



# **Regulamento Desportivo e Técnico 2025**

---

## **1 – INTRODUÇÃO**

O Motor Clube do Estoril e a NEUMATICOS MOTOVAL, sob a égide da Federação de Motociclismo de Portugal (FMP), organizam em 2025 uma Copa de Motociclismo de Velocidade, composta por cinco manifestações desportivas de motociclismo, nos Circuitos de Estoril, e Portimão, denominadas **COPA DUNLOP MOTOVAL 2025**.

## **2 – COMISSÃO ORGANIZADORA**

**2.1.** 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

**2.2.** A Comissão Organizadora é composta por:  
**António Lima – MCE e Jorge Bravatas Payo – Neumaticos Motoval**

**2.3.** 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 – 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**

## **4 – INSCRIÇÕES**

**4.1.** O custo por inscrição é:

### **CLASSE 1 e CLASSE 2**

**Inscrição Anual (5 Provas):** **1.000,00€**

**Inscrição Prova a Prova:** **250,00€**

A Taxa de Inscrição inclui a utilização de um Transponder fornecido pela Organização e um espaço nas boxes em cada um dos circuitos e custo associado á manutenção do Circuito.

**4.2.** A inscrição e respectivo pagamento deverão ser feitos directamente junto do MCE – Motor Clube do Estoril através de Impresso proprio (Anexo A – Copa Dunlop Motoval 2025) e o pagamento por transferencia bancária até 8 dias antes do início 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 50,00€ adicionais.

## **5 – LICENÇA DESPORTIVA**

É obrigatório que cada Piloto seja possuidor de um Licença Desportiva válida para o ano de 2025.

- 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 2025 destina-se aos seguintes Pilotos:

- Que tenham pela primeira vez Licença Desportiva no ano de 2025
- Que tenham obtido Licença desportiva REGIONAL ou NACIONAL para participação exclusiva na Copa Dunlop Motoval entre 2016 e 2024
- Que tenham obtido Licença Nacional antes do ano **2024** (Não incluído)
- **Caso tenham participado no máximo em apenas UMA Prova em 2024 com Licença Desportiva Nacional**

## **6 – PROGRAMA DA PROVA**

### **SÁBADO**

CDM Classe 1	20 Min	Treinos Cronometrados	Sessão 1
CDM Classe 2	20 Min	Treinos Cronometrados	Sessão 1
CDM Classe 1	20 Min	Treinos Cronometrados	Sessão 2
CDM Classe 2	20 Min	Sessão Cronometrados	Sessão 2
CDM Classe 1		Corrida 1	
CDM Classe 2		Corrida 1	

### **DOMINGO**

CDM Classe 1	15 Min	Warm-Up
CDM Classe 2	15 Min	Warm-Up
CDM Classe 1		Corrida 2
CDM Classe 2		Corrida 2

## **7 – CLASSIFICAÇÕES**

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

### **CORRIDA 1**

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

### **CORRIDA 2**

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

Assim sendo, por fim de semana cada Piloto vai ter pontuação relativa á corrida 1 e á Corrida 2. Os pilotos que participarem em todas as corridas terão 10 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 disponíveis para uma foto.

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

NOTA: Nas provas em que exista um total de pilotos inscritos (Classe 1 + Classe 2) igual ou superior a 15 (Pilotos) será feito também um sorteio de um pneu dianteiro.

## **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 aos quatro seguintes critérios de avaliação:

- a) Deve proteger a zona perigosa em causa, deve ter a robustez adequada ao efeito e fixa de uma forma considerada 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 freitada.

### **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 obrigatório 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 guiador 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. DEPÓSITO DE COMBUSTÍVEL

O depósito de combustível deve ser completamente preenchido com material de proteção contra o fogo (espuma retardante de combustão, i.e. *Explosafe* ou com *Expostop*).

## 11.11 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: 5.000 rpm
  - b. Motores de 3 cilindros: 5.000 rpm
  - c. Motores de 4 cilindros: 5.500 rpm
  - d. Motores de 3 cilindros de 750cm<sup>3</sup> até 1000cm<sup>3</sup>: 6.000 rpm
  - e. Motores de 4 cilindros de 750cm<sup>3</sup> até 1000cm<sup>3</sup>: 7.000 rpm
  - f. Motores de 2 cilindros até 1200cm<sup>3</sup>: 6.000 rpm
- b) CLASSE 2
  - a. Até 600cm<sup>3</sup>
    - i. Motores de 2 cilindros: 5.500 rpm
    - ii. Motores de 3 cilindros: 6.500 rpm
    - iii. Motores de 4 cilindros: 7.000 rpm
  - b. Até 750cm<sup>3</sup>
    - i. Motores de 2 cilindros: 5.500 rpm
    - ii. Motores de 3 cilindros: 6.000 rpm
    - iii. Motores de 4 cilindros: 7.000 rpm
  - c. Motos de 4 cilindros mais de 400cm<sup>3</sup> até 600cm<sup>3</sup>: 7.000 rpm

- d. Motos de 3 cilindros mais de 500cm<sup>3</sup> até 675cm<sup>3</sup>: 6.500 rpm
- e. Motos de 2 cilindros mais de 600cm<sup>3</sup> até 750cm<sup>3</sup>: 5.500 rpm

## **12 – EQUIPAMENTO DOS PILOTOS**

Os pilotos em cada prova devem apresentar nas verificações técnicas iniciais o equipamento de segurança não danificado constituído por: capacete, fato, airbag opcional, luvas, botas, protetor de peito e de costas.

### **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.
- 12.1.8. Todos os capacetes que não cumpram com as normas estabelecidas, ou em que sejam verificados danos estruturais, ficarão até ao final do evento à guarda do Delegado Técnico da FMP ou dos Comissários Técnicos

### **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”)**

**JIS T 8133:2015 (Só tipo 2 full face)**

**USA SNELL 2015 ou MD2020D ou 2020R**

**FIM FRHPhe – 01 e FIM FRHPhe – 02**

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.
- 12.2.5. Todos os capacetes que não cumpram com as normas estabelecidas, ou em que sejam verificados danos estruturais, ficarão até ao final do evento à guarda do Delegado Técnico da FMP ou dos Comissários Técnicos.

## **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 2025**

### **CLASSE 1:**

- \*125/80-17 KR109 (MS1, MS2, MS3, MS4)
- \*185/70-17 KR108SSP (VAL1, VAL3, VAL4)
- \*125/80-17 KR191 CHUVA (MS1)
- \*190/55-17 KR393 CHUVA ( MS2)

### **CLASSE 2**

- \*125/80-17 KR109 (MS1, MS2, MS3, MS4)
- \*200/70-17 KR108 (MS0,MS1,MS2,MS3)
- \*125/80-17 KR191 CHUVA (MS1)
- \*190/55-17 KR393 CHUVA ( MS2)

## **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.

A Organização tem 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.

## **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.

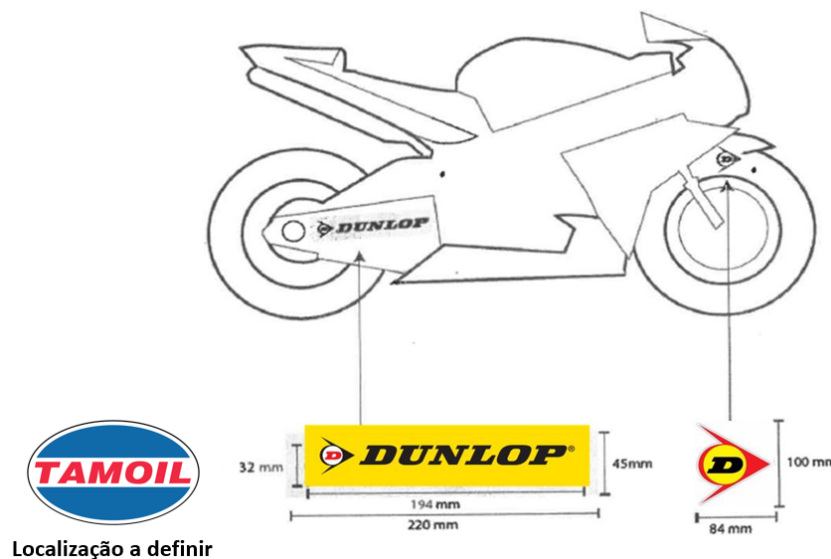
O troféu terá o nome de ROOKIE DO ANO - PRÉMIO SERGIÃO LEITÃO (Classe 1 e Classe2) e será atribuído ao Piloto que tenha a melhor pontuação no final do Campeonato e seja o seu primeiro ano na Copa Dunlop Motoval.

## **19 – PUBLICIDADE OBRIGATÓRIA**

As motos que fazem parte da Copa Dunlop Motoval 2025 têm de ter publicidade obrigatória referente à DUNLOP e a TAMOIL.

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.



## **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 **01/04/2025**