382L0319

19.5.82 Jornal Oficial das Comunidades Europeias Nº L 139/17

DIRECTIVA DA COMISSÃO

de 2 de Abril de 1982

que adapta ao progresso técnico a Directiva 77/541/CEE do Conselho relativa à aproximação das legislações dos Estados-membros respeitantes aos cintos de segurança e aos sistemas de retenção dos veículos a motor

(82/319/CEE)

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Económica Europeia,

Tendo em conta a Directiva 70/156/CEE do Conselho, de 6 de Fevereiro de 1970, relativa à aproximação das legislações dos Estados-membros respeitantes à recepção de veículos a motor e seus reboques (1), com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 80/1267/CEE (2) e, nomeadamente, o seu artigo 11º,

Tendo em conta a Directiva 77/541/CEE do Conselho, de 28 de Junho de 1977, relativa à aproximação das legislações dos Estados-membros respeitantes aos cintos de segurança e aos sistemas de retenção dos veículos a motor (3), com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 81/576/CEE (4) e, nomeadamente, o seu artigo 10º,

Considerando que, no interesse da segurança rodoviária, o Conselho, pela Directiva 81/576/CEE, tornou extensivo a todas as categorias de veículos a motor o âmbito de aplicação da Directiva 77/541/CEE, até então limitado à categoria M_1 definida no Anexo I da Directiva 70/156/CEE ; que esta extensão do âmbito de aplicação se tornou possível devido aos progressos técnicos entretanto realizados ; que, no entanto, a realização desta medida pressupõe que as disposições e os ensaios previstos por essa directiva sejam adaptados ao âmbito de aplicação alargado e que, além disso, a experiência adquirida aquando da aplicação da directiva mostrou que era necessária uma melhor adaptação às condições de ensaio reais de determinadas disposições ;

Considerando que as medidas previstas pela presente directiva estão em conformidade com o parecer do Comité para a adaptação ao progresso técnico das directivas que têm por objectivo a eliminação dos entraves técnicos ao comércio no sector dos veículos a motor,

ADOPTOU A PRESENTE DIRECTIVA :

Artigo 1º

Os Anexos I, III, VI, VII, VIII, IX, X e XIV da Directiva 77/541/CEE são alterados em conformidade com o Anexo da presente directiva.

Artigo 2º

1. A partir de 1 de Outubro de 1982, os Estados-membros não podem :

a) Por motivos respeitantes aos cintos de segurança e aos sistemas de retenção :

— recusar para um modelo de veículo da categoria M_1 a recepção CEE, a emissão do documento previsto no nº 1, último travessão, do artigo 10º da Directiva 70/156/CEE ou a recepção de âmbito nacional,

— recusar a primeira entrada em circulação dos veículos da categoria M_1,

se os cintos de segurança e sistemas de retenção desse modelo de veículo ou desses veículos corresponderem às disposições da Directiva 77/541/CEE, com a redacção dada pela presente directiva ;

b) — Recusar a homologação CEE de um tipo de cinto de segurança ou de sistema de retenção destinado a ser instalado num veículo da categoria M_1 e que corresponda às disposições da Directiva 77/541/CEE, com a redacção dada pela presente directiva ;

— proibir a colocação no mercado de tais cintos de segurança e sistemas de retenção que ostentem as marcas de homologação CEE previstas na presente directiva.

2. A partir de 1 de Outubro de 1983, os Estados-membros :

a) — Deixam de poder emitir o documento previsto no nº 1, último travessão, do artigo 10º da Directiva

(1) JO nº L 42 de 23.2.1970, p. 1.
(2) JO nº L 375 de 31.12.1980, p. 34.
(3) JO nº L 220 de 29.8.1977, p. 95.
(4) JO nº L 209 de 29.7.1981, p. 32.

70/156/CEE para um modelo de veículo da categoria M_1,

— podem recusar a recepção de âmbito nacional de um modelo de veículo da categoria M_1,

cujos cintos de segurança ou sistema de retenção não correspondam às disposições da Directiva 77/541/CEE, com a redacção dada pela presente directiva ;

b) Podem recusar a homologação CEE de um tipo de cinto de segurança ou de sistema de retenção destinado a ser instalado num veículo da categoria Mâ se esse tipo ou sistema não corresponder às disposições da Directiva 77/541/CEE, com a redacção dada pela presente directiva.

3. A partir de 1 de Outubro de 1990, os Estados-membros :

— podem recusar a primeira entrada em circulação de veículos da categoria M_1cujos cintos de segurança ou sistema de retenção não correspondam às disposições da Directiva 77/541/CEE, com a redacção dada pela presente directiva,

— podem proibir a colocação no mercado de cintos de segurança e de sistemas de retenção destinados a ser instalados num veículo da categoria M_1que não ostentem as marcas de homologação CEE previstas na presente directiva.

Artigo 3º

A partir de 1 de Outubro de 1982, os Estados-membros não podem :

a) Por motivos relacionados com os cintos de segurança e os sistemas de retenção :

— recusar para um modelo de veículo das categorias que não sejam a M_1, a recepção CEE, a emissão do documento previsto no nº 1, último travessão, do artigo 10º da Directiva 70/156/CEE ou a recepção de âmbito nacional,

— recusar a primeira entrada em circulação dos veículos de tais categorias,

se os cintos de segurança e sistemas de retenção desse modelo de veículo ou desses veículos corresponderem às disposições da Directiva 77/541/CEE, com a redacção dada pela presente directiva ;

b) — Recusar a homologação CEE de um tipo de cinto de segurança ou de sistema de retenção destinado a ser instalado num veículo das categorias que não sejam a M_1e que corresponda às disposições da Directiva 77/541/CEE, com a redacção dada pela presente directiva,

— proibir a colocação no mercado de cintos de segurança e sistemas de retenção destinados a serem instalados num veículo dessas categorias, se estes ostentarem as marcas de homologação CEE previstas na presente directiva.

