

Tabla con formato

REGLAMENTO TÉCNICO MERCOSUR DE CINTURONES DE SEGURIDAD	REGULAMENTO TÉCNICO MERCOSUL DE CINTOS DE SEGURANÇA		
1 ÁMBITO DE APLICACIÓN El presente Reglamento Técnico MERCOSUR (RTM) alcanza a:	1 – ÂMBITO DE APLICAÇÃO O presente Regulamento Técnico MERCOSUL (RTM) aplica-se a:		
1.1 Los vehículos de las categorías M, N, O, L2(b), L41, L5(b), L6(b) y L7(b) ² en lo referente a la instalación de los cinturones de seguridad y los dispositivos de retención destinados a ser instalados en vehículos y que estén concebidos para utilizarse separadamente, es decir, como dispositivos individuales, por los ocupantes adultos de los asientos orientados hacia delante, hacia atrás o hacia un lado.	1.1 Aos veículos das categorias M, N, {O, L2(b), L4, L5(b), L6(b), L7(b)} no que diz respeito a instalação de cintos de segurança e sistemas de retenção destinados a ser utilizados separadamente, ou seja, como dispositivos individuais, destinados aos ocupantes adultos, de bancos voltados para a frente, para trás ou para os lados.	Automóveis; Caminhonetes, Camionetas, Caminhões, Caminhão – Trator, Motor-casa, e Utilitários.	O, L2(b), L4 (side car), L5(b), L6(b), e L7(b). NBR 7337/2014 não contempla os veículos L e nem os rebocados. Prazo de no mínimo 7 anos.
1.2 Los cinturones de seguridad y los dispositivos de retención que estén concebidos para utilizarse separadamente, es decir, como dispositivos individuales, por los ocupantes adultos de los asientos orientados hacia delante, hacia atrás o hacia un lado, y que estén diseñados para su instalación en vehículos de las categorías M, N, O, L2(b), L41, L5(b), L6(b) y L7(b).	1.2 Aos Cintos de segurança e aos sistemas de retenção que foram projetados para serem utilizados separadamente, ou seja, como dispositivos individuais, pelos ocupantes adultos de bancos voltados para a frente, para trás ou para os lados em veículos das categorias M, N, O, L2(b), L41, L5(b), L6(b) y L7(b).		Ok ECE R16
1.3 Los vehículos de las categorías M1 y N1 ¹ en lo referente a la instalación de sistemas de retención infantil, sistemas de retención infantil ISOFIX y sistemas de retención infantil i-Size y sistema de retención infantil LATCH.	1.3 Aos veículos das categorias M1 e N1(1) no que se refere à instalação de sistemas de retenção infantil, sistemas de retenção infantil ISOFIX, sistemas de retenção infantil i-Size e sistema de retenção infantil LATCH.	Pelo menos uma posição para automóveis, camionetas, e utilitários.	Ok ECE R16 Res. 518/15
1.4 Los vehículos de la categoría M1 con respecto al sistema de alerta de olvido del cinturón.	1.4 Aos veículos da categoria M1 no que diz respeito à instalação de alerta de cinto de segurança.		A Res. 518/15 não faz essa exigência. Sugerimos M e

¹ (Solo sidecar)

² De acuerdo al documento de trabajo RTM sobre denominación, clasificación, tipo y modelo.

			N e prazo mínimo de 7anos
1.5 A petición del fabricante, también se aplica a la instalación de los sistemas de retención infantil y a los sistemas de retención infantil ISOFIX diseñados para su instalación en vehículos de las categorías M2 y M3¹.	1.5 A pedido do fabricante, também se aplica à instalação dos sistemas de retenção infantil e os sistemas de retenção infantil ISOFIX destinados para instalação em veículos das categorias M2 e M3¹	LATCH ????	OK, mas precisamos definir quantos assentos com isofix, para os M2 e M3 prazos
1.6 A petición del fabricante, también se aplica a los cinturones de seguridad designados para su instalación en asientos orientados hacia los lados en los vehículos de la categoría M3 [de las clases II, III y B]¹.	1.6 A pedido do fabricante, também se aplica aos cintos de segurança destinados a ser instalados em bancos voltados para o lado nos veículos da categoria M3 {das clases II, III e B}¹.		Não possuímos as Classes de ônibus conforme a ECE-. Seria necessário modificar a nossa legislação. Ver proposta rtm sobre classificação de veículos.
1.7 A petición del fabricante, también se aplica a la instalación de los sistemas de retención infantil i-Size, en caso de que las plazas de asiento para i-Size estén definidas por el fabricante del vehículo.	1.7 A pedido do fabricante, também se aplica à instalação dos sistemas de retenção infantil i-Size, os lugares para bancos com i-Size devem ser definidos pelo fabricante do veículo.		OK
2 DEFINICIONES.	2 DEFINIÇÕES.		
2.1 Cinturón de seguridad. Conjunto de correas con hebilla de cierre, dispositivos de ajuste y piezas de fijación que puede anclarse al interior de un vehículo de motor y que está destinado, al limitar las posibilidades de movimiento de cuerpo del usuario, a reducir el riesgo de que este sufra heridas en caso de colisión o de deceleración brusca del vehículo. Para designar dicho conjunto, se empleará en general el término -cinturón-, que englobará también todo dispositivo de absorción de energía o de retracción del cinturón.	2.1 Cinto de segurança. Um conjunto de cadaço, fecho, dispositivo de regulagem e elementos de ligação destinados a reduzir o risco de danos corporais ao usuário em caso de acidentes ou de desaceleração brusca do veículo, pela limitação de liberdade de movimento do corpo usuário, quando devidamente ancorado no interior de um veículo e utilizado adequadamente. O conjunto total do cinto de segurança engloba todo o dispositivo de absorção de energia ou de retração do cinto.		OK
2.1.1 Cinturón subabdominal. Cinturón de dos puntos que	2.1.1 Cinto subabdominal. Cinto de dois pontos cujo		OK

Comentado [g1]: Acá borré:

"(...)

El conjunto puede someterse a ensayo y homologarse como cinturón de seguridad o sistema de retención."

pasa por delante del cuerpo del usuario a la altura de la pelvis.	cadarço passa pela frente do corpo do usuário na região pélvica.		
2.1.2 Cinturón diagonal Cinturón que pasa diagonalmente por delante del tórax, desde la cadera hasta el hombro del lado contrario.	2.1.2 Cinto diagonal. Cinto cujo cadarço passa pela frente do corpo do usuário, diagonalmente ao tórax, de um lado da pélvis, ao ombro oposto.		OK
2.1.3 Cinturón de tres puntos Cinturón formado esencialmente por la combinación de una correa subabdominal y de una correa diagonal.	2.1.3 Cintos de três pontos. Cinto composto de um cinto subabdominal e um cinto diagonal, ancorado em três pontos.		
2.1.4 Cinturón de tipo S Cinturón distinto del cinturón de tres puntos o del cinturón subabdominal.	2.1.4 Cinto do tipo S. Cinto diferente do cinto de três pontos e do cinto subabdominal		OK
2.1.5 Cinturón de arnés Conjunto que comprende un cinturón subabdominal y tirantes; puede contar, además, con una correa de entrepierna.	2.1.5 Cinto de arnés. Conjunto que comprende um cinto subabdominal e suspensório; suplementarmente pode ser ofertado com um conjunto de cadarços entre pernas.	A NBR 7337/14 (3.1.5) define cinto retrator. ????	Não está na nossa norma, mas possui na ECE. OK PARA VEICULOS ESPORTIVOS.
2.2 Tipo de cinturón. Los cinturones de distintos -tipos- son los que difieren sustancialmente entre sí; las diferencias pueden referirse, en particular, a:	2.2 Tipos de cinto de segurança. Cintos distintos que diferem substancialmente entre si; as diferenças podem referir-se, em particular a:		OK
2.2.1 las partes rígidas (hebilla, piezas de fijación, retractor, etc.);	2.2.1 As partes rígidas (fecho, peças de fixação, retrator e etc.);		OK
2.2.2 el material, el tejido, las dimensiones y el color de las correas, o	2.2.2 O material, a tecelagem, as dimensões e a cor do cadarço; e		OK
2.2.3 La geometría del cinturón.	2.2.3 A geometria do cinto de segurança;		OK
2.3 Correa. Componente flexible diseñado para sujetar el cuerpo y transmitir las fuerzas a los anclajes del cinturón.	2.3 Cadarço Componente flexível projetado para reter o corpo do ocupante e transmitir esforços para as ancoragens do cinto.		OK
2.4 Hebilla. Dispositivo de apertura rápida que permite al usuario ser sujetado por el cinturón. La hebilla podrá incluir el dispositivo de ajuste del cinturón, excepto en el caso de una hebilla de cinturón de arnés.	2.4 Fecho Dispositivo que permite o desengate rápido pelo usuário retido pelo cinto de segurança. O fecho pode conter dispositivo de ajuste do cinto de segurança, exceto no caso de fecho de um cinto arnés.		OK ECE 2.4
2.5 Dispositivo de ajuste Dispositivo que	2.5 Dispositivo de ajuste.		OK ECE 2.5

permite ajustar el cinturón a las necesidades de cada usuario y a la posición del asiento. El dispositivo de ajuste podrá formar parte de la hebilla, o bien ser un retractor o cualquier otra parte del cinturón de seguridad.	Dispositivo que permite ajustar o cinto a necessidade de cada usuário e a posição do banco. O dispositivo de ajuste poderá pode fazer parte do fecho, ou ser um retrator ou qualquer outra parte do cinto de segurança.		
2.6 Dispositivo de pretensado Dispositivo adicional o integrado que tensa la banda del cinturón de seguridad para reducir la holgura del cinturón durante una colisión.	2.6 Dispositivo de pré-tensão Dispositivo adicional ou integrado que tensiona reduzindo a folga do cinto durante a sequência de uma colisão.		OK ECE 2.6
2.7 Zona de referencia: espacio entre dos planos longitudinales verticales, con una separación de 400 mm y simétricos respecto al punto H, y definidos por rotación de la vertical a la horizontal del aparato en forma de cabeza descrito en el anexo I correspondiente al Apéndice I del RTM de Acondicionamiento interior. El aparato se colocará según la descripción en dicho anexo correspondiente al Apéndice I del RTM de Acondicionamiento interior y se regulará en su longitud máxima de 840 mm.	2.7 Zona de referencia: espaço compreendido entre dois planos longitudinais verticais, Separados a uma distancia de 400mm e simétricos em relação ao ponto H, e definidos por um rotação entre entre a vertical e a horizontal do aparelho em forma de cabeça descrito no {anexo I del RTM de Acondicionamiento interior} O aparelho debe ser instalado conforme descrito no {anexo I del RTM de Acondicionamiento interior} e regulado para uma distancia longitudinal máxima de 840 mm.		OK, Verificar os Apêndices 1 IGUAL AO REGULAMENTO N 21 DA ECE.
2.8 Sistema de bolsa de aire (airbag): dispositivo instalado para complementar a los cinturones de seguridad y sistemas de retención en los vehículos de motor, esto es, el sistema que, de producirse un fuerte impacto que afecte al vehículo, despliegue una estructura flexible destinada a amortiguar, por compresión del gas que contiene, la gravedad del contacto de una o más partes del cuerpo del ocupante del vehículo con el interior del habitáculo.	2.8 Conjunto de bolsa de ar (airbag): dispositivo instalado para complementar os cintos de segurança e os sistemas de retenção nos veículos a motor, ou seja, nos sistemas que, em caso de colisão violenta do veículo, libera automaticamente uma estrutura flexível destinada a limitar, por compressão do gás nela contido, a gravidade do contato de uma ou mais partes do corpo de um ocupante do veículo com o interior do		OK ECE 2.8

Comentado [g2]: Decía:
"anexo 1 del Reglamento N° 21"

Comentado [g3]: Decía:
"anexo del Reglamento N° 21"

	habitáculo.		
2.9 Bolsa de aire para pasajeros: sistema de bolsa de aire destinado a proteger a uno o más pasajeros que no sean el conductor en caso de colisión frontal.	2.9 Bolsa de ar do passageiro (airbag): conjunto de bolsa de ar (airbag) destinadas a proteger um ou mais passageiros que não sejam o condutor na eventualidade de uma colisão frontal.		OK ECE 2.9
2.10 Sistema de retención infantil: dispositivo de seguridad definido en el RTM de Sistemas de Retención Infantil o en el RTM de Sistemas reforzados de retención infantil.	2.10 Sistema de retenção infantil: dispositivo de segurança definido no {RTM de Sistemas de Retenção Infantil} ou no RTM de Sistemas reforçados de retenção infantil.		OK, mas verificar o ECE R 44 ECE 129 FMSS NORMA AMERICANA ;
2.11 Orientado hacia atrás: en la dirección opuesta a la dirección normal de marcha del vehículo.	2.11 Posição voltada para tras: posição voltada para a direção oposta oposta ao sentido normal de marcha do veículo.		OK, mas verificar o ECE R 129
2.12 Pieza de fijación Partes del cinturón, incluidos los elementos de fijación necesarios, que permiten fijarlo a los anclajes.	2.12 Peças de fixação Partes do cinto, incluindo os elementos de fixação necessários, que permitem ligá-los as ancoragens.		Ok ECE 2.12
2.13 Absorbedor de energía Dispositivo diseñado para disipar la energía independientemente de la correa o conjuntamente con ella, y que forma parte de un cinturón.	2.13 Absorvedor de energia: Dispositivo destinado a dissipar a energia independentemente do cadaço ou conjuntamente com este e fazendo parte do conjunto do cinto.		OK ECE 2.13
2.14 Retractor Dispositivo para el alojamiento total o parcial de la correa de un cinturón de seguridad.	2.14 Retrator Dispositivo para o alojamento total ou parcial do cadaço de um cinto de segurança.		OK ECE 2.14
2.14.1 Retractor sin bloqueo (Tipo 1) Retractor del que se extrae la correa en toda su longitud mediante una ligera tracción exterior y que no permite ajustar la longitud de la correa desenrollada.	2.14.1 Retrator sem travamento (tipo 1) Retrator do qual se extrai o cadaço em toda a sua extensão mediante uma fraca tração exterior e que não permite qualquer regulação do comprimento do cadaço desenrolado.		OK ECE 2.14.1
2.14.2 Retractor de desbloqueo manual (tipo 2) Retractor que el usuario debe desbloquear accionando manualmente un dispositivo para poder extraer la longitud que desee de la correa y que se bloquea	2.14.2 Retrator de travamento manual (tipo 2) Retrator no qual o usuário necesita de um dispositivo manual para destravar para regular o comprimento do cadaço do cinto e que se trava		OK ECE

Comentado [g4]: Decía:
"Reglamento Nº 44"

Comentado [g5]: Decía:
"Reglamento Nº 129"

automáticamente cuando el usuario deja de accionar dicho dispositivo.	automaticamente quando cessada a ação sobre o dispositivo manual.		
2.14.3 Retractor de bloqueo automático (tipo 3) Retractor que permite extraer la longitud deseada de la correa y que, cuando el cinturón está sujeto con la hebilla, ajusta la correa al usuario de forma automática, evitando que se siga extrayendo la correa sin intervención voluntaria del usuario.	2.14.3 Retrator de travamento automático (tipo 3) Retrator que permite desenrolar o cadaço no comprimento desejado, ajustando-se automaticamente ao usuário após o engate do fecho. O desenrolamento de um comprimento suplementar de cadaço não é possível sem que haja uma ação intencional do usuário.		OK ECE
2.14.4 Retractor de bloqueo de emergencia (tipo 4)	2.14.4 — Retrator de bloqueio de emergência (tipo 4) Retrator que, dentro das condições normais de utilização, não limita os movimientos do usuário do cinto. O retrator incorpora um dispositivo de regulagem de comprimento que ajusta automaticamente o cadaço às dimensões do usuário e um mecanismo de travamento automático, em caso de emergência são acionados por:	Um retrator que, em condições normais de condução, não limita a liberdade de movimientos do usuário do cinto. Este retrator comporta elementos de regulação do comprimento que ajustam automaticamente a precinta ao usuário e um mecanismo de, acionado em caso de emergência por:	Está faltando o texto em amarelo da ECE CORRIGIDO OK
2.14.4.1 una deceleración del vehículo (sensibilidad única), o	2.14.4.1 uma desaceleração do veículo (sensibilidade única).-e		OK
2.14.4.2 una combinación entre la deceleración del vehículo, el movimiento de la banda o cualquier otro medio automático (sensibilidad múltiple).	2.14.4.2 uma combinação da desaceleração do veículo, com o desenrolamento do cadaço ou qualquer outro meio automático (sensibilidade múltipla).-e		OK
2.14.5 Retractor de bloqueo de urgencia con umbral de respuesta más elevado (tipo 4N) Retractor del tipo definido en el punto 2.14.4, pero dotado de unas características particulares en función de la utilización en vehículos de las categorías M2, M3, N1, N2 y N33.	2.14.5 Retrator com travamento de emergência com menor sensibilidade (tipo 4N) Retrator do tipo definido no ítem 2.14.4, porém apresentando propriedades especiais para uso em veículos das categorias M2, M3, N1, N2 e N3.		OK
2.14.6 Dispositivo de ajuste	2.14.6 Dispositivo de		OK

Con formato: Fuente: (Predeterminada) Times New Roman, 10 pto

³ De acuerdo al documento de trabajo RTM sobre denominación, clasificación, tipo y modelo.

de altura del cinturón Dispositivo que permite regular la altura del bucle superior de un cinturón conforme a las necesidades de cada usuario y a la posición del asiento. Dicho dispositivo podrá considerarse como parte del cinturón o del anclaje del cinturón.	regulagem de altura do cinto de segurança. Dispositivo que permite adequar a posição do caderço conforme as necessidades do usuário e a posição do banco. Este dispositivo pode ser considerado parte do cinto ou da ancoragem do cinto.		
2.15 Anclajes del cinturón Partes de la estructura del vehículo o del asiento o cualquier otra parte del vehículo a las que deben fijarse los cinturones.	2.15 Ancoragens do cinto. Partes da estrutura do veículo ou do banco, ou qualquer parte do veículo que fixa os cintos.		OK
2.16 Tipo de vehículo en cuanto a los cinturones de seguridad y a los sistemas de retención Categoría de vehículos de motor que no presentan entre sí diferencias esenciales, en cuanto a las dimensiones, las formas y los materiales de los componentes de la estructura del vehículo o del asiento o de cualquier otra parte del vehículo a los que están fijados los cinturones de seguridad y los sistemas de retención.	2.16 Tipo de veículo em relação aos cintos de segurança e sistemas de retenção Tipos de veículos automotores que não apresentam diferenças essenciais quanto a dimensões, linhas e materiais que constituem a estrutura do veículo, dos bancos ou qualquer parte do veículo à qual os cintos de segurança e os sistemas de retenção são fixados.		OK
2.17 Sistema de retención Sistema destinado a un tipo de vehículo específico o a un tipo definido por el fabricante del vehículo y que ha sido aprobado acordado por el responsable técnico de la certificación (servicio técnico) organismo competente , formado por un asiento y un cinturón fijado adecuadamente al vehículo y que incluye, además, todos los elementos diseñados para disminuir el riesgo de que el usuario se lesione en caso de deceleración brusca del vehículo, mediante la limitación de la movilidad del cuerpo del usuario.	2.17 Sistemas de Retenção Sistema destinado a um tipo específico de veículo ou um tipo definido pelo fabricante do veículo e em concordância com o responsável —pelo ensaio —pelo serviço técnico e que consiste num banco e num cinto fixados ao veículo por meios apropriados, e que inclui, além disso, todos os elementos instalados para reduzir o risco de lesões para o ocupante em caso de desaceleração brusca do veículo, limitando a mobilidade do corpo do usuário.		OK Ver definição de técnico de la certificacion , Brasil trazer sua posição.
2.18 Asiento Estructura tapizada que puede formar parte integrante de la estructura del vehículo o no, diseñada para poder acomodar en posición sentada a un adulto. El	2.18 Banco Uma estrutura, que pode ou não ser parte pode ou não ser parte integrante da estrutura do veículo, com os respectivos acabamentos, destinada a acomodar um		OK

Con formato: Tachado

Con formato: Tachado

Comentado [g6]: Decía: "servicio técnico"

Con formato: Tachado

Con formato: Tachado

término -asiento- designa un asiento individual o la parte de un asiento corrido prevista para acomodar a una persona en posición sentada.	adulto em posição sentada. O termo refere-se tanto a bancos individuais como a partes de bancos corridos destinados a acomodar uma pessoa em posição sentada.		
2.18.1 Asiento delantero para el pasajero, cualquier asiento cuyo «punto H en su posición más avanzada» se encuentra en el plano vertical transversal que pasa por el punto R del conductor o por delante del mismo.	2.18.1 Banco dianteiro Qualquer banco cujo ponto H é mais à frente e situado no plano transversal vertical, que passa pelo ponto R do condutor ou à frente deste ponto.		OK
2.18.2 Asiento orientado hacia delante, aquel que puede utilizarse con el vehículo en movimiento y que mira hacia la parte delantera del vehículo de manera que su plano vertical de simetría forma un ángulo de menos de + 10° o - 10° con el plano vertical de simetría del vehículo.	2.18.2 Banco voltado para a frente Um banco que pode ser utilizado quando o veículo está em movimento e que é voltado para a frente do veículo, de modo que o plano vertical de simetría do banco forme um ângulo entre +10° e -10° em relação ao plano vertical de simetría do veículo.		OK
2.18.3 Asiento orientado hacia atrás, aquel que puede utilizarse con el vehículo en movimiento y que mira hacia la parte trasera del vehículo de manera que su plano vertical de simetría forma un ángulo de menos de + 10° o - 10° con el plano vertical de simetría del vehículo.	2.18.3 Banco voltado para tras Um banco que pode ser utilizado quando o veículo está em movimento e que é voltado para tras do veículo, de maneira que o plano vertical de simetría do banco forme um ângulo entre +10° e -10° em relação ao plano vertical de simetría do veículo.		OK
2.18.4 Asiento orientado hacia un lado, aquel que puede utilizarse con el vehículo en movimiento y que mira hacia un lado del vehículo de manera que su plano vertical de simetría forma un ángulo de 90° (± 10°) con el plano vertical de simetría del vehículo.	2.18.4 Banco voltado para o lado Um banco que pode ser utilizado quando o veículo está em movimento e que é voltado para o lado do veículo, de maneira que o plano vertical de simetría do banco forma um ângulo de 90° (± 10°) em relação ao plano vertical de simetría do veículo.		OK
2.19 Grupo de asientos Asiento del tipo corrido o asientos distintos pero contiguos (es decir, fijados de tal forma que los anclajes delanteros de uno de dichos asientos estén alineados con los anclajes delanteros o traseros del otro,	2.19 Grupo de bancos Banco do tipo inteiro ou bancos separados, mas montados lado a lado (isto é, fixados de tal maneira que as ancoragens da frente de um dos bancos estejam no alinhamento das ancoragens		OK

o entre los anclajes de este) y que puedan acomodar a uno o más adultos en posición sentada.	da frente ou de tras de um outro banco, ou entre as ancoragens deste), que oferecem um ou mais lugares sentados para adultos.		
2.20 Asiento corrido Una estructura completa con su tapicería, destinada a servir de asiento a más de una persona adulta.	2.20 Banco inteiriço Uma estrutura, com os respectivos acabamentos, destinado a acomodar mais de uma pessoa adulta.		OK
2.21 Sistema de ajuste del asiento Dispositivo completo que permite ajustar el asiento o sus partes a la posición adecuada a la morfología del ocupante sentado. Dicho dispositivo de regulación podrá permitir, en particular:	2.21 Sistema de regulagem do banco Dispositivo completo que permite a regulagem do banco ou de suas partes para uma posição de assento do ocupante adaptada à sua morfologia. Este dispositivo de regulagem pode permitir:		OK
2.21.1 el desplazamiento longitudinal;	2.21.1 Um deslocamento longitudinal;		OK
2.21.2 el desplazamiento vertical, y	2.21.2 Um deslocamento vertical;		OK
2.21.3 el desplazamiento angular.	2.21.3 Um deslocamento angular;		OK
2.22 Anclaje del asiento Sistema por el que se fija el conjunto del asiento a la estructura del vehículo, incluidas las partes afectadas de la estructura del vehículo.	2.22 Ancoragem do banco Sistema de fixação do conjunto do banco à estrutura do veículo, incluindo as partes afetadas da estrutura do veículo.		OK
2.23 Tipo de asiento Categoría de asientos que no difieren entre sí en aspectos esenciales como:	2.23 Tipo de banco Categoria de banco que não apresente entre si diferenças essenciais quanto a:		OK
2.23.1 la forma, dimensiones y material de la estructura de los asientos;	2.23.1 forma, dimensões e materiais da estrutura do banco;		OK
2.23.2 el tipo y dimensiones de los sistemas de ajuste y de bloqueo de los asientos;	2.23.2 tipo e dimensões do sistema de regulagem e de travamento		OK
2.23.3 el tipo y dimensiones de los anclajes del cinturón en el asiento, del anclaje del asiento y de las partes afectadas de la estructura del vehículo.	2.23.3 tipo e dimensões da ancoragem dos cintos nos bancos, da ancoragem dos bancos e das partes afetadas da estrutura do veículo.		OK
2.24 Sistema de desplazamiento del asiento Dispositivo que permite desplazar el asiento o sus partes de manera angular o longitudinal, sin posición intermedia fija (para facilitar el acceso de los pasajeros).	2.24 Sistema de deslocamento do banco. Dispositivo que permite o deslocamento angular ou longitudinal do banco ou de um de seus elementos, sem posição intermediária fixa, para facilitar o acesso dos		OK

Con formato: Portugués (Brasil)

2.25 Sistema de bloqueo del asiento Dispositivo que garantiza que el asiento y sus partes permanecen en cualquier posición de utilización.	passageiros. 2.25 Sistema de travamento do banco. Dispositivo que assegura o posicionamento do banco e de suas partes em cada uma das posições de utilização.		OK
2.26 Botón integrado de apertura de la hebilla Botón de apertura de la hebilla que no permite abrirla con una esfera de 40 mm de diámetro.	2.26 Botão integrado de destravamento do fecho. Botão de destravamento do fecho que não permite abri-lo com uma esfera de 40 mm de diâmetro.		OK
2.27 Botón no integrado de apertura de la hebilla Botón de apertura de la hebilla que permite abrirla con una esfera de 40 mm de diámetro.	2.27 Botão não integrado de destravamento do fecho. Botão de destravamento do fecho que permite abri-lo com uma esfera de 40 mm de diâmetro.		OK
2.28 Dispositivo de reducción de la tensión Dispositivo incorporado en el retractor que reduce la tensión de la correa automáticamente cuando el cinturón de seguridad está abrochado. Cuando está desabrochado, dicho dispositivo se apaga automáticamente.	2.28 Dispositivo redutor de tensão. Dispositivo incorporado no retractor que reduz automaticamente a tensão do caderço quando se aperta o cinto de segurança. Quando se afrouxa o cinto, o dispositivo desliga-se automaticamente.		OK
2.29 ISOFIX: sistema para la conexión de los sistemas de retención infantil a los vehículos que posee dos anclajes rígidos al vehículo, dos fijaciones rígidas correspondientes en el sistema de retención infantil y un medio para limitar la rotación del sistema de retención infantil.	2.29 ISOFIX: sistema de fixação para sistemas de retenção para crianças em veículos que possuem dois pontos de ancoragens rígidos, e duas fixações rígidas correspondentes no sistema de retenção para crianças e um dispositivo que limita a rotação do sistema de retenção para crianças.		OK
2.30 Sistema de retención infantil ISOFIX: sistema de retención infantil que cumple los requisitos del RTM de Sistemas de Retención Infantil o del RTM de Sistemas reforzados de retención infantil y que debe sujetarse a un sistema de anclajes ISOFIX que cumple los requisitos del RTM de Anclajes de cinturones de seguridad.	2.30 Sistema ISOFIX de retenção para crianças: Sistema de retenção para crianças que cumpre os requisitos do RTM de Sistemas de Retenção para Crianças ou do RTM de Sistemas complementar de retenção de crianças, que deve sujeitar-se a um sistema de ancoragens ISOFIX que cumpre os requisitos do RTM de Ancoragens de cintos de		OK

Comentado [g7]: Decía:
"Reglamento N° 44"

Comentado [g8]: Decía:
"Reglamento N° 129"

Comentado [g9]: Decía:
"Reglamento N° 14"

	segurança.		
2.31 Posición ISOFIX: sistema que permite instalar: a) bien un sistema universal de retención infantil ISOFIX orientado hacia delante, tal como se define en el RTM de Sistemas de Retención Infantil, b) o bien un sistema semiuniversal de retención infantil ISOFIX orientado hacia delante, tal como se define en el RTM de Sistemas de Retención Infantil, c) o bien un sistema semiuniversal de retención infantil ISOFIX orientado hacia atrás, tal como se define en el RTM de Sistemas de Retención Infantil, d) o bien un sistema semiuniversal de retención infantil ISOFIX de orientación lateral, tal como se define en el RTM de Sistemas de Retención Infantil, e) o bien un sistema de retención infantil ISOFIX para vehículos específicos, tal como se define en el RTM de Sistemas de Retención Infantil, f) o bien un sistema de retención infantil i-Size tal como se define en el RTM de Sistemas reforzados de retención infantil, g) o bien un sistema de retención infantil ISOFIX para vehículos específicos tal como se define en el RTM de Sistemas reforzados de retención infantil,	2.31 Posição ISOFIX sistema que permite instalar: a) um sistema universal, virado para a frente, de retenção para crianças ISOFIX, conforme definido no RTM de Sistemas de Retenção para Crianças. b) um sistema semiuniversal, virado para a frente, de retenção para crianças ISOFIX, conforme definido no RTM de Sistema de Retenção para Crianças. c) um sistema semiuniversal, virado para trás, de retenção para crianças ISOFIX, conforme definido no RTM de Sistema de Retenção para Crianças. d) um sistema semiuniversal, de posição lateral, de retenção para crianças ISOFIX conforme definido no RTM de Sistema de Retenção para Crianças. e) um sistema, para um veículo específico, de retenção para crianças ISOFIX, conforme definido no RTM de Sistema de Retenção para Crianças. f) um sistema de retenção para crianças “i-Size”, conforme definido no RTM de Sistema de Retenção para Crianças. g) um sistema, para um veículo específico, de retenção para crianças ISOFIX, conforme definido no RTM de Sistemas de Retenção para Crianças.		OK
2.32 Sistema de anclajes ISOFIX: sistema formado por dos anclajes inferiores ISOFIX que cumple los requisitos del RTM de Anclajes de cinturones de seguridad, concebido para	2.32 Sistema de ancoragem ISOFIX: sistema composto por duas ancoragens inferiores ISOFIX, que atende o RTM de Ancoragens de cintos de segurança projetado para		OK

Comentado [g10]: Decía:
"Reglamento Nº 44"

Comentado [g11]: Decía:
"Reglamento Nº 44"

Comentado [g12]: Decía:
"Reglamento Nº 44"

Comentado [g13]: Decía:
"Reglamento Nº 44"

Comentado [g14]: Decía:
"Reglamento Nº 44"

Comentado [g15]: Decía:
"Reglamento Nº 129"

Comentado [g16]: Decía:
"Reglamento Nº 129"

Comentado [g17]: Decía:
"Reglamento Nº 14"

Comentado [JAdC18]: "Reglamento Nº 14"

sujetar un sistema de retención infantil ISOFIX junto con un dispositivo antirrotación.	receber um sistema de retenção para crianças ISOFIX com um dispositivo antirrotação.		
2.33 Anclaje inferior ISOFIX: barra cilíndrica horizontal de 6 mm de diámetro, que sobresale de la estructura del vehículo o del asiento para alojar y sujetar un sistema de retención infantil ISOFIX mediante fijaciones ISOFIX.	2.33 Ancoragem inferior ISOFIX: uma barra cilíndrica horizontal de 6 mm de diâmetro, que se estende em relação a estrutura do veículo ou do banco para receber um sistema de retenção para crianças ISOFIX mediante fixações ISOFIX.		OK
2.34 Dispositivo antirrotación a) Un dispositivo antirrotación para un sistema de retención infantil ISOFIX universal consiste en la fijación superior ISOFIX. b) Un dispositivo antirrotación para un sistema de retención infantil ISOFIX semiuniversal consiste en una fijación superior, en el salpicadero del vehículo o en una pata de apoyo destinada a limitar la rotación del dispositivo de sujeción durante una colisión frontal. c) Un sistema antirrotatorio para un sistema de retención infantil i-Size consiste en la utilización bien de una fijación superior o bien de una pata de apoyo, para limitar la rotación del sistema de retención en caso de colisión frontal. d) Para los sistemas de retención infantil ISOFIX e i-Size, universales y semiuniversales, el asiento del vehículo no constituye en sí mismo ningún dispositivo antirrotación.	2.34 Dispositivo Antirrotação: a) Um dispositivo antirrotação para um sistema universal de retenção para crianças ISOFIX consiste na fixação superior ISOFIX. b) Um dispositivo antirrotação para um sistema semiuniversal de retenção de crianças ISOFIX consiste numa fixação superior, no painel de instrumentos do veículo, ou uma perna de suporte, destinados a limitar a rotação do dispositivo de retenção durante uma colisão frontal. c) Um dispositivo antirrotação para um sistema de retenção para crianças “i-Size” consiste numa fixação superior ou uma perna de suporte, que se destina a limitar a rotação do sistema de retenção durante uma colisão frontal. d) Para os sistemas universais e semiuniversais de retenção de crianças ISOFIX, “i-Size”, o banco do veículo não constitui, em si, um dispositivo antirrotação.		OK
2.35 Anclaje superior ISOFIX: elemento que cumple los requisitos del RTM de Anclajes de cinturones de seguridad, como por ejemplo una barra, situado en una zona definida, diseñado para admitir el conector de la correa de anclaje superior ISOFIX y transferir su fuerza	2.35 Ancoragem superior ISOFIX: elemento de acordo com os requisitos do RTM de Ancoragens de cintos de segurança, como por exemplo uma barra, localizado numa zona definida, projetada para receber um conector do		OK

Comentado [g19]: Decía:
"Reglamento Nº 14"

Comentado [JAdC20]: "Reglamento Nº 14"

de sujeción a la estructura del vehículo.	cadaço da ancoragem superior ISOFIX e transferir a sua força de retenção para a estrutura do veículo.		
2.36 dispositivo de guía: está destinado a ayudar a la persona que instala el sistema de retención infantil ISOFIX guiando físicamente las fijaciones ISOFIX de la retención infantil ISOFIX a un alineamiento correcto con los anclajes inferiores ISOFIX a fin de facilitar el enganche.	2.36 Dispositivo de orientação: Destina-se a auxiliar a pessoa que instala o sistema de retenção para crianças ISOFIX guiando físicamente as fixações ISOFIX do sistema ISOFIX de retenção para crianças de forma a alinhá-las com os pontos de fixação ISOFIX inferiores e, assim, facilitar o engate.		OK
2.37 Aparato de marcado ISOFIX: medio de información para la persona que desee instalar un sistema de retención infantil ISOFIX sobre las posiciones ISOFIX en el vehículo y la posición de cada sistema de anclajes ISOFIX correspondiente.	2.37 Marcação ISOFIX: são informações disponibilizadas para a pessoa que pretende instalar um sistema de retenção para crianças ISOFIX sobre as posições ISOFIX no veículo e a posição ISOFIX e a posição de cada sistema de ancoragens ISOFIX correspondente.		OK
2.38 Aparato de retención infantil (ARI): aparato correspondiente a una de las ocho clases de tamaños ISOFIX definidas en el punto 4, apéndice 2 del anexo 17, correspondiente al Apéndice 14 del presente RTM <u>Ancoragem</u> , cuyas dimensiones se presentan en particular de la figura 1 a la figura 7 del punto 4 anteriormente mencionado. Estos ARI se utilizan en el presente Reglamento Técnico Mercosur para comprobar cuáles son las clases de tamaño de los sistemas de retención infantil ISOFIX que pueden adaptarse a las posiciones ISOFIX del vehículo. Asimismo, uno de los ARI, el denominado ISO/F2 (B) que se describe en la figura 2 del punto 4 anteriormente mencionado, se utiliza en el RTM de Anclajes de cinturones de seguridad para comprobar la situación y la posibilidad de acceso a cualquier sistema de anclajes ISOFIX.	2.38 Modelo de sistema de retenção para crianças (MSRC): é um acessório de acordo com uma das oito classes de tamanho ISOFIX definidas no item 4, do apéndice 2 do anexo 17, correspondente ao apéndice 14 do presente RTM, cujas dimensões são indicadas nas figuras 1 a 7 no referido item 4. Estes MSRC são utilizados no presente Regulamento Técnico do Mercosul, para verificar quais as classes de tamanho dos sistemas de sistemas de retenção para crianças ISOFIX que podem se adaptar para as posições ISOFIX do veículo. Além disso, um dos MSRC designado por ISO /F2 (B) e que é descrito na figura 2 do item 4 mencionado anteriormente, é utilizado no RTM de Ancoragens de cintos de segurança para verificar a localização e a acessibilidade de todos os pontos de ancoragens ISOFIX.		OK VERIFICAR a versão do documento da proposta
2.39 Volumen para la	2.39 Espaço de		OK

Comentado [JAdC21]: Regulamento Nº 16

Comentado [g22]: Decía: "anexo 17, apéndice 2, punto 4, del presente Reglamento"

Comentado [g23]: Decía: "Reglamento Nº 14"

evaluación de la instalación de la pata de apoyo i-Size: un volumen que garantiza que las dimensiones y la geometría entre la pata de apoyo de un sistema de retención infantil i-Size y una plaza de asiento para i-Size de un vehículo son compatibles.	avaliação de instalação da perna de apoio “i-SIZE”, um espaço que assegura que as dimensões e a geometria entre a perna de apoio de um sistema “i-Size” de retenção para crianças e um lugar sentado “i-Size” de um veículo são compatíveis.		
2.40 Plaza de asiento para i-Size: una plaza de asiento que haya sido definida por el fabricante del vehículo y haya sido diseñada para albergar un sistema de retención infantil i-Size, tal como se define en el RTM de Sistemas reforzados de retención infantil, y que cumpla los requisitos establecidos en dicho RTM.	2.40 Lugar sentado “i-Size”: um lugar sentado, que tenha sido definido pelo fabricante do veículo, e que tenha sido projetado para alojar um sistema “i-Size” de retenção para crianças, tal como definido no RTM de Sistemas reforçados de retenção de crianças infantil ok 129, e que cumpre os requisitos definidos no presente RTM.		OK
2.41 Sistema de alerta de olvido del cinturón: sistema que tiene por objeto avisar al conductor cuando no utiliza el cinturón de seguridad. El sistema comprende la detección de que un cinturón de seguridad no está abrochado y dos niveles de alerta: un aviso de primer nivel y un aviso de segundo nivel.	2.41 Sistema de alerta sonoro do cinto de segurança: sistema que tem por objeto alertar o condutor quando utiliza o cinto de segurança. O sistema é constituído pela deteção de um cinto de segurança não apertado e por dois níveis de alerta do condutor: um aviso de primeiro nível e um aviso de segundo nível.		OK
2.42 Aviso visual: aviso efectuado mediante una señal visual (luz, parpadeo o visualización de un símbolo o un mensaje).	2.42 Aviso visual: um aviso emitido através de um sinal visual (símbolo ou mensagem que se ilumina de modo contínuo ou intermitente).		OK
2.43 Aviso sonoro: aviso mediante una señal sonora.	2.43 Aviso sonoro: um aviso mediante um sinal sonoro.		OK
2.44 Aviso de primer nivel: aviso visual que se activa cuando se pone el contacto (independientemente de que el motor funcione o no) y el cinturón de seguridad del conductor no está abrochado. Se puede añadir un aviso sonoro con carácter opcional.	2.44 Aviso de primeiro nível: aviso visual que se ativa quando a chave de ignição é acionada (com o motor em funcionamento ou não) e o cinto de segurança do condutor não está apertado. Pode ser adicionado um aviso sonoro em carácter opcional.		OK
2.45 Aviso de segundo nivel: aviso visual y sonoro que se activa cuando un conductor hace funcionar el vehículo sin abrocharse el cinturón de seguridad.	2.45 Aviso de segundo nível: aviso visual e sonoro que se ativa quando um condutor faz funcionar o veículo sem apertar o cinto de segurança.		OK

Comentado [g24]: Decía:
"Reglamento Nº 129"

Con formato: Tachado

Con formato: Sin Tachado

Comentado [JAdC25]: "Reglamento Nº 129"

2.46 Cinturón de seguridad sin abrochar significa, a elección del fabricante, que la hebilla del cinturón de seguridad de conductor no está abrochada o que la longitud de la correa que se ha sacado del extractor no supera los 100 mm.	2.46 Cinto de segurança não apertado: significa que, à escolha do fabricante, que o fecho do cinto de segurança do condutor não está apertado ou que o comprimento do cadaço puxado para fora do retrator não é maior que 100 mm.		OK
2.47 Vehículo en funcionamiento normal: el vehículo se mueve hacia delante a una velocidad superior a 10 km/h.	2.47 Veículo em funcionamento normal: significa que o veículo está se deslocando para a frente a uma velocidade superior a 10 km/h.		OK
3 ESPECIFICACIONES.	3 ESPECIFICAÇÕES.		OK
3.1 Especificaciones generales	3.1 Especificações gerais		
3.1.1 El cinturón o sistema de retención estará diseñado y construido de tal manera que, cuando esté correctamente instalado y el ocupante lo emplee de manera adecuada, quede garantizado el buen funcionamiento del mismo, y reduzca el riesgo de se produzcan heridas corporales en caso de accidente.	3.1.1 O cinto ou sistema de retenção deve ser projetado e construído de tal maneira que, se for corretamente instalado e convenientemente utilizado por um ocupante, o seu funcionamento satisfatório seja assegurado e reduza o risco de lesões corporais em caso de acidente.	OK 6.1.2	
3.1.2 Las correas del cinturón no podrán adoptar una configuración peligrosa.	3.1.2 O cadaço do cinto não pode assumir uma configuração perigosa.	OK 6.1.3	
3.1.3 Queda prohibida la utilización de materiales con las propiedades de la poliamida 6 en cuanto a la retención de humedad en todas las partes mecánicas en las que dicho fenómeno pueda afectar negativamente a su funcionamiento.	3.1.3 É proibida a utilização de materiais com as propriedades da poliamida 6 no que diz respeito à retenção de humidade em todas as peças mecánicas em que este fenómeno possa afetar negativamente o seu funcionamento.	OK 6.1.4	
3.2 Partes rígidas	3.2 Partes rígidas		OK
3.2.1 Generalidades.	3.2.1 Generalidades.		
3.2.1.1 Las partes rígidas del cinturón de seguridad, como hebillas, dispositivos de ajuste, mediante piezas de fijación, etc., no contarán con aristas afiladas que puedan desgastar o romper las correas roce.	3.2.1.1 As partes rígidas do cinto de segurança, como fecho, dispositivos de ajuste, mediante peças de fixação, etc., não devem possuir arestas vivas suscetíveis de provocar o desgaste ou a ruptura do cadaço por atrito.	OK 6.2.1.1	
3.2.1.2 Todas las partes de un cinturón susceptibles de corroerse deberán estar adecuadamente protegidas contra la corrosión. Después de haber sido sometidas al	3.2.1.2 Todas as partes de um conjunto de cinto suscetíveis de serem corroídas devem estar convenientemente protegidas contra a	OK	

Comentado [g26]: Borré: punto 3.1.1. de este RTM (punto 6.1.1. del Reg 16) porque solo hacía referencia a los puntos 3.2.2.2., 3.2.2.3. y 3.2.2.4. del Reg 16 (3. Homologación. No incluido en este RTM).

Comentado [g27]: Puntos 3.1.2., 3.1.3. y 3.1.4. cambiaron a 3.1.1., 3.1.2. y 3.1.3. respectivamente

Comentado [g28]: Borré: punto 3.1.1. de este RTM (punto 6.1.1. del Reg 16) porque solo hacía referencia a los puntos 3.2.2.2., 3.2.2.3. y 3.2.2.4. del Reg 16 (3. Homologación. No incluido en este RTM).

Comentado [g29]: Puntos 3.1.2., 3.1.3. y 3.1.4. cambiaron a 3.1.1., 3.1.2. y 3.1.3. respectivamente

ensayo de resistencia a la corrosión previsto en el punto 4.2, no deberá aparecer signo alguno de deterioro capaz de afectar al buen funcionamiento del dispositivo ni de corrosión significativa que pueda ser descubierta a simple vista por un observador cualificado.	corrosão. Depois do ensaio de resistência à corrosão previsto no item 4.2 não deverá aparecer nenhum sinal de deterioração capaz de afetar o bom funcionamento do dispositivo ou qualquer corrosão significativa que possa ser vista a olho nú por um observador qualificado.-		
3.2.1.3 Las piezas rígidas destinadas a absorber la energía o a soportar o transmitir una carga no serán frágiles.	3.2.1.3 As peças rígidas destinadas a absorver energia ou a suportar ou transmitir uma carga, não devem ser frágeis.		OK
3.2.1.4 Las piezas rígidas y las piezas de plástico de un cinturón de seguridad se situarán e instalarán de forma que, cuando el vehículo de motor se use normalmente, no puedan quedar bloqueadas bajo un asiento corredizo o por una puerta de dicho vehículo. Si alguna de dichas piezas no cumpliera los requisitos anteriormente citados, se la someterá al ensayo de choque en frío que figura en el punto 4.5.4. Tras el ensayo, si aparecieran grietas visibles en cualquier envoltura o elemento de conservación de plástico de las piezas rígidas, se retirará la totalidad de la pieza de plástico y se comprobará si el resto del cinturón sigue ofreciendo la misma seguridad. Si el resto del cinturón sigue siendo seguro, o si no se ha detectado ninguna grieta visible, se verificará nuevamente si cumple los requisitos de ensayo establecidos en los puntos 3.2.2, 3.2.3 y 3.4.	3.2.1.4 As peças rígidas e as peças de plástico de um cinto de segurança devem estar situadas e ser instaladas de tal modo que não possam ficar presas sob um banco móvel ou na porta do veículo quando da utilização normal de um veículo a motor. Se uma dessas peças não atender os requisitos citados, deve ser submetida ao ensaio de choque a frio previsto no item 4.5.4. Depois do ensaio, se aparecerem fissuras visíveis em qualquer parte do contorno ou os elementos de retenção em plástico das peças rígidas, devem ser retirados, verificando-se se o resto do conjunto continua a apresentar a mesma segurança. Se o resto do conjunto continuar a revelar-se seguro, ou não se detetar nenhuma fissura visível, verificar-se-á de novo se o conjunto obedece as prescrições dos itens 3.2.2, 3.2.3 e 3.4.		OK
3.2.2 - Hebilla de cierre.	3.2.2 - Fecho.		OK
3.2.2.1 La hebilla estará diseñada de forma que elimine toda posibilidad de utilización incorrecta. Ello significa, entre otras cosas, que la hebilla no podrá quedar mal enganchada. El procedimiento de apertura de la hebilla será evidente. Aquellas partes de la hebilla que puedan entrar en contacto con el cuerpo del usuario	3.2.2.1 O Fecho deve ser projetado de forma que elimine toda a possibilidade de utilização incorreta. Isto significa, entre outras coisas, que o fecho não pode ficar parcialmente encaixado. O procedimento de abertura do fecho deve ser evidente. As partes do fecho suscetíveis de contato		OK

presentarán una sección no inferior a 20 cm ² y una anchura no menor de 46 mm, medida en un plano situado a una distancia máxima de 2,5 mm de la superficie de contacto. En el caso de las hebillas de cinturón de arnés, si la superficie de contacto de la hebilla con el cuerpo del usuario se situase entre 20 cm ² y 40 cm ² , se considerará que se cumple este último requisito.	com o corpo do usuario devem apresentar uma seção não inferior a 20 cm ² e pelo menos 46 mm de largura, medida num plano situado à distancia máxima de 2,5 mm da superfície de contato. No caso de fecho de cintos – arnês, o último requisito será considerada cumprida se a área de contato do fecho com corpo do usuario estiver entre 20 cm ² e 40 cm ² .		
3.2.2.2 La hebilla, incluso cuando no esté sometida a tensión, permanecerá cerrada cualquiera que sea la posición del vehículo. No será posible abrir la hebilla inadvertidamente, de forma accidental o con una fuerza inferior a 1 daN. Será fácil de manejar y de asir; cuando no se halle sometida a tensión y cuando esté sometida a la tensión especificada en el punto 4.8.2, el usuario será capaz de abrirla con un único y simple movimiento de una mano en una dirección. Además, en el caso de los conjuntos previstos para ser utilizados en las plazas delanteras laterales, excepto en el caso de los cinturones de arnés, el usuario también deberá ser capaz de cerrarla con un movimiento simple de una mano en una dirección. La hebilla se abrirá pulsando un botón o dispositivo similar. La superficie sobre la que se ejercerá esta presión deberá tener, en proyección en un plano perpendicular al movimiento inicial del botón y en la posición de apertura efectiva, las dimensiones siguientes: si se trata de dispositivos empotrados, una superficie mínima de 4,5 cm ² y una anchura mínima de 15 mm; si se trata de dispositivos empotrados, una superficie mínima de 4,5 cm ² y una anchura mínima de 15 mm. si se trata de dispositivos no empotrados, una superficie mínima de 2,5 cm ² y una	3.2.2.2 O Fecho, mesmo quando estiver sob tensão, deve manter-se fechado qualquer que seja a posição do veículo. Não pode existir a possibilidade de se abrir inadvertida ou acidentalmente ou ainda no emprego de uma força inferior a 1 daN. Deve ser de fácil manejo para usar e agarrar, quando não estiver sob tensão ou quando sob tensão nas condições definidas no item 4.8.2 o usuario deve ser capaz de destravar-lo com um movimento simples e único de uma mão em uma direção. Além disso, no caso de conjuntos de cintos destinados aos bancos laterais da frente, exceto quando se trate de cintos arnês, deve também poder ser travado pelo usuário com um movimento simples de uma mão em uma direção. O fecho se abrirá pressionando um botão ou um dispositivo similar. A superfície sobre a qual esta pressão vai ser exercida deve ter, em projeção num plano perpendicular ao movimento inicial do botão e a posição de abertura eficaz, as seguintes dimensões: se for incorporado dispositivos, uma área mínima de 4,5 cm ² e uma largura mínima de 15 mm; se trata de dispositivos incorporado numa área mínima de 4,5 cm ² e uma largura mínima		OK

anchura mínima de 10 mm. La zona de apertura de la hebilla será de color rojo y ninguna otra parte de la hebilla tendrá ese mismo color. Cuando el asiento esté ocupado, se permitirá una luz roja de advertencia en cualquier parte de la hebilla si dicha luz se apaga una vez que el ocupante haya cerrado la hebilla.	de 15 mm se trata de dispositivos incorporados numa área mínima de 2,5 cm ² e uma largura de mínima de 10 mm. O local de abertura do fecho deve ter cor vermelha. Nenhuma outra parte do fecho pode ter essa cor. Quando o banco estiver ocupado, é permitida a luz vermelha de advertencia em qualquer parte do fecho essa luz se apaga depois que o ocupante trave o fecho.---		
3.2.2.3 La hebilla funcionará normalmente al ser sometida al ensayo previsto en el punto 4.5.3.	3.2.2.3 ---O fecho deve funcionar normalmente quando for submetido a um ensaio previsto no item 4.5.3.		OK
3.2.2.4 La hebilla soportará su utilización repetida y se la someterá a 5.000 ciclos de apertura y de cierre en condiciones normales de utilización antes de ser sometida al ensayo dinámico descrito en el punto 4.7. En el caso de las hebillas de cinturón de arnés, este ensayo podrá efectuarse sin que todas las lengüetas estén introducidas.	3.2.2.4 O fecho de ve suportar operações repetidas e se submeterá a 5000 ciclos de abertura e fechamento em condições normais de utilização antes de ser submetido ao ensaio dinâmico referido no item 4.7. No caso de fechos de cinto arnés, esse ensaio poderá ser realizado sem que todas as linguetas tenham sido colocadas.		OK
3.2.2.5 La fuerza necesaria para abrir la hebilla en el ensayo exigido en el punto 4.8 no será superior a 6 daN.	3.2.2.5 A força nece essária para abrir o fecho no ensaio exigido no item 4.8 não de ve exceder 6 daN		OK
3.2.2.6 La hebilla se someterá a los ensayos de resistencia especificados en los puntos 4.5.1 y, en su caso, 4.5.5. No deberá romperse, deformarse gravemente ni abrirse debido a la tensión resultante de la carga prescrita.	3.2.2.6 O fecho se submeterá a ensaios de resistência especificados nos itens 4.5.1 e, se for o caso, com o item 4.5.5. Não de ve romper-se, deformar-se se muito, nem abrir-se de vido a tensão resultante da carga prescrita.		OK
3.2.2.7 Cuando se trate de hebillas que incorporen un elemento común a dos cinturones, los ensayos de resistencia y apertura de los puntos 4.7 y 4.8 también se efectuarán con la parte de la hebilla de un conjunto cerrada en la parte correspondiente del otro, en caso de que la hebilla pueda utilizarse así.	3.2.2.7 No caso de fechos que contenham um elemento comum a dois cintos, (se o fecho de um dos cintos puder ser montado na prática com o dispositivo de engate desse mesmo cinto e do outro,) os ensaios de resistência e de abertura previstos nos itens 4.7 e 4.8 são realizados relativamente para as duas possibilidades de montagem, acho que colou errado na hora.---		OK

Con formato: Color de fuente: Rojo

3.2.3 Dispositivo de ajuste	ingles 6.2.27 3.2.3 Dispositivo de regulagem		OK
3.2.3.1 Cuando el usuario lleve puesto el cinturón, este deberá o bien ajustarse automáticamente al cuerpo de aquel o bien estar diseñado de tal modo que, el usuario, una vez sentado, pueda alcanzar y hacer uso del dispositivo de ajuste rápida y fácilmente. Asimismo, permitirá ajustar el cinturón con una mano a la corpulencia del usuario y la posición del asiento del vehículo.	3.2.3.1 Quando o usuário colocar o cinto, este deve ajustar-se automaticamente ao corpo, ou ser projetado de modo a que o dispositivo de regulação manual seja facilmente acessível ao usuário sentado e de fácil utilização. Deve permitir o ajuste do cinto com uma mão às dimensões do corpo do usuário e a posição do banco do veículo.		OK
3.2.3.2 Se someterán a ensayo dos muestras de cada dispositivo de ajuste con arreglo a los requisitos del punto 4.3. El deslizamiento de la correa no excederá los 25 mm por dispositivo de ajuste y la suma de los desplazamientos de todos los dispositivos de ajuste no superará los 40 mm.	3.2.3.2 Duas amostras de cada dispositivo devem ser submetidas a ensaios em conformidade com os requisitos do ítem 4.3 O deslizamento do cadoço não deve exceder 25mm por dispositivo de ajuste e a soma dos deslocamento ões para o conjunto dos dispositivos de ajuste não deve exceder 40 mm..		OK
3.2.3.3 Todos los dispositivos de ajuste se someterán al ensayo de resistencia descrito en el punto 4.5.1. No deberán romperse ni desprenderse con la tensión causada por la carga prescrita.	3.2.3.3 Todos os dispositivos de ajuste regulagem (3.2.3.) devem ser submetidos a ensaios de resistência em conformidade com o ítem 4.5.1. Não deve quebrar, nem deforma-se grandemente, nem nem desprender sob a tensão da carga prescrita.		OK Ajuste ou regulagem, ver o melhor termo. Romper-se ou quebrar ou partir
3.2.3.4 Cuando el ensayo se efectúe de conformidad con lo dispuesto en el punto 4.5.6, la fuerza necesaria para accionar un dispositivo de ajuste manual no excederá de 5 daN.	3.2.3.4 Quando ensaiados em conformidade com o ítem 4.5.6, a força necessária para fazer funcionar um dispositivo de regulação manual não debe ultrapassar 5 daN.		OK
3.2.4 Piezas de fijación y dispositivos de regulación de altura del cinturón Las piezas de fijación se someterán a los ensayos de resistencia especificados en los puntos 4.5.1 y 4.5.2. En cuanto a los actuales dispositivos de regulación de altura, se someterán al ensayo de resistencia previsto en el punto 4.5.2 del presente RTM en caso de que no se hayan sometido a ensayo en el	3.2.4 Peças de fixação e dispositivos de regulagem de altura do cinto. As peças de fixação devem ser submetidas a ensaios de resistência em conformidade com os itens 4.5.1 e 4.5.2. Os dispositivos de regulagem da altura do cinto propriamente ditos são submetidos a ensaios de resistência em conformidade com o ítem 4.5.2 do		OK

Con formato: Português (Brasil)

Con formato: Português (Brasil)

Con formato: Português (Brasil), Tachado

Con formato: Português (Brasil)

vehículo en aplicación del RTM de Anclajes de cinturones de seguridad relativo a los anclajes de los cinturones de seguridad. Estas piezas no deberán romperse ni desprenderse debido a la tensión resultante de la carga prescrita.	presente RTM caso não tenham sido ensaiados no veículo em aplicação do RTM de Ancoragens dos cintos de segurança OK relativo às ancoragens dos cintos de segurança. Estas peças não devem quebrar, nem soltar-se, quando sujeitas às tensões produzidas pela carga prescrita.		
3.2.5 Retractores Los retractoros se someterán a ensayos y cumplirán los requisitos establecidos más abajo, incluidos los ensayos de resistencia previstos en los puntos 4.5.1 y 4.5.2 (estos requisitos son de tal naturaleza que excluyen los retractoros sin bloqueo).	3.2.5 Retratores Os retractoros devem ser submetidos a ensaios e devem cumprir as prescrições a seguir especificadas. Incluindo os ensaios de resistência previstos nos itens 4.5.1 e 4.5.2 (estas prescrições excluem os retratores sem bloqueamento).		OK Bloqueamento e ou Travamento ?
3.2.5.1 Retractor de desbloqueo manual	3.2.5.1 Retratores de desbloqueio manual.		OK
3.2.5.1.1 La correa de un cinturón de seguridad que posea un retractor de desbloqueo manual no se desplazará más de 25 mm entre las posiciones de bloqueo del retractor.	3.2.5.1.1 O cadoço de um cinto de segurança equipado com um retrator de desbloqueamento manual não deve deslocar-se mais de 25 mm entre as posições de bloqueamento do retrator.		OK
3.2.5.1.2 La correa de un cinturón de seguridad se desenrollará de un retractor desbloqueo manual hasta 6 mm de su longitud máxima cuando se aplique a la correa una tensión no inferior a 1,4 daN ni superior a 2,2 daN en la dirección normal de extracción.	3.2.5.1.2 O cadoço de um cinto de segurança se desenrolará de um retrator de desbloqueamento manual até 6 mm do seu comprimento máximo quando se aplica no cadoço uma tensão mínima de 1,4 daN e máxima de 2,2 daN exercida no sentido normal da extração.		OK
3.2.5.1.3 La correa se extraerá del retractor y se dejará que se enrolle repetidamente conforme al método descrito en el punto 4.6.1 hasta haber completado 5.000 ciclos. Acto seguido, deberá someterse al retractor al ensayo de corrosión contemplado en el punto 4.2 y al ensayo de resistencia al polvo descrito en el punto 4.6.3. El retractor deberá entonces superar satisfactoriamente otra serie de 5.000 ciclos de desenrollado y enrollado.	3.2.5.1.3 O cadoço deve ser repetidamente extraído do retrator e deixado retrair-se segundo as condições prescritas no ítem 4.6.1 até completar 5000 ciclos. O retrator deve em seguida ser submetido ao ensaio de corrosão previsto no ítem 4.2 e depois ao ensaio de resistência a poeira descrito no ítem 4.6.3. Em seguida o retrator deve completar satisfatoriamente 5000 ciclos adicionais de desenrolar e enrolar. Após		OK

Comentado [g30]: Decía:
"Reglamento Nº 14"

Comentado [JAdC31]: "Reglamento Nº 14"

Concluidos los anteriores ensayos, el retractor seguirá funcionando correctamente y seguirá cumpliendo los requisitos de los puntos 3.2.5.1.1 y 3.2.5.1.2.	estes testes, o retrator de ^{deve} funcionar corretamente e ainda atender aos requisitos do itens 3.2.5.1.1 e 3.2.5.1.2.		
3.2.5.2 Retractor de bloqueo automático.	3.2.5.2 -Retrator de bloqueio automático.		OK
3.2.5.2.1 La correa de un cinturón de seguridad que posea un retractor de bloqueo automático no se desplazará más de 30 mm entre las posiciones de bloqueo del retractor. Tras un movimiento de retroceso del portador, el cinturón permanecerá en su posición inicial, o bien volverá automáticamente a dicha posición en los movimientos ulteriores hacia delante del usuario.	3.2.5.2.1 O cadoço de um cinto de segurança equipado com um retrator de bloqueamento automático não deve deslocar-se mais de 30 mm entre as posições de bloqueio do retrator. Após um movimento para trás do usuário, o cadoço deve permanecer na sua posição inicial ou retornar a essa posição automaticamente nos subsequentes movimentos para a frente do usuário.		OK
3.2.5.2.2 En caso de que el retractor forme parte de un cinturón subabdominal, la fuerza de enrollado de la correa no será inferior a 0,7 daN medida sobre la longitud libre entre el maniquí y el retractor, con arreglo a lo dispuesto en el punto 4.6.4. Si el retractor forma parte de una retención para el tronco superior, la fuerza de enrollado de la correa no será inferior a 0,1 daN ni superior a 0,7 daN cuando se mida de la misma manera.	3.2.5.2.2 Se o retrator fizer parte de um cinto subabdominal, a força de retração do cadoço não deve ser inferior a 0,7 daN, quando medida no comprimento livre entre o manequim e o retrator de acordo com o ítem 4.6.4. Se o retrator fizer parte de uma retenção do tronco superior, a força de retração do cadoço não de ^{deve} ser inferior a 0,1 daN e não de ^{deve} ultrapassar 0,7 daN, mediada da mesma maneira.		OK
3.2.5.2.3 La correa se extraerá del retractor y se dejará que se enrolle repetidamente conforme al método previsto en el punto 4.6.1 hasta haber completado 5.000 ciclos. Posteriormente, se someterá al retractor al ensayo de corrosión descrito en el punto 4.2 y al ensayo de resistencia al polvo previsto en el punto 4.6.3. El retractor deberá entonces superar satisfactoriamente otra serie de 5.000 ciclos de desenrollado y enrollado. Concluidos los anteriores ensayos, el retractor seguirá funcionando correctamente y seguirá cumpliendo los requisitos de los puntos	3.2.5.2.3 O cadoço deve ser retirado do retrator e deixado retrair-se repetidamente conforme o método previsto no ítem 4.6.1 até completar 5000 ciclos. O retrator de ^{deve} então ser submetido ao teste de corrosão indicado no ítem 4.2 e depois disso ao teste de poeira previsto no ítem 4.6.3. Em seguida, o retrator de ^{deve} completar satisfatoriamente 5000 ciclos adicionais de desenrolamento e enrolamento. Após a realização destes ensaios o retrator de ^{deve} ainda funcionar corretamente e cumprir os requisitos dos		OK

3.2.5.2.1 y 3.2.5.2.2.	itens 3.2.5.2.1 e 3.2.5.2.2.		
3.2.5.3 Retractor de bloqueo de emergencia	3.2.5.3 Retratores de bloqueio de emergência		OK
3.2.5.3.1 Un retractor de bloqueo de emergencia cumplirá las condiciones que figuran a continuación cuando se someta a ensayo con arreglo a lo prescrito en el punto 4.6.2. En el caso de sensibilidad única, de conformidad con el punto 2.14.4.1 del presente RTM, solamente serán válidas las especificaciones referentes a la deceleración del vehículo.	3.2.5.3.1 Um retrator de bloqueio de emergência, deve satisfazer as condições a seguir, quando ensaiados de acordo com os requisitos constantes do item 4.6.2. No caso de uma sensibilidade única, de acordo com o item 2.14.4.1 do presente RTM, apenas as especificações relativas à desaceleração do veículo são válidas.		OK
3.2.5.3.1.1 Deberá haberse bloqueado cuando la deceleración del vehículo alcance 0,45 g ⁴ para el tipo 4, o 0,85 g para el tipo de retractor 4N.	3.2.5.3.1.1 Deve bloquear-se quando a desaceleração do veículo atingir 0,45 g ⁵ para retractor do tipo 4 e 0,85 g para retractor do tipo 4N.		OK
3.2.5.3.1.2 No se bloqueará cuando la aceleración de la correa, medida en el sentido de extracción de esta, sea inferior a 0,8 g para el tipo 4 y a 1,0 g para el tipo de retractor 4N.	3.2.5.3.1.2 Não se deve bloquear valores de aceleração do cadarço, medido no sentido da extração desta, for inferior a 0,8 g para o tipo 4 e a 1,0 g para retractor tipo 4N.		OK
3.2.5.3.1.3 No deberá bloquearse cuando el dispositivo sensor se haya inclinado en un ángulo no superior a 12° en cualquier dirección con respecto a la posición de instalación especificada por su fabricante.	3.2.5.3.1.3 Não se deve bloquear quando o seu dispositivo sensor for inclinado a ângulos não superiores a 12° em qualquer direção a partir da posição de instalação indicada pelo seu fabricante;		OK
3.2.5.3.1.4 Se bloqueará cuando el dispositivo sensor se incline como mínimo 27° para el tipo 4 y 40° para el tipo 4N en cualquier dirección con respecto a la posición de instalación especificada por su fabricante.	3.2.5.3.1.4 Se bloqueará quando o dispositivo sensor estiver inclinado segundo um ângulo superior a 27° para retractor do tipo 4 e a 40° para retractor do tipo 4N em qualquer direção em relação à posição de instalação indicada pelo fabricante.		VER A INCLINAÇÃO DO ÂNGULO
3.2.5.3.1.5 Cuando el funcionamiento de un retractor dependa de una señal o fuente de energía externa, el retractor estará diseñado de forma que se bloquee automáticamente en caso de fallo o interrupción de dicha señal o fuente de	3.2.5.3.1.5 Se o funcionamento do retrator depender de um sinal ou de uma fonte de energia exterior, o projeto do retrator deve assegurar que este se bloqueie automaticamente caso		OK

⁴ g = 9,81 m/s²

⁵ g=9,81 m/s²

energía. No obstante, podrá dejar de cumplirse este requisito en el caso de un retractor de sensibilidad múltiple, siempre que una sola sensibilidad dependa de una señal o fuente de energía y el fallo de la señal o fuente de energía externa le sea indicado al conductor por medios ópticos o acústicos.	ocorra uma falha ou uma interrupção desse sinal ou fonte de energia. Contudo, este requisito não precisa ser cumprido no caso dos retratores com sensibilidade múltipla, desde que apenas uma dessas sensibilidades seja dependente de um sinal ou de uma fonte de energia exterior e a falha do sinal ou da fonte de energia seja indicada ao condutor por meios óticos e/ou acústicos.		
3.2.5.3.2 Cuando se someta a ensayo, con arreglo lo dispuesto en el punto 4.6.2, un retractor de bloqueo de emergencia de sensibilidad múltiple, una de las cuales sea la sensibilidad de la correa, cumplirá los requisitos especificados y, además, se bloqueará si la aceleración de la correa medida en el sentido de su extracción no es inferior a 3,0 g.	3.2.5.3.2 Quando ensaiados em conformidade com o ítem 4.6.2, os retratores de bloqueio de emergencia com sensibilidade múltipla, incluindo a sensibilidade do cadaço, devem satisfazer os requisitos especificados e ainda ficar bloqueados quando a aceleração do cadaço, medida no sentido da sua extração, for igual ou superior a 3,0 g.		OK
3.2.5.3.3 En el caso de los ensayos indicados en los puntos 3.2.5.3.1 y 3.2.5.3.2, la longitud de la correa que puede desenrollarse antes de que el retractor se bloquee no sobrepasará los 50 mm a partir de la longitud prevista en el punto 4.6.2.1. En el ensayo contemplado en el punto 3.2.5.3.1.2, el bloqueo no ocurrirá en los primeros 50 mm de la correa extraídos, empezando en la longitud especificada en el punto 4.6.2.1.	3.2.5.3.3 No caso dos ensaios indicados nos itens 3.2.5.3.1.e 3.2.5.3.2, o comprimento do cadaço que pode ser desenrolado antes do retrator se bloquear não deve ultrapassar 50 mm, partindo do comprimento previsto no ítem 4.6.2.1. No caso do ensaio indicado no ítem 3.2.5.3.1.2, o bloqueio não deve ocorrer durante os 50 mm de movimento do cadaço, partindo do comprimento previsto no ítem 4.6.2.1.		OK
3.2.5.3.4 En caso de que el retractor forme parte de un cinturón subabdominal, la fuerza de enrollado de la correa no será inferior a 0,7 daN medida sobre la longitud libre entre el maniquí y el retractor, con arreglo a lo dispuesto en el punto 4.6.4. Si el retractor forma parte de una retención del tronco superior, la fuerza de enrollado de la correa no será inferior a 0,1 daN y no superará los 0,7 daN cuando se mida de la misma manera, excepto en el caso de un	3.2.5.3.4 Se o retrator fizer parte de um cinto subabdominal, a força de retração do cadaço não deve ser inferior a 0,7 daN, medida no comprimento livre entre o manequim e o retrator de acordo com o ítem 4.6.4. Se o retrator for parte de uma retenção do tronco, a força de retração do cadaço não deve ser inferior a 0,1 daN e não deve ser superior a 0,7 daN, quando medida de mesma		OK

<p>cinturón dotado de un dispositivo de reducción de la tensión, en cuyo caso, la fuerza de enrollado podrá reducirse a 0,05 daN solo cuando dicho dispositivo esté en modo de funcionamiento. Cuando la correa pase por una guía o polea, la fuerza de enrollado se medirá sobre la longitud libre entre el maniquí y la guía o polea.</p> <p>Si el cinturón incluye un mecanismo, accionado de manera manual o automática, que impida a la correa enrollarse completamente, dicho mecanismo no estará en funcionamiento cuando se evalúen dichos requisitos.</p> <p>Si el cinturón incluye un dispositivo de reducción de la tensión, la fuerza de enrollado de la correa descrita más arriba se medirá con el dispositivo en modo de funcionamiento y de no funcionamiento cuando estos requisitos se evalúen antes y después de los ensayos de durabilidad con arreglo lo dispuesto en el punto 3.2.5.3.5.</p>	<p>maneira, exceto no caso de um cinto equipado com um redutor de tensão, em que a força de retração mínima pode ser reduzida a 0,05 daN unicamente quando esse dispositivo estiver em funcionamento. Se o cadaço passar por uma guia ou por uma roldana, a força de retração deve ser medida no comprimento livre entre o manequim e a guia ou a roldana.</p> <p>Se o conjunto compreender um dispositivo manual ou automático que impeça o cadaço de se retrain completamente, esse dispositivo não deve ser operado quando estes requisitos forem avaliados.</p> <p>Se o conjunto compreender um redutor de tensão, a força de retração do cadaço mencionada anteriormente deve ser medida com o dispositivo em funcionamento e desligado quando estes requisitos forem avaliados antes e após os ensaios de durabilidade de acordo com o item 3.2.5.3.5.</p>		
<p>3.2.5.3.5 La correa se extraerá del retractor y se dejará que se enrolle repetidamente conforme al método previsto en el punto 4.6.1 hasta haber completado 40.000 ciclos. Posteriormente, se someterá al retractor al ensayo de corrosión descrito en el punto 4.2 y al ensayo de resistencia al polvo previsto en el punto 4.6.3. El retractor deberá entonces superar otra serie de 5.000 ciclos de desenrollado y enrollado (lo que supone un total de 45.000 ciclos).</p> <p>Si el cinturón incluye un dispositivo de reducción de la tensión, los ensayos arriba indicados se efectuarán siempre que dispositivo de reducción de la tensión esté en modo de funcionamiento y de no funcionamiento.</p>	<p>3.2.5.3.5 O cadaço deve ser retirado do retrator e deixado retrain-se repetidamente conforme o método previsto no item 4.6.1 até completar 40,000 ciclos. Em seguida o retrator deve ser submetido ao ensaio de corrosão previsto no item 4.2 e posteriormente ao ensaio de resistência a poeira descrito no item 4.6.3. Em seguida será submetido a uma nova série de 5,000 ciclos devendo completar satisfatoriamente (perfazendo um total de 45,000 ciclos).</p> <p>Se o cinto possuir um dispositivo redutor de tensão, os ensaios referidos anteriormente devem ser realizados com esse</p>		<p>REVER a numeração do item</p>

Después de someterse a estos ensayos, el retractor seguirá funcionando correctamente y seguirá cumpliendo los requisitos de los puntos 3.2.5.3.1, 3.2.5.3.3 Y 3.2.5.3.4.	dispositivo de redução de tensão —em modo de funcionamento e desligado. Depois destes ensaios, o retrator de bye ainda funcionar corretamente e cumprir os requisitos dos itens 3.2.5.3.1, 3.2.5.3.3 e 3.2.5.3.4.		
3.2.5.4 Una vez efectuado el ensayo de durabilidad conforme al punto 3.2.5.3.5, e inmediatamente después de la medición de la fuerza de enrollado con arreglo al punto 3.2.5.3.4, los retractores deberán ajustarse a las dos especificaciones siguientes:	3.2.5.4 Os retractores devem cumprir, após o ensaio de durabilidade previsto no ítem 3.2.5.3.5 e imediatamente após a medição da força de retração prevista no ítem 3.2.5.3.4, as duas especificações seguintes:		OK Força de Retração e/ou fuerza de enrolado???
3.2.5.4.1 cuando se sometán a ensayo con arreglo al punto 4.6.4.2 retractores que no sean de bloqueo automático, los retractores deberán poder evitar cualquier holgura entre torso y la correa, y	3.2.5.4.1 Quando os retractores, exectuando os retractores de bloqueio automático, são ensaiados em conformidade com o ítem 4.6.4.2 devem poder eliminar qualquer folga entre o tronco e o cinto.		OK
3.2.5.4.2 cuando la hebilla se abra para liberar la lengüeta, el retractor debe ser capaz, por sí mismo, de enrollar totalmente la correa.	3.2.5.4.2 Quando o fecho é solto para liberar a lingueta, o retrator deve ser capaz de retrain por si mesmo todo o cadaço.		OK A expressão usada por nós é soltar o cinto e prender o cinto
3.2.6 Dispositivo de pretensado	3.2.6 – Dispositivo de pré-carregamento.		OK
3.2.6.1 El dispositivo de pretensado (incluyendo el sensor de colisión conectado al dispositivo mediante los enchufes iniciales, pero sin que pase corriente) funcionará con normalidad después de haber sido sometido al ensayo de corrosión conforme al punto 4.2.	3.2.6.1 O dispositivo de pré-carregamento (incluindo o sensor de impacto ligado ao dispositivo das tomadas de origen, mas sem passagem de corrente) deve operar normalmente depois de ter sido submetido ao ensaio de corrosão conforme o ítem 4.2.		OK
3.2.6.2 Se comprobará que la activación involuntaria del	3.2.6.2 Debye ser verificado se a operação		OK

dispositivo no implica riesgo de lesiones para el usuario.	involuntária do dispositivo não implicará riscos de lesões para o usuário.		
3.2.6.3 En el caso de dispositivos de pretensado pirotécnico:	3.2.6.3 No caso de dispositivo de pré-carregamento pirotécnicos:		OK
3.2.6.3.1 después de haber sido sometido al acondicionamiento conforme al punto 4.9.1, la temperatura no deberá haber activado el dispositivo de pretensado, que funcionará con normalidad;	3.2.6.3.1 Depois de ter sido submetido ao condicionamento em conformidade com o ítem 4.9.1, o dispositivo de pré-carregamento não deve ser ativado pela temperatura e deve funcionar normalmente.		OK
3.2.6.3.2 se tomarán precauciones para impedir que los gases calientes expulsados incendien los materiales inflamables contiguos.	3.2.6.3.2 Devem ser tomadas precauções para evitar que os gases quentes expelidos inflamem materiais adjacentes.		OK
3.3 Correas.	3.3 Cadarços.		OK
3.3.1 Generalidades	3.3.1 Generalidades		OK
3.3.1.1 Las correas se diseñarán de tal modo que la presión que ejerzan sobre el cuerpo del usuario se distribuya lo más regularmente posible en toda su anchura y que no se enrosquen ni siquiera bajo tensión. Además, serán capaces de absorber y disipar energía. Las correas dispondrán de orillos acabados que no se deshilacharán con el uso.	3.3.1.1 Os cadarços devem possuir características tais que garantam que a pressão sobre o corpo do usuário seja distribuída o mais uniformemente possível por toda a sua largura não podendo se torcer mesmo sob tensão. Devem ser capazes de absorver e de dissipar a energia. Os cadarços devem ter suas bordas arrematadas de tal forma que não desfiem em utilização.		OK
3.3.1.2 La anchura de la correa no será inferior a 46 mm al aplicar una carga de 980 daN + 100 – 0 daN. Dicha anchura se medirá con arreglo al ensayo prescrito en el punto 4.4.3 parando la máquina en la carga antes mencionada ⁶ .	3.3.1.2 A largura do cadarço não deve ser inferior a 46 mm sob a ação de uma carga de 980 daN + 100 – 0 daN. Esta medição deve ser efetuada conforme o ensaio prescrito no ítem 4.4.3 parando a máquina na carga acima mencionada.		OK
3.3.2 Resistencia tras el acondicionamiento ambiental En el caso de las dos muestras de correas acondicionadas con arreglo al punto 4.4.1.1, la carga de rotura de la correa, determinada conforme al	3.3.2 Resistência após condicionamento às condições ambientes. Quanto às duas amostras de cadarço acondicionadas de acordo com o ítem 4.4.1.1, a carga de ruptura do cadarço		OK

⁶ El ensayo no se ha realizado para las correas tejidas en estructura cruzada con hilos de poliéster de alta tenacidad, ya que dichas correas se ensanchan al ser sometidas a una carga. En tal caso, la anchura sin carga será ≥ 46 mm.

punto 4.4.2, no deberá ser inferior a 1.470 daN. La diferencia entre las cargas de rotura de las dos muestras no será superior al 10 % de la mayor de las dos cargas de rotura medidas.	determinada conforme o ítem 4.4.2, não deve ser inferior a 1470 daN. A diferença entre as cargas de ruptura das duas amostras não deve exceder 10% da mais elevada das cargas de ruptura medidas.		
3.3.3 Resistencia tras el acondicionamiento especial En el caso de las dos muestras de correas acondicionadas con arreglo a una de las disposiciones del punto 4.4.1 (excepto lo dispuesto en 4.4.1.1), la carga de rotura de la correa será, como mínimo, igual al 75 % de la media de las cargas determinadas en el ensayo descrito en el punto 3.3.2, y no será inferior a 1.470 daN. El responsable técnico de la certificación (servicio técnico) encargado de efectuar los ensayos podrá eximir de realizar uno o varios de estos ensayos si la composición del material utilizado o los datos de que se dispongan las hiciesen innecesarias.	3.3.3 Resistência após acondicionamento especial. No caso das duas amostras de cadaço <u>acondicionadas de acordo</u> com uma das disposições do ítem 4.4.1 (com exceção do ponto 4.4.1.1) não deve ser inferior a 75% da média das cargas determinadas no ensaio referido no ítem 3.3.2 e não inferior a 1470 daN. <u>O responsável técnico</u> pela realização dos ensaios pode dispensar um ou varios destes ensaios se a composição do material utilizado ou as informações disponíveis os tornarem desnecessários. <u>Ok nosso texto</u>		O RESPONSÁVEL TÉCNICO
3.4 Cinturón o sistema de retención	3.4 – Cinto ou sistema de retenção		OK
3.4.1 Ensayo dinámico	3.4.1 - Ensaio dinâmico		OK
3.4.1.1 El cinturón o sistema de retención se someterá al ensayo dinámico con arreglo al punto 4.7.	3.4.1.1 O cinto ou sistema de retenção <u>debe</u> ser submetido a um ensaio dinâmico de acordo com o ítem 4.7		OK
3.4.1.2 El ensayo dinámico se realizará en dos cinturones que con anterioridad no hayan sido sometidos a carga alguna, excepto en el caso de que dichos cinturones formen parte de sistemas de retención, en cuyo caso el ensayo dinámico se realizará en los sistemas de retención previstos para un grupo de asientos que con anterioridad no hayan soportado ninguna carga. Las hebillas de los cinturones que se someterán ensayo cumplirán los requisitos previstos en el punto 3.2.2.4. En el caso de cinturones de seguridad con retractor, el retractor habrá sido sometido al ensayo de	3.4.1.2 O ensaio dinâmico <u>debe</u> ser efetuado em dois cintos que não tenham sido previamente sujeitos a cargas, exceto se tratar de cintos que façam parte de sistemas de retenção, caso em que o ensaio dinâmico será efetuado aos sistemas de retenção previstos para um grupo de bancos que não tenham sido previamente submetidos a cargas. Os fechos dos cintos a ensaiar devem atender as prescrições do ítem 3.2.2.4. No caso de cintos de segurança com retratores, o retrator deve ter se submetido ao ensaio de resistência a poeira previsto		OK

Comentado [JAdC33]: Verificar a possibilidade de responsável técnico.

Comentado [g32]: Decia: "servicio técnico"

resistencia al polvo que figura en el punto 4.6.3; además, si los cinturones de seguridad o sistemas de retención están equipados con un dispositivo de pretensado que contiene medios pirotécnicos, el dispositivo deberá haber sido sometido al acondicionamiento que se especifica en el punto 4.9.1.	no ítem 4.6.3; além disso, no caso de cintos de segurança ou sistemas de retenção equipados com dispositivo de pré-carregamento que compreenda meios pirotécnicos, o dispositivo deve ter sido submetido ao acondicionamento especificado no ítem 4.9.1.		
3.4.1.2.1 Tras haber sometido los cinturones al ensayo de corrosión descrito en el punto 4.2, las hebillas deberán ser sometidas a 500 operaciones adicionales de apertura y cierre en condiciones normales de utilización.	3.4.1.2.1 Após os cintos terem sido submetidos ao ensaio de corrosão devem ser efetuados mais 500 ciclos de abertura e fechamento do fecho nas condições normais de utilização.		OK VERIFICAR e identificar os termos fivela e fecho
3.4.1.2.2 Los cinturones de seguridad con retractores habrán sido sometidos a los ensayos descritos en el punto 3.2.5.2 o a aquellos descritos en el punto 3.2.5.3. No obstante, si un retractor hubiese ya sido sometido al ensayo de corrosión con arreglo a lo dispuesto en el punto 3.4.1.2.1, no será necesario repetir dicho ensayo. 7.1 si lo considera oportuno.	3.4.1.2.2 Os cintos de segurança equipados com retratores devem ter sido submetidos aos ensaios descritos no ítem 3.2.5.2 ou aos ensaios descritos no ítem 3.2.5.3. Contudo, se um retrator já tiver sido submetido ao ensaio de corrosão em conformidade com as disposições do ítem 3.4.1.2.1, não será necessário repetir esse ensaio.		OK
3.4.1.2.3 En el caso de un cinturón previsto para ser utilizado con un dispositivo de ajuste de altura, según se define en el punto 2.14.6 anterior, el ensayo se realizará con el dispositivo ajustado en las posiciones más desfavorables a juicio del responsable técnico de la certificación (servicio técnico) encargado del ensayo. No obstante, si el dispositivo de ajuste de altura está constituido por el anclaje del cinturón, lo que se permite en virtud de lo dispuesto en el RTM de Anclajes de cinturones de seguridad, el responsable técnico de la certificación (servicio técnico) de realizar los ensayos podrá aplicar lo dispuesto en el punto 4.7.1 si lo considera oportuno.	3.4.1.2.3 Em caso de um cinto que utilize um dispositivo de regulagem de altura, conforme definido no ítem 2.14.6, o ensaio deve ser realizado com o dispositivo ajustado na(s) posição(ões) mais desfavorável(eis) escolhida(s) pelo responsável técnico pelo ensaio. No entanto, se o dispositivo de regulagem do cinto para a altura for constituído pela ancoragem do cinto, conforme o disposto no RTM de Ancoragens de cintos de segurança, O responsável técnico pelo ensaio pode, a seu critério, aplicar o disposto no ítem 4.7.1.		OK
3.4.1.2.4 En el caso de un	3.4.1.2.4 No caso do cinto		OK

Comentado [g34]: Decía: "servicio técnico"

Comentado [g35]: Decía: "servicio técnico encargado"

cinturón de seguridad con dispositivo de pretensado, el desplazamiento mínimo especificado en el punto 3.4.1.3.2 podrá reducirse a la mitad. Para los fines de este ensayo, el dispositivo de pretensado estará activado.	de segurança com um dispositivo de pré-carregamento, o deslocamento mínimo especificado no ítem 3.4.1.3.2 pode ser reduzido a metade. Para efeitos deste ensaio, o dispositivo de pré-carregamento debe estar em funcionamento.		
3.4.1.2.5 En el caso de un cinturón de seguridad con dispositivo de reducción de la tensión, se le someterá al ensayo de durabilidad con dicho dispositivo en modo de funcionamiento conforme al punto 3.2.5.3.5 antes de un ensayo dinámico. Entonces, el ensayo dinámico se efectuará con el dispositivo de reducción de la tensión en modo de funcionamiento.	3.4.1.2.5 No caso de um cinto de segurança com dispositivo de redução de tensão, se submeterá a um ensaio de durabilidade com esse dispositivo em funcionamento conforme previsto no ítem 3.2.5.3.5 antes do ensaio dinâmico. O ensaio dinâmico deve ser realizado com o redutor de tensão em funcionamento.		OK
3.4.1.3 Durante este ensayo se cumplirán los siguientes requisitos:	3.4.1.3 Durante este ensaio, devem cumprir-se os seguintes requisitos:		OK
3.4.1.3.1 ninguna parte del cinturón o de un sistema de retención que afecte a la sujeción del ocupante del vehículo se romperá y ninguna hebilla o sistema de bloqueo o de desplazamiento se abrirá o desbloqueará, y	3.4.1.3.1 Nenhuma parte do cinto ou sistema de retenção que afete a retenção do ocupante debe quebrar e nenhuma parte do fecho, do sistema de bloqueio ou sistema de deslocamento deve soltar ou desbloquear.		OK
3.4.1.3.2 el desplazamiento hacia delante del maniquí estará comprendido entre 80 y 200 mm a la altura de la pelvis en el caso de los cinturones subabdominales. En el caso de otros tipos de cinturones, el desplazamiento hacia delante estará comprendido entre 80 y 200 mm a la altura de la pelvis y entre 100 y 300 mm a la altura del tórax. En el caso de un cinturón arnés, el desplazamiento mínimo establecido para la pelvis podrá reducirse a la mitad. Dichos valores corresponden a los desplazamientos respecto de los puntos de referencia indicados en la figura 6 del anexo 7, correspondiente al Apéndice 5 del presente RTM.	3.4.1.3.2 O deslocamento para a frente do manequim debe ser entre 80 e 200 mm no nível da bacia, para os cintos subabdominais. No caso de outros tipos de cintos, o deslocamento para a frente debe estar entre 80 e 200 mm no nível da bacia e entre 100 e 300 mm no nível do tórax. No caso de cinto arnés, os deslocamentos mínimos especificados acima podem ser reduzidos pela metade. Estes valores referem-se a deslocamentos relativos aos pontos de referencia indicados na figura 6 do anexo 7, correspondente ao Apêndice 5 do presente RTM.		OK
3.4.1.3.3 En el caso de un cinturón de seguridad destinado al uso en asientos delanteros laterales protegidos	3.4.1.3.3 No caso de um cinto de segurança destinado a ser utilizado num lugar sentado lateral da frente		OK

Comentado [g36]: Decía:
"figura 6 del anexo 7 del presente Reglamento"

Comentado [JAdC37]: "figura 6 del anexo 7 del presente Reglamento"

por delante por una bolsa de aire, el desplazamiento del punto de referencia torácico podrá ser superior al que se indica en el punto 3.4.1.3.2 si su velocidad a este valor no supera los 24 km/h.	protegido por um airbag à sua frente, o deslocamento do ponto de referencia do tórax pode exceder a o especificado no ítem 3.4.1.3.2 se a sua velocidade desse valor não ultrapasar 24 km/h.		
3.4.1.4 En el caso de un sistema de retención:	3.4.1.4 No caso de um sistema de retenção:		OK
3.4.1.4.1 el movimiento del punto de referencia torácico podrá ser superior al especificado en el punto 3.4.1.3.2 si se demuestra, mediante cálculos o ensayo posterior, que ninguna parte del torso o de la cabeza del maniquí utilizado en el ensayo dinámico puede tocar ninguna pieza rígida de la parte delantera del vehículo, excepto si se trata de un contacto entre el tórax y el dispositivo de conducción, si este último se ajusta a lo prescrito en el RTM de Protección del conductor contra el mecanismo de dirección en caso de colisión y siempre que el contacto no tenga lugar a una velocidad superior a 24 km/h. Para esta evaluación, se considerará que el asiento se halla en la posición especificada en el punto 4.7.1.5;	3.4.1.4.1 O movimento do ponto de referencia do tórax pode ser superior ao indicado no ítem 3.4.1.3.2 se puder ser demonstrado, por cálculos ou ou num ensaio posterior, que nenhuma parte do tronco ou da cabeça do manequim utilizado no ensaio dinâmico teria entrado em contato com qualquer peça rígida da parte da frente do veículo, com exceção de um contato entre o tórax e o dispositivo de condução, se este último cumprir as prescrições do RTM de Proteção do condutor contra os mecanismos de direção em caso de colisão e o contato não ocorrer a uma velocidade superior a 24 km/h. Para efeito desta avaliação, o banco será considerado na posição definida no ítem 4.7.1.5		OK
3.4.1.4.2 en los vehículos en los que se utilicen dichos dispositivos, los sistemas de desplazamiento y de bloqueo que permiten a los ocupantes de todos los asientos salir del vehículo deberán siempre poder desbloquearse manualmente tras el ensayo dinámico.	3.4.1.4.2 Nos veículos que utilizem este tipo de dispositivo, os sistemas de deslocamento e bloqueio que permitem que os ocupantes de todos os bancos saírem do veículo devem ainda serem desbloqueados manualmente após o ensaio dinâmico.		OK
3.4.1.5 Excepcionalmente, en el caso de un sistema de retención, los desplazamientos podrán ser mayores a los indicados en el punto 3.4.1.3.2 si al anclaje superior instalado en el asiento se le aplica la excepción prevista en el punto 5.4 del RTM de Anclajes de cinturones de seguridad.	3.4.1.5 Excepcionalmente, no caso de um sistema de retenção, os deslocamentos podem ser maiores do que o indicado no ítem 3.4.1.3.2 se a ancoragem superior instalada no banco s beneficiar da exceção do ítem 5.4 do RTM de Ancoragens de cintos de segurança.		OK CONFUSO
3.4.2 Resistencia tras el acondicionamiento por	3.4.2 Resistência após o condicionamento por		OK

Comentado [JAdC38]: Bolsa de ar.

Comentado [g39]: Decía:
"Reglamento Nº 12"

Comentado [JAdC40]: Regulamento Nº 12"

Con formato: Portugués (Brasil)

Comentado [g41]: Decía:
"punto 7.4 del Reglamento Nº 14"

Con formato: Portugués (Brasil)

abrazión	abrasão.																										
3.4.2.1 El caso de las dos muestras acondicionadas conforme al punto 4.4.1.6, la resistencia a la rotura se evaluará con arreglo a lo dispuesto en los puntos 4.4.2 y 4.5. Deberá ser, al menos, igual al 75 % de la media de la resistencia a la rotura determinada durante los ensayos en correas no sometidas a abrasión, y no será inferior a la carga mínima prescrita para la pieza que se esté sometiendo a ensayo. La diferencia entre la resistencia a la rotura de las dos muestras no será superior al 20 % de la resistencia a la rotura más alta que se haya medido. En los procedimientos de los tipos 1 y 2, el ensayo de resistencia a la rotura se realizará únicamente en muestras de correa (punto 4.4.2). En el procedimiento del tipo 3, el ensayo de resistencia a la rotura se aplicará a la correa en combinación con el componente metálico implicado (punto 4.5).	3.4.2.1 No caso de duas amostras condicionadas em conformidade com o item 4.4.1.6, a carga de ruptura de <u>ve</u> ser avaliada em conformidade com os itens 4.4.2 e 4.5. Deve ser pelo menos igual a 75% da média das cargas de ruptura determinadas durante os ensaios com os cadarços não utilizados e não inferior á carga mínima especificada para a peça a ser ensaiada. A diferença entre as cargas de ruptura das duas amostras não deve ser superior a 20% da mais elevada das cargas de ruptura medidas. Para os procedimentos dos tipos 1 e 2, o ensaio de resistência à ruptura é unicamente efetuado nas amostras de cadarço (item 4.4.2). Para o procedimento do tipo 3, o ensaio de resistência à ruptura é unicamente efetuado na amostra de cadarço combinada com o elemento metálico envuelto <u>em volta</u> (item 4.5)		OK																								
3.4.2.2 Las partes del cinturón sometidas a un procedimiento de abrasión figuran en el siguiente cuadro, en el que los tipos de procedimiento que puedan resultar convenientes para las mismas se señalan con «x». Se utilizará una muestra nueva para cada procedimiento.	3.4.2.2 As partes do cinto a serem submetidas a um procedimento de abrasão são apresentadas na tabela a seguir e os tipos de procedimento que podem ser apropriados para elas são indicados por “x”. Uma nova amostra de <u>ve</u> ser usada para cada procedimento.		OK																								
	<table> <tr> <th></th><th>Procedimento do tipo 1</th><th>Procedimento do tipo 2</th><th>Procedimento do tipo 3</th></tr> <tr> <td>Peças de fixação de</td><td>-</td><td>-</td><td>X</td></tr> <tr> <td>Guia ou roldana</td><td>-</td><td>X</td><td>-</td></tr> <tr> <td>Orifício de fecho</td><td>-</td><td>X</td><td>X</td></tr> <tr> <td>Dispositivo de regulação</td><td>X</td><td>-</td><td>X</td></tr> <tr> <td>Peças ligadas ao cadarço por costura</td><td>-</td><td>-</td><td>X</td></tr> </table>		Procedimento do tipo 1	Procedimento do tipo 2	Procedimento do tipo 3	Peças de fixação de	-	-	X	Guia ou roldana	-	X	-	Orifício de fecho	-	X	X	Dispositivo de regulação	X	-	X	Peças ligadas ao cadarço por costura	-	-	X		OK
	Procedimento do tipo 1	Procedimento do tipo 2	Procedimento do tipo 3																								
Peças de fixação de	-	-	X																								
Guia ou roldana	-	X	-																								
Orifício de fecho	-	X	X																								
Dispositivo de regulação	X	-	X																								
Peças ligadas ao cadarço por costura	-	-	X																								
4 ENSAYOS	4 ENSAIOS		OK																								
4.1 Uso de las muestras	4.1 Utilização de amostras		OK																								

Tabla con formato

presentadas para el proceso de ensayo de un tipo de cinturón o de sistema de retención (véase anexo 13 correspondiente al Apéndice 10 del presente RTM)	apresentadas para proceso de ensaio de um tipo de cinto ou de um sistema de retenção (ver anexo 13 correspondente ao Apêndice 10 do presente RTM)		
4.1.1 Se requerirán dos cinturones o sistemas de retención para el examen de la hebilla, el ensayo de funcionamiento en frío de la hebilla, el ensayo en frío descrito en el punto 4.5.4 (en su caso), el ensayo de durabilidad de la hebilla, el ensayo de corrosión del cinturón, los ensayos de funcionamiento de los retractoros y el ensayo de apertura de la hebilla tras el ensayo dinámico. Una de estas dos muestras se empleará para el examen del cinturón o sistema de retención.	4.1.1 São necessários dois cintos ou sistemas de retenção para a inspeção do fecho, o ensaio de funcionamento a frio do fecho, o ensaio a frio descrito no item 4.5.4, se for o caso, o ensaio de durabilidade do fecho, o ensaio de corrosão do cinto, os ensaios de funcionamento dos retratores, o ensaio dinâmico e o ensaio de abertura do fecho depois do ensaio dinâmico. A inspeção do cinto ou do sistema de retenção é efetuado numa das duas amostras.		OK
4.1.2 Se requerirá un cinturón o un sistema de retención para el examen de la hebilla y el ensayo de resistencia de la hebilla, de las piezas de fijación, de los dispositivos de ajuste del cinturón y, en su caso, de los retractoros.	4.1.2 Um cinto de segurança ou sistema de retenção é necessário para a inspeção do fecho e o ensaio de resistência do fecho, das peças de fixação, dos dispositivos de regulagem do cinto e, se for o caso, dos retratores.		OK
4.1.3 Se requerirán dos cinturones o sistemas de retención para el examen de la hebilla, el ensayo de microdeslizamiento y el ensayo de abrasión. El ensayo de funcionamiento del dispositivo de ajuste del cinturón se realizará en una de las dos muestras.	4.1.3 São necessários dois cintos ou sistemas de retenção para a inspeção do fecho, o ensaio de microdeslizamento e o ensaio de abrasão. O ensaio de funcionamento do dispositivo de regulagem do cinto deve ser realizado numa das duas amostras.		OK
4.1.4 La muestra de correa se empleará para someter a ensayo la resistencia a la rotura de la misma. Se conservará parte de dicha muestra en tanto la homologación siga siendo válida.	4.1.4 A amostra do cadaço será utilizada para o ensaio de resistência à ruptura do cadaço. Uma dessa amostra deverá ser conservada enquanto o ensaio for válido.		OK
4.2 Ensayo de corrosión	4.2 Ensaio de corrosão		OK
4.2.1 Se colocará un cinturón completo dentro	4.2.1 Um conjunto completo de cinto de segurança deve ser		OK

Comentado [JAdC43]: "anexo 13 del presente Reglamento"

Comentado [g42]: Decía:
"anexo 13 del presente Reglamento"

Comentado [JAdC45]: Como lo vamos a llamar?

Comentado [g44]: Como lo vamos a llamar?

de una cámara de ensayo tal como se indica en el anexo 12, correspondiente al Apéndice 9 del presente RTM. Si se trata de un cinturón dotado de retractor, se desenrollará la correa en toda su longitud menos 300 ± 3 mm. Excepto interrupciones cortas que pueden ser necesarias, por ejemplo, para comprobar y reponer la solución de sal, el ensayo de exposición se desarrollará sin interrupción por un período de 50 horas.	colocado numa câmara de ensaio como indicado no anexo 12, correspondente ao Apêndice 9 do presente RTM. No caso de um sistema de retenção que comporte um retrator, o cadaço deve ser desenrolado em todo o seu comprimento, menos 300 ± 3 mm. Exceto durante breves interrupções que sejam necessárias, por exemplo, para verificar e acrescentar a solução salina, o ensaio de exposição deve decorrer sem interrupções durante um período de 50 horas.		
4.2.2 Al terminar el ensayo de exposición, se lavará el cinturón con cuidado o se sumergirá en agua corriente y clara a una temperatura no superior a 38°C para eliminar cualquier depósito de sal que pudiera haberse formado, y, a continuación, se pondrá a secar a temperatura ambiente durante 24 horas, antes de proceder a la inspección prevista en el punto 3.2.1.2.	4.2.2 Após a conclusão dos ensaios de exposição, o cinto deve ser lavado com precaução ou imerso em água corrente limpa com uma temperatura não superior a 38°C para remover qualquer depósito de sal que possa ter se formado, sendo em seguida posto a secar à temperatura ambiente durante 24 horas antes de ser inspecionado conforme previsto no item 3.2.1.2.		OK
4.3 Ensayo de microdeslizamiento (véase la figura 3 del anexo 11, correspondiente al Apéndice 8 del presente RTM).	4.3 Ensaio de microdeslizamento (ver figura 3 do anexo 11, correspondente ao Apêndice 8 do presente RTM)		OK
4.3.1 Las muestras que se someterán al ensayo de microdeslizamiento permanecerán un mínimo de 24 horas en una atmósfera con una temperatura de $20 \pm 5^{\circ}\text{C}$ y una humedad relativa de $65 \pm 5\%$. El ensayo deberá efectuarse a una temperatura situada entre 15 y 30°C .	4.3.1 As amostras a serem submetidas ao ensaio de microdeslizamento devem ser mantidas por no mínimo 24 horas em uma atmosfera com temperatura de $20 \pm 5^{\circ}\text{C}$ e uma humidade relativa de $65 \pm 5\%$. O ensaio deve ser realizado a uma temperatura compreendida entre 15 e 30°C .		OK
4.3.2 Se comprobará que el extremo libre del dispositivo de ajuste está dirigido hacia arriba o hacia abajo en el banco de pruebas como en el vehículo.	4.3.2 Deve ser assegurado que a parte livre do dispositivo de regulagem esteja dirigida para cima ou para baixo na bancada de ensaio, como no veículo.		OK

Comentado [JAdC47]: "anexo 12 del presente Reglamento"

Comentado [g46]: Decía:
"anexo 12 del presente Reglamento"

Comentado [JAdC49]: "figura 3 del anexo 11 del presente Reglamento"

Comentado [g48]: Decía:
"figura 3 del anexo 11 del presente Reglamento"

4.3.3 En el extremo inferior de la correa se colocará una carga de 5 daN. El otro extremo se someterá a un movimiento de vaivén de una amplitud total de 300 ± 20 mm (véase la figura).	4.3.3 Suspende-se uma carga de 5 daN na extremidade inferior da secção do cadaço. A outra extremidade deve ser submetida a um movimento de vaivém com uma amplitude de 300 ± 20 mm (ver figura).		OK
4.3.4 Si existe un extremo libre que sirva de reserva de correa, este no deberá atarse o prenderse a la sección sometida a la carga.	4.3.4 Se existir uma extremidade livre a servir de reserva do cadaço, essa extremidade não deve, de modo algum, ser presa ou agarrada à seção sob carga.		OK
4.3.5 Se verificará que, en el banco de pruebas, la correa, en su posición aflojada, desciende en forma de curva cóncava desde el dispositivo de ajuste, como en el vehículo. La carga de 5 daN aplicada en el banco de pruebas se guiará verticalmente de tal modo que se evite que la carga se balancee y que la correa se enrosque. La pieza de fijación se sujetará a la carga de 5 daN como en el vehículo.	4.3.5 Deve ser assegurado que, no banco de ensaio, que o cadaço em posição distendida desça do dispositivo de regulação num curva côncava, como no veículo. A carga de 5 daN aplicada no banco de ensaio deve ser guiada verticalmente de modo a evitar o balanceamento da carga e a torção do cadaço. A peça de fixação deve ser fixada à carga de 5 daN como no veículo.		OK
4.3.6 Antes del comienzo efectivo del ensayo, se efectuará una serie de 20 ciclos para que el sistema autotensor se ajuste adecuadamente.	4.3.6 Antes do início efetivo do ensaio, deve ser efetuada uma série de 20 ciclos para que o sistema de auto-aperto se ajuste corretamente.		OK
4.3.7 Se completarán 1.000 ciclos a una frecuencia de 0,5 ciclos por segundo con una amplitud total de 300 ± 20 mm. La carga de 5 daN se aplicará solo durante el tiempo correspondiente a un desplazamiento de 100 ± 20 mm por semiperíodo.	4.3.7 O número de ciclos executados deve ser de 1.000, à frequência de 0,5 por segundo, sendo a amplitude total de 300 ± 20 mm. A carga de 5 daN só deve ser aplicada durante o intervalo de tempo correspondente a um deslocamento de 100 ± 20 mm a cada meio período.		OK
4.4 Acondicionamiento de las correas para el ensayo de resistencia a la rotura (estático)	4.4 Condicionamento dos cadaços e ensaio de resistência à ruptura (estático).		OK
4.4.1 Acondicionamiento de las correas para el ensayo de resistencia a la rotura. Se acondicionarán de la siguiente manera:	4.4.1 Condicionamento do cadaço para o ensaio de resistência a ruptura. As amostras cortadas do cadaço conforme especificado no ítem 3.2.2.3 devem ser condicionadas da		Ver com Leandro

	seguinte maneira:		
4.4.1.1 Acondicionamiento a la temperatura e higrometría Se acondicionará la correa con arreglo a la norma ISO 139 (2005), utilizando la atmósfera estándar o la atmósfera estándar alternativa. Si el ensayo no se realiza inmediatamente a continuación del acondicionamiento, se colocará la muestra dentro de un recipiente cerrado herméticamente hasta que se comience el ensayo. La carga de rotura se determinará en los cinco minutos siguientes a la retirada de la correa de la atmósfera de acondicionamiento o del recipiente.	4.4.1.1 Condicionamento térmico e higrometria O cadaço é condicionado em conformidade com a norma ISO 139 (2005), utilizando a atmosfera padrão ou a atmosfera padrão alternativa. Se o ensaio não for efetuado após o condicionamento, a amostra deve ser colocada num recipiente herméticamente fechado até o ensaio começar. A carga de ruptura de ruptura deve ser determinada nos 5 minutos seguintes após a remoção do cadaço da atmosfera de condicionamento ou do recipiente.		OK
4.4.1.2 Acondicionamiento a la luz	4.4.1.2 —Condicionamento à luz		OK
4.4.1.2.1 Se aplicará lo dispuesto en la Recomendación ISO 105-B02 (1994/Amd2:2000). Se expondrá la correa a la luz el tiempo necesario para obtener un contraste igual al número 4 de la escala del gris sobre el patrón azul tipo 7.	4.4.1.2.1 Aplicam-se as prescrições da Recomendação ISO/105-B02 (1994/Amd2:2000). O cadaço deve ser exposto à luz durante o tempo necessário para a obtenção, no padrão azul tipo 7, do contraste igual ao número 4 da escala dos cinzentos.		OK
4.1.2.2.2 Tras la exposición, la correa será acondicionada como se describe en el punto 4.4.1.1. Si el ensayo no se realiza inmediatamente a continuación del acondicionamiento, se colocará la muestra dentro de un recipiente cerrado herméticamente hasta que se comience el ensayo. La carga de rotura se determinará en los cinco minutos siguientes a la retirada de la correa de la instalación de acondicionamiento.	4.1.2.2.2 Após a exposição o cadaço é condicionado em conformidade com o item 4.4.1.1. Se o ensaio não for realizado imediatamente após o condicionamento, a amostra debe ser colocada num recipiente herméticamente fechado até o ensaio começar. A carga de ruptura deve ser determinada nos cinco minutos após a remoção do cadaço da instalação de condicionamento.		OK
4.4.1.3 Acondicionamiento al frío	4.4.1.3 – Condicionamento ao frio.		OK
4.4.1.3.1 La correa será acondicionada como se	4.4.1.3.1 O cadaço deve ser condicionado como descrito		OK

Comentado [JAdC50]: Proposta não bate.

describido en el punto 4.4.1.1.	no ítem 4.4.1.1.		
4.4.1.3.2 A continuación, se colocará la correa durante una hora y media sobre una superficie plana en una cámara frigorífica en la que la temperatura del aire será de -30 ± 5 °C. Acto seguido, se plegará la correa y se colocará sobre el pliegue una pesa de 2 kg enfriada previamente a -30 ± 5 °C. Tras haber mantenido la correa bajo dicha carga durante 30 minutos en la misma cámara, se retirará la pesa y se medirá la carga de rotura en los 5 minutos siguientes a la retirada de la correa de la cámara frigorífica.	4.4.1.3.2 Continuando, o cadaço deve ser mantido durante uma hora e meia sobre uma superfície plana numa câmara fria em que a temperatura do ar seja de -30 ± 5 ° C. Posteriormente, o cadaço será dobrado e a dobra carregada com uma massa de 2 kg previamente arrefecida a -30 ± 5 ° C. Após o cadaço ter sido mantido sob carga durante trinta minutos na mesma câmara fria, a massa deve ser removida e se medirá a carga de ruptura nos cinco minutos seguintes à remoção do cadaço da câmara fria.		OK
4.4.1.4 Acondicionamiento al calor	4.4.1.4 Condicionamento ao calor.		OK
4.4.1.4.1 La correa permanecerá durante tres horas dentro de una cámara de calor, en una atmósfera de una temperatura de 60 ± 5 °C y de una humedad relativa de 65 ± 5 %.	4.4.1.4.1 O cadaço deve ser mantido durante três horas numa câmara de aquecimento, numa atmosfera com uma temperatura de 60 ± 5 ° C e uma humidade relativa de 65 ± 5 %		OK
4.4.1.4.2 La carga de rotura se determinará en los cinco minutos siguientes a la retirada de la correa de la cámara calorífica.	4.4.1.4.2 A carga de ruptura deve ser determinada nos cinco minutos seguintes a remoção do cadaço da câmara de aquecimento.		OK
4.4.1.5 Exposición al agua	4.4.1.5 Exposição à água.		OK
4.4.1.5.1 La correa permanecerá totalmente sumergida durante tres horas en agua destilada a una temperatura de 20 ± 5 °C, a la que se habrá añadido una pequeña cantidad de agente humectante. Podrá utilizarse cualquier agente humectante adecuado para la fibra que se someta a ensayo.	4.4.1.5.1 O cadaço deve permanecer totalmente imerso em água destilada durante três horas a uma temperatura de 20 ± 5 ° C, a qual irá ser adicionada uma pequena quantidade de agente molhante. Poderá ser utilizado qualquer agente molhante adequado a fibra que se submeteu ao ensaio.		OK
4.4.1.5.2 La carga de rotura se determinará en los 10 minutos siguientes a la extracción de la	4.4.1.5.2 A carga de ruptura deve ser determinada nos dez minutos seguintes a remoção do cadaço da água.		OK

correa del agua.																								
4.4.1.6 Acondicionamiento a la abrasión	4.4.1.6 -Condicionamento por abrasão.			OK																				
4.4.1.6.1 El acondicionamiento a la abrasión se aplicará a todos los dispositivos en los que la correa esté en contacto con una parte rígida del cinturón, excepto aquellos dispositivos de ajuste en los que el ensayo de microdeslizamiento (punto 4.3) muestre que la correa se desliza menos de la mitad del valor prescrito, en cuyo caso no será necesario el acondicionamiento a la abrasión mediante el procedimiento 1 (punto 4.4.1.6.4.1). El montaje sobre el dispositivo de acondicionamiento mantendrá aproximadamente la posición relativa de la correa y de la superficie de contacto.	4.4.1.6.1 —O procedimento de abrasão é efetuado em todos os dispositivos em que o cadaço entre o contato com uma peça rígida do cinto, com exceção de todos os dispositivos de regulagem em que o ensaio de micro deslizamento (item 4.3) mostre que o cadaço desliza menos da metade do valor prescrito; neste caso, não será necessário efetuar o procedimento de abrasão do tipo 1 (item 4.4.1.6.4.1). A montagem do dispositivo de condicionamento deve respeitar aproximadamente a posição relativa cadaço/superfície de contato.			OK																				
4.4.1.6.2 Las muestras serán acondicionadas como se describe en el punto 4.4.1.1. La temperatura ambiente durante el procedimiento de abrasión estará comprendida entre 15 y 30 °C.	4.4.1.6.2 As amostras são condicionadas em conformidade com o item 4.4.1.1. O procedimento de abrasão deve ser realizado a uma temperatura ambiente compreendida entre 15 e 30°C.			OK																				
4.4.1.6.3 En el cuadro siguiente figuran las condiciones generales de cada procedimiento de abrasión.	4.4.1.6.3 O quadro seguinte indica as condições gerais para cada procedimento de abrasão.			OK																				
	<table> <tr> <th></th><th>Car ga</th><th>Frequência eue acia (Hz)</th><th>Ciclos Número de Ciclos</th><th>Deslocamento plazami ento</th></tr> <tr> <td>Procedimiento 1</td><td>2,5</td><td>0,5</td><td>5.000</td><td>300 ± 20</td></tr> <tr> <td>Procedimiento 2</td><td>0,5</td><td>0,5</td><td>45.000</td><td>300 ± 20</td></tr> <tr> <td>Procedimiento 3*</td><td>0 a 5</td><td>0,5</td><td>45.000</td><td>-</td></tr> </table> <p>* Véase el ítem el punto 4.4.1.6.4.3.</p>		Car ga	Frequência eue acia (Hz)	Ciclos Número de Ciclos	Deslocamento plazami ento	Procedimiento 1	2,5	0,5	5.000	300 ± 20	Procedimiento 2	0,5	0,5	45.000	300 ± 20	Procedimiento 3*	0 a 5	0,5	45.000	-			OK
	Car ga	Frequência eue acia (Hz)	Ciclos Número de Ciclos	Deslocamento plazami ento																				
Procedimiento 1	2,5	0,5	5.000	300 ± 20																				
Procedimiento 2	0,5	0,5	45.000	300 ± 20																				
Procedimiento 3*	0 a 5	0,5	45.000	-																				
El desplazamiento que figura en la quinta columna del cuadro representa la amplitud de movimiento de vaivén	O deslocamento indicado na quinta coluna do quadro representa a amplitude de um movimento de vaivém aplicado no cadaço.			OK																				

aplicado a la correa.			
4.4.1.6.4 Procedimientos específicos de acondicionamiento	4.4.1.6.4 — Procedimento particulares de condicionamento	4.4.1.6.4 Condições especiais dos procedimentos de abrasão. Erro na versão portuguesa	OK
4.4.1.6.4.1 Procedimiento 1: para aquellos casos en los que la correa pasa a través de un dispositivo de ajuste. En un extremo de la correa se mantendrá una carga vertical permanente de 2,5 daN, mientras que el otro extremo de la correa estará fijado a un dispositivo que imprima a la correa un movimiento de vaivén horizontal. El dispositivo de ajuste se colocará en la correa horizontal, de forma que la correa permanezca bajo tensión (véase la figura 1 del anexo 11, correspondiente al Apéndice 8 del presente RTM).	4.4.1.6.4.1 Procedimento do tipo 1: nos casos em que o cadaço passe através de um dispositivo de regulação. Suspende-se uma carga vertical estável de 2,5 daN numa das extremidades do cadaço – a outra extremidade do cadaço deve ser fixada a um dispositivo que conferir ao cadaço um movimento horizontal de vaivém. O dispositivo de regulação deve ser colocado na horizontal de maneira que o cadaço permaneça sob tensão (ver figura 1 do anexo 11, correspondente ao Apêndice 8 do presente RTM).		OK
4.4.1.6.4.2 Procedimiento 2: para los casos en los que la correa cambia de dirección al pasar a través de una parte rígida. Durante este ensayo, los ángulos de las correas se mantendrán como se muestra en la figura 2 del anexo 11, correspondiente al Apéndice 8 del presente RTM. Durante el ensayo, se mantendrá la carga permanente de 0,5 daN. En los casos en que la correa cambie de dirección más de una vez al pasar por una parte rígida, se podrá aumentar la carga de 0,5 daN de manera que, al pasar por dicha parte rígida, se alcancen los 300 mm de desplazamiento de correa prescritos.	4.4.1.6.4.2 Procedimento do tipo 2: nos casos em que o cadaço mude de direção ao passar por uma peça rígida Durante este ensaio os ângulos dos cadaços devem ser mantidos conforme mostrado na figura 2 do anexo 11, correspondente ao Apêndice 8 do presente RTM. A carga constante de 0,5 daN deve ser mantida durante o ensaio. Nos casos em que o cadaço mude de direção mais de uma vez passando por uma parte rígida, a carga de 0,5 daN poderá ser aumentada de modo a assegurar que o deslocamento do cadaço através dessa parte rígida atinja os 300 mm prescritos.		OK
4.4.1.6.4.3	4.4.1.6.4.3 Procedimento do		OK

Con formato: Español (Argentina)

Comentado [JAdC52]: "figura 1 del anexo 11 del presente Reglamento"

Comentado [g51]: Decía: "figura 1 del anexo 11 del presente Reglamento"

Comentado [JAdC54]: "figura 2 del anexo 11 del presente Reglamento"

Comentado [g53]: Decía: "figura 2 del anexo 11 del presente Reglamento"

Procedimiento 3: para los casos en los que la correa esté fijada a una parte rígida mediante cosido o procedimiento similar. El movimiento total de vaivén será de 300 ± 20 mm, pero la carga de 5 daN se aplicará solo durante un desplazamiento de 100 ± 20 mm por cada semiperíodo (véase la figura 3 del anexo 11, correspondiente al Apéndice 8 del presente RTM).	tipo 3: nos casos em que o cadaço esteja fixado a uma parte rígida por costura ou processo similar. O movimento total de vaivém será 300 ± 20 mm, mas a carga de 5 daN deve ser aplicada únicamente durante um deslocamento de 100 ± 20 mm por cada meio período (ver a figura 3 do anexo 11, correspondente ao Apêndice 8 do presente RTM).		
4.4.2 Ensayo de resistencia a la rotura de la correa (ensayo estático)	4.4.2 Ensaio de resistência a ruptura do cadaço (ensaio estático).		OK
4.4.2.1 El ensayo se efectuará cada vez sobre dos nuevas muestras de correa de una longitud suficiente, acondicionadas de acuerdo con lo dispuesto en el punto 4.4.1.	4.4.2.1 Duas novas amostras de cadaço serão utilizadas por ensaio, com comprimento suficiente, condicionados de acordo com o disposto no ítem 4.4.1.		OK
4.4.2.2 Cada correa estará sujeta entre las mordazas de una máquina de prueba de tracción. Las mordazas estarán diseñadas de modo que se evite la rotura de la correa en las mismas o cerca de las mismas. La velocidad de desplazamiento será, aproximadamente, de 100 mm/minuto. La longitud libre de la muestra entre las mordazas de la máquina al iniciarse el ensayo será de $200 \text{ mm} \pm 40 \text{ mm}$.	4.4.2.2 Cada um dos cadaços deve ser agarrado pelas pinças de uma máquina de ensaio de tração. As pinças devem ser projetadas de modo a evitar a ruptura do cadaço no ponto ou na proximidade do ponto de contato com as pinças. A velocidade de deslocamento deve ser de 100mm/min. O comprimento livre da amostra entre as pinças da máquina no início do ensaio, deve ser de $200 \text{ mm} \pm 40 \text{ mm}$.		OK
4.4.2.3 Se aumentará la tensión hasta que se produzca la rotura de la correa y se anotará la carga de rotura.	4.4.2.3 Em seguida, a tensão deve ser aumentada até à ruptura do cadaço, anotando-se a carga de ruptura.		OK
4.4.2.4 Si la correa se suelta o se rompe en una de las mordazas o a menos de 10 mm de la misma, se anulará el ensayo y se realizará un nuevo ensayo con otra muestra.	4.4.2.4 Se o cadaço deslizar ou se romper no ponto de contato com uma das pinças ou a menos de 10 mm de uma delas, o ensaio será anulado, devendo realizar-se um novo ensaio com outra amostra.		OK
4.4.3 Anchura bajo carga	4.4.3 - Largura sob carga.		OK

Comentado [JAdC56]: "figura 3 del anexo 11 del presente Reglamento"

Comentado [g55]: Decía: "figura 3 del anexo 11 del presente Reglamento"

4.4.3.1 El ensayo se efectuará cada vez sobre dos nuevas muestras de correa de una longitud suficiente, acondicionadas de acuerdo con lo dispuesto en el punto 4.4.1.	4.4.3.1 Devem ser utilizadas por ensaio duas novas amostras de cadaço com comprimento suficiente, condicionados em conformidade com o disposto no ítem 4.4.1.		OK
4.4.3.2 Cada correa estará sujeta entre las mordazas de una máquina de prueba de tracción. Las mordazas estarán diseñadas de modo que se evite la rotura de la correa en las mismas o cerca de las mismas. La velocidad de desplazamiento será, aproximadamente, de 100 mm/minuto. La longitud libre de la muestra entre las mordazas de la máquina al iniciarse el ensayo será de 200 mm ± 40 mm.	4.4.3.2 Cada um dos cadaços deve ser agarrado pelas pinças de uma máquina de ensaio de tração. As pinças devem ser concebidas de modo a evitar a ruptura do cadaço no ponto ou na proximidade do ponto de contato com as pinças. A velocidade deslocamento deve ser de 100 mm/min. O comprimento livre da amostra entre as pinças da máquina, no início, deve ser de 200 ± 40 mm.		OK
4.4.3.3 Cuando la carga alcance 980 daN + 100-0 daN, se parará la máquina y se finalizará la medición en el plazo de 5 segundos. El ensayo se realizará por separado del ensayo de tracción.	4.4.3.3 Quando a carga atingir 980 daN ± 100 - 0 daN, para-se a máquina e procede-se à medição nos 5 segundos subsequentes. O ensaio tem de ser realizado separadamente a partir ensaio de tração		OK
4.5 Ensayo de los componentes del cinturón, incluidas las partes rígidas	4.5 Ensaio dos componentes do cinto que incorporam partes rígidas.		OK
4.5.1 La hebilla y el dispositivo de ajuste estarán fijados al aparato de ensayo de tracción por las partes del cinturón a las cuales están fijados normalmente, y la carga aumentará a 980 daN. En el caso de los cinturones de arnés, la hebilla estará conectada al aparato de ensayo mediante las correas que están fijadas a la hebilla y a la lengüeta o dos lengüetas situadas de manera aproximadamente simétrica al centro geométrico de la hebilla. Si la hebilla o el dispositivo de ajuste forman parte de la pieza de fijación o de la parte	4.5.1 O fecho e o dispositivo de regulagem devem ser unidos ao aparelho de ensaio de tração pelas partes do conjunto ao qual estão normalmente ligados, sendo então a carga levada a 980 daN. No caso de cinto “arnês”, o fecho deve ser ligado ao aparelho de ensaio pelos cadaços que estão fixados no fecho e a lingueta ou as duas linguetas localizadas de modo aproximadamente simétricos em relação ao centro geométrico do fecho. Contudo se o fecho ou o dispositivo de regulação fizer parte da peça de fixação ou da parte comum de um cinto de três pontos,		OK

común de un cinturón de tres puntos, la hebilla o dispositivo de ajuste se someterá a ensayo con la pieza de fijación, con arreglo a lo dispuesto en el punto 4.5.2, excepto en el caso de retractoros que cuentan con una guía o polea en el anclaje superior del cinturón; en este caso, la carga será de 980 daN y la longitud de correa que permanecerá enrollada en el tambor será la resultante de bloquear lo más cerca posible de 450 mm desde el extremo de la correa.	esse fecho ou esse dispositivo de regulagem devem ser ensaiados com a peça de fixação em conformidade com o item 4.5.2, com exceção do caso dos retratores com roldana ou guia do cadaço na ancoragem superior do cinto, em que a carga será de 980 daN e o comprimento do cadaço que permanecer enrolado no tambor será o que resultar do bloqueio com o cadaço desenrolado tão próximo quanto possível do seu comprimento total menos 450 mm.		
4.5.2 Las piezas de fijación y cualquier dispositivo de ajuste del cinturón se someterán a ensayo como se indica en el punto 4.5.1, pero la carga será de 1 470 daN y se aplicará, sin perjuicio de lo dispuesto en la segunda frase del punto 4.7.1, en las condiciones más desfavorables que puedan presentarse en un vehículo en el que el cinturón esté correctamente instalado. En el caso de los retractoros, el ensayo se efectuará cuando la correa esté totalmente desenrollada del tambor.	4.5.2 As peças de fixação e quaisquer dispositivos de regulagem do cinto em altura são ensaiados conforme indicado no ponto 4.5.1, mas a carga é de 1470 daN e deve ser aplicada, sem prejuízo do disposto na segunda frase do item 4.7.1, nas condições mais desfavoráveis que possam ocorrer num veículo em que o cinto esteja corretamente instalado. Quanto aos retratores o ensaio deve ser realizado quando o cadaço estiver totalmente desenrolado do tambor.		OK
4.5.3 Se colocarán dos muestras del cinturón de seguridad completo en una cámara refrigerada a una temperatura de -10 ± 1 °C durante dos horas. Las partes complementarias de la hebilla se engancharán manualmente después de haber sido extraídas de la cámara refrigerada.	4.5.3 Colocam-se duas amostras do conjunto do cinto completo numa câmara fria a uma temperatura de -10 ± 1 °C durante duas horas. As partes complementares da fivela devem ser engatadas manualmente logo após terem sido retiradas da câmara fria.		OK
4.5.4 Se colocarán dos muestras del cinturón de seguridad completo en una cámara refrigerada a una temperatura de -10 ± 1 °C durante dos horas. Las piezas rígidas	4.5.4 Colocam-se duas amostras do conjunto do cinto completo numa câmara fria a uma temperatura de -10 ± 1 °C durante duas horas. As peças rígidas e as peças em plástico submetidas ao ensaio são		OK

y las piezas de plástico que se sometan a ensayo se colocarán, por turnos, sobre una superficie de acero plana y rígida (que se habrá guardado con las muestras en la cámara refrigerada) situada en la superficie horizontal de un bloque rígido y compacto con una masa mínima de 100 kg; dentro de los 30 segundos siguientes a la extracción de la cámara refrigerada, se dejará caer por su peso una masa de acero de 18 kg desde una altura de 300 mm sobre la muestra del ensayo. La zona de impacto de la masa de 18 kg tomará la forma de una superficie convexa con una dureza mínima de 45 HRC, tendrá un radio transversal de 10 mm y un radio de 150 mm en el plano longitudinal axial. Una de las muestras se someterá a ensayo con el eje de la barra curva alineado con la correa y la otra muestra se someterá a ensayo a 90° respecto a la correa.	colocadas, uma de cada vez, sobre uma superfície de aço plana (que terá sido colocada com as amostras na câmara fria) colocada sobre a superfície horizontal de um bloco compacto rígido com uma massa de pelo menos 100kg; nos 30 segundos subsequentes à sua retirada da câmara fria, cairá sobre estas peças, por ação da gravidade uma massa de aço de 18 kg de uma altura de 300 mm. A face de impacto desta massa de 18 kg, de forma convexa, deve ter uma dureza de pelo menos 45 HRC, com um raio transversal de 10 mm e um raio longitudinal de 150 mm colocados ao longo do eixo da massa. Em relação a uma das amostras, realiza-se o ensaio colocando o eixo da barra curva no alinhamento do cadaço. Quanto a outra amostra, o ensaio realizar-se-á a 90° em relação ao cadaço.		
4.5.5 Las hebillas con partes comunes a dos cinturones de seguridad se someterán a una carga que permita simular las condiciones de utilización en un vehículo con los asientos regulados en su posición media. Se aplicará simultáneamente una carga de 1.470 daN a cada una de las correas. El sentido de aplicación de la carga se establecerá de conformidad con el punto 4.7.1. En el anexo 10, correspondiente al Apéndice 7 del presente RTM figura un aparato adecuado para el ensayo.	4.5.5 Os fechos que tenham partes comuns a dois cintos de segurança devem ser submetidos a uma carga que permita simular as condições de utilização num veículo cujos bancos estejam regulados na sua posição média. Deve ser aplicada simultaneamente a cada um dos cadaços uma carga de 1470 daN. A direção de aplicação da carga deve ser estabelecida de acordo com o ítem 4.7.1. No anexo 10, correspondente ao Apêndice 7 do presente RTM é mostrado um dispositivo adequado para o ensaio.		OK
4.5.6 Cuando se someta a ensayo un dispositivo de ajuste manual, la correa se extraerá progresivamente del	4.5.6 No ensaio de um dispositivo de regulação manual, o cadaço deve ser puxado para fora do dispositivo de modo regular,		OK

Comentado [g57]: Decía:
"anexo 10 del presente Reglamento"

sistema de ajuste, teniendo en cuenta las condiciones normales de uso, a una velocidad de, aproximadamente, 100 mm/s, y se medirá la fuerza máxima a, aproximadamente, 0,1 daN tras la extracción de los primeros 25 mm de correa. El ensayo se realizará en las dos direcciones del movimiento de la correa a través del dispositivo de ajuste, y la correa se someterá a 10 ciclos de movimiento antes de la medición.	tendo em conta as condições normais de utilização, a uma velocidade aproximada de 100 mm/s e a força máxima deve ser medida com a aproximação de 0,1 daN após terem sido puxados os primeiros 25 mm de cadaço. Realizar-se-á o ensaio nas duas direções de movimento do preeinta cadaço através do dispositivo de regulagem, devendo o cadaço ser submetido a 10 ciclos antes da medição.		
4.6 Ensayos adicionales de cinturones de seguridad con retractores	4.6 Ensaaios adicionais em cintos de segurança com retratores		OK
4.6.1 Durabilidad del mecanismo del retractor	4.6.1 Durabilidade do mecanismo retrator.		OK
4.6.1.1 La correa se desenrollará y se dejará enrollar el número de ciclos requerido con un ritmo no superior a 30 ciclos por minuto. En el caso de retractores con bloqueo de emergencia, cada 5 ciclos se dará un tirón para bloquear el retractor. Se dará el mismo número de tirones en cada una de las cinco longitudes de extracción, a saber, el 90 %, 80 %, 75 %, 70 % y 65 % de la longitud total de la correa que queda enrollada en el retractor. Sin embargo, cuando esta longitud supere los 900 mm, los porcentajes anteriores se referirán a los últimos 900 mm de correa que pueden extraerse del retractor.	4.6.1.1 O cadaço deve ser extraído e deixado retrair-se tantas vezes quantos os ciclos prescritos com uma frequência máxima de 30 ciclos por minuto. No caso dos retractores de bloqueio de emergência, será dado, a cada cinco ciclos, um impulso mais forte para bloquear o retrator. Será dado um mesmo número de impulsos em cinco posições diferentes, a 90%, 80%, 75%, 70% e 65% do comprimento total do cadaço ainda enrolado no retrator. Contudo, quando este comprimento ultrapassar 900 mm, as percentagens indicadas referir-se-ão aos últimos 900 mm de cadaço que podem ser extraídos do retrator.		OK
4.6.1.2 En el anexo 3 correspondiente al Apéndice 1 del presente RTM figura un aparato adecuado para los ensayos especificados en el punto 4.6.1.1.	4.6.1.2 No anexo 3, correspondente ao Apêndice 1 do presente regulamento RTM mostra-se uma aparelhagem adequada para os ensaios indicados no ítem 4.6.1.1.		OK
4.6.2 Bloqueo de los retractores de bloqueo de emergencia	4.6.2 Bloqueio dos retractores de bloqueio de emergencia.		OK

Comentado [g58]: Decía:
"anexo 3 del presente Reglamento"

4.6.2.1	Se someterá al retractor a un ensayo de bloqueo cuando la correa esté desenrollada totalmente menos 300 ± 3 mm.	4.6.2.1	Se submeterá o retrator a um ensaio de bloqueio quando o cadaço está desenrolado no seu comprimento total menos 300 ± 3 mm.	OK
4.6.2.1.1	En el caso de un retractor accionado por el movimiento de la correa, la extracción se llevará a cabo en la dirección en la que se produzca normalmente cuando el retractor está instalado en un vehículo.	4.6.2.1.1	No caso de um retrator acionado pelo movimento do cadaço, a extração deve estar na direção em que ocorre normalmente com o retrator instalado num veículo.	OK
4.6.2.1.2	Cuando los retractores se sometan a los ensayos de sensibilidad a la deceleración, dichas pruebas se efectuarán con la extensión anteriormente citada a lo largo de dos ejes perpendiculares, que serán horizontales si el retractor se instala en un vehículo conforme a las especificaciones del fabricante del cinturón de seguridad. Cuando no se haya especificado esta posición, la autoridad encargada de realizar los ensayos consultará al fabricante del cinturón de seguridad. Uno de los ejes se situará en la dirección elegida por el responsable técnico de la certificación (servicio técnico) para conseguir las condiciones de funcionamiento más desfavorables para el mecanismo de bloqueo.	4.6.2.1.2	Quando os retractoros estão sendo testados quanto à sensibilidade à desaceleração do veículo, eles devem ser testados na extração acima ao longo de dois eixos perpendiculares, que são horizontais se o retractor estiver instalado em um veículo conforme especificado pelo fabricante do cinto de segurança. Quando esta posição não for especificada, a autoridade de teste deve consultar o fabricante do cinto de segurança. Um desses eixos deve ser na direção escolhida pelo Responsável Técnico (Serviço Técnico) que realiza o ensaio de aprovação para dar as condições mais adversas em relação à atuação do mecanismo de bloqueio.	OK
4.6.2.2	En el anexo 4, correspondiente al Apéndice 2 del presente RTM, figura un aparato adecuado para los ensayos especificados en el punto 4.6.2.1. El diseño de cualquiera de estos aparatos garantizará que se produce la aceleración requerida antes de que la banda se extraiga más de 5 mm del retractor y que la extracción se produce a un índice medio de	4.6.2.2	No anexo 4, correspondente ao Apêndice 2 do presente RTM, é mostrada uma aparelhagem adequada para os ensaios especificados no ítem 4.6.2.1. A aparelhagem deve ser construída de modo a assegurar que seja atingida a aceleração requerida antes de serem retirados do retrator mais de 5 mm de cadaço e que essa extração se realize a uma taxa média de aumento da aceleração de pelo menos	OK

Comentado [JAdC60]: "servicio técnico encargado de los ensayos de homologación"

Comentado [g59]: Decía: "servicio técnico encargado de los ensayos de homologación"

Con formato: Portugués (Brasil)

Comentado [JAdC62]: "anexo 4 del presente Reglamento"

Con formato: Portugués (Brasil)

Comentado [g61]: Decía: "anexo 4 del presente Reglamento"

incremento de la aceleración mínimo de 55 g/s ⁷ y no superior a 150 g/s ⁸ para el ensayo de sensibilidad al movimiento de la correa y a un índice medio de incremento de la aceleración mínimo de 25 g/s ⁹ y no superior a 150 g/s ⁶ para el ensayo de sensibilidad a la deceleración del vehículo.	55g/s ⁽¹⁾ e de no máximo 150 g/s no ensaio de sensibilidade os deslocamento do cadaço e de pelo 25 g/s e de no máximo 150 g/s no ensaio de sensibilidade à desaceleração do veículo.		
4.6.2.3 Para comprobar la conformidad con los requisitos de los puntos 3.2.5.3.1.3 y 3.2.5.3.1.4, el retractor se instalará sobre una mesa horizontal y esta se inclinará a una velocidad no superior a 2° por segundo hasta que se produzca el bloqueo. El ensayo se repetirá inclinando la mesa en otras direcciones para garantizar el cumplimiento de dichos requisitos.	4.6.2.3 A fim de verificar a sua conformidade com as prescrições dos itens 3.2.5.3.1.3 e 3.2.5.3.1.4, o retrator deve ser montado sobre uma mesa horizontal, e esta se inclinará a uma velocidade que não exceda 2° por segundo até o momento do bloqueio. O ensaio se repetirá inclinando a mesa em outras direções de forma a assegurar que estas prescrições sejam cumpridas.		OK
4.6.3 Resistencia al polvo	4.6.3 Resistência ao pó		OK
4.6.3.1 El retractor se colocará dentro de una cámara de ensayo tal como se indica en el anexo 5, correspondiente al Apéndice 3 del presente RTM. Se montará en una posición similar a la que tendría si estuviera montado en el vehículo. La cámara de ensayo contendrá polvo tal como se especifica en el punto 4.6.3.2. Se desenrollará una extensión de 500 mm de correa del retractor y se mantendrá extraída, excepto durante los 10 ciclos completos de desenrollado y enrollado a los que se someterá la	4.6.3.1 O retrator deve ser instalado numa câmara de ensaio tal como indicado no anexo 5, correspondente ao Apêndice 3 do presente RTM. A sua orientação deve ser semelhante a que teria se estivesse montado no veículo. A câmara de ensaio deve conter pó, como o indicado no ítem 4.6.3.2. O cadaço deve ser extraído do retrator num comprimento de 500 mm e assim mantido, exceto durante 10 ciclos completos de extração e retração, aos quais deve ser submetida no minuto ou nos minutos subsequentes a cada agitação do pó. Durante um período de cinco horas, a poeira será agitada durante cinco segundos em cada 20		OK

Comentado [JAdC64]: "anexo 5 del presente Reglamento"

Comentado [g63]: Decía: "anexo 5 del presente Reglamento"

⁷ g = 9,81 m/s².

⁸

⁹

correa dentro del minuto de los dos minutos siguientes a cada vez que se agite el polvo. Durante un período de 5 horas, el polvo se agitará cada 20 minutos durante 5 segundos mediante aire comprimido exento de humedad y aceite con una presión relativa de $5,5 \times 10^5 \pm 0,5 \times 10^5$ Pa y que pase a través de un orificio de $1,5 \pm 0,1$ mm de diámetro.	minutos por ar comprimido seco e isento de óleo, a uma pressão relativa de $5,5 \times 10^5 \pm 0,5 \times 10^5$ Pa, passando por um orificio de $1,5 \pm 0,1$ mm de diámetro.		
4.6.3.2 El polvo utilizado en el ensayo descrito en el punto 4.6.3.1 consistirá en 1 kg, aproximadamente, de cuarzo seco. La granulometría será la siguiente: a) pasando por una apertura de 150 µm, diámetro del hilo 104 µm: 99 a 100 %; b) pasando por una apertura de 105 µm, diámetro del hilo 64 µm: 76 a 86 %; c) pasando por una apertura de 75 µm, diámetro del hilo 52 µm: 60 a 70 %.	4.6.3.2 O pó utilizado no ensaio descrito no item 4.6.3.1 compõe-se de 1kg de quartzo seco. A granulometria deve ser a seguinte: a) Passando por uma abertura de 150 µm, diâmetro do fio 104 µm: 99% a 100%; b) passando por abertura de 105 µm, diâmetro do fio 64 µm: 76% a 86%; c) passando por uma abertura de 75 µm, diâmetro do fio 52 µm: 60% a 70%.		OK
4.6.4 Fuerzas de enrollado	4.6.4 Forças de retração		OK
4.6.4.1 Se medirá la fuerza de enrollado en el cinturón de seguridad colocado en un maniquí de la misma manera que para el ensayo dinámico previsto en el punto 4.7. La tensión de la correa se medirá lo más cerca posible del punto de contacto con el maniquí (pero sin llegar a este) mientras se enrolla la correa a un ritmo de 0,6 m/min. En el caso de un cinturón de seguridad con dispositivo de reducción de la tensión, la fuerza de enrollado se medirá con el dispositivo de reducción de la tensión en modo de funcionamiento y de no funcionamiento.	4.6.4.1 As forças de retração devem ser medidas num conjunto de cinto de segurança instalado sobre um manequim, tal como no ensaio dinâmico prescrito no ponto de contato com o manequim (ligeiramente antes), enquanto o cadoço estiver a ser retraído a uma velocidade aproximada de 0,6 m por minuto. No caso de um cinto de segurança com um redutor de tensão, a força de retração e a tensão dao preeintacadoço devem ser medidas com o redutor de tensão em funcionamento e desligado.		OK

4.6.4.2 Antes del ensayo dinámico descrito en el punto 4.7, el maniquí sentado, vestido con una camisa de algodón, será inclinado hacia delante hasta que se hayan extraído del retractor 350 mm de correa, y entonces se le dejará en su posición inicial.	4.6.4.2 Antes do ensaio dinâmico descrito no ítem 4.7, o manequim sentado, vestido com uma camisola de algodão, deve ser inclinado para a frente até terem sido extraídos do retrator 350 mm de cadaço deixando-o regressar para a posição inicial.		OK
4.7 Ensayo dinámico del cinturón o del sistema de retención	4.7 Ensaio dinâmico do conjunto do cinto ou do sistema de retenção.		OK
4.7.1 El conjunto se fijará sobre un carro dotado del asiento y los anclajes que se especifican en el anexo 6, correspondiente al Apéndice 4 del presente RTM. Sin embargo, en caso de que el cinturón esté destinado a un vehículo específico o a un tipo de vehículo específico, el responsable técnico de la certificación (servicio técnico) de la realización de los ensayos determinará las distancias entre el maniquí y los anclajes, bien siguiendo las instrucciones de montaje del cinturón, bien conforme a los datos del fabricante del vehículo. Si el cinturón cuenta con un dispositivo de ajuste de altura definido en el punto 2.14.6, la posición del dispositivo y su medio de sujeción serán los mismos que los del diseño del vehículo. En ese caso, cuando se haya efectuado el ensayo dinámico para un tipo de vehículo, no será necesario repetirlo para otros tipos de vehículo cuyo punto de anclaje esté a menos de 50 mm del correspondiente punto de anclaje del cinturón sometido a ensayo. De manera alternativa, los fabricantes podrán determinar posiciones de	4.7.1 O conjunto do cinto deve ser fixado num carro equipado com banco e a ancoragem definida no anexo 6, correspondente ao Apêndice 4 do presente RTM. Se, todavia, o conjunto do cinto for destinado a um determinado veículo ou a determinados modelos de veículo, as distâncias entre o manequim e as fixações serão determinadas pelo responsável técnico (serviço técnico) que proceder aos ensaios, segundo as instruções de montagem fornecidas com o cinto ou de acordo com as indicações fornecidas pelo fabricante do veículo. Se o cinto estiver equipado com um dispositivo de regulagem de altura conforme definido no ítem 2.14.6, a posição do dispositivo e os meios de o fixar serão os mesmos que os do projeto do veículo. Neste caso, quando o ensaio dinâmico tiver sido efetuado para um modelo de veículo, não precisa de ser repetido para outros modelos de veículos nos quais cada ponto de ancoragem correspondente do cinto ensaiado. Em alternativa, os fabricantes podem determinar posições hipotéticas de ancoragem para ensaio, de modo a englobar o número máximo de pontos de ancoragens reais.		OK

Comentado [JAdC67]: "anexo 6 del presente Reglamento"

Comentado [g65]: Decía:
"anexo 6 del presente Reglamento"

Comentado [g66]: Decía:
"servicio técnico encargado"

Comentado [JAdC68]: "servicio técnico encargado"

	anclaje hipotéticas para el ensayo con el fin de incluir el máximo de puntos de anclaje reales.		
	<p>4.7.1.1 En el caso de un cinturón de seguridad o sistema de retención integrado en un conjunto para el cual se haya solicitado su homologación como sistema de retención, dicho cinturón se montará como se especifica en el punto 4.7.1 o en la parte de la estructura del vehículo que normalmente le corresponde y dicha parte se fijará sólidamente al carro de ensayo conforme a lo prescrito en los puntos 4.7.1.2 a 4.7.1.6.</p> <p>En el caso de un cinturón de seguridad o sistema de retención con dispositivos de pretensado que dependan de componentes distintos de los que integran el cinturón, este se montará en el carro de ensayo junto con las partes adicionales del vehículo que sean necesarias conforme a lo prescrito en los puntos 4.7.1.2 a 4.7.1.6.</p> <p>De forma alternativa, si dichos dispositivos no pueden ensayarse en el carro de ensayo, el fabricante podrá demostrar que el dispositivo cumple los requisitos establecidos en el RTM mediante un ensayo convencional de impacto frontal a 50 km/h conforme al procedimiento establecido en la norma ISO 3560 (1975).</p>	<p>4.7.1.1 No caso de um cinto de segurança ou de um sistema de retenção que faça parte de um conjunto para o qual é solicitada a homologação do sistema de retenção, o referido cinto será montado ou como previsto no item 4.7.1 ou na parte da estrutura do veículo na qual se encontra normalmente instalado, sendo essa parte fixada rigidamente ao carro de ensaio indicada nos itens 4.7.1.2 a 4.7.1.6.</p> <p>No caso de um cinto de segurança ou sistema de retenção equipado com dispositivo de pré-carregamento contando com componentes que não façam parte do próprio conjunto do cinto, o conjunto do cinto deve ser montado no carro de ensaio com as peças adicionais do veículo necessárias, segundo o prescrito nos itens 4.7.1.2 a 4.7.1.6.</p> <p>Em alternativa, no caso dos dispositivos não poderem ser ensaiados no carro de ensaio, o fabricante pode demonstrar que o dispositivo satisfaz as prescrições do RTM mediante um ensaio de colisão frontal convencional a 50 km/h em conformidade com o procedimento ISO 3560 (1975).</p>	OK
	4.7.1.2 Para sujetar el vehículo durante el ensayo no se utilizará ningún método que refuerce los anclajes de los asientos o de los cinturones de seguridad o	4.7.1.2 O método utilizado para imobilizar o veículo durante o ensaio não deve reforçar as ancoragens dos bancos ou dos cintos de segurança, nem atenuar a deformação normal da	OK

que atenúe la deformación normal de la estructura. No se utilizará ninguna parte delantera del vehículo que, al limitar el movimiento hacia delante del maniquí, con excepción de sus pies, pueda reducir la carga aplicada sobre el sistema de retención durante el ensayo. Las partes eliminadas de la estructura podrán sustituirse por partes de resistencia equivalente siempre que no obstaculicen el desplazamiento hacia delante del maniquí.	estrutura. Não se utilizará qualquer parte da frente do veículo que, limitando o movimento para a frente do manequim, com exceção dos pés, possa reduzir a carga imposta ao sistema de retenção durante o ensaio. As partes da estrutura eliminadas podem ser substituídas por partes de resistência equivalente, com a condição de não impedirem nenhum movimento para a frente do manequim.		
4.7.1.3 Se considerará que un dispositivo de fijación es satisfactorio si no produce efecto alguno sobre una superficie que abarque la anchura total de la estructura y si el vehículo o estructura se bloquea o se inmoviliza por delante a una distancia no inferior a 500 mm del punto de anclaje del dispositivo de retención. En la parte trasera, la estructura se sujetará, por detrás de los puntos de anclaje, a una distancia que baste para garantizar el cumplimiento de los requisitos del punto 4.7.1.2.	4.7.1.3 Um dispositivo de imobilização será considerado satisfatório se não produzir quaisquer efeitos numa superfície que abranja a totalidade da largura da estrutura e se o veículo ou a estrutura forem bloqueados ou fixados à frente a uma distancia não inferior a 500 mm do ponto de ancoragem do sistema de retenção. Na retaguarda, a estrutura deve estar imobilizada a uma distancia para trás dos pontos de ancoragem suficiente para o cumprimento das prescrições do ítem 4.7.1.2.		OK
4.7.1.4 Los asientos del vehículo se instalarán y colocarán en la posición de conducción que el responsable técnico de la certificación (servicio técnico) considere que ofrece las condiciones más desfavorables de resistencia compatibles con la instalación del maniquí en el vehículo. La posición de los asientos se hará constar en el acta. El respaldo del asiento, en caso de que su inclinación sea regulable, se bloqueará conforme a	4.7.1.4 Os bancos devem ser montados e colocados na posição de condução ou de utilização escolhida pelo responsável técnico (serviço técnico responsável) pelos ensaios considerando as condições mais desfavoráveis, sob o ponto de vista da resistência, compatível com a instalação do manequim no veículo. As posições dos bancos devem ser referidas no relatório. Se o banco tiver um encosto de inclinação regulável, esse encosto deve estar bloqueado em conformidade com as		OK

Comentado [g69]: Decía: "servicio técnico encargado de los ensayos de homologación"

Comentado [JAdC70]: "servicio técnico encargado de los ensayos de homologación"

las especificaciones del fabricante o, en ausencia de dichas especificaciones, deberá bloquearse de manera que forme un ángulo efectivo lo más próximo posible a 25° para los vehículos de las categorías M1 y N1 y lo más próximo posible a 15° en el caso de los vehículos del resto de categorías.	especificações do fabricante ou, na falta de tais especificações, estar bloqueado de modo a formar um ângulo efetivo tão próximo quanto possível de 25°, para os veículos das categorias M1 e N1, ou de 15°, para os veículos das restantes categorias.		
4.7.1.5 Para la evaluación de los requisitos del punto 3.4.1.4.1, el asiento se considerará en su más avanzada posición de utilización que sea adecuada a las dimensiones del maniquí.	4.7.1.5 A fim de se avaliar o cumprimento das prescrições do ítem 3.4.1.4.1, o banco será considerado como se estivesse na posição de utilização mais avançada, tendo em conta as dimensões do manequim.		OK
4.7.1.6 Todos los asientos de un mismo grupo se someterán a ensayo simultáneamente.	4.7.1.6 Todos os bancos pertencentes a um mesmo grupo são ensaiados simultaneamente.		OK
4.7.1.7 Los ensayos dinámicos del sistema de cinturón de arnés se realizarán sin (el conjunto de) la correa de entrepierna, en caso de haberla.	4.7.1.7 Os ensaios dinâmicos do sistema de cinto “arnês” são realizados sem o cadaço entre as pernas (conjunto), caso exista.		OK
4.7.2 El cinturón estará firmemente ajustado al maniquí. Entonces, se retirará la El cinturón se fijará al maniquí previsto en el anexo 7, correspondiente al Apéndice 5 del presente RTM de la siguiente manera: entre la espalda del maniquí y el respaldo del asiento se colocará una plancha de 25 mm de espesor. plancha de manera que todo el largo de su espalda esté en contacto con el respaldo del asiento. Se comprobará que el modo de enganche de las dos partes de la hebilla no entraña riesgos de reducir la fiabilidad del bloqueo.	4.7.2 O conjunto do cinto deve ser colocado no manequim descrito no anexo 7, correspondente ao Apêndice 5 do presente RTM, do modo que segue: será colocada uma prancha de 25 mm de espessura entre as costas do manequim estejam, em toda a sua extensão, em contato com o encosto do banco. Deve ser feita uma verificação para assegurar que o modo de engate das duas partes do fecho não provoca riscos de redução da fiabilidade do bloqueamento.		OK
4.7.3 Los extremos libres de las correas rebasarán los dispositivos de ajuste en una longitud	4.7.3 As extremidades livres do cadaço devem ultrapassar os dispositivos de regulação num comprimento		OK

Con formato: Portugués (Brasil)

Comentado [JAdC72]: "anexo 7 del presente Reglamento"

Con formato: Portugués (Brasil)

Comentado [g71]: Decía: "anexo 7 del presente Reglamento"

suplementaria de 28 kg por cada incremento. La masa total del carro y de la estructura del vehículo y de las masas inertes no diferirán, en ningún caso, en más de ± 40 kg del valor nominal para los ensayos de calibrado. Durante la calibración del dispositivo de detención, la velocidad del carro será de 50 km/h ± 1 km/h y la distancia de parada será de 40 cm ± 2 cm.	algum deve a massa total do carro, estrutura do veículo e massas inertes afastar-se do valor nominal para os ensaios de calibragem em mais de ± 40 kg. No decurso de calibragem do dispositivo de parada, a velocidade do carro deve ser de 50 km/h ± 1 km/h e a distância de parada deve ser de 40 cm ± 2 cm.		
4.7.4.2 Dispositivo de aceleración El carro estará propulsado de forma que, durante el ensayo, su cambio de velocidad total ΔV sea de 51 $\pm 2/-0$ km/h. El carro permanecerá horizontal durante la aceleración. La aceleración del carro se obtendrá mediante un dispositivo que permita obtener los resultados que se especifican a continuación: La curva de aceleración del carro, lastrado con masa inerte, permanecerá en la zona rayada del gráfico del anexo 8, correspondiente al Apéndice 6 del presente RTM y se mantendrá por encima del segmento definido por las coordenadas 10 g, 5 ms y 20 g, 10 ms. El inicio de la colisión (T0) corresponde, conforme a la norma ISO 17373 (2005), a un valor de aceleración de 0,5 g. La masa total del carro y de la estructura del vehículo y de las masas inertes no diferirán, en ningún caso, en más de ± 40 kg del valor nominal para los ensayos de calibrado. Durante el calibrado del dispositivo de aceleración, el cambio de velocidad total del carro ΔV será de 50 $\pm 2/-0$ km/h. Incluso si se	4.7.4.2 Dispositivo do ensaio de aceleração. O carro é propulsionado por forma a que a variação da velocidade total ΔV seja 51 km/h $\pm 2/-0$ km/h. O carro deve permanecer na horizontal durante a aceleração. Para obter a aceleração do carro utilizar-se-á um aparelho cujos requisitos de desempenho são os seguintes: A aceleração da curva do carro lastrado com massas inertes deve inscrever-se na zona tracejada indicada no gráfico no anexo 8, correspondente ao Apêndice 6 do presente RTM, e manter-se acima do segmento definido pelas coordenadas 10g, 5ms e 20g, 10 ms. O início do impacto (T0) é definido para um nível de aceleração de 0,5 g, em conformidade com a norma ISO 17373 (2005), Em caso algum deve a massa total do carro, estrutura do veículo e massa inertes afastar-se do valor nominal para os ensaios de calibragem em mais de ± 40 kg. Durante a calibração do dispositivo do ensaio de aceleração, a variação da velocidade total do carro ΔV deve corresponder a 51 km/h $\pm 2/-0$. Independentemente do preenchimento dos requisitos acima indicados, o responsável técnico (serviço técnico) utilizará um carro		OK

Con formato: Portugués (Brasil)

Con formato: Portugués (Brasil)

Comentado [JAdC80]: "gráfico del anexo 8"

Con formato: Portugués (Brasil)

Comentado [g77]: Decía: "gráfico del anexo 8"

Comentado [JAdC78]: Verificar o valor.

Comentado [JAdC81]: Serviço técnico

cumplen los requisitos antes mencionados, el responsable técnico de la certificación (servicio técnico) utilizará una masa de carro (equipado con sus asientos), conforme a lo previsto en el punto 1 del anexo 6, correspondiente al Apéndice 4 del presente RTM, superior a 380 kg.	(equipado com o respectivo banco) com uma massa superior a 380 kg, em conformidade com o item 1 do anexo 6, correspondente ao Apêndice 4 do presente RTM.		
4.7.5 Se medirán la velocidad del carro inmediatamente antes del impacto (solo para los carros de desaceleración, necesaria para calcular la distancia de frenado), la aceleración o deceleración del carro, el desplazamiento hacia delante del maniquí y la velocidad del pecho correspondiente a un desplazamiento de 300 mm. El cambio de velocidad se calculará mediante integración de la aceleración o desaceleración del carro registrada. La distancia necesaria para alcanzar los primeros 50 +1/-0 km/h del cambio de la velocidad podrá calcularse mediante la doble integración de la desaceleración del carro registrada.	4.7.5 Devem ser mantidas a velocidade do carro imediatamente antes do impacto (só para carros de desaceleração, necessários para calcular a distancia de parada), a aceleração ou desaceleração do carro, a deslocamento do manequim para a frente e a velocidade do tórax a um deslocamento de 300 mm deste. A variação da velocidade é calculada mediante a integração dos valores registrados de aceleração ou desaceleração do carro. A distância necessária para atingir os primeiros 50 +1/-0 km/h no que diz respeito a variação da velocidade do carro pode ser calculada por dupla integração do valor registrado de desaceleração do carro.		OK
4.7.6 Tras el impacto, el cinturón o sistema de retención y sus partes rígidas se someterán a examen visual, sin abrir la hebilla, para determinar si se han producido fallos o roturas. En caso de sistemas de retención, también se comprobará, tras el ensayo, si las partes de la estructura del vehículo unidas al carro han sufrido alguna deformación permanente. En caso de existir alguna deformación, se tendrá en cuenta para cualquier	4.7.6 Após o impacto, o conjunto do cinto ou o sistema de retenção e as suas partes rígidas devem ser submetidos a um exame visual, sem abertura do fecho, a fim de verificar se houve qualquer falha ou ruptura. No caso do sistema de retenção, deve igualmente ser verificado, após o ensaio, se as partes da estrutura do veículo ligadas ao carro não sofreram deformações permanentes visíveis. Se tais deformações forem notadas, serão levadas em conta para os cálculos efetuados em conformidade		OK

Comentado [g79]: Decía:

"servicio técnico"

Comentado [JAdC82]: Anexo 6

cálculo que se efectúe conforme al punto 3.4.1.4.1.	com o ítem 3.4.1.4.1.		
4.7.7 No obstante, si los ensayos antes mencionados se realizaron a una velocidad mayor o la curva de aceleración superó el límite superior de la zona rayada y el cinturón de seguridad cumple los requisitos, se considerará que el ensayo ha sido satisfactorio.	4.7.7 Todavía, se os ensaios tiverem sido realizados a uma velocidade mais elevada e/ou a curva de aceleração tiver ultrapassado o nível superior da zona tracionada e o cinto de segurança cumprir os requisitos, o ensaio será considerado satisfatório.		OK
4.8 Ensayo de apertura de la hebilla	4.8 Ensaio de abertura do fecho.		OK
4.8.1 Para este ensayo, se utilizarán cinturones o dispositivos de retención que ya hayan sido sometidos al ensayo dinámico con arreglo al punto 4.7.	4.8.1 Devem ser utilizados neste ensaio conjuntos de cinto ou dispositivos de retenção que já tinham sido submetidos ao ensaio dinâmico em conformidade com o ítem 4.7		OK
4.8.2 El cinturón se extraerá del carro de ensayo sin que se abra la hebilla. Se aplicará a la hebilla una carga de tracción directa mediante las correas unidas a la misma de forma que todas las correas estén sometidas una fuerza de $60/n$ daN. (Se entiende que n es el número de correas unidas a la hebilla cuando está en posición bloqueada). Cuando la hebilla esté unida a una parte rígida, se aplicará la carga con el mismo ángulo que el formado por la hebilla y el extremo rígido durante el ensayo dinámico. Se aplicará una carga a una velocidad de 400 ± 20 mm por minuto al centro geométrico del botón de apertura de la hebilla, siguiendo un eje constante paralelo al movimiento inicial del botón. Durante la aplicación de la fuerza necesaria para abrirla, la hebilla estará sujeta por un soporte rígido. La carga citada anteriormente no superará	4.8.2 O cinto deve ser retirado do carro de ensaios sem que o fecho seja aberto. Aplicar-se-á uma carga ao fecho por tração direta através dos cadarços a ele ligado, de modo que todas os cadarços fiquem sujeitos a força de $\frac{60}{n}$ daN. (Entende-se que “n” é o número de cadarços ligados ao fecho <u>quando</u> este estiver na posição fechado). Caso o fecho esteja ligado a uma parte rígida, a carga será aplicada respeitando o ângulo formado pelo fecho e a extremidade rígida durante o ensaio dinâmico. Aplica-se uma carga a velocidade de 400 ± 20 mm/minuto no centro geométrico do botão de comando da abertura do fecho, segundo um eixo paralelo à direção de movimento inicial do botão. Durante a aplicação da força necessária para abrir o fecho, esta é mantida por um suporte rígido. A carga acima referida não deve ultrapassar o limite previsto no item 3.2.2.5. O ponto de contato da aparelhagem de ensaio deve ser de forma esférica e ter um raio de $2,5 \text{ mm} \pm 0,1 \text{ mm}$. Deve apresentar uma		OK

Con formato: Portugués (Brasil)

el límite establecido en el punto 3.2.2.5. El punto de contacto del equipo de ensayo tendrá forma esférica y un radio de $2,5 \pm 0,1$ mm. Presentará una superficie metálica pulida.	superfície metálica polida.		
4.8.3 Se medirá la fuerza de apertura de la hebilla y se anotará cualquier fallo de la misma.	4.8.3 Mede-se a força de abertura do fecho e anotam-se todas as falhas do fecho.		OK
4.8.4 Tras el ensayo de apertura de la hebilla, se examinarán los componentes del cinturón o del sistema de retención que se hayan sometido a los ensayos prescritos en el punto 4.7 y se consignarán en el acta de ensayo los desperfectos sufridos por el cinturón o el sistema de retención durante el ensayo dinámico.	4.8.4 Após o ensaio de abertura do fecho, as partes constituintes do conjunto do cinto ou do sistema de retenção submetidas aos ensaios previstos no ítem 4.7 e devem ser examinados e a extensão dos danos sofridos pelo conjunto do cinto ou pelo sistema de retenção durante o ensaio dinâmico deve ser registrado no relatório do ensaio.		OK
4.9 Ensayos adicionales de los cinturones de seguridad con dispositivos de pretensado	4.9 Ensaaios adicionais em cintos de segurança com dispositivos de pré-carregamento.		OK
4.9.1 Acondicionamiento El dispositivo de pretensado podrá ser separado del cinturón de seguridad para ser probado y se mantendrá durante 24 horas a una temperatura de $60^{\circ} \pm 5^{\circ}\text{C}$. A continuación, se elevará la temperatura a $100^{\circ} \pm 5^{\circ}\text{C}$ durante dos horas. Posteriormente, se mantendrá durante 24 horas a una temperatura de $-30^{\circ} \pm 5^{\circ}\text{C}$. Una vez extraído del acondicionamiento, el dispositivo se calentará hasta alcanzar la temperatura ambiente. Si ha sido separado, se le fijará de nuevo al cinturón de seguridad.	4.9.1 Condicionamento. O dispositivo de pré-carregamento pode ser separado do cinto de segurança a ensaiar e ser mantido durante 24 horas à temperatura de $60^{\circ} \pm 5^{\circ}\text{C}$. A temperatura é então elevada para $100^{\circ}\text{C} \pm 5^{\circ}\text{C}$ durante duas horas. Em seguida é mantido durante 24 horas à temperatura de $-30^{\circ}\text{C} \pm 5^{\circ}\text{C}$. Após ter sido retirado do condicionamento, deixa-se aquecer o dispositivo até à temperatura ambiente. Se tiver sido separado, deve ser novamente montado no cinto de segurança.		OK
4.10 Informe de ensayo	4.10 Relatório de ensaio		OK
4.10.1 Los resultados de todas las pruebas previstas en el punto 4 y, en particular: a) el tipo de	4.10.1 O relatório de ensaio deve registrar os resultados de todos os ensaios previstos no ítem 7, e em especial: a) o tipo de		OK

<p>dispositivo utilizado para el ensayo (dispositivo de aceleración o de desaceleración);</p> <p>b) el cambio de velocidad total;</p> <p>c) la velocidad del carro inmediatamente antes del impacto solo para los carros de desaceleración;</p> <p>d) la curva de aceleración o desaceleración durante la totalidad del cambio de velocidad del carro;</p> <p>e) el desplazamiento máximo hacia delante del maniquí;</p> <p>f) el emplazamiento de la hebilla durante el ensayo (en caso de poder variar);</p> <p>g) la fuerza de apertura de la hebilla;</p> <p>h) cualquier fallo o rotura.</p> <p>Si, con arreglo a lo previsto en el punto 4.7.1, no se han respetado las prescripciones sobre anclajes previstas en el anexo 6, correspondiente al Apéndice 4 del presente RTM, en el informe de ensayo se describirá el montaje del cinturón o del sistema de retención y se consignarán los ángulos y dimensiones principales.</p>	<p>dispositivo utilizado para o ensaio (dispositivo de aceleração ou desaceleração);</p> <p>b) variação de velocidade total;</p> <p>c) velocidade do carro imediatamente antes do impacto, apenas para carros de desaceleração;</p> <p>d) curva de aceleração ou desaceleração durante todas as variações de velocidade do carro;</p> <p>e) deslocamento máximo para a frente do manequim;</p> <p>f) local – se puder variar – ocupado pelo fecho durante o ensaio;</p> <p>g) força de abertura do fecho;</p> <p>h) qualquer falha ou ruptura.</p> <p>Se, nos termos do ítem 4.7.1, as prescrições relativas às fixações previstas no anexo 6, correspondente ao Apêndice 4 do presente RTM, não tiverem sido cumpridas, o relatório de ensaio deve descrever a montagem do conjunto do cinto ou do sistema de retenção assim como os ângulos e dimensões relevantes.</p>		
5 REQUISITOS RELATIVOS A LA INSTALACIÓN EN EL VEHÍCULO	5 Requisitos relativos à instalação no veículo.		OK
5.1 Equipamiento relativo a los cinturones de seguridad y los sistemas de retención	5.1 Cintos de segurança e sistemas de retenção		OK
5.1.1 Exceptuando los asientos utilizables exclusivamente cuando el vehículo se encuentre parado, los asientos de los vehículos de las categorías M1, M2 (de clase III o B), M3 (de clase III o B6) y N estarán equipados con cinturones	5.1.1 Com exceção dos lugares sentados destinados à utilização apenas com o veículo parado, os bancos dos veículos pertencentes às categorias M1, M2 [das classes II ou B ⁽¹⁾], M3 (das classes III ou B ⁽¹⁾) e N devem ser equipados com cintos de		OK

Con formato: Portugués (Brasil)

Comentado [JAdC84]: "anexo 6"

Con formato: Portugués (Brasil)

Comentado [g83]: Decía: "anexo 6"

Con formato: Portugués (Brasil)

de seguridad o sistemas de retención que cumplan los requisitos del presente RTM. Las Partes contratantes que apliquen el presente RTM podrán exigir la instalación de cinturones de seguridad en los vehículos de las categorías M2 y M3 pertenecientes a la clase II6. En caso de instalarse, los cinturones de seguridad o los sistemas de retención de los vehículos de las clases I, II o A6 pertenecientes a las categorías M2 o M3 cumplirán los requisitos del presente RTM. En el marco del derecho nacional, los Estados Parte podrán permitir la instalación de cinturones de seguridad o de sistemas de retención distintos de los contemplados en el presente RTM, siempre que estén destinados a personas con discapacidad. Los sistemas de retención que se ajusten a lo dispuesto en el anexo 8 correspondiente al Apéndice 5 del RTM de Construcción general de vehículos M2 o M3 quedarán exentos del cumplimiento de las disposiciones del presente RTM. En los vehículos de las clases I o A10 pertenecientes a las categorías M2 o M3 podrán instalarse cinturones de seguridad o sistemas de retención que se ajusten a lo dispuesto en el presente RTM.	segurança e/ou sistemas de retenção que cumpram os requisitos do presente RTM. As partes contratantes que apliquem o presente regulamento podem exigir a instalação de cintos de segurança em veículos das categorias M2 e M3 pertencente à classe II. Os veículos das classes I e II ou os veículos A pertencentes às categorias M2 ou M3 podem ser equipados com cintos de segurança e/ou sistemas de retenção desde que estes cumpram os requisitos do presente RTM. As partes contratantes podem, ao abrigo da legislação nacional autorizar a instalação de cintos de segurança ou sistemas de retenção que não sejam abrangidos pelo presente regulamento, desde que se destinem a pessoas com deficiência. Os sistemas de retenção que cumpram o disposto no anexo 8, correspondente ao Apêndice 5 do RTM de construção geral de veículos M2 e M3 estão isentos do cumprimento das disposições deste RTM. Os veículos das classes I ou A pertencentes às categorias M2 ou M3 podem ser equipados com cintos de segurança e/ou sistemas de retenção, desde que cumpram os requisitos do presente RTM.		
5.1.2 Los tipos de cinturones de seguridad o sistemas de retención de	5.1.2 Os tipos de cintos de segurança ou sistemas de retenção para cada lugar em		OK

Comentado [JAdC86]: "las Partes contratantes"

Comentado [g85]: Decía:
"las Partes contratantes"

Comentado [JAdC87]: Verificar :Anexo 8 – série 02 de alterações ao regulamento nº 107.

¹⁰ De acuerdo al documento de trabajo RTM sobre denominación, clasificación, tipo y modelo.

los asientos que requieren la instalación de los mismos deberán corresponder a los especificados en el anexo 16, correspondiente al Apéndice 13 del presente RTM con lo cual no se podrán utilizar ni los retractoros sin bloqueo (punto 2.14.1) ni los retractoros de desbloqueo manual (punto 2.14.2)]. En todos los asientos para los que el anexo 16, correspondiente al Apéndice 13 del presente RTM exige un cinturón subabdominal de tipo B, se podrán instalar cinturones subabdominales de tipo Br3, excepto cuando, al ser utilizados, se enrollen tanto que resulten incómodos una vez abrochados normalmente.	que seja exigida a instalação devem ser os especificados no anexo 16, correspondente ao Apêndice 13 do presente RTM [com os quais não podem ser utilizados nem retractoros sem bloqueio (item 2.14.1) nem retractoros de desbloqueio manual (item 2.14.2)]. Para todos os lugares sentados em que sejam especificados cintos subabdominais do tipo B no anexo 16, correspondente ao Apêndice 13 do presente RTM, são admitidos cintos subabdominais do tipo Br3, exceto no caso de, em utilização, este se retraírem de tal modo que o conforto, após o fecho normal, se reduza de modo significativo.		
5.1.2.1 No obstante, para los asientos laterales que no sean delanteros de los vehículos de la categoría N1, que se señalan en el anexo 16, correspondiente al Apéndice 13 del presente RTM con el símbolo Ø, se permitirá la instalación de un cinturón subabdominal del tipo Br4m o Br4Nm, siempre que, entre el asiento y la parte lateral más próxima del vehículo, haya una zona de paso que permita a los pasajeros desplazarse a otras partes del vehículo. El espacio entre un asiento y la parte lateral se considerará zona de paso cuando la distancia entre dicha parte lateral, teniendo todas las puertas cerradas, y un plano longitudinal vertical que pase por el centro del asiento de que se trate, medido en la posición del punto R y perpendicularmente al plano longitudinal mediano del vehículo, sea	5.1.2.1 No obstante, para os lugares sentados laterais, que não sejam os da frente, dos veículos da categoria N1 previstos no anexo 16, correspondente ao Apêndice 13 do presente RTM e marcados com o símbolo Ø é permitida a instalação de um cinto subabdominal de tipo Br4m ou Br4Nm, caso haja uma passagem entre o assento e a parede lateral mais próxima do veículo, destinada a permitir o acesso de passageiros a outras partes do veículo. Um espaço entre o assento e a parede lateral é considerado uma passagem se a distância entre a parede lateral, com todas as portas fechadas, e um plano longitudinal vertical que passe pelo eixo central do assento em causa – medido no ponto R e perpendicularmente ao plano longitudinal médio do veículo – for superior a 500 mm.		OK

Comentado [JAdC90]: "anexo 16"

Comentado [JAdC91]: verificar

Comentado [g88]: Decía: "anexo 16"

Comentado [JAdC92]: verificar

Comentado [JAdC93]: "anexo 16"

Comentado [g89]: Decía: "anexo 16"

Comentado [JAdC95]: "anexo 16"

Comentado [g94]: Decía: "anexo 16"

superior a 500 mm.			
5.1.3 Donde no se prescriba la instalación de cinturones de seguridad, el fabricante podrá instalar cualquier tipo de cinturón de seguridad o sistema de retención que se ajuste al presente RTM. En los asientos para los que el anexo 16, correspondiente al Apéndice 13 del presente RTM, exija un cinturón subabdominal, se podrán instalar los cinturones de tipo A autorizados en el mismo anexo.	5.1.3 Se não forem exigidos cintos de segurança pode ser fornecido qualquer tipo de cinto de segurança ou sistema de retenção conforme com o presente regulamento à escolha do fabricante. Podem ser fornecidos cintos do tipo A dos tipos admitidos no anexo 16, correspondente ao Apêndice 13 do presente RTM como alternativa a cintos subabdominais para os lugares em que estes são especificados no mesmo anexo.		OK
5.1.4 En los cinturones de tres puntos provistos de retratores, un retractor actuará, al menos, sobre la correa diagonal.	5.1.4 Nos cintos de três pontos equipados com retratores, pelo menos um retrator deve atuar sobre o cadoço diagonal.		OK
5.1.5 Con excepción de los vehículos de la categoría M1, se permitirá la instalación de un retractor de bloqueo de emergencia de tipo 4N (punto 2.14.5) en vez de un retractor de tipo 4 (punto 2.14.4), siempre que se demuestre a los servicios encargados de los ensayos que un retractor de tipo 4 no resultaría práctico.	5.1.5 Exceto para veículos da categoria M1, pode ser admitido um retrator de bloqueio de emergencia do tipo 4N (item 2.14.5) em vez de um retrator do tipo 4 (item 2.14.4) sempre que se demonstre aos serviços responsáveis pelos ensaios que a montagem de um retrator do tipo 4 não seria pratico.		OK
5.1.6 Para los asientos delanteros laterales y centrales señalados en el anexo 16, correspondiente al Apéndice 13 del presente RTM, con el símbolo *, se considerarán adecuados los cinturones subabdominales especificados en dicho anexo cuando el parabrisas esté situado fuera de la zona de referencia definida en el anexo 1 mencionado en el Apéndice correspondiente del RTM de Acondicionamiento interior.	5.1.6 Para os bancos lateral da frente e central da frente indicados no anexo 16, correspondente ao Apêndice 13 do presente RTM e marcados com o símbolo *, os cintos subabdominais do tipo especificado nesse anexo são considerados adequados se o para-brisas estiver localizado fora da zona de referencia definida no anexo 1, mencionado no Apêndice correspondente do RTM de condicionamento interior.		OK
Por lo que se refiere a los cinturones de seguridad, se entenderá	No que diz respeito aos cintos de segurança, o para-brisa é considerado como parte da zona de referência quando for suscetível de entrar em contato estático com o aparelho de ensaio, de acordo com o método descrito no		

Comentado [JAdC97]: "anexo 16"

Comentado [g96]: Decía: "anexo 16"

Comentado [JAdC98]: Responsável técnico

Comentado [JAdC102]: "anexo 16"

Comentado [g99]: Decía: "anexo 16"

Comentado [JAdC103]: "anexo 1 del Reglamento Nº 21"

Comentado [g100]: Decía: "anexo 1 del Reglamento Nº 21"

que el parabrisas forma parte de la zona de referencia cuando pueda entrar en contacto estático con el aparato de ensayo, de acuerdo con el método descrito en el anexo 1 mencionado en el Apéndice correspondiente del RTM de Acondicionamiento interior.	anexo 1 mencionado Apéndice correspondiente ao RTM de Condicionamento interior.		
5.1.7 con el símbolo *, se instalarán cinturones de tres puntos de un tipo En cada asiento del anexo 16, correspondiente al Apéndice 13 del presente RTM, a menos que se dé una de las circunstancias siguientes, en cuyo caso podrá instalarse un cinturón de seguridad de dos puntos de un tipo especificado en dicho anexo.	5.1.7 Cada lugar sentado indicado no anexo 16, correspondente ao Apéndice 13 do presente RTM e marcado com o símbolo *, deve estar dotado de três pontos de um tipo especificado no anexo 16, correspondente ao Apéndice 13 do presente RTM a não ser que uma das seguintes condições seja satisfeita, caso em que poderão ser instalados cintos de dois pontos de um tipo especificado no referido anexo.		OK
5.1.7.1 Un asiento u otra parte del vehículo conforme al punto 3.5 del apéndice 1 correspondiente al RTM de Fuerza de los asientos y sus anclajes (autobuses) se halla directamente delante, o	5.1.7.1 Existe um banco ou outras partes do veículo que cumprem as prescrições do item 3.5 do Apéndice 1 correspondente ao RTM de Resistência dos bancos e das suas ancoragens (ônibus), diretamente à sua frente, ou		OK
5.1.7.2 ninguna parte del vehículo está en la zona de referencia o, cuando el vehículo se encuentra en movimiento, ninguna parte puede estarlo, o	5.1.7.2 Nenhuma parte do veículo está dentro da zona de referência nem é suscetível de estar dentro dela quando o veículo esteve em movimento, ou		OK
5.1.7.3 las partes del vehículo dentro de la mencionada zona de referencia cumplen los requisitos en materia de absorción de energía establecidos en el apéndice 6 correspondiente al RTM de Fuerza de los asientos y sus anclajes (autobuses).	5.1.7.3 Existem partes do veículo dentro da referida zona de referência que cumprem as prescrições de absorção de energia previstas no apéndice 6 correspondente ao RTM de Resistência dos bancos e das suas ancoragens (ônibus).		OK
5.1.8 Cada asiento para pasajeros provisto de un airbag de protección	5.1.8 Cada lugar sentado de passageiro equipado com um airbag deve ser dotado de um		OK

Comentado [JAdC104]: "anexo 1 del Reglamento N° 21"

Comentado [g101]: Decía: "anexo 1 del Reglamento N° 21"

Comentado [JAdC107]: "anexo 16"

Comentado [g105]: Decía: "anexo 16"


Comentado [JAdC108]: "anexo 16"

Comentado [g106]: Decía: "anexo 16"

Comentado [g109]: Decía: "punto 3.5 del apéndice 1 del Reglamento N° 80"

Comentado [g110]: Decía: "apéndice 6 del Reglamento N° 80"

Comentado [JAdC111]: a almofada de ar

<p>frontal irá acompañado de una advertencia contra la utilización de un sistema de retención infantil orientado hacia atrás en tal asiento. Como mínimo, esa indicación deberá consistir en una etiqueta con pictogramas de advertencia claros según se ilustra a continuación.</p>	<p>aviso contra a utilização de uma retenção virada para a retaguarda nesse lugar. No mínimo, essa informação debe consistir num rótulo com pictograma de advertencia claros, como se mostra a seguir.</p>		
			
<p>El conjunto tendrá unas dimensiones mínimas de 120 × 60 mm, o un área equivalente. La etiqueta podrá adaptarse de manera que el formato difiera del ejemplo presentado; sin embargo, el texto deberá ajustarse a lo prescrito.</p>	<p>As dimensões totais mínimas devem ser no mínimo de 120x60mm ou a área equivalente. A etiqueta acima pode ser adaptada e diferir do modelo apresentado: conteúdo o conteúdo do texto debe cumprir as prescrições apresentadas.</p>		OK
<p>5.1.9 En el caso de un airbag de protección frontal instalado en el asiento del acompañante, la advertencia se colocará de manera perdurable en cada lado del parasol frontal de dicho asiento, en una posición tal, que al menos una de las advertencias sea siempre visible cualquiera que sea la posición del parasol. Otra alternativa es que</p>	<p>5.1.9 No caso de um airbag para proteção frontal no banco do passageiro da frente, o aviso deve ser afixado de ambos os lados no para-sol de proteção contra o sol de tal modo que, pelo menos um dos avisos esteja sempre visível, independentemente da posição do para-sol. Em alternativa, deve ser colocada uma advertencia na face visível do para-sol de proteção contra o sol, rebatida, e uma segunda</p>		OK

Comentado [JAdC112]: almofada de ar

<p>una de las advertencias se coloque en el lado visible del parasol subido y la otra en el techo, por detrás del parasol, de modo que siempre esté visible al menos una de ellas. No deberá ser posible retirar con facilidad la etiqueta del parasol o del techo sin causar a estos un deterioro permanente, evidente y claramente visible en el interior del vehículo.</p> <p>Si el vehículo no dispone de parasol ni de techo, la etiqueta de advertencia deberá colocarse en un lugar donde siempre esté claramente visible.</p> <p>En el caso de airbags de protección frontal para otros asientos del vehículo, la advertencia deberá estar directamente delante del asiento pertinente, de manera que sea siempre claramente visible para quien esté instalando en él un sistema de retención infantil orientado hacia atrás. Los requisitos del presente punto y del punto 5.1.8 no se aplican a aquellas plazas de asiento que estén equipadas con un dispositivo que desactive automáticamente el módulo de airbag de protección frontal cuando se instale un sistema de retención infantil orientado hacia atrás.</p>	<p>advertencia deve ser colocada no teto por de <u>trás</u> do para-sol, de modo que pelo menos uma advertencia esteja sempre visível. O rótulo de advertencia do para-sol e do teto não deve ser removido facilmente sem que ocorra quaisquer danos evidentes e claramente visíveis no interior do veículo.</p> <p>Se o veículo não estiver equipado com um para-sol ou nem teto, o aviso deve ser posicionado num local onde seja claramente visível em todas as ocasiões.</p> <p>No caso de um <u>airbag</u> para proteção frontal destinada a outros bancos do veículo, o aviso <u>deve</u> ser colocado imediatamente à frente do banco em causa e ser sempre claramente visível para alguém que pretenda instalar um sistema de retenção para crianças virado para a retaguarda nesse banco. Os requisitos do ítem 5.1.8 não se aplicam aos lugares sentados equipados com um dispositivo de desativação automática do conjunto de <u>airbag</u> para proteção frontal quando é instalado um sistema de retenção para crianças virado para a retaguarda.</p>		
<p>5.1.10 El manual de instrucciones del vehículo deberá contener información detallada que haga referencia a la citada advertencia; deberá incluir, como mínimo, el siguiente texto en todos los idiomas oficiales del país o países donde cabría razonablemente esperar que fuera a matricularse</p>	<p>5.1.10 O manual de instruções do veículo deve conter informação detalhada que faça referência ao aviso no mínimo deve incluir o seguinte texto em todas as línguas oficiais do país ou países em que o veículo possa razoavelmente vir a ser registrado.</p> <p>Nunca utilize um sistema de retenção para</p>		OK

Comentado [JAdC113]: almofada de ar

Comentado [JAdC114]: almofada de ar

<p>el vehículo:</p> <p>«No coloque NUNCA un sistema de retención infantil orientado hacia atrás en un asiento protegido por un AIRBAG ACTIVO instalado frente al asiento. Peligro de MUERTE o LESIÓN GRAVE para el NIÑO».</p> <p>Este texto deberá ir acompañado de una ilustración que muestre la advertencia tal como se encuentra en el vehículo. La información deberá ser fácil de encontrar en el manual de instrucciones (por ejemplo, con una referencia concreta a esta información impresa en la primera página, que indique la página correspondiente o el folleto aparte, etc.).</p> <p>Los requisitos del presente punto no se aplican a los vehículos en los que todas las plazas de asiento para pasajeros están equipadas con un dispositivo que desactiva automáticamente el módulo de airbag de protección frontal cuando se instala un sistema de retención infantil orientado hacia atrás.</p>	<p>crianças virado para a retaguarda num banco protegido por um airbag ativado a frente; perigo de MORTE ou de LESÕES GRAVES para CRIANÇA.</p> <p>O texto deve ser acompanhado de uma ilustração do rótulo de advertência tal como se encontra no veículo. As informações devem ser facilmente encontradas no manual de instruções (por exemplo, referencia específica na primeira página às informações, separados de identificação da página, folheto a parte, etc).</p> <p>Os requisitos deste ponto não são aplicáveis aos veículos em que todos os lugares sentados para os passageiros estão equipados com um dispositivo de desativação automática do airbag para proteção frontal quando é instalado um sistema de retenção para crianças virado para a retaguarda.</p>		
<p>5.1.11 En el caso de los asientos diseñados para ser utilizados cuando el vehículo está parado que puedan voltearse o colocarse en otras orientaciones, los requisitos del punto 5.1.1 solo se aplicarán a las orientaciones designadas para el uso normal cuando el vehículo circula en carretera, con arreglo al presente RTM.</p>	<p>5.1.11 No caso de bancos que podem ser girados ou orientado para outras posições, quando o veículo estiver parado, as prescrições do ítem 5.1.1 são aplicáveis únicamente às posições destinadas a utilização normal quando o veículo se desloca na estrada, de acordo com o presente RTM.</p>		OK
<p>5.2 Requisitos generales</p>	<p>5.2 Prescrições gerais</p>		OK
<p>5.2.1 Los cinturones de seguridad, los sistemas de retención, los sistemas de retención infantil ISOFIX con arreglo al cuadro 2 del apéndice 3 del anexo</p>	<p>5.2.1 Cintos de segurança, sistemas de retenção, sistemas ISOFIX de retenção para crianças indicados no quadro 2 do Apêndice 3 do anexo 17, correspondente ao Apêndice</p>		OK

Comentado [JAdC115]: almofada de ar

Comentado [JAdC116]: bolsa de ar

17, correspondiente al Apéndice 14 del presente RTM, así como los sistemas de retención infantil i-Size con arreglo al cuadro 3 del apéndice 3 del anexo 17, correspondiente al Apéndice 14 del presente RTM, estarán fijados a anclajes y, en el caso de los sistemas de retención infantil i-Size, apoyados en una superficie de contacto del suelo del vehículo, que se ajusten a los requisitos del RTM de Anclajes de cinturones de seguridad, como el diseño y las características dimensionales, el número de anclajes y los requisitos en materia de resistencia.	14 do presente RTM, bem como sistemas “i-Size” de retenção para crianças indicadas no quadro 3 do anexo 17, correspondente ao Apéndice 14 do presente RTM, devem ser fixados a ancoragens e, no caso de sistemas “i-Size” de retenção para crianças, apoiados numa superfície de contato do assoalho do veículo que cumpra as especificações do RTM de Ancoragens de cintos de segurança, no que toca às características relativas às dimensões, ao número de fixações e aos requisitos de resistência.		
5.2.2 Los cinturones de seguridad, los sistemas de retención y los sistemas de retención infantil recomendados por el fabricante con arreglo a los cuadros 1 y 3 del apéndice 3 del anexo 17, correspondiente al Apéndice 14 del presente RTM, estarán instalados de manera que funcionen satisfactoriamente y reduzcan el riesgo de lesiones en caso de accidente. En particular, estarán montados de tal forma que:	5.2.2 Os cintos de segurança, os sistemas de retenção , os sistemas de retenção para crianças e os sistemas ISOFIX de retenção para crianças, recomendados pelo fabricante de acordo com os quadros 1 a 3 do anexo 17, correspondente ao Apéndice 14 do presente RTM, devem ser instalados de forma a garantir o seu bom funcionamento e a reduzir o risco de lesões corporais em caso de acidente. Em especial devem ser montados de modo a:		OK
5.2.2.1 las correas del cinturón o del sistema de retención no puedan adoptar una configuración peligrosa;	5.2.2.1 que os cadarços do cinto não possam tomar uma configuração perigosa:		OK
5.2.2.2 se reduzca al mínimo el riesgo de deslizamiento de la correa del hombro del usuario en caso de desplazamiento de este último hacia adelante, cuando el cinturón se usare correctamente;	5.2.2.2 reduzir ao mínimo o risco de deslizamento do cadarço do ombro do usuário durante o seu deslocamento para a frente, quando o cinto estiver a ser corretamente usado;		OK
5.2.2.3 se reduzca al mínimo el riesgo de deterioro de la correa a causa del contacto con	5.2.2.3 reduzir ao mínimo o risco de deterioração do cadarço por contacto com partes vivas do veículo ou da		OK

Comentado [JAdC120]: “cuadro 2 del anexo 17, apéndice 3”

Comentado [U117]: Decía:
“cuadro 2 del anexo 17, apéndice 3”

Comentado [JAdC121]: “cuadro 3 del anexo 17, apéndice 3”

Comentado [U118]: Decía:
“cuadro 3 del anexo 17, apéndice 3”

Comentado [JAdC122]: “Reglamento N° 14”

Comentado [U119]: Decía:
“Reglamento N° 14”

Comentado [JAdC124]: “cuadros 1 a 3 del anexo 17, apéndice 3”

Comentado [U123]: Decía:
“cuadros 1 a 3 del anexo 17, apéndice 3”

partes salientes del vehículo o de la estructura del asiento y sistemas de retención infantil recomendados por el fabricante con arreglo a los cuadros 1 y 3 del apéndice 3 del anexo 17, correspondiente al Apéndice 14 del presente RTM;	estrutura do banco, assim como os sistemas de retenção para crianças recomendados pelo fabricante de acordo com os quadros 1 a 3 do apêndice 3 do anexo 17, correspondente ao Apêndice 14 do presente RTM.		
5.2.2.4 El diseño y la instalación de los cinturones de seguridad previstos para cada asiento deberán permitir su uso inmediato. Además, cuando todo el asiento o el cojín o el respaldo se puedan abatir para poder tener acceso a la parte trasera del vehículo, o al habitáculo para las mercancías o el equipaje, después de abatir y reponer el asiento en su posición de uso, el cinturón de seguridad previsto para dicho asiento deberá ser accesible para su uso, o poder ser fácilmente recogido de debajo o detrás del asiento por una persona, de acuerdo con el manual de instrucciones del vehículo y sin necesidad de tener entrenamiento o práctica.	5.2.2.4 O projeto e a instalação de cada cinto de segurança previsto para cada posição sentada devem permitir a disponibilidade imediata para a sua utilização. Além disso, se o banco completo ou o assento do banco e/ou o encosto do banco puderem ser dobrados para permitir o acesso a parte de trás do veículo ou ao compartimento das mercadorias ou bagagem, os cintos de segurança previstos para esses bancos devem ser acessíveis ou poder ser facilmente recuperados de baixo ou de trás do banco por uma pessoa depois de os bancos serem dobrados e voltarem à posição normal, de acordo com instruções no manual de instruções do veículo, sem que essa pessoa tenha treinamento e/ou prática especial.		OK
5.2.2.5 El responsable técnico de la certificación (servicio técnico) comprobará que, una vez enganchada en la hebilla la lengüeta de la misma:	5.2.2.5 O responsável técnico (serviço técnico) deve verificar que, estando a lingueta do fecho introduzida neste:		OK
5.2.2.5.1 la posible holgura del cinturón no impida la instalación correcta de un sistema de retención infantil recomendado por el fabricante, y	5.2.2.5.1 a possível folga do cinto não impeça a instalação correta dos sistemas de retenção para crianças recomendados pelo fabricante, e		OK
5.2.2.5.2 en el caso de los cinturones de tres puntos, pueda establecerse una tensión mínima de 50 N en la sección abdominal del cinturón por aplicación externa de tensión en la	5.2.2.5.2 no caso de cintos de três pontos, possa ser estabelecida uma tensão de pelo menos 50 N à parte subabdominal do cinto por aplicação externa de uma parte diagonal do cinto, quando posicionada:		OK

Comentado [JAdC126]: "cuadros 1 a 3 del anexo 17, apéndice 3;"

Comentado [U125]: Decía: "cuadros 1 a 3 del anexo 17, apéndice 3;"

Comentado [g127]: Decía: "servicio técnico"

sección diagonal del cinturón, cuando esta esté puesta:	a) num manequim de 10 anos conforme especificado no apêndice 1 do anexo 8, correspondente ao Apêndice 6 do RTM de Sistemas de Retenção para Crianças, instalado conforme o apêndice 4 do anexo 17, correspondente ao Apêndice 14 do presente RTM.		
a) en un maniquí de 10 años, con arreglo a lo dispuesto en el apêndice 1 del anexo 8 del correspondiente al Apêndice 6 del RTM de Sistemas de Retención Infantil, instalado conforme al apêndice 4 del anexo 17, correspondiente al Apêndice 14 del presente RTM;	b) no modelo especificado na figura 1 do apêndice anexo 17, correspondente ao Apêndice 14 do presente RTM, para os lugares que permitam a instalação de um dispositivo de retenção para crianças da categoria universal.		
b) en el aparato especificado en la figura 1 del apêndice 1 del anexo 17, correspondiente al Apêndice 14 del presente RTM en el caso de los asientos que permitan la instalación de un dispositivo de retención infantil de categoría universal.			
5.3 Requisitos especiales para las partes rígidas incorporadas a los cinturones de seguridad o a los sistemas de retención.	5.3 Prescrições especiais para as partes rígidas incorporadas nos cintos de segurança ou nos sistemas de retenção.		OK
5.3.1 Las partes rígidas, tales como hebillas, dispositivos de ajuste, piezas de fijación, etc., no aumentarán el riesgo de que el usuario o los demás ocupantes del vehículo sufran lesiones en caso de accidente.	5.3.1 As partes rígidas, tais como o fecho, os dispositivos de regulação, as peças de fixação, etc. Não devem aumentar o risco de lesões corporais do usuário ou dos outros ocupantes do veículo em caso de acidente.		OK
5.3.2 El dispositivo de apertura de la hebilla deberá ser claramente visible y fácil de alcanzar por el usuario y estará diseñado de tal forma que no podrá abrirse inadvertida o accidentalmente. La hebilla estará colocada en una posición tal que sea fácilmente accesible para una persona que necesitare liberar al usuario en caso de peligro. La hebilla estará instalada de tal forma que	5.3.2 O dispositivo para soltar o fecho deve ser claramente visível e fácil de alcançar pelo usuário e deve ser projetado de tal forma que não possa ser aberto inadvertidamente ou acidentalmente. O fecho também deve estar localizado numa posição que permita fácil acesso a uma pessoa que necessite soltar o usuário em caso de emergência. O fecho deve ser instalado de tal forma que o usuário poderá abri-lo, tanto quando estiver sem carga ou quando sustentar o peso do		OK

Comentado [JAdC131]: "anexo 8, apêndice 1, del Reglamento N° 44"

Comentado [JAdC132]: "anexo 17, apêndice 4, del presente Reglamento"

Comentado [g128]: Decía: "anexo 8, apêndice 1, del Reglamento N° 44"

Comentado [JAdC133]: "anexo 17, apêndice 1, figura 1, del presente Reglamento"

Comentado [g129]: Decía: "anexo 17, apêndice 4, del presente Reglamento"

Comentado [g130]: Decía: "anexo 17, apêndice 1, figura 1, del presente Reglamento"

Con formato: Portugués (Brasil)

<p>el usuario podrá abrirla, tanto cuando no soporte peso alguno como cuando retenga el peso del usuario, con un único y simple movimiento, con cualquiera de las manos y en una sola dirección.</p> <p>En el caso de cinturones de seguridad y de sistemas de retención para los asientos laterales delanteros, excepto si se trata de cinturones de arnés, la hebilla también podrá cerrarse de esa misma forma.</p> <p>Si la hebilla está en contacto con el usuario, se comprobará que la anchura de la superficie de contacto no es inferior a 46 mm.</p> <p>Si la hebilla está en contacto con el usuario, se comprobará que la anchura de la superficie de contacto cumple los requisitos establecidos en el punto 3.2.2.1 del presente RTM.</p>	<p>usuário, com um movimento simples e único e numa só direção de qualquer uma das mãos.</p> <p>No caso de cintos de segurança ou sistemas de retenção para os bancos laterais da frente, exceto se forem cintos de cinto “arnês”, o fecho deve ser também fechado da mesma forma.</p> <p>Deve ser efetuada uma verificação para garantir que, se o fecho estiver em contacto com o usuário, a largura da superfície de contacto não seja inferior a 46 mm.</p> <p>Deve ser efetuada uma verificação para garantir que, se o fecho estiver em contacto com o usuário, a superfície de contacto satisfaz os requisitos do item 3.2.2.1. deste RTM.</p>		
<p>5.3.3 Cuando el usuario lleve puesto el cinturón, este se ajustará automáticamente al cuerpo de aquel o estará diseñado de tal modo que, el usuario, una vez sentado, pueda alcanzar y hacer uso del dispositivo de ajuste rápida y fácilmente. Dicho cinturón deberá también poder ajustarse con una mano, en función de la corpulencia del usuario y de la posición del asiento del vehículo.</p>	<p>5.3.3 Quando o cinto for usado pelo usuário, deve ajustar-se automaticamente a ele, ou ser projetado de modo que o dispositivo de regulação manual esteja facilmente acessível ao usuário sentado e a sua utilização. Deve também permitir ser apertado com uma mão de forma a ajustar-se às dimensões do usuário e à posição do banco do veículo.</p>		OK
<p>5.3.4 Los cinturones de seguridad y los sistemas de retención provistos de retractores deberán estar instalados de manera que estos últimos puedan funcionar correctamente y enrollar la correa sin dificultad.</p>	<p>5.3.4 Os cintos de segurança e os sistemas de retenção que comportem retratores devem ser montados de modo a permitir aos retratores funcionarem corretamente e retrain o cadoço sem dificuldade.</p>		OK
<p>5.3.5 A fin de informar a los usuarios del vehículo de lo dispuesto para el</p>	<p>5.3.5 Tendo em vista informar os usuários do veículo sobre as disposições</p>		OK

Comentado [JAdC134]: Bloqueado, travado

transporte de niños, los vehículos de las categorías M1, M2, M3 y N1 cumplirán los requisitos sobre información que figuran en el anexo 17, correspondiente al Apéndice 14 del presente RTM. Los vehículos de la categoría M1 deben estar equipados con posiciones ISOFIX con arreglo a las prescripciones correspondientes del RTM de Anclajes de cinturones de seguridad.	relativas ao transporte de crianças, os veículos das categorias M1, M2, M3 e N1 devem cumprir as prescrições sobre as informações contidas no anexo 17, correspondente ao Apêndice 14 do presente RTM. Todos os veículos da categoria M1 devem estar equipados com posições ISOFIX, de acordo com as disposições correspondentes ao RTM das Ancoragens de cintos de segurança.		
La primera posición ISOFIX permitirá la instalación, al menos, de uno de los tres aparatos orientados hacia delante según la definición del apéndice 2 del anexo 17, correspondiente al Apéndice 14 del presente RTM; la segunda posición ISOFIX permitirá la instalación, al menos, de uno de los tres aparatos orientados hacia atrás según la definición del apéndice 2 del anexo 17, correspondiente al Apéndice 14 del presente RTM. En el caso de esta segunda posición ISOFIX, si no fuera posible instalar el aparato orientado hacia atrás en la segunda fila de asientos del vehículo debido a su diseño, se permite instalar uno de los seis aparatos en cualquier posición del vehículo.	A primeira posição ISOFIX deve permitir a instalação de pelo menos um de três modelos virados para a frente, nos termos do apêndice 2 do anexo 17, correspondente ao Apêndice 14 do presente RTM; a segunda posição ISOFIX deve permitir a instalação de pelo menos um de três modelos virados para a retaguarda, nos termos do apêndice 2 do anexo 17, correspondente ao Apêndice 14 do presente RTM. No que se refere a esta segunda posição ISOFIX, se não for possível instalar modelos virados para a retaguarda na segunda fila de bancos do veículo devido ao projeto do mesmo é permitida a instalação de um dos seis modelos em qualquer posição do veículo.		
5.3.6 Todas las plazas de asiento para i-Size permitirán la instalación de aparatos de retención infantil ISOFIX - ISO/F2X- (B1), -ISO/R2- (D) y el volumen para la evaluación de la instalación de la pata de apoyo, tal como se define en el apéndice 2 del anexo 17, correspondiente al Apéndice 14 del	5.3.6 Todos os lugares sentados “i-Size” devem permitir a instalação de dispositivos de retenção para crianças ISOFIX “ISO/F2X” (B1), “ISO/R2” (D) e o espaço de avaliação da perna de apoio, tal como definido no apêndice 2 do anexo 17, correspondente ao Apêndice 14 do presente RTM. O espaço de avaliação da perna de apoio é		OK

Comentado [JAdC139]: “anexo 17”

Comentado [g135]: Decía: “anexo 17”

Comentado [JAdC140]: “Reglamento N° 14.”

Comentado [g136]: Decía: “Reglamento N° 14.”

Comentado [JAdC141]: “apéndice 2 del anexo 17”

Comentado [g137]: Decía: “apéndice 2 del anexo 17”

Comentado [JAdC142]: “apéndice 2 del anexo 17”

Comentado [g138]: Decía: “apéndice 2 del anexo 17”

Comentado [JAdC146]: “apéndice 2 del anexo 17”

presente RTM. El volumen para la evaluación de la instalación de la pata de apoyo se caracteriza por lo siguiente (véanse también las figuras 8 y 9 del apéndice 2 del anexo 17, correspondiente al Apéndice 14 del presente RTM):	caracterizado da seguinte forma (ver igualmente figuras 8 e 9 do apéndice 2 do anexo 17, correspondente ao Apéndice 14 do presente RTM):		
a) limitación lateral: por dos planos paralelos, con una separación de 100 mm, al plano longitudinal mediano del aparato de retención infantil instalado en la plaza de asiento correspondiente;	a) Limitação lateral: Por dois planos paralelos ao plano longitudinal médio do modelo de sistema de retenção para crianças instalado no lugar sentado correspondente e a uma distância de 100 mm desse plano.		
b) limitación delantera: por un plano perpendicular al plano formado por la superficie inferior del aparato de retención infantil y perpendicular al plano longitudinal mediano del aparato de retención infantil, a 695 mm de distancia del plano que pasa por los ejes centrales de los anclajes inferiores ISOFIX y es perpendicular a la superficie inferior del ARI;	b) Limitações para a frente: Por dois planos perpendiculares ao plano da superfície inferior do modelo de sistema de retenção para crianças e perpendicular ao plano longitudinal médio do modelo de sistema de retenção para crianças, afastados 695 mm do plano que passa pelos eixos das ancoragens inferiores ISOFIX e perpendicular a superfície inferior do MSRC.		
c) limitación trasera: i) por encima del nivel de la superficie inferior del aparato de retención infantil por la superficie delantera del aparato de retención infantil, y ii) por debajo del nivel de la superficie inferior del aparato de retención infantil por un plano perpendicular al plano formado por la superficie inferior del aparato de retención infantil y perpendicular al plano longitudinal mediano del aparato de retención infantil, a 585 mm de distancia del plano que pasa por los ejes centrales de los anclajes inferiores ISOFIX y es	c) Limitação para a retaguarda i) Acima do nível da superfície inferior do modelo de sistema de retenção para crianças pela superfície frontal do modelo de sistema de retenção para crianças; e ii) Abaixo do nível da superfície inferior do modelo de sistema de retenção para crianças por um plano perpendicular ao plano longitudinal médio do modelo de sistema de retenção para crianças, afastados 585 mm do plano que passa pelos eixos das ancoragens inferiores ISOFIX e perpendicular à superfície inferior do MSRC.		
	d) Limitação em altura: i) Acima do nível da superfície inferior do modelo de		

Comentado [U143]: Decía:
"apéndice 2 del anexo 17"

Comentado [JAdC147]: "el anexo 17, apéndice 2, y las figuras 8 y 9 del presente RTM"



Comentado [U144]: Decía:
"el anexo 17, apéndice 2, y las figuras 8 y 9 del presente RTM"

<p>perpendicular a la superficie inferior del ARI;</p> <p>d) limitación de altura:</p> <p>i) por encima del nivel de la superficie inferior del aparato de retención infantil por un plano paralelo a la superficie inferior del dispositivo de retención infantil y 85 mm por encima de esta superficie, y</p> <p>ii) por debajo del nivel de la superficie inferior del aparato de retención infantil por la superficie superior del suelo del vehículo (incl. tapicería, alfombrillas, espuma, etc.).</p> <p>El ángulo de cabeceo utilizado para la evaluación geométrica mencionada anteriormente se medirá como se prevé en el punto 3.2.3.4 del RTM de Anclajes de cinturones de seguridad.</p> <p>No deberá producirse ningún apriete entre el volumen para la evaluación de la instalación de la pata de apoyo y cualquier parte del vehículo.</p> <p>El cumplimiento de este requisito podrá demostrarse mediante un ensayo físico, una simulación por ordenador o dibujos representativos.</p>	<p>sistema de retenção para crianças, por um plano paralelo à superfície inferior do modelo de sistema de retenção para crianças e a uma distância de 85 mm acima dessa superfície;</p> <p>ii) Abaixo do nível da superfície inferior do modelo de sistema de retenção para crianças, pela superfície superior do assoalho do veículo (incluindo a guarnição, tapete, espuma...)</p> <p>O ângulo de inclinação longitudinal utilizado para a avaliação geométrica deve ser medido em conformidade com o item 3.2.3.4 do RTM de ancoragens de cintos de segurança.</p> <p>Não deve haver interferência entre o espaço de avaliação de instalação da perna de apoio e qualquer parte do veículo.</p> <p>A conformidade com o presente requisito pode ser demonstrada por um ensaio físico ou simulação em computador ou por desenhos representativos.</p>		
5.4 Equipo de alerta de olvido del cinturón.	5.4 Equipamento com alerta de cinto de segurança.		OK
5.4.1 La plaza de asiento del conductor de los vehículos de categoría M1 estará equipada con un sistema de alerta de olvido del cinturón que cumpla los requisitos del presente RTM. En aquellos casos en que el fabricante del vehículo proporcione un sistema de alerta de olvido del cinturón en el asiento del conductor en otra categoría de vehículo,	5.4.1 O lugar sentado do condutor da categoria de veículos M1 ⁽¹⁾ deve estar equipado com um avisador de cinto de segurança que cumpra os requisitos do presente RTM. Caso o fabricante forneça um sistema de alerta sonoro do uso do cinto de segurança no banco do condutor em outra categoria de veículos, este sistema deve ser conforme o presente RTM ⁽¹⁾		OK

Comentado [JAdC148]: "punto 5.2.3.4 del Reglamento N° 14"

Comentado [U145]: Decía:
"punto 5.2.3.4 del Reglamento N° 14"

Con formato: Portugués (Brasil)

dicho sistema podrá ser conforme al presente RTM11			
5.4.1.1 Los Estados Parte podrán permitir la desactivación del sistema de alerta de olvido del cinturón a condición de que la desactivación cumpla los requisitos establecidos en el punto 5.4.2.6.	5.4.1.1 As partes contratantes podem permitir a desativação do sistema de alerta sonoro do cinto de segurança desde que tal desativação satisfaça os requisitos do ítem 5.4.2.6.		OK
5.4.2 Sistema de alerta de olvido del cinturón	5.4.2 Sistema de alerta de cinto de segurança		OK
5.4.2.1 Requisitos generales	5.4.2.1 Prescrições gerais		OK
5.4.2.1.1 El aviso visual estará situado de manera que el conductor pueda verlo y reconocerlo fácilmente a la luz del día y que pueda distinguirlo de otras alertas. Si el aviso visual utiliza el color rojo, utilizará un símbolo conforme al elemento N° 21 del cuadro 1 correspondiente al RTM de Identificación de los mandos, luces testigo e indicadores.	5.4.2.1.1 O alerta visual deve estar localizado de modo a ser prontamente visível e reconhecível à luz do dia pelo condutor, bem como e que possa ser distinguido de outros alertas. Quando a advertência visual emprega a cor vermelha deve utilizar um símbolo conforme o ítem 21 do quadro 1, correspondente ao RTM de Identificação dos comandos, luzes indicadoras e indicadores.		OK Verificar com juliana
<div style="display: flex; align-items: center; justify-content: space-around;">  (ítem K.01- ISO 2575:2000) ou,  </div>			
5.4.2.1.2 El aviso visual será una señal continua o intermitente.	5.4.2.1.2 O alerta visual deve consistir num sinal contínuo ou intermitente.		
5.4.2.1.3 El aviso sonoro será una señal sonora continua o intermitente o un mensaje vocal. Cuando se utilice un mensaje vocal, el fabricante se asegurará de que la alerta	5.4.2.1.3 O alerta sonoro deve consistir num sinal sonoro contínuo ou intermitente ou numa informação vocal. Se for utilizada uma informação vocal, o fabricante deve		OK

Comentado [U149]: Decía: "podrá homologarse con arreglo"

Comentado [g150]: Decía: "las Partes contratantes"

Comentado [JAdC152]: "elemento N° 21 del cuadro 1 del Reglamento N° 121 de la CEPE."

Comentado [g151]: Decía: "elemento N° 21 del cuadro 1 del Reglamento N° 121 de la CEPE."

¹¹ Aunque los requisitos actuales relativos a los sistemas de alerta de olvido del cinturón se limitan al asiento del conductor de los vehículos de categoría M1, se entiende que el ámbito de aplicación del presente RTM se ampliará a los vehículos de otras categorías y a otras plazas de asiento. Dada la importancia de los factores humanos en cuanto al envío de estímulos al conductor, los requisitos sobre los sistemas de alerta de olvido del cinturón que en el futuro puedan exigirse mediante el presente RTM tendrán por objetivo conseguir una convergencia armonizada de los sistemas de alerta.

utiliza la lengua o las lenguas del mercado en el que se venda el vehículo. Este aviso sonoro podrá constar de más de una fase.	assegurar que o alerta utiliza as línguas do mercado em que o veículo é vendido. Esta advertência sonora pode ser constituída por mais de uma fase.		
5.4.2.1.4 El aviso sonoro será reconocido fácilmente por el conductor.	5.4.2.1.4 O alerta sonoro de b ve ser fá a cilmente identificado pelo condutor.		OK
5.4.2.2 El aviso de primer nivel consistirá, al menos, en un aviso visual que se activa durante un mínimo de 4 segundos cuando el cinturón de seguridad del conductor no esté abrochado y se ponga el contacto.	5.4.2.2 A alerta de primeiro nível de b ve consistir pelo menos num alerta visual ativado por 4 segundos ou mais quando o cinto de segurança do condutor não estiver apertado e a chave de ignição tiver sido acionada.		OK
5.4.2.3 La activación del aviso de primer nivel se someterá a ensayo con arreglo al procedