



Regulamento Desportivo e Técnico 2017

1 – INTRODUÇÃO

O Motor Clube do Estoril e A NEUMATICOS MOTOVAL, sob a égide da Federação de Motociclismo de Portugal (FMP), organizam em 2017 uma Copa de Motociclismo de Velocidade, composta por cinco a seis manifestações desportivas de motociclismo, nos Circuitos de Estoril, Braga e Portimão, denominadas **COPA DUNLOP MOTOVAL 2017**.

2 – PROMOTOR

A Copa terá como Promotor em 2017 a Empresa Neumaticos Motoval com sede em C/El Roble, 6 Valverde del Fresno 10890 Espanha, representada por Jorge Payo Bravatas e Ruben Fernande

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 composto por:
António Lima – MCE
Jorge Payo Bravatas – 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.

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**

Em 2017 serão criadas 2 novas classes destinadas aos pilotos que participem pela primeira vez na Copa em 2017

CLASSE 3

➤ **Motos com Menos de 850cc e cujos pilotos Participam pela primeira vez na Copa em 2017**

(Todas as cilindradas até 850cc e as Ducati 848, 916, 955, 996 e 999)

CLASSE 4

➤ **Motos com Mais de 850cc e cujos pilotos Participam pela primeira vez na Copa em 2017**

6 – INSCRIÇÕES

5.1. O custo por inscrição é:

➤ CLASSE 1	- 160,00 €
➤ CLASSE 2	- 160,00 €
➤ CLASSE 3	- 160,00 €
➤ CLASSE 4	- 160,00 €

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

5.2. A inscrição e respectivo pagamento deverão ser feitos directamente junto do Promotor (Neumaticos Motoval) através de Impresso proprio (Anexo A – Copa 2017) e o pagamento por transferencia bancária.

5.2. 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 2017.

- a) Licença FMP Regional – Custo 160 Euros (apenas permite participar na Copa Dunlop Motoval)
- b) Licença FMP Nacional – Custo 240 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)

A Copa Dunlop Motoval 2017 destina-se aos seguintes Pilotos:

- Que tenham pela primeira vez Licença Desportiva no ano de 2017
- Que tenham obtido Licença desportiva REGIONAL pela primeira vez em 2016 para participar na Copa Dunlop Motoval 2016
- Que tenham obtido Licença Nacional antes do ano 2014

NOTA: Todos os pilotos que obtenham em 2017, a **Licença Desportiva FMP Regional** e se inscrevam na **Copa Dunlop Motoval 2017** terão direito a participar num dos Track Days organizados pela Motoval no Circuito do Estoril em 2017 sem qualquer custo, sempre que haja disponibilidade de lugares no respectivo Track Day

8 – PROGRAMA DA PROVA

SÁBADO

TREINO CRONOMETRADO

20 Minutos

Todos os Pilotos

SUPER POLE

SP1 15 Minutos

Todos os Pilotos

SP2 8 Minutos

12 Pilotos mais rápidos da SP1

SP3 5 Minutos

6 Pilotos mais rápidos da SP2

CORRIDA 1 10 VOLTAS

41.820 Km

DOMINGO

Warm up 10 Minutos

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.

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
10º Classificado	6 Pontos
11º Classificado	5 Pontos
12º Classificado	4 Pontos
13º Classificado	3 Pontos
14º Classificado	2 Pontos
15º Classificado	1 Ponto

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

No final da Corrida 2 será feita uma Classificação Final a partir dos pontos obtidos por cada Piloto nas Corrida 1 e na Corrida 2.

Em caso de empate de pontos resultante do somatório das classificações da Corrida 1 e da Corrida 2, obterá a classificação mais alta entre os pilotos empatados, o que tiver realizado a volta mais rápida durante o fim-de-semana (Treino Crono 1, Super Pole, Corrida 1 e Corrida 2).

CLASSIFICAÇÃO FINAL (Corrida 1 + 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

Em cada Prova será atribuída uma pontuação extra Classificação Final em função dos tempos realizados na Super Pole:

Piloto com melhor tempo na Super Pole	3 Pontos Adicionais
Piloto com segundo melhor tempo na Super Pole	2 Pontos Adicionais
Piloto com terceiro melhor tempo na Super Pole	1 Ponto Adicional

10 – PRÉMIOS E TROFÉUS

Serão distribuídos a cada Classe e de acordo com a Classificação Final (Corrida 1 + Corrida 2), os seguintes Troféus:

• CLASSE 1	1º / 2º / 3º Classificado Taça
• CLASSE 2	1º / 2º / 3º Classificado Taça
• CLASSE 3	1º / 2º / 3º Classificado Taça
• CLASSE 4	1º / 2º / 3º Classificado 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 acidental, 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 freiada.

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.

11.4 DE 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 pousa-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 pousa-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

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.

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.).

São permitidos fatos de 2 peças desde que estejam cosidas entre si ou tenha fecho que as torne numa peça única.

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 a 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 é altamente aconselhável.

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:

Europeia ECE 22-05 'P'

Japão JIS 8133-2007

USA SNELL M 2010

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 obrigatórios, 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

D212 GP RACER

D212 GP

KR

14 – REGRAS PARTICIPAÇÃO NA COPA EM 2017

Os Pilotos que venceram as respectivas classes em 2016 não podem fazer parte da Copa Dunlop Motoval 2017.

Em 2017 haverá 2 novas Classes para Rookies (CLASSE 3 e CLASSE 4)

Os pilotos que participarem em 2017 nas Classes Rookies apenas podem participar novamente nas Classes Rookie no ano seguinte (2018) e se não tiverem tido nenhuma classificação nos 3 primeiros lugares em cada uma das corridas que se vão realizar em 2017.

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 2 e Nº 99

- **CLASSE 2 -** **COR DO FUNDO:** Branca
 COR DOS NÚMEROS Preto
 INTERVALO DE NUMERAÇÃO: Entre Nº 100 e Nº 199

- **CLASSE 1 -** **COR DO FUNDO:** Amarela
 COR DOS NÚMEROS Preto
 INTERVALO DE NUMERAÇÃO: Entre Nº 200 e Nº 299

- **CLASSE 2 -** **COR DO FUNDO:** Branca
 COR DOS NÚMEROS Preto
 INTERVALO DE NUMERAÇÃO: Entre Nº 300 e Nº 399

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.

13.5. Os números têm de ter o tipo de letra e dimensões conforme os diagramas técnicos 4 e 5 do CNV 2017.

16 – 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 **06/03/2017**