Artigo 4º

Os Estados-membros porão em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para darem cumprimento à presente directiva o mais tardar a 30 de Setembro de 1982. Desse facto informarão imediatamente a Comissão.

Artigo 5º

Os Estados-membros são destinatários da presente directiva.

Feito em Bruxelas em 2 de Abril de 1982

Pela Comissão

Karl-Heinz NARJES

Membro da Comissão

ANEXO

Alterações a introduzir nos anexos da Directiva 77/541/CEE

ANEXO I — ÂMBITO DE APLICAÇÃO, DEFINIÇÕES, HOMOLOGAÇÃO CEE, PRESCRIÇÕES DE INSTALAÇÃO

0. O ponto 0 passa a ter a seguinte redacção :

« 0. ÂMBITO DE APLICAÇÃO

A presente directiva aplica-se aos cintos de segurança e aos sistemas de retenção destinados a ser instalados nos veículos conformes com a definição do artigo 9º e a ser utilizados separadamente, isto é, como dispositivos individuais, pelos ocupantes de constituição adulta dos bancos virados para a frente. »

1.1.3. O ponto 1.1.3 passa a ter a seguinte redacção :

« 1.1.3. *Cinto de três pontos* qualquer cinto formado nomeadamente pela combinação de uma precinta subabdominal com uma precinta diagonal. ;

1.1.4, 1.2.3, 1.6, 1.7 : Nas versões francesa e italiana, as palavras « ensemble » e « complesso » são respectivamente substituídas por « ceinture » e « cintura ».

1.5. A última frase passa a ter a seguinte redacção :

« O dispositivo de regulação pode ou fazer parte da fivela, ou ser um retractor ou qualquer outra parte do cinto de segurança. »

Após o ponto 1.8.4.2, é aditado o novo ponto 1.8.5 com a seguinte redacção :

« 1.8.5. Retractor de bloqueamento de emergência de limiar de reacção mais elevado (tipo 4N) um retractor em conformidade com o ponto 1.8.4, mas apresentando características particulares tendo em conta a sua utilização nos veículos das categorias M_2, M_3, N_1, N_2, e N_3(1). »

Após o ponto 1.19, aditar os novos pontos 1.20 e 1.21 com a seguinte redacção :

« 1.20. Botão encastrado de desbloqueamento da fivela : a fivela não deve poder ser aberta com a ajuda de uma esfera de 40 mm de diâmetro.

1.21. Botão não encastrado de desbloqueamento da fivela : a fivela deve poder ser aberta com a ajuda de uma esfera de 40 mm de diâmetro. »

2.1.2.1. A primeira frase do ponto 2.1.2.1 passa a ter a seguinte redacção :

« Uma descrição técnica, em triplicado, do tipo de cinto, indicando as precintas e peças rígidas utilizadas, acompanhada por desenhos apropriados e, no caso de retractores, por instruções de instalação desses retractores e dos seus dispositivos de protecção. »

2.1.2.2, 2.1.2.3 e 2.1.2.4 passam a ter a seguinte redacção :

« 2.1.2.2. Cinco amostras do tipo de cinto e

2.1.2.3. Dez metros de cada tipo de correia utilizado no tipo de cinto.

2.1.2.4. Amostras suplementares, cujo pedido será feito pelo serviço técnico encarregado dos ensaios de homologação, devidamente habilitado para o efeito. »

2.4.1.2. Nas versões francesa e italiana, as palavras « ensemble » e « complesso » são respectivamente substituídas por « ceinture » e « cintura ».

« (1) Definição das categorias de veículos em conformidade com o Anexo I da Directiva 70/156/CEE (JO nº L 42 de 23.2.1970). »

2.4.1.4. Nas versões francesa e italiana, as palavras « ensemble » e « complesso » são respectivamente substituídas por « ceinture » e « cintura ». Na versão inglesa, a expressão « plastic parts » é substituída por « parts made of plastics ».

2.4.2.2. A segunda frase do terceiro parágrafo passa a ter a seguinte redacção :

« A superfície sobre a qual esta pressão é aplicada deve, na posição de desbloqueamento efectivo e em projecção num plano perpendicular ao movimento inicial do botão, ter as seguintes dimensões : »

2.4.2.3. O ponto 2.4.2.3 passa a ter a seguinte redacção :

« 2.4.2.3. A fivela deve poder suportar operações repetidas e ser submetida, antes do ensaio dinâmico referido no ponto 2.7.8, a 5000 ciclos de abertura e de fecho nas condições normais de utilização. »

2.4.5.2.1.1. O ponto 2.4.5.2.1.1 passa a ter a seguinte redacção :

« 2.4.5.2.1.1. Deve bloquear-se com um valor da desaceleração do veículo no máximo igual a 0,45 g para o tipo 4 e a 0,85 g para o tipo 4N. »

2.4.5.2.1.2. O ponto 2.4.5.2.1.2 passa a ter a seguinte redacção :

« 2.4.5.2.1.2. Não se deve bloquear quando o valor de aceleração da precinta, medido no sentido da extracção desta, for inferior a 0,8 g para o modelo 4 e a 1,0 g para o modelo 4N. »

2.4.5.2.1.3. O ponto 2.4.5.2.1.3 passa a ter a seguinte redacção :

« 2.4.5.2.1.3. Não se deve bloquear quando o seu dispositivo de detecção estiver inclinado a um ângulo não superior a 12° em qualquer direcção em relação à posição de instalação indicada pelo seu fabricante. »

2.4.5.2.1.4. O ponto 2.4.5.2.1.4 passa a ter a seguinte redacção :

« 2.4.5.2.1.4. Deve bloquear-se quando o seu dispositivo de detecção estiver inclinado a um ângulo não inferior a 27° para o tipo 4 e a 40° para o tipo 4N em qualquer direcção em relação à posição de instalação indicada pelo seu fabricante ».

