

TROFÉU NISSAN DATSUN 1200

VELOCIDADE – RESISTÊNCIA (2005)

Regulamento Técnico

ACTUALIZAÇÃO EM 11-03-2005

Art. 1 – VIATURAS ADMITIDAS

a) Serão admitidas a participar no Troféu Datsun 1200 as viaturas de marca Nissan, modelos Datsun Sunny 1200 B110 de 2 e 4 portas, fabricadas entre 1970 e 1974, rigorosamente de série, segundo o catálogo do fabricante e do importador para Portugal (Entrepósito Comercial), montadas em Portugal, ou com especificações perfeitamente idênticas a estas, e também conforme a descrição das primeiras 14 páginas da ficha de homologação FIA n.º 5356, elaborada pela Japan Automobile Federation e válida desde 1 de Julho de 1970 para o Grupo 1, não sendo consideradas as tolerâncias nela indicada.

Não são válidos nenhuns dos “ammendments”, variantes, ou adicionais dessa ficha, aplicáveis para o Grupo 1 (ou seja o modelo GX) ou Grupo 2.

Não são admitidas as versões Coupé, Pick Up e Van ou GX.

b) Tudo o que não esteja expressamente autorizado no presente Regulamento e nos seus anexos é proibido. Em caso de dúvida em determinado componente, este será comparado com uma ou mais peças idênticas às originais, sem modificação. A Organização do Troféu será soberana na avaliação da conformidade destes componentes com o regulamento do Troféu.

c) A organização providenciará um conjunto de peças de referência que servirão para comparação nas verificações e para informação e consulta prévia dos participantes. A Organização poderá solicitar o apoio e consultadoria de técnicos especializados (licenciados pela FPAK ou por uma qualquer outra ADN) como peritos para apoio às verificações técnicas.

d) As viaturas devem possuir um Passaporte Técnico emitido pela FPAK.

Art. 2 – CARROÇARIA E INTERIOR

a) Admitidas as versões de 2 e 4 portas unicamente

b) Poderão ser retirados: o emblema central da grelha; os aros dos faróis e dos farolins de trás; os bancos da frente e trás; o forro do tejadilho; os tapetes e insonorizantes; a tampa exterior do depósito de gasolina; os painéis das portas, desde que substituídos por outros de material livre

c) São proibidas todas as alterações às linhas da carroçaria ou à sua configuração aerodinâmica, através da adição de materiais como por exemplo autocolantes e fitas isoladoras, que melhorem as características aerodinâmicas da carroçaria, nomeadamente o seu coeficiente de penetração.

d) Não serão permitidos reforços, aligeiramentos ou qualquer modificação da carroçaria e dos apoios e fixação dos órgãos mecânicos.

e) Não é permitido substituir qualquer peça de chaparia por plásticos ou fibras. No entanto, poderão e deverão ser substituídas ou reconstruídas, as peças em chapa que acusem deterioração, corrosão ou ferrugem, particularmente nas zonas estruturais da carroçaria (piso, embaladeiras, etc.) e especialmente nos locais de apoio do arco de segurança. Não serão aceites carroçarias com deteriorações provenientes de ferrugem ou corrosão, devendo estes pontos ser reparados para um mínimo de apresentação e segurança.

f) É obrigatório retirar os pára-choques da frente e de trás.

g) É permitido abrir as entradas de ar da carroçaria na frente do compartimento do motor (ao lado do radiador), e fechar ou retirar as da base do pára-brisas.

Art. 3 – PESO DA VIATURA

a) Em qualquer momento da prova, o peso mínimo da viatura é de 790 kg, incluindo a gasolina e equipamento de segurança e com o piloto devidamente equipado, capacete incluído

O pneu sobressalente e o banco não podem ser usados como lastro. Este (lastro) deve estar devidamente fixo com parafuso (ou perno) e porca no local do banco da frente direito ou no local do pneu sobressalente.

O lastro deverá ser selado nas verificações técnicas, tanto nas corridas de Sprint como nas de Resistência. A fixação deste lastro deve obrigatoriamente prever orifícios para passar o cabo de selagem.

Nas provas de resistência, será calculado o peso médio dos pilotos que constituem a equipa. Este valor, quando adicionado ao peso do carro sem piloto, deverá ser de, no mínimo, 790 kg em qualquer altura da prova. Assim o lastro a utilizar nas Resistências deverá ter em conta o peso médio dos pilotos.

