



COMISSÃO DESPORTIVA REGULAMENTO GRUPO M - ARCOS DE SEGURANÇA

ANEXO B

AUTOMÓVEIS DO GRUPO M (Modificados)

COMISSÃO ORGANIZADORA

O departamento de velocidade do A.T.C.M está sediado no seguinte endereço e contactos:

Autódromo do ATCM – Av. Marginal – BAIA MALL – LOJA

Cel: +258843284790

E-mail: circuit@atcm.org.mz

ARCOS DE SEGURANÇA / ROLL BAR – INSTALAÇÃO

1 - Desenhos exemplificativos dos arcos de segurança para automóveis que participam nas competições de velocidade do Grupo M, (conforme Art.º 3.83 e 5.9 do Anexo A – Regulamento Técnico em conjunto com o Artº 253 do Anexo J ao CDI):

2 – A construção de um Arco de Segurança deve obedecer a padrões básicos que incrementam a sua rigidez e a eficaz protecção em caso de acidente tornando-o no que vulgarmente se chama de célula de sobrevivência.

O modelo básico mais eficaz é o Arco de 6 apoios, conforme os desenhos anexos.

A dimensão do tubo a ser usado vem definido nos regulamentos.

Deve ser utilizado tubo sem costura.

É denominado de 6 apoios porque tem, em ambas as laterais da carroçaria, um apoio frontal, localizado normalmente à frente do quadrante de pedais, um a meio, sensivelmente depois do pilar lateral e um na rectaguarda, geralmente antes dos apoios de suspensão, traseira.

É soldado a sapatas de apoio, (pode ser aplicado em encaixe próprio), em chapa de ferro, (+ 3 mm), que são apertadas com pernos de aço, (+ 8 mm), e porcas Auto frenadas à carroçaria / monobloco.

A fixação destas bases, de preferência apertadas, deve ser efectuada junto aos pontos de reforço pré-determinados pelo construtor do modelo.

Os apoios dos tubos têm que ter base suficiente que permita a sua furação sem perder a eficácia.



O tubo deve ser dobrado com maquinaria própria, o ângulo de dobragem e o raio da curva, não devem ser inferiores a 3 vezes o diâmetro do tubo usado.

Devem ser evitados, tanto quanto possível, cortes e quinagem que afectam a rigidez do arco. Nos casos em que isto acontece, as partes soldadas deverão levar reforços em chapa de ferro, (+ 2 mm).

A parte de cima do arco tem que levar dois tubos transversais que permite a ligação entre os dois lados laterais do arco, fazendo um quadrado.

Nesse quadrado deve ser aplicado um tubo oblíquo, ou dois tubos cruzados, que incrementam a rigidez dessa área e protecção em caso de rolamento do veículo.

O corte do tubo deve permitir um perfeito encosto ao outro, onde irá ser soldado. Este procedimento aplica-se a todos os outros cortes a efectuar.

Na parte traseira, deve ser aplicado um tubo oblíquo, ou dois cruzados para aumento da rigidez do arco.

Um tubo transversal deve ser instalado, para aplicação dos cintos de segurança.

Nas partes laterais do arco, entre o tubo do meio e o tubo frontal, deve ser instalado um tubo transversal ou dois cruzados, na zona das portas, para reforço e protecção em caso de embate lateral.

Além dos tubos instalados aqui descritos, que constituem a base o arco de segurança, outros poderão ser adicionados, para reforço da estrutura e melhor protecção.

Para uma maior rigidez da estrutura, (carroçaria/monobloco e arco de segurança), ligações adicionais poderão ser construídas até aos pontos de amarração da suspensão.

Para o trabalho de soldadura, é aconselhado o sistema MIG, ou TIG, de maior eficácia.

3 – Homologação:

3.1 A homologação de uma nova ARMADURA DE SEGURANÇA / ROLL BAR, terá que ser certificada pela ADN.

3.2 Esta Armadura terá que ser identificada por uma marca efectuada no mesmo ou placa identificativa e terá que constar no passaporte técnico.

3.3 Para a homologação das armaduras construídas artesanalmente é necessário a apresentação dos comprovativos de aquisição da tubagem e peças em que mencionem a descrição técnica do material, bem como declaração do técnico soldador responsável.

3.4 No caso de Armaduras construídas por empresas devidamente reconhecidas e credenciadas pela ADN, é exigido apenas a cópia do comprovativo de pagamento.

3.5 Os pedidos de homologação à ADN serão acompanhados de cópias dos documentos acima mencionados.