Após o ponto 2.4.5.2.1.4, é aditado o novo ponto 2.4.5.2.1.5 com a seguinte redacção :

« 2.4.5.2.1.5. Se a eficiência do retractor depender de um sinal exterior ou de uma fonte de energia, a instalação deve garantir um bloqueamento automático do retractor no caso de avaria ou de interrupção do sinal ou da fonte de energia ».

2.4.5.2.2. O ponto 2.4.5.2.2 passa a ter a seguinte redacção :

« 2.4.5.2.2. Ao ser experimentado nas condições indicadas no ponto 2.7.7.2, um retractor de bloqueamento de emergência e de sensibilidade múltipla das quais uma seja a sensibilidade da precinta, deve satisfazer as especificações acima referidas e deve, além disso, bloquear-se quando a aceleração da precinta for superior ou igual a 1,5 g para o tipo 4 e 2,0 g para o tipo 4N, sendo esta aceleração medida no sentido da extracção da precinta ».

2.6. Nas versões francesa e italiana, as palavras « ensemble » e « complesso » são respectivamente substituídas por « ceinture » e « cintura ».

2.6.1.2. O ponto 2.6.1.2 passa a ter a seguinte redacção :

« 2.6.1.2. O ensaio dinâmico será efectuado sobre dois cintos que não tenham sido previamente sujeitos a carga, excepto no caso de cintos que façam parte de sistemas de retenção ; neste caso, o ensaio dinâmico será executado sobre os sistemas de retenção previstos para um grupo de bancos que não tenham sido previamente submetidos a uma carga. As fivelas dos cintos a ensaiar devem obedecer às prescrições do ponto 2.4.2.3 ».

2.6.1.2.1. O ponto 2.6.1.2.1 passa a ter a seguinte redacção :

« 2.6.1.2.1. Os cintos devem ter sido submetidos ao ensaio de corrosão previsto no ponto 2.7.2, e depois devem ser efectuadas 500 outras operações de abertura e de fecho das fivelas nas condições normais de utilização ».

2.6.1.2.2. O ponto 2.6.1.2.2 passa a ter a seguinte redacção :

« 2.6.1.2.2. Os cintos de segurança munidos de um retractor devem ter sido submetidos, conforme o caso, aos ensaios previstos no ponto 2.4.5.1 ou no ponto 2.4.5.2. Contudo, se um retractor já tiver sido submetido ao ensaio de corrosão em conformidade com as disposições do ponto 2.6.1.2.1, não será necessário repetir esse ensaio ».

Após o ponto 2.6.1.2, é aditado o novo ponto 2.6.1.3 com a seguinte redacção :

« 2.6.1.3. Aquando deste ensaio, é necessário assegurar que as seguintes condições sejam cumpridas :

2.6.1.3.1. Nenhuma parte de um cinto ou de um sistema de retenção que assegure a manutenção do ocupante do veículo se deve romper, e nenhuma fivela ou sistema de bloqueamento ou de deslocação se deve desbloquear ; e

2.6.1.3.2. A deslocação do manequim para a frente deve estar compreendida entre 80 a 200 mm à altura da bacia, para os cintos subabdominais. No caso de outros tipos de cintos, a deslocação para a frente deve estar compreendida entre 80 e 200 mm ao nível da bacia e entre 100 e 300 mm à altura do tronco. Esses valores referem-se à deslocação dos pontos de referência mencionados na figura 6 do Anexo VIII ».

O actual ponto 2.6.1.3 passa a ser o novo ponto 2.6.1.4.

O actual ponto 2.6.1.3.1 passa a ser o novo ponto 2.6.1.4.1.

O actual ponto 2.6.1.3.2 passa a ser o novo ponto 2.6.1.4.2, com a seguinte redacção :

« 2.6.1.4.2. No caso de veículos utilizando este tipo de dispositivo, o sistema de deslocação e de bloqueamento que permita aos ocupantes de todos os bancos sair do veículo deve poder ser sempre desbloqueado à mão após o ensaio dinâmico ».

2.6.2.1 Ao final do ponto 2.6.2.1 é aditado o seguinte :

« Para os procedimentos dos tipos 1 e 2, o ensaio de ruptura à tracção será unicamente efectuado nas amostras de precinta (2.7.5). Para o procedimento do tipo 3, o ensaio de ruptura à tracção da precinta deve incluir igualmente as partes rígidas (2.7.6) ».