Art. 4 – MOTOR E ACESSÓRIOS DO MOTOR

4.1 – Generalidades

Motor do tipo A12, Cilindrada de 1171 cc, rigorosamente de série, ou seja, segundo Art. 1. Alínea a). Serão considerados válidos os valores da Ficha de Homologação, exceptuando-se os pontos deste regulamento onde se indicarem outros parâmetros e tolerâncias. Em caso de dúvida, serão feitas comparações com peças originais idênticas, em posse da organização.

Os motores das viaturas devem ser rigorosamente de série, sem qualquer modificação, não podendo sofrer qualquer tipo de intervenção que retire material de qualquer componente, e particularmente dos pistões, bielas, cambota, carburador, árvore de cames, cabeça de cilindros, colectores, etc., Não é permitido lixar, limar, polir ou rectificar os órgãos do motor, substituí-los por outros ou modificá-los. A limpeza dos componentes do motor para descarbonização só pode ser feita por intermédio de líquidos apropriados ou jacto de areia muito leve.

Só é permitido o equilíbrio, por máquina apropriada, do conjunto polie / cambota / volante / embraiagem, não sendo autorizado retirar peso da cambota sem ser pelo método normal de equilíbrio usado pelo fabricante da viatura.

Assim, o eventual equilíbrio dos pistões e bielas, só é possível por meio de escolha destas peças (o mais idênticas possível) e nunca por remoção de material, seja porque processo for. Não é permitido fazer quaisquer rectificações descentradas na cambota, bielas, martelos de válvula ou quaisquer outras peças, de modo a alterar o curso ou outros parâmetros originais. Não será aceite nenhuma tolerância.

Não é também autorizado alargar os furos originais de fixação de qualquer componente do motor (por exemplo, apoios veios dos martelos, fixações do carroto de distribuição, na árvore de cames, escatel do carroto da cambota, etc.).

4.1.1- Bloco do motor

A altura do bloco do motor (de origem) é de 192,4 mm. No entanto é permitido rectificá-lo até 192 mm com uma tolerância 0,10 mm (ou seja 191,9 mínimo) o que significa um corte de 0,50 mm.

Se a altura do bloco for 192,4 mm (medida de origem) o pistão deve estar 0,20 mm abaixo do nível da face do bloco. Se estiver a 191,9 mm o pistão deverá estar 0,30 acima deste nível no máximo.

Assim conforme a altura do bloco deverá corresponder uma medida da altura do pistão acima deste, tendo como base as medidas atrás indicadas.

Por outro lado a distância da parte superior dos apoios da cambota (ou ponto mais alto das chumaceiras) à face do bloco é 162,55 mm para uma altura de bloco de 192,4 mm, ou 162,05 (mínimo) para um bloco com uma altura de 191,9 (mínima).

Nota: de notar que muitos blocos estão na medida original (192,4mm). Se estes forem rectificadados a 191,9 (ou seja ter sido já efectuado um corte de 0,5 mm) a taxa de compressão aumenta, pois isso equivale a um corte idêntico na cabeça.

Não é permitido encamisar o bloco.

4.1.2 - Cambota e curso do motor

A medida de rectificação dos bronzes da cambota e biela é livre, mas não é permitido fazer esta rectificação descentrada (na cambota ou apoios desta) para dessa forma aumentar o curso do motor. O curso do motor é 70,0 mm. O peso mínimo da cambota é 10,8 kg, incluindo o carreto, mas sem as porcas.

4.1.3 - Volante do motor e embraiagem

O peso mínimo do volante motor é 9,100 kg.

O peso mínimo do conjunto do volante e embraiagem é de 12.7 kg.

4.1.4 - Cabeça de cilindros, juntas e condutas

É permitido rectificar a cabeça de cilindros até 1 mm, o que corresponde à altura mínima de 73,0 mm e um volume mínimo da câmara de combustão de 25,5 cc. A junta da cabeça deverá ter uma espessura mínima de 1mm (esmagada ou seja após montagem e aperto).

O diâmetro das condutas de admissão é de 27,5 (com tolerância de 0,10 mm) do lado do colector da admissão. As condutas de escape deverão ter no máximo **26 e 28 mm de largura e altura respectivamente (com tolerância de 0,10 mm)**. As tolerâncias da ficha não podem ser consideradas.

