign



旅遊大使 [你我都是]

Seja Nosso Convidado • Sinta-se Em Casa
Be My Guest • Feel At Home



熱心
Afável
Be enthusiastic
+1

友善
Amigável
Be friendly
+1



親切
Amável
Be sincere
+1

旅遊大使
[你我都是]



澳門特別行政區政府旅遊局
DIRECÇÃO DOS SERVIÇOS DE TURISMO
MACAO GOVERNMENT TOURISM OFFICE



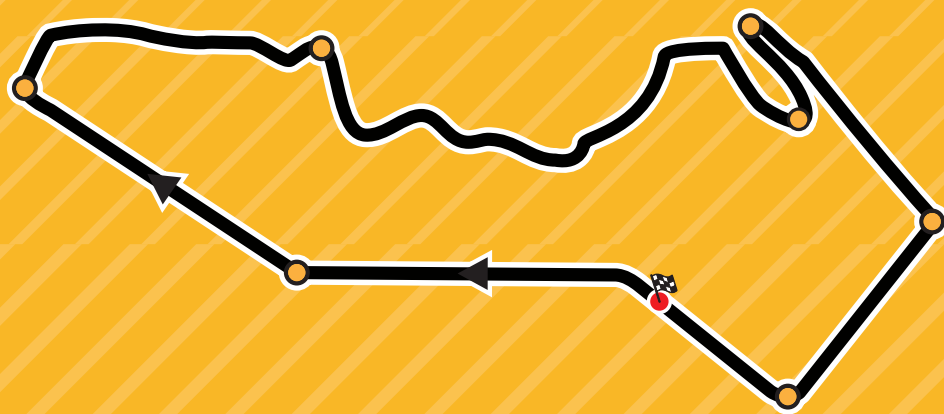
鳴謝

AGRADECIMENTO ACKNOWLEDGEMENT

**澳門格蘭披治大賽車組織委員會感謝所有贊助、支持及協助
『第71屆澳門格蘭披治大賽車』之機構及人士。**

**A Comissão Organizadora do Grande Prémio de Macau agradece
a todas as pessoas e entidades que contribuíram para o sucesso
do 71º Grande Prémio de Macau.**

**The Macau Grand Prix Organizing Committee would like
to thank all individuals and entities for their contribution to
the success of the 71st Macau Grand Prix.**



東望洋跑道 | CIRCUITO DA GUIA | *THE GUIA CIRCUIT*

14-17/11/2024

澳門格蘭披治大賽車官網
www.macau.grandprix.gov.mo
電話: +853 28727303

Portal Oficial do Grande Prémio de Macau
www.macau.grandprix.gov.mo
Telephone: +853 28727303

Official Macau Grand Prix website
www.macau.grandprix.gov.mo
Telephone: +853 28727303



官方網站 | Website Oficial



官方應用程式 | APP Oficial



官方Facebook | Facebook Oficial



官方微博 | Weibo Oficial



官方微信 | Wechat Oficial