2.6.2.2. No quadro, o dispositivo da regulação será excluído da aplicação do procedimento do tipo 2.

2.7.1.1. O ponto 2.7.1.1 passa a ter a seguinte redacção :

« 2.7.1.1. São necessários dois cintos ou sistemas de retenção para o exame da fivela, o ensaio de funcionamento a frio da fivela, o ensaio a frio conforme o ponto 2.7.6.4 se for caso disso, o ensaio de duração da fivela, o ensaio de corrosão do cinto, os ensaios de funcionamento dos retractores e o ensaio de abertura da fivela depois do ensaio dinâmico. O exame do cinto ou do sistema de retenção deve ser efectuado numa das duas amostras ».

2.7.1.2. O ponto 2.7.1.2 passa a ter a seguinte redacção :

« 2.7.1.2. É necessário um cinto ou um sistema de retenção para o exame da fivela e o ensaio de resistência da fivela, das peças de fixação, dos dispositivos de regulação do cinto e, se for caso disso, dos retractores. »

2.7.1.3. O ponto 2.7.1.3 passa a ter a seguinte redacção :

« 2.7.1.3. São necessários dois cintos ou sistemas de retenção para o exame da fivela, o ensaio de microdeslizamento e o ensaio de abrasão. O ensaio de funcionamento do dispositivo de regulação do cinto deve ser efectuado numa das duas amostras. »

2.7.1.4. O ponto 2.7.1.4 terá a redacção do ponto 2.7.1.5. actual.

Os pontos 2.7.1.5 e 2.7.1.6 são suprimidos.

2.7.2. Nas versões francesa e italiana, as palavras « ensemble » e « complesso » são substituídas respectivamente por « ceinture » e « cintura ».

2.7.3.2.1. A primeira frase passa a ter a seguinte redacção :

« Serão aplicadas as prescrições da Recomendação ISO/R 105-B02-1978. »

2.7.3.2.2. O ponto 2.7.3.2.2 passa a ter a seguinte redacção :

« 2.7.3.2.2. Depois da exposição, a precinta deve ser mantida durante pelo menos 24 horas numa atmosfera de temperatura de 20 °C ± 5 °C e de humidade relativa de 65 % ± 5 %. Se o ensaio não for efectuado logo após o condicionamento, a amostra deve ser mantida num recipiente fechado hermeticamente até ao início do ensaio. A resistência à tracção deve ser determinada nos cinco minutos subsequentes à saída da amostra da atmosfera de condicionamento ou do recipiente. »

2.7.3.6.4.2. O ponto 2.7.3.6.4.2 passa a ter a seguinte redacção :

« 2.7.3.6.4.2. Procedimento de tipo 2 : nos casos em que a precinta mude de direcção passando por uma parte rígida.

Os ângulos dos dois retalhos da precinta devem estar conformes com a figura 2 do Anexo XII.

A carga de 0,5 da N será aplicada de maneira permanente. Nos casos em que a precinta mude várias vezes de direcção passando por uma parte rígida, a carga de 0,5 da N pode ser aumentada de modo a assegurar a deslocação da precinta através dessa parte rígida nos 300 mm necessários ».

2.7.6. Nas versões francesa e italiana, as palavras « ensemble » e « complesso » são respectivamente substituídas por « ceinture » e « cintura ».

2.7.6.1. O ponto 2.7.6.1 passa a ter a seguinte redacção :

« 2.7.6.1. A fivela e o dispositivo de regulação devem estar ligados ao aparelho de ensaio de tracção pelas partes do cinto ás quais estão normalmente ligados, sendo então a carga levada a 980 daN. Contudo, se a fivela ou o dispositivo de regulação fizer parte da peça de fixação ou da parte comum de um cinto de três pontos, essa fivela ou esse dispositivo de regulação será ensaiado com a peça de fixação em conformidade com o ponto 2.7.6.2, com excepção dos retractores com guia no montante da fixação superior. Neste caso, a carga do ensaio eleva-se a 980 daN e o comprimento da precinta que fique enrolado no tambor, no momento do bloqueio, deve ser tão próximo quanto possível de 450 mm. »

2.7.6.3. O ponto 2.7.6.3 passa a ter a seguinte redacção :

« 2.7.6.3. Duas amostras do cinto de segurança serão colocadas numa câmara fria a uma temperatura de — 10 °C ± 1 °C durante duas horas. As partes complementares da fivela devem ser engatadas manualmente imediatamente após terem saído da câmara fria. »

2.7.6.4. Substituir na versão inglesa « plastic parts » por « parts made of plastics. »

2.7.7.2.2. Segunda frase : substituir o valor « 10 g » pelo valor « 25 g ».

2.7.7.4. O ponto 2.7.7.4 passa a ter a seguinte redacção :

« 2.7.7.4. Força de retracção. »

2.7.7.4.1. O início da primeira frase passa a ter a seguinte redacção :

« A força de retracção será... »

O fim da última frase passa a ter a seguinte redacção :

« ..., enquanto a precinta estiver a ser retraída a uma velocidade aproximada de 0,6 m por minuto. »

Nas versões francesa e italiana, as palavras « ensemble » e « complesso » são respectivamente substituídas por « ceinture » e « cintura ».

2.7.8. Nas versões francesa e italiana, as palavras « ensemble » e « complesso » são respectivamente substituídas por « ceinture » e « cintura ».