Nota: Como há cabeças com medida inferior às indicadas como máximas, devido a tolerâncias e variações de fabrico, é permitido, por lixagem ou jacto de areia acertar os dois primeiros centímetros (cm) **de profundidade** das condutas de admissão, até à medida acima indicada (27,5 mm).

4.1.5 - Colector de admissão e escape

A medida das condutas dos colectores de admissão à saída e à face (lado onde aperta a cabeça), é de 26 mm. Na entrada é de 26 mm (primário) e secundário 30 mm. O colector de escape tem à entrada 28x26 mm, e 35 mm à saída.

4.1.6 - Pistão e Bielas

Só é permitido o uso de pistão de alumínio fundido, idêntico ao de origem na forma e modo de fabrico, de 73.0 mm de diâmetro, sem qualquer tratamento especial, o de sobre-medida 0.25 mm e o de 0.50 mm, desde que sejam iguais aos de origem (com a cabeça côncava) que equipava este modelo de viatura.

Não são aceites pistões forjados.

No caso dos pistões de sobre-medida 0.50 mm, só serão aceites os de origem ou os de configuração idêntica aos de origem, com as mesmas medidas, número de segmentos, peso (segundo a ficha de homologação), etc., e uma concavidade no topo de 3,8 cc de volume (mínimo).

A profundidade desta concavidade é de 1.56 mm. O diâmetro da concavidade é 59.5 mm.

A distância do centro da cavilha do pistão ao seu topo é de 32.5 mm.

Os segmentos do pistão não podem ser modificados, nem alterados.

A espessura dos segmentos deve ser 2 mm (compressão), 2 mm (central) e 4 mm (óleo) respectivamente. Não é permitido alterar os segmentos (remoção de material para reduzir a espessura).

O peso mínimo do pistão com cavilha e segmentos é de 330 gramas

O peso mínimo das Bielas é de 430 gramas

Não é permitido rectificar as bielas descentradas, aumentando com isso o seu comprimento e o curso do motor.

4.1.7 – Carreto de distribuição e comando do motor

O carreto de distribuição e todos os componentes relativos ao comando da árvore de cames devem ser obrigatoriamente os de origem (usados na época na viatura original), sem qualquer modificação que permita alterar o comando (timing) previsto pelo fabricante. O orifício de fixação no picolete da árvore de cames deverá ter 6 mm (máximo) de diâmetro. Não são permitidos outros tipos de carreto que não sejam os da época. Em caso de dúvida devem consultar a organização.

Não são também aceites folgas no carreto da cambota particularmente no encaixe de fixação (escatel).

4.1.8 – Árvore de cames

Não é permitida qualquer alteração da árvore de cames, cujas medidas devem corresponder às da ficha de homologação. Em caso de dúvida, a peça em questão poderá ser comparada com uma de série. Não é permitido alterar a forma original ou o diâmetro (6 mm) do picolete da árvore de cames.

Medida do came: altura – 36,4 e largura-30,8 mm (admissão e escape).

Medida máxima de abertura da válvula: 8 mm (medida por comparador no chapéu da válvula).

Tolerância $\pm 0,10$ mm (medida feita com folga de válvula – 0,30 mm).

4.1.9 – Molas de válvula

Não é permitida a montagem de molas duplas de válvula, contrariando o que está escrito na ficha de homologação.

As molas devem corresponder na forma, n.º de elos (sete) e dimensões às de origem.

A espessura do arame de aço das molas de válvulas é de 4.12 a 4.15 (máximo). Não é permitido alterar as suas características. A altura da mola (comprimento livre) desmontada é de 45,3 mm a 46,3 mm (máximo). A altura da mola em posição (montada) é no mínimo de 38,7 mm (válvula fechada). A espessura da anilha existente entre a mola e a cabeça de cilindros é de 1 mm.

O diâmetro interior da mola é 22 mm, e o exterior 30,5 mm.

Não é permitido alterar a mola (pasmear, espertar, etc.)

O número da peça (molas de válvulas) Nissan é 13203 – H 1000

4.1.10 – Válvulas, guias, sedes, veio dos martelos e seus apoios, varetas, touches e abertura máxima das válvulas

O comprimento das válvulas de admissão e escape é 103.9 mm. As guias e as sedes das válvulas devem manter-se (mesmo que substituídas) na mesma dimensão e posição relativa das peças de origem. Não é permitido alterar a medida das guias de válvulas e o seu posicionamento em relação às de origem. Os três ângulos da sede da válvula (e válvula) têm de ser os de origem (verificação por comparação).

