



Regulamento Desportivo e Técnico 2024

1 – INTRODUÇÃO

O Motor Clube do Estoril e a NEUMATICOS MOTOVAL, sob a égide da Federação de Motociclismo de Portugal (FMP), organizam em 2024 uma Copa de Motociclismo de Velocidade, composta por cinco a seis manifestações desportivas de motociclismo, nos Circuitos de Estoril, e Portimão, denominadas **COPA DUNLOP MOTOVAL 2024**.

2 – PROMOTOR

A Copa terá como Promotor em 2024 a Empresa Neumaticos Motoval com sede em C/El Roble, 6 Valverde del fresno 10890 Espanha, representada por Jorge Bravatas Payo

3 – COMISSÃO ORGANIZADORA

3.1. A Comissão Organizadora tem a responsabilidade de elaborar os Regulamentos desportivos e técnicos, coordenar toda a organização da Copa, introduzir alterações no Regulamento após aprovação da FMP e decidir no caso dos Pilotos Estrangeiros se podem ou não participar numa determinada prova ou na Copa no seu todo, dependendo do seu curriculum

3.2. A Comissão Organizadora é composta por:

António Lima – MCE

Jorge Bravatas Payo – Neumaticos Motoval

3.3. A Comissão Organizadora pode cancelar a realização de uma prova da Copa se considerar que não estão reunidas as condições de segurança nesse Circuito.

3.4. A Copa Dunlop Motoval tem um Director de Prova permanente que estará **sempre, que possível presente**, em todas as Provas da Copa Dunlop Motoval 2024 e que será responsável por toda as decisões operacionais desta Copa, **caso contrário será substituído por elemento licenciado pela FMP para o efeito e que fará parte dos Oficiais de Prova indicados no Regulamento Particular da Prova**. O Director de Prova da Copa será António Lima ou João Pedro Lima

4 – COORDENADOR TÉCNICO

A Copa terá um coordenador técnico que será o responsável técnico por todos os temas que digam respeito a verificações Técnicas iniciais e finais. Este elemento trabalhará em colaboração com os Comissários Técnicos do clube organizador e com o delegado Técnico da FMP.

5 – CLASSES ADMITIDAS

São admitidos motociclos das seguintes classes:

CLASSE 1

➤ **Motos com Menos de 850cc** (Todas as cilindradas até 850cc e as Ducati 848, 916, 955, 996 e 999)

CLASSE 2

➤ **Motos com Mais de 850cc**

6 – INSCRIÇÕES

6.1. O custo por inscrição é:

- | | |
|-------------------|-------------------|
| ➤ CLASSE 1 | - 205,00 € |
| ➤ CLASSE 2 | - 205,00 € |

A Taxa de Inscrição inclui a utilização de um Transponder fornecido pela Organização e um espaço nas boxes em cada um dos circuitos.

6.2. A inscrição e respectivo pagamento deverão ser feitos directamente junto do Promotor (Neumaticos Motoval) através de Impresso proprio (Anexo A – Copa Dunlop Motoval 2024) e o pagamento por transferencia bancária até 8 dias antes do inicio da respectiva prova. Sempre

que esta situação não se verifique, o Pilotos pode fazer a sua inscrição com autorização da Comissão Organizadora, mas poderá ser aplicada uma penalização de 50 Euros adicionais.

6.3. O Promotor da Copa, A Neumaticos Motoval fará chegar ao Clube Organizador antes de cada uma das provas uma lista de pilotos inscritos com toda a informação referente a nome da Equipa, Piloto, Moto, Nº Licença etc.

7 – LICENÇA DESPORTIVA

É obrigatório que cada Piloto seja possuidor de um Licença Desportiva válida para o ano de 2024.

- a) Licença FMP Regional – Custo 180 Euros (apenas permite participar na Copa Dunlop Motoval)
- b) Licença FMP Nacional – Custo 260 Euros (permite participar na Copa Dunlop Motoval e nas provas que constituem o Campeonato e os Troféus Nacionais de Velocidade)
- c) Licença RFME – (permite participar na Copa Dunlop Motoval e nas provas que constituem o Campeonato e os Troféus Nacionais de Velocidade, desde que tenha autorização da RFME e extensão do Seguro para provas em Portugal)

A Copa Dunlop Motoval 2024 destina-se aos seguintes Pilotos:

- Que tenham pela primeira vez Licença Desportiva no ano de 2024
- Que tenham obtido Licença desportiva REGIONAL ou NACIONAL para participação exclusiva na Copa Dunlop Motoval entre 2016 e 2023
- Que tenham obtido Licença Nacional antes do ano **2023** (Não incluído)
- **Caso tenham participado no máximo em apenas UMA Prova em 2023 com Licença Desportiva Nacional**

8 – PROGRAMA DA PROVA

SÁBADO

TREINO LIVRE

25 Minutos Todos os Pilotos

SUPER POLE

SP1 20 Minutos Todos os Pilotos
SP2 10 Minutos 12 Pilotos mais rápidos da SP1
SP3 5 Minutos 6 Pilotos mais rápidos da SP2

CORRIDA 1

10 VOLTAS 41.820 Km

DOMINGO

SUPER POLE

SP1 20 Minutos Todos os Pilotos
SP2 10 Minutos 12 Pilotos mais rápidos da SP1
SP3 5 Minutos 6 Pilotos mais rápidos da SP2

CORRIDA 2

10 VOLTAS 41.820 Km

A Grelha de Partida para a Corrida 1 e Corrida 2, será formada da seguinte forma:

1. As 6 primeiras posições da grelha de partida são ocupadas pelos Pilotos que obtiveram 6 melhores tempos obtidos na SP3.
2. As 6 Posições seguintes serão ocupadas por ordem de tempos obtidos pelos pilotos que participaram na SP2 e não se classificaram para a SP3.
3. As restantes posições serão ocupadas pelos Pilotos que participarem na SP1 e não se classificaram para a SP2 por ordem de tempos.
4. **Os resultados da SUPER POLE são qualificativos para a corrida. Independentemente de estar dentro do número máximo de pilotos permitido em pista durante a corrida, um piloto só pode**

alinhar na corrida se o seu melhor tempo por volta não exceder em 15% a media dos três melhores tempos por volta da Super Pole.

9 – CLASSIFICAÇÕES

Serão atribuídos os seguintes pontos relativamente à classificação em cada uma das Corridas

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

Assim sendo, por fim de semana cada Piloto vai ter pontuação relativa á corrida 1 e á Corrida 2. No caso de haver 5 provas da Copa, os pilotos que participarem em todas as corridas terão 10 provas pontuáveis e no caso da Copa ter 6 provas, terão 12 Provas pontuáveis.

10 – PRÉMIOS E TROFÉUS

No final da corrida 1 (sábado) e corrida 2 (domingo), serão feitas cerimónias de pódio aos 3 primeiros classificados de cada classe e os pilotos deverão estar disponieais para uma foto.

- **CLASSE 1** 1º / 2º / 3º Classificado Medalha ou Taça
- **CLASSE 2** 1º / 2º / 3º Classificado Medalha ou Taça

11– MOTO – REQUISITOS DE SEGURANÇA

11.1 PROTECÇÃO DA TRANSMISSÃO PRIMÁRIA

A transmissão primária, se exposta, deve estar protegida por um dispositivo que em caso algum permita que o piloto entre em contacto, mesmo que accidental, com a corrente ou pinhão.

11.2 PROTECÇÃO DA CORRENTE DE TRANSMISSÃO SECUNDÁRIA

Todas as motos devem possuir uma protecção na corrente de transmissão secundária que evite o esmagamento das extremidades dos membros do piloto (mãos e pés), especialmente em caso de acidente.

Esta protecção deve impedir que a zona entre o braço oscilante, a corrente do lado bambo e a roda mandante, solidária com a roda traseira (conhecida por cremalheira), esteja acessível à eventual introdução dos membros tanto inferiores como superiores.

Essa protecção pode ser de construção livre mas a sua eficácia deve ser evidente, devendo obedecer aosquatro seguintes critérios de avaliação:

- a) Deve proteger a zona perigosa em causa, deve ter a robustez adequada ao efeito e fixa de uma forma considerada adequada (através de ligação mecânica);
- b) Os materiais a utilizar podem ser o aço, alumínio, plástico, etc., não podendo apresentar arestas ou

- extremidades cortantes, e estar solidamente fixos ao braço oscilante;
- c) A sua fixação deverá ser feita com 2 (dois) parafusos e uma abraçadeira plástica;
 - d) Poderá ser parte integrante da tampa do braço oscilante. Neste caso a mesma deverá estar colada com silicone de alta temperatura e devidamente frejada.

11.3 MANETES E PEDAIS DE CONTROLO

As manetes (travão ou embraiagem) devem ter a extremidade em forma de esfera, com diâmetro mínimo de 19mm. Esta esfera pode ter a forma achatada, mas não pode ter arestas vivas. A espessura desta forma achatada deve ter no mínimo 14 mm.

As extremidades devem ser fixas e constituir parte integrante das manetes.

As manetes e pedais de controlo devem ser montados num pivot independente.

É altamente recomendado o uso de protetor de manete no punho direito (acelerador e travão frontal)

11.4 ACELERADOR E INTERRUPTOR DE CORTE DE IGNIÇÃO DE CORRENTE

O comando do acelerador tem de ter recuperação automática para a posição de fechado, quando não estiver a ser accionado.

11.5 POUSA-PÉS

Os pouso-pés podem ser de recolher mas, neste caso, devem ter um dispositivo que automaticamente os faça voltar à sua posição normal. As extremidades devem ser arredondadas em forma de esfera com um raio mínimo de 8 mm.

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

11.6 LUZES

Os faróis e farolins das motos devem estar tapados com fita adesiva.

11.7 ESPELHOS RETROVISORES

Os espelhos das motos devem estar tapados com fita adesiva ou serem retirados das motos.

11.8 DESCANSOS

Os descansos das motos devem estar freiados, de modo a evitar a sua abertura.

11.9 LUZ DE SEGURANÇA TRASEIRA

- a. Todas as motos devem ter uma luz vermelha em funcionamento montado na parte de trás do assento, para ser utilizado nas Corridas de Chuva ou, em condições de fraca visibilidade conforme declarado pelo Diretor de Prova.
- b. A luz de segurança traseira deve cumprir com os seguintes requisitos:
 - (1) A direção de iluminação tem de ser paralela à linha central da moto e, deve ser claramente visível a partir da traseira da moto, pelo menos 15 graus para cada um dos lados da linha central da moto.
 - (2) Deve ser montada de forma segura no final do assento / parte traseira da carenagem e na linha central da moto. Em caso de litígio sobre a posição de montagem ou visibilidade da luz de segurança, a decisão do Delegado Técnico da FMP prevalece.
 - (3) A produção de energia/luminosidade deverá ser equivalente a aproximadamente 10-15W (incandescente) ou 0,6-1,8W (Led).
 - (4) A luz deve ser contínua, não é permitido o uso de luz tipo flash que só é autorizada no pit lane, quando

o limitador de velocidade estiver ativado.

- (5) A fonte de energia da luz traseira pode ser diferente da fonte de energia da moto.
- (6) A luz deve ser acionada por um botão on/off colocado no guidador da moto
- (7) O Delegado Técnico da FMP ou o Comissário Técnico podem recusar qualquer sistema que não cumpra com os requisitos de segurança.

11.10 NÍVEL DE RUÍDO MÁXIMO

O nível máximo permitido é de 107db/A, com uma tolerância de +3 db/A no final dos treinos e corridas.

As rotações para a medição de ruído são as seguintes:

a) CLASSE 1

- a. Motores de 2 cilindros: 5.500 rpm
- b. Motores de 3 cilindros: 6.500 rpm
- c. Motores de 4 cilindros: 7.000 rpm
- d. Motores de 3 ou 4 cilindros de 750cm³ até 1000cm³: 7.000 rpm
- e. Motores de 2 cilindros até 1200cm³: 7.000 rpm

b) CLASSE 2

- a. Até 600cm³
 - i. Motores de 2 cilindros: 5.500 rpm
 - ii. Motores de 3 cilindros: 6.000 rpm
 - iii. Motores de 4 cilindros: 7.000 rpm
- b. Até 750cm³
 - i. Motores de 2 cilindros: 5.000 rpm
 - ii. Motores de 3 cilindros: 6.000 rpm
 - iii. Motores de 4 cilindros: 7.000 rpm
- c. Motos de 4 cilindros mais de 400cm³ até 600cm³: 7.000 rpm
- d. Motos de 3 cilindros mais de 500cm³ até 675cm³: 6.000 rpm
- e. Motos de 2 cilindros mais de 600cm³ até 750cm³: 5.000 rpm

12 – EQUIPAMENTO DOS PILOTOS

12.1. FATO

12.1.1. Os pilotos têm de usar um fato completo em cabedal de uma só peça com protecções adicionais em cabedal ou de outros materiais nos principais pontos de contacto (joelhos, cotovelos, ombros, as duas zonas do torso e articulação da bacia, etc.).

12.1.2. Os pilotos devem utilizar roupa interior completa, se os fatos não forem forrados. A roupa interior adequada é do tipo Nomex®, seda ou, simplesmente, de algodão. Os materiais sintéticos que podem fundir e ferir a pele em caso de acidente não são autorizados nem no forro dos fatos nem como roupa interior.

12.1.3. Os pilotos devem utilizar luvas de protecção em cabedal.

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

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

12.1.6. O uso de uma protecção lombar e peitoral é obrigatório.

12.1.7. O uso de fato com sistema airbag é altamente recomendável

12.2. CAPACETE

12.2.1. É obrigatório a utilização de um capacete em bom estado de conservação, o capacete deve

estar convenientemente apertado e ajustado durante as sessões de treinos, warm-up e corrida. O capacete deve ter um sistema de fixação pela jugular. São permitidos capacetes construídos por uma casca formada por mais que uma peça, desde que para o retirar apenas seja necessário desapertar a correia de fixação pela jugular.

12.2.2. Não são permitidos capacetes que tenham aplicado suporte para camera de filmar.

12.2.3. Os capacetes devem ser do tipo integral e estar conforme uma das seguintes Normas Internacionais Oficiais:

EUROPE Europeia ECE 22-05 'P' (Só tipo "P")

JAPAN JIS T 8133:2007 (Válido até 31-12-2019)

JIS T 8133:2015 (Só tipo 2 full face)

USA SNELL 2010 (Válido até 31-12-2019)

USA SNELL 2015

FIM FRHPhe – 01

EUROPE NORMA 06

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

12.2.4. As viseiras dos capacetes devem feitas em material SECURIT® (shaterproof). Protecções descartáveis para a viseira são autorizadas.

13 – PNEUS

Os pneus (seco e chuva) serão exclusivamente da marca DUNLOP e adquiridos obrigatoriamente ao FORNECEDOR OFICIAL DE PNEUS: **NEUMATICOS MOTOVAL**.

Os pneus serão verificados, marcados e/ou registados pelos comissários técnicos e/ou pela equipa técnica da DUNLOP/MOTOVAL, durante a verificação técnica preliminar ou em horário indicado no Regulamento Particular.

É da responsabilidade do concorrente assegurar-se que os pneus são correctamente marcados e/ou registados pelos comissários técnicos e/ou pela equipa técnica da DUNLOP/MOTOVAL

O piloto só poderá utilizar nos treinos e corrida os pneus previamente marcados e/ou registados pelos comissários técnicos e/ou pela equipa técnica da DUNLOP/MOTOVAL

É permitido o uso de aquecedores térmicos de pneus.

Podem ser usados pneus de chuva exclusivamente da marca DUNLOP e adquiridos ao FORNECEDOR OFICIAL DE PNEUS: **NEUMATICOS MOTOVAL**

LISTA DOS MODELOS DE PNEUS DUNLOP PERMITIDOS NA COPA DUNLOP MOTOVAL 2024

CLASSE 1 SECO: Frente: 125/80-17 Dunlop KR109 Traseiro: 190/55R17 Dunlop Kr 108 SSP
125/80-17 Dunlop KR109(Val9)** Traseiro: 200/75-17 Dunlop MOTO2 1/3**

CLASSE 1 CHUVA: Frente: 125/80-17 Dunlop KR191 Traseiro:190/55-17 Dunlop KR393

CLASSE 2 SECO: Frente: 125/80-17 Dunlop KR109 Traseiro:200/70-17 Dunlop KR108
Frente: 125/80-17 Dunlop KR109(Val9)** Traseiro: 200/75-17 Dunlop MOTO2 1/3**

CLASSE 2 CHUVA: Frente: 125/80-17 Dunlop KR191 Traseiro:190/55-17 Dunlop KR393

Obrigatorio sticker Dunlop motorsport

**Válido até esgotar o stock disponível

14 – REGRAS PARTICIPAÇÃO NA COPA EM 2024

Pilotos que vencerem as respectivas classes da Copa Dunlop Motoval durante 2 anos

consecutivos, não podem participar na Copa Dunlop Motoval no ano seguinte, excepto se mudarem de Classe.

Os Pilotos que vencerem em 3 anos consecutivos, classes pontuáveis para a Copa Dunlop Motoval, não podem participar na Copa Dunlop Motoval no ano seguinte.

Exemplo: Um Piloto que terminou a Copa de 2022 (Classe 1) em 1º lugar, em 2023 (Classe 1) em 1º lugar e em 2024 (Classe 2) em 1º lugar, no ano seguinte não pode continuar na Copa Dunlop Motoval.

15 – NÚMEROS DE COMPETIÇÃO

15.1. Os números de competição da moto devem ser expostos de forma clara e visível e do seguinte modo:

- Um, na frente, na parte central da carenagem ou ligeiramente descentrado para um dos lados;
- Dois, laterais, um de cada lado na parte inferior da carenagem
- A título facultativo poderá ser colocado também na traseira da moto

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

	FRONTAL	LATERAL
Altura Mínima	160 mm	120 mm
Largura Mínima	80 mm	60 mm
Espessura Mínima	25 mm	25 mm
Espaçamento entre números	15 mm	15 mm

15.3. Os números têm de ser de fácil leitura sendo obrigatório as seguintes cores do fundo, números e intervalo de numeração:

➤ CLASSE 1 - COR DO FUNDO:	Amarela
COR DOS NÚMEROS	Preto
INTERVALO DE NUMERAÇÃO:	Entre Nº 1 e Nº 49
➤ CLASSE 2 - COR DO FUNDO:	Branca
COR DOS NÚMEROS	Preto
INTERVALO DE NUMERAÇÃO:	Entre Nº 50 e Nº 99

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

15.5. Se nas verificações técnicas preliminares se verificar que os números não cumprem com o acima estipulado a moto não será aceite. Caso o concorrente queira participar na manifestação desportiva deverá corrigir as anomalias e acordar com o comissário técnico uma nova verificação.

16 – ESPIRITO DA COPA DUNLOP MOTOVAL

A Copa Dunlop Motoval é uma competição de Motociclismo que tem um carácter amador e onde deve prevalecer o respeito entre pilotos dentro e fora de Pista.

No sentido de evitar situações de risco e excessos em pista e condução que se possa considerar perigosa ou que seja considerada excessiva ou anti-desportiva, a Comissão Organizadora da Copa manteve as regras introduzidas em 2020:

16.1. Briefings Obrigatórios em todas as provas da Copa Dunlop Motoval

16.2 Criar um sistema de registo de infrações e de situações de comportamento que seja considerado incorrecto (Cadastro) e no caso de reincidência ou manifesto desrespeito pelas advertências ou penalizações aplicadas pode ser alvo de sanções que podem ir desde a advertência, passando pela penalização em lugares na grelha, penalizações na classificação da Corrida ou do Campeonato, suspensão de participação em corrida e no limite a proibição de continuar a participar na Copa Dunlop Motoval.

As penalizações são aplicadas pela Direção de Prova da Copa.

17 – TROFÉU ROOKIE DO ANO – PRÉMIO SÉRGIO LEITÃO

A Copa Dunlop Motoval vai atribuir no final da época um Troféu ao melhor Rookie de cada uma das Classes da Copa Dunlop Motoval.

O troféu terá o nome de ROOKIE DO ANO - PRÉMIO SÉRGIO LEITÃO (Classe 1 e Classe2) e será atribuído ao Piloto que tenha a melhor pontuação no final do Campeonato e seja o seu primeiro ano na Copa Dunlop Motoval.

18 – TROFÉU ROOKIE FEMININO DO ANO – PRÉMIO FILIPA GOMES

A Copa Dunlop Motoval vai atribuir no final da época um Troféu ao melhor Rookie Feminino de cada uma das Classes da Copa Dunlop Motoval.

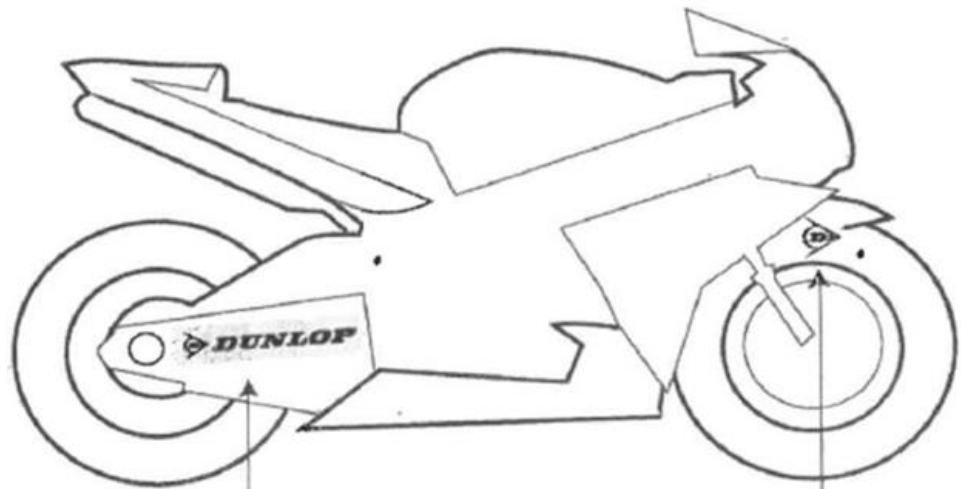
O troféu terá o nome de ROOKIE DO ANO - PRÉMIO FILIPA GOMES (Classe 1 e Classe 2) e será atribuído ao Piloto Feminino que tenha a melhor pontuação no final do Campeonato e seja o seu primeiro ano na Copa Dunlop Motoval.

19 – PUBLICIDADE OBRIGATÓRIA

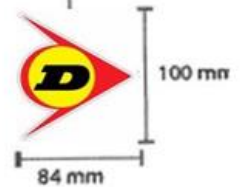
As motos que fazem parte da Copa Dunlop Motoval 2024 têm de ter publicidade obrigatória referente à DUNLOP.

Os autocolantes serão distribuídos pela Neumaticos Motoval e terão de estar colocados obrigatoriamente na moto, como se apresenta neste aditamento.

A colocação dos autocolantes será verificada durante o processo de Verificações Técnicas e a sua colocação é condição obrigatória para a moto poder ser considerada OK para participar na prova.



Localização a definir



18 – CASOS OMISSOS

Todos os casos omissos neste regulamento, apelos ou dúvidas na sua interpretação serão julgados e resolvidos pelo Júri da Prova, em conformidade com os preceitos do Regulamento da COPA DUNLOP MOTOVAL e pelo Regulamento Desportivo do RNV da FMP.

Aprovado pela Comissão de Velocidade da FMP em XX/02/2024