2.7.8.1.1. O ponto 2.7.8.1.1 passa a ter a seguinte redacção :

« 2.7.8.1.1. No caso de um cinto que faça parte de um conjunto para o qual é pedida a homologação enquanto sistema de retenção, o referido cinto será montado na parte da estrutura do veículo à qual é normalmente destinado e essa parte será fixada ao carrinho de ensaio da forma que em seguida se indica. »

2.7.8.1.4. A última frase passa a ter a seguinte redacção :

« Se o banco tiver um encosto de inclinação regulável, esse encosto deve estar bloqueado em conformidade com as especificações do fabricante ou, na falta de tais especificações, estar bloqueado de modo a formar um ângulo efectivo tão próximo quanto possível de 25° para os veículos das categorias M_1 e N_1, e de 15° para os veículos das restantes categorias. »

2.7.8.1.5. Substituir o ponto 2.6.1.3.1 pelo ponto 2.6.1.4.1.

2.7.8.2. O ponto 2.7.8.2 passa a ter a seguinte redacção :

« 2.7.8.2. O cinto será fixado do modo seguinte ao manequim especificado no Anexo VIII. Será colocada uma prancha de 25 mm de espessura entre o dorso do manequim e o encosto do banco. O cinto deve estar bem ajustado ao manequim. A prancha será então retirada e o manequim colocado de modo que as suas costas estejam, em toda a sua extensão, em contacto com o encosto do banco. »

2.7.8.6. Substituir o ponto 2.6.1.3.1 pelo ponto 2.6.1.4.1.

2.7.9. Nas versões francesa e italiana, as palavras « ensemble » e « complesso » são respectivamente substituídas por « ceinture » e « cintura ».

2.7.9.2. O ponto 2.7.9.2. passa a ter a seguinte redacção :

« 2.7.9.2. O cinto será desmontado do carrinho de ensaio sem que a fivela seja aberta. Aplicar-se-á na fivela uma carga de tracção directa de 30 daN. Se a fivela estiver ligada a uma parte rígida, o esforço será aplicado respeitando o ângulo formado pela fivela e a parte rígida aquando do ensaio dinâmico. Uma carga será aplicada à velocidade de 400 ± 20 mm por minuto no centro geométrico do botão de comando da abertura da fivela, segundo um eixo constante paralelo ao movimento inicial do botão. Durante a aplicação do esforço de abertura, a fivela será mantida por um suporte rígido. A carga acima referida não deve ultrapassar o limite previsto no ponto 2.4.2.5. O ponto de contacto da aparelhagem de ensaio será de forma esférica e terá um raio de 2,5 ± 0,1 mm. Apresentará uma superfície metálica polida. »

2.7.9.3. O ponto 2.7.9.3 é eliminado.

O actual ponto 2.7.9.4 passa a ser o novo ponto 2.7.9.3.

O actual ponto 2.7.9.5 passa a ser o novo ponto 2.7.9.4.

2.7.10. Substituir o « ponto 2.6.1.3.1 » pelo « ponto 2.6.1.4.1. » Nas versões francesa e italiana, as palavras « ensemble » e « complesso » são respectivamente susbtituídas por « ceinture » e « cintura ».

2.8.1.1 e 2.8.1.2 d) : A expressão « les ensembles » é substituída pela expressão « les ceintures et systèmes de retenue ».

2.8.1.4.1. O ponto 2.8.1.4.1 passa a ter a seguinte redacção :

« 2.8.1.4.1. Para todos os cintos e sistemas de retenção que possuirem um retractor de bloqueamento de emergência, é necessário verificar o cumprimento :

— quer das prescrições do ponto 2.4.5.2.1.1 em conformidade com o ensaio previsto no ponto 2.4.5.2.3,

— quer das prescrições do ponto 2.4.5.2.1.4.

Neste último caso, mais 10 % pelo menos da produção devem ser ensaiados em conformidade com as prescrições do ponto 2.4.5.2.1.1. ».

2.8.2.1. No ponto 2.8.2.1 a expressão « un ensemble » é substituída por « un exemplaire ».

3. O ponto 3 passa a ter a seguinte redacção :

« 3. PRESCRIÇÕES RESPEITANTES À INSTALAÇÃO NO VEÍCULO »

3.2.2.2. O ponto 3.2.2.2 passa a ter a seguinte redacção :

« 3.2.2.2. A reduzir ao mínimo o risco de deslizamento da precinta do ombro do portador durante a sua deslocação para a frente, quando o cinto estiver a ser correctamente usado. »

ANEXO III —**MARCA DE HOMOLOGAÇÃO CEE**

No ponto 1.1.1 : aditar « GR » para a Grécia.

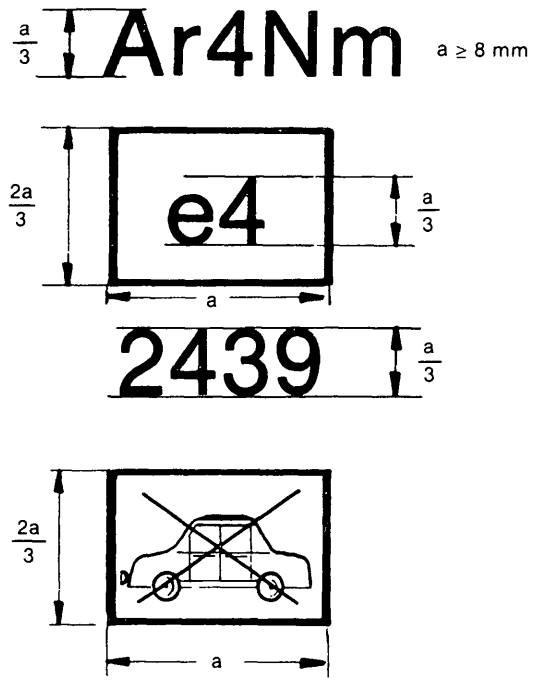
Aditar o novo ponto 1.1.4 com a seguinte redacção :

« 1.1.4. Um símbolo adicional, para os cintos munidos de um retractor 4N, composto por um rectângulo com um veículo da categoria M_1riscado, o que significa que esse modelo de retractor é proíbido para os veículos da categoria M_1. »

Nos pontos 2.1, 2.2 e 2.3, o dado « a = 8 mm » é substituído pelo dado « a $\geqslant$8 mm. » Na versão neerlandesa do ponto 2.3, a expressão « harnastype » é substituída pela expressão « speciaal type. ».

Após o ponto 2.3, é aditado o novo ponto 2.4 com a seguinte redacção :

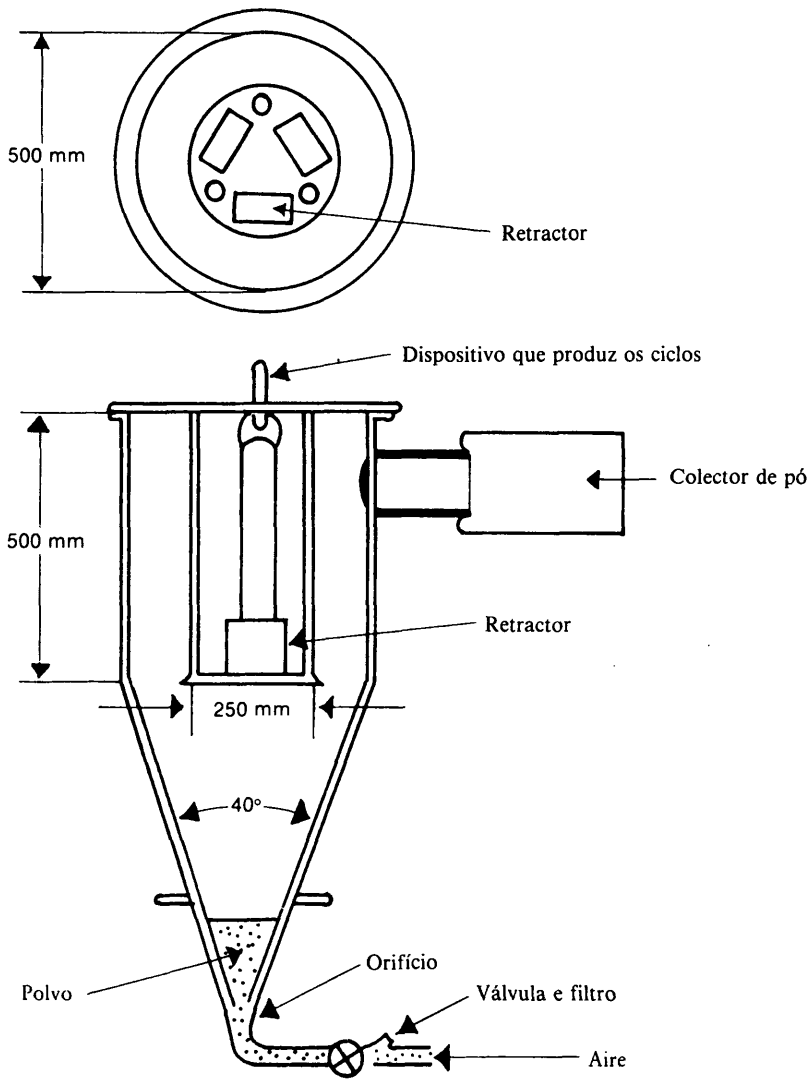
« 2.4.



O cinto que ostente a marca de homologação CEE acima indicada é um cinto de três pontos (« A »), munido de um retractor do tipo 4N (« r4N ») de sensibilidade múltipla (« m ») e homologado nos Países Baixos (« e 4 ») sob o número 2439. Este cinto não deve ser montado num veículo da categoria M_1. »

ANEXO VI — **EXEMPLO DE APARELHAGEM PARA O ENSAIO DE RESISTÊNCIA AO PO DOS RETRACTORES**

O esquema é substituído pelo esquema seguinte :



ANEXO VII — **DESCRIÇÃO DO CARRINHO, DO BANCO DOS PONTOS DE FIXAÇÃO E DO DISPOSITIVO DE PARAGEM**

2. A primeira frase do ponto 2 passa a ter a seguinte redacção :

« Excepto nos ensaios de sistemas de retenção, o banco deve ser rígido e possuir uma superfície lisa. »

3. O ponto 3 passa a ter a seguinte redacção :

« 3. FIXAÇÕES

As fixações estarão dispostas conforme as indicações da figura 1. Os pontos que corresponderem à disposição das fixações indicam a posição de ligação das extremidades do cinto ao carrinho ou, se for caso disso, aos dispositivos de medição dos esforços. As fixações normalmente utilizadas serão os pontos A, B e K quando o comprimento entre o bordo superior da fivela e o furo de fixação do suporte for inferior ou igual a 250 mm. Caso contrário, devem ser utilizados os pontos A_1 e B_1. A estrutura que suporta as fixações será rígida. A fixação de cima não se deve deslocar mais de 0,2 mm na direcção longitudinal quando lhe for aplicada uma carga de 98 daN nesta direcção. O carrinho deve ser construído de modo que não se produza nenhuma deformação permanente nas partes que suportam as fixações durante o ensaio.

Quando for necessária uma quarta fixação é necessário para a ligação de um retractor, tal fixação deverá :

— estar situada num plano vertical longitudinal que passe por K,

— permitir a inclinação do retractor ao ângulo prescrito pelo fabricante,

— estar situada sobre um arco de círculo com centro em K e raio KB_1 = 790 mm quando o comprimento da precinta entre a guia do montante e a saída do retractor for superior ou igual a 540 mm e, caso contrário, estar situada sobre um arco de centro K e de raio 350 mm. »

4. O terceiro parágrafo passa a ter a seguinte redacção :

« As dimensões das diferentes partes deste absorvedor estão indicadas nas figuras 2, 3 e 4. As características do material absorvente estão especificadas abaixo. Imediatamente antes de cada ensaio, os tubos devem ser condicionados durante pelo menos 12 horas a uma temperatura compreendida entre 15 e 25 °C, sem serem utilizados. No decorrer do ensaio dinâmico dos cintos ou sistemas de retenção, o dispositivo de paragem deve estar à mesma temperatura que no decurso do ensaio de calibragem, com uma tolerância de ± 2 °C.

As exigências às quais o dispositivo de paragem deve corresponder estão indicadas no Anexo IX. Qualquer outro dispositivo que dê resultados equivalentes será admitido. »

QUADRO — CARACTERISTICAS DO MATERIAL ABSORVENTE

A primeira linha passa a ter a seguinte redacção :

« Dureza Shore A : 95 ± 2 a 20 °C ± 5 °C. »

A figura 1 é substituída pela seguinte :

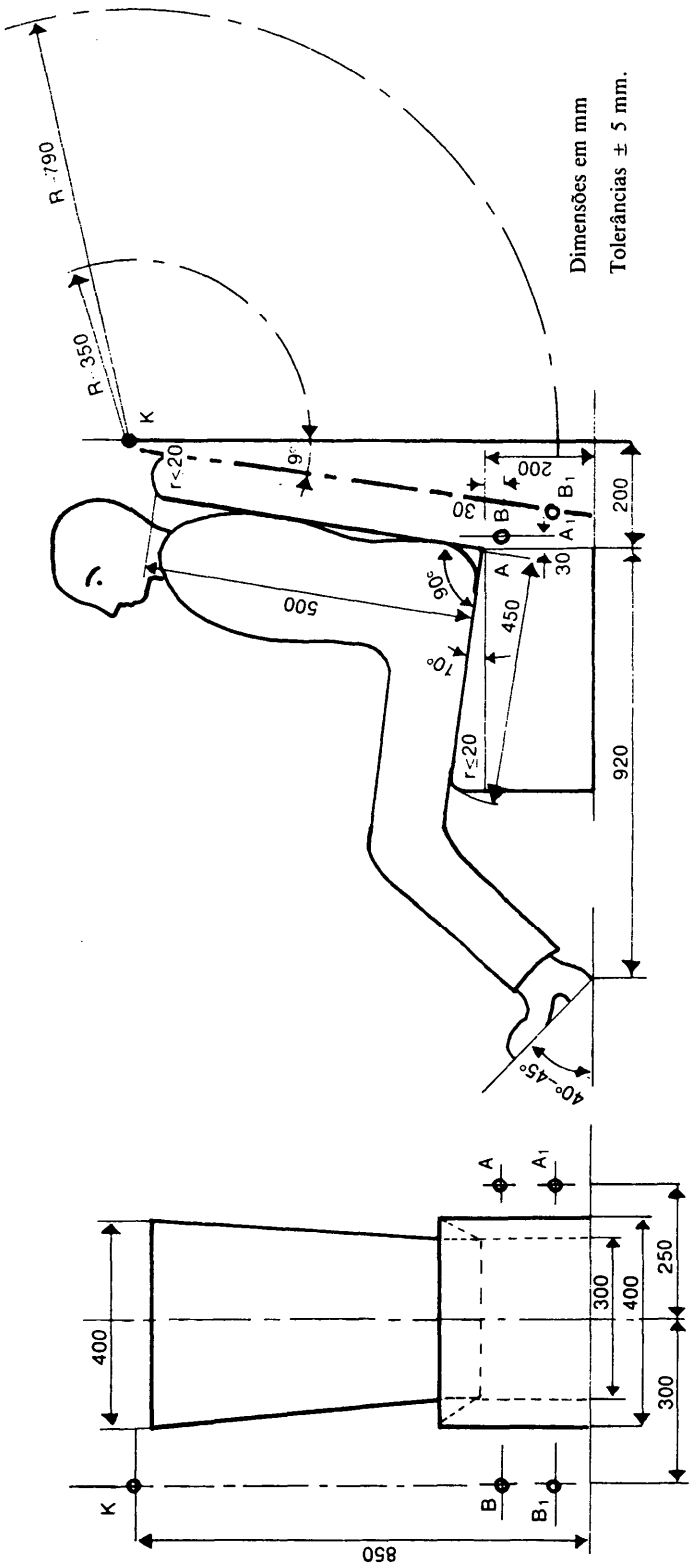


Figura 1

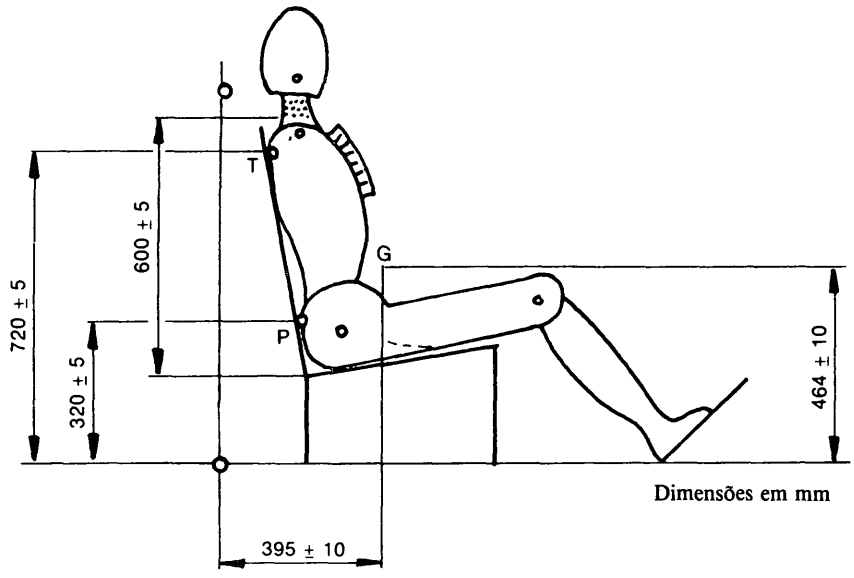
Carrinho, banco, fixação

ANEXO VIII — **DESCRIÇÃO DO MANEQUIM**

A Figura 6 é substituída pela seguinte :

Figura 6

Manequim sentado na posição indicada na figura 1 do Anexo VII



G = centro de gravidade

T = ponto de referência do tronco (medido atrás, no eixo do manequim)

P = ponto de referência da bacia (medido atrás, no eixo do manequim)

ANEXO IX — **DESCRIÇÃO DA CURVA DE DESACELERAÇÃO DO CARRINHO EM FUNÇÃO DO TEMPO**

Primeiro parágrafo : a última frase passa a ter a seguinte redacção :

« No decorrer da calibragem do dispositivo de paragem, a velocidade do carrinho deve ser de 50 km/h ± 1 km/h e a distância de paragem, de 400 mm ± 20 mm. »

A nota (21) de pé de página passa a ter a seguinte redacção :

« (21) Estas prescrições correspondem à recomendação ISO R 6487/1980. »

ANEXO X — **INSTRUÇÕES DE UTILIZAÇÃO**

Após o ponto 2, é aditado o novo ponto 3 com a seguinte redacção :

« 3. As instruções de instalação dos cintos de segurança que incluam um retractor do tipo 4N e, no caso de existir, a embalagem desses cintos, deve indicar que não são apropriados para instalação nos veículos a motor destinados ao transporte de pessoas que tenham 9 lugares sentados no máximo, incluindo o condutor. »

ANEXO XIV — **SEQUÊNCIA DOS ENSAIOS**

O quadro é substituído pelo quadro seguinte :

Referência dos pontos	Ensaios	Amostras														
		Cinto ou sistema de retenção nº					Precinta nº									
		1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
2.2, 2.3.2, 2.4.1.1, 2.5.1.1	Inspecção do cinto ou do sistema de retenção	×															
2.4.1.1, 2.4.2.2	Inspecção da fivela	×	×	×	×	×											
2.4.2.6, 2.4.2.7, 2.7.6.1, 2.7.6.5	Resistência da fivela			×													
2.4.3.2, 2.7.6.1	Resistência do dispositivo de regulação (eventualmente retractores)			×													
2.4.4, 2.7.6.2	Resistência das peças de fixação (eventualmente retractores)			×													
2.4.2.4, 2.7.6.3	Funcionamento da fivela a frio	×	×														
2.4.1.4, 2.7.6.4	Impacto a frio sobre as partes rígidas	×	×														
2.4.3.3, 2.7.6.6	Facilidade de regulação				×												
	Condicionamentos/Ensaios do cinto ou do sistema de retençao antes do ensaio dinâmico :																
2.4.2.3, 2.6.1.2	— duração da fivela	×	×														
2.4.1.2, 2.7.2	— ensaio de resistência à corrosão das partes rígidas	×	×														
	— condicionamento dos retractores																
2.4.5.1.1, 2.4.5.2.1, 2.4.5.2.2, 2.4.5.2.3, 2.7.7.2	— limiar de bloqueamento	×	×														
2.4.5.1.2, 2.4.5.2.4, 2.7.7.4	— força de retracção	×	×														
2.4.5.1.3,	— duração	×	×														
2.4.5.1.3, 2.4.5.2.5, 2.7.2	— corrosão	×	×														
2.4.5.1.3, 2.4.5.2.5, 2.7.7.3	— pó	×	×														
2.4.5.1.2, 2.7.5	Controlo da langura da precinta						×	×									

Refenrêcia dos quadros	Ensaios	Amostras															
		Cinto ou sistema de retenção					precinta nº										
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11					
	Resistência da precinta após condicionamento a :																
2.5.2, 2.7.5, 2.7.3.1	— ambiente						×	×									
2.5.3, 2.7.5, 2.7.3.2	— luz								×	×							
2.5.3, 2.7.5 2.7.3.3	— frio										×	×					
2.5.3, 2.7.5 2.7.3.4	— calor												×	×			
2.5.3, 2.7.5 2.7.3.5	— água														×	×	
2.4.3.1, 2.7.4	Microdeslizamento				×	×											
2.6.2, 2.7.3.6	Abrasão				×	×											
2.6.1, 2.7.8	Ensaio dinâmico	×	×														
2.4.2.5, 2.4.2.7 2.7.8, 2.7.9	Ensaio de abertura da fivela	×	×														
2.7.1.4	Conservação de uma amos tra de precinta																×