A medida máxima do diâmetro da sede das válvulas é de 30.0 mm (admissão) e 26.0 mm (escape). A abertura máxima da válvula é 8,00 mm (e não 9,0 mm como na ficha de homologação) medida com comparador apoiado no chapéu da válvula (tolerância 0,10 mm) e folga de válvulas 0,30 (a frio).

Não é permitida qualquer modificação que permita dar maior tensão às molas de válvula ou aumentar o curso da válvula (anilhas, rebaixamento da sede, nem a alteração das meias luas e haste da válvula).

Não é permitida a descentragem do veio de martelos, nem o alargamento do furo de fixação deste veio (diâmetro máximo obrigatório 8 mm).

O perno de fixação dos apoios do veio de martelos tem um diâmetro de 8 mm junto à cabeça do mesmo e de 7 mm até à rosca.

O diâmetro do perno de fixação dos apoios do veio de martelos é de 7 mm.

O diâmetro do veio de martelos é 20 mm.

Distância da parte inferior do veio dos martelos até ao ponto de aperto na cabeça do suporte do veio é 30,0 mm.

Altura dos suportes do veio dos martelos – 60 mm

Não é permitido encasquilhar os martelos.

Altura da vareta – 152 mm

Altura da Touche – 56.3 mm

Altura da guia – 11 mm

A sede da válvula não pode sobressair (estar mais alta) da superfície interior da câmara de combustão.

4.2 – Componentes e acessórios do motor

4.2.1 - Os apoios de motor poderão ser alterados na sua parte metálica de modo a este não saltar do lugar em caso de ruptura do apoio (tipo 120 Y, ou idênticos).

4.2.2 - Componentes Eléctricos

A bobine pode não ser a de origem, mas deverá ser de um tipo idêntico. Não são permitidos outros tipos de bobine, como por exemplo as do tipo “lumination”.

As velas são livres mas não poderão ser substituídas quando for verificado o volume da câmara de combustão.

É permitida a substituição do interruptor de ignição por outro sem chave (botão).

4.2.3 – Distribuidor e platinados

O distribuidor e platinados deverão ser os de origem. Todos os componentes originais do distribuidor, inclusive o avanço mecânico e centrífugo, devem ser mantidos, não podendo ser substituídos por outros de características diferentes.

As molas do avanço centrífugo não podem ser substituídas por outras. Uma delas tem de ser mais fraca que a outra. Serão feitas medidas e comparações.

Não podem ser alterados os platinados e o condensador, sendo unicamente aceite os de origem.

4.2.4 – Radiador de água

O radiador de água deve ser o de origem ou de capacidade idêntica, construção e material equivalentes, podendo ser reconstruído o ninho com três fileiras de tubos, mas mantendo-se as caixas com as dimensões de origem e a altura do radiador de origem. Não são permitidos radiadores de alumínio ou outro material que não seja idêntico ao de origem.

4.2.5 – Sistema de aquecimento (chauffage)

Poderão ser substituídos os tubos de borracha do circuito de arrefecimento do motor. Poderá também ser eliminada a passagem pela chauffage, fazendo uma ligação directa.

É permitido retirar o sistema de aquecimento.

4.2.6 – Escape

O escape (tubo e panela) deverá ser igual para todos os participantes e produzido pelo fornecedor único designado pela Organização – “Escapes do Areeiro de Lisboa”. A borboleta do escape poderá ser retirada ou fixa na posição fechada para evitar o aquecimento do colector de admissão.

4.2.7 – Carburador

Não é permitido fazer qualquer modificação no carburador original, como por exemplo alterar o diâmetro dos venturi ou qualquer outra alteração. Apenas será permitido alterar o comando do carburador de modo a abrir os dois corpos simultaneamente e retirar ou fixar a borboleta de contrapeso do carburador. É também autorizado retirar a borboleta do ar (fecho do 1º corpo - para o arranque-choke).

A medida dos Gigneurs de ar e gasolina são livres. Os valores a ter em conta no ponto 216 da ficha de homologação são 20-26 e não 20-30 (primary – secondary).

4.2.8 – Bomba de gasolina

É permitido substituir a bomba de gasolina original por outra idêntica desde que tenha um funcionamento mecânico e um débito idêntico ao de origem.

4.2.9 – Depósito de combustível

Não é permitida a colocação de espuma no interior do depósito de gasolina.

O depósito de gasolina deve manter-se no seu local original e com os pontos de apoio de origem sem qualquer alteração.

4.3 – DIVERSOS

4.3.1 - Os lubrificantes são livres.

4.3.2 - Combustível: É obrigatória a gasolina aditivada, ou sem chumbo, de 100 octanas, adquirida nas bombas de gasolina, instaladas na via pública. Não é permitido qualquer outra (por exemplo, fornecida em bidões), e em caso de dúvida poderá ser solicitada a identificação do fornecedor que abasteceu a viatura.

Não é permitida a utilização de aditivos seja de que tipo for, e particularmente aqueles cuja função seja a de aumentar o número de octanas. Serão efectuadas análises periodicamente.

4.3.3 - Não é permitido montar radiador de óleo

4.3.4 - É permitido desligar o alternador.

4.3.5 - É permitido modificar a posição de entrada de ar do filtro de ar, rodando-o. É permitido retirar o elemento do filtro de ar. Não é, no entanto, permitido fazer qualquer alteração ao filtro de ar ou à sua caixa.

4.3.6 - É permitido colocar a ventoinha na posição contrária à de origem. Não é no entanto, permitido reduzir o comprimento das pás da ventoinha que deve ser de 31 cm.

Art. 5 – TRANSMISSÃO

a) O prato e o disco de Embraiagem deverão ser os de origem ou idênticos na forma e funcionamento

b) Caixa de velocidades deverá ser a de origem (1200 e não 120Y) de 4 velocidades – relações: 1ª 3,757 / 2ª 2,169 / 3ª 1,404 / 4ª -1,000. Não são aceites nenhuma das variações constantes da ficha de homologação (close ratio).

c) A relação de diferencial é obrigatoriamente a de origem, ou seja 3.9:1 n.º de dentes 39x10 (não aceite o 4.1:1).

d) Não é permitido o uso de autoblocante nem qualquer modificação do sistema de origem do diferencial (anilhas, soldaduras, afinações incorrectas, etc.)

Art. 6 – SUSPENSÃO

6.1 - Amortecedores

Todos os elementos da suspensão de origem Nissan Datsun 1200, de acordo com o Art. 1 devem ser mantidos e sem qualquer alteração, à excepção dos interiores dos elementos McPherson da frente, e dos amortecedores de trás, que deverão ser da marca KONI, fornecidos exclusivamente pelo representante da marca em Lisboa: SAA – Sociedade de Amortecedores e Automóveis, SA

Dentro da marca KONI poderão ser modificadas ou substituídas as válvulas de fundo (n.º 1 a 6), as molas de compressão (2 tipos), as anilhas do by-pass (2 tipos) e os pistões (só alteração da furação). Todos os restantes elementos deverão ser mantidos de origem Koni. A furação da haste do amortecedor, não pode ser alterada.

O material do segmento do pistão é livre, embora por motivos técnicos, seja fortemente recomendado o da marca Koni, para evitar desgaste prematuro no pistão e camisa.

A dimensão do espaçador (limitador de curso) é livre e deverá ser adequada à altura das molas de suspensão utilizadas.

Interdita a utilização de gás nos amortecedores ou elementos de suspensão, ou a colocação de molas dentro dos amortecedores.

6.2 - Molas

6.2.1 - Frente

A mola da frente é obrigatoriamente igual para todos e fornecida pela organização. Não poderá ser alterada sob nenhuma forma (pasmear, espertar, modificar, cortar, etc.)

As molas serão pintadas de uma cor única, e poderão ser verificadas, através de várias dimensões e por equipamento que mede a sua força, comprimindo-a em vários pontos de uma escala, aos quais corresponde um determinado valor de pressão.

6.2.2 - Traseira

As molas traseiras deverão ser as originais podendo ser espertadas ou pasmadas mas não modificadas, alteradas ou substituídas por outras.

O número de folhas do feixe traseiro não pode ser aumentado nem reduzido. O de origem tem duas folhas grandes e uma pequena. A folha mestra tem 6 mm de espessura, a 2ª tem 6 mm e a 3ª tem 7 mm, todas medidas no centro da mola. A 2ª e a 3ª folha têm marcas (saliências redondas) características, que servirão como termo de comparação.

Poderão ser usadas braçadeiras de fixação das molas ao eixo mais compridas, de modo a poder alterar a altura do carro com a introdução de calços

6.3 - O material dos casquilhos das molas de suspensão é livre.

Os casquilhos dos amortecedores (batentes) devem ser única e exclusivamente os fornecidos com os amortecedores Koni, não sendo permitidos qualquer outro tipo com dureza e dimensões diferentes.

Art. 7 – DIRECÇÃO

Cotas de alinhamento da direcção

Frente (*)	Camber – 0' a 2° (positivos) (tolerância 15') Caster – 1° a 2°30' Convergência – livre
Traseira (*)	Camber – -30 (tolerância de 15')

Nota: (*) A verificação destas medidas será feita sem o piloto a bordo

a) Não é permitido alterar ou modificar as peças da suspensão no intuito de conseguir outras cotas de alinhamento de direcção. Identicamente, não é permitido alargar os orifícios de fixação dos elementos da suspensão. Poderá ser aumentada a rosca de afinação da barra do "Caster" para se obterem as cotas do fabricante, ou seja, 1° a 2° 30' (caster)

Art. 8 – TRAVÕES

- a) Todos os elementos de origem devem ser mantidos excepto os discos, sob condição de serem perfeitamente idênticos aos originais, na sua forma, especificações, construção e medidas e sem qualquer tratamento especial.
- b) As pastilhas de travão de disco serão da marca Ferodo, composto FCP39C / FER4003, iguais para todos, e unicamente fornecidas pela organização do Troféu.
- c) O material dos calços de trás é livre
- d) Os tubos de travão flexíveis poderão ser substituídos pelos do tipo Aeroquip.

Art. 9 – JANTES E PNEUS

- a) As jantes a utilizar no Troféu serão obrigatoriamente as fornecidas pela organização, da marca Performance, tipo Superlite com marcação MMS (no interior da parte central) de 13x6 polegadas. Não é permitido o uso de espaçadores.
- b) Os Pneus a utilizar obrigatoriamente serão os MABOR 165 / 65 R 13 Street Jet 77T, adquiridos obrigatoriamente à Megre Motorsport.

Estes pneus estarão marcados. A ausência desta marcação implicará a desclassificação da corrida em causa.

O número de pneus utilizáveis por evento do Troféu de Velocidade, é livre.

No Troféu de Resistência, será permitida a utilização de 6 pneus, os quais deverão ser marcados nas verificações técnicas iniciais.

Art. 10 – ACESSÓRIOS

- a) O volante, os pedais (o suporte deve ser o de origem) e o banco do condutor são livres (estes deverão ser homologados FIA, embora não seja exigida a última Homologação)
- b) É permitida a montagem de conta rotações, indicadores de pressão de óleo e temperatura da água, mas o tablier deve manter-se de origem.

Art. 11 – EQUIPAMENTO DE SEGURANÇA

Obrigatório:

- Colocação de separador metálico estanque no local do encosto do banco de trás, isolando assim o habitáculo da mala bagageira.
- Arco de Segurança de 6 pontos (dimensões mínimas: 40x2.5 mm no arco principal e 38x2.5 nas outras peças) – obrigatório e fornecido por: J. Silva (Mealhada)
- Cinto de segurança de 4 pontos
- Fechos suplementares de Capot e mala
- Corta circuitos com comandos no interior e exterior
- Extintor de 2 kg de Pó-químico
- Banco de Competição
- Fato ignífugo de competição e capacete com homologação FIA
- Anel de reboque – frente e trás
- Recuperador de óleo: Vaso metálico com 2 litros de capacidade, ligado por um tubo à tampa das válvulas.
- É obrigatória a instalação de dois espelhos retrovisores exteriores (um de cada lado do carro) bem como de um espelho retrovisor interior de maior dimensão que o de origem.
- Vidro laminado (na impossibilidade do mesmo, os pilotos são obrigados a assinar uma declaração de responsabilidade e usar um capacete integral com viseira ou aberto com óculos de moto, para sua protecção)

Nota: Não são necessárias as últimas homologações

Recomendado:

Rede de protecção montada ao arco de segurança sobre a janela do condutor conforme regulamentação do CNV.

Art. 12 MODIFICAÇÕES AO REGULAMENTO TÉCNICO – ADITAMENTOS

Qualquer modificação ao presente Regulamento Técnico será, depois de previamente ratificada pela FPAK, introduzida no texto regulamentar a «**bold**» e no topo do texto surgirá a menção

ACTUALIZAÇÃO EM (data)

A validade de tais alterações terá efeitos imediatos a partir da data constante nessa referência e da sua consequente publicação no site oficial da FPAK – www.fpak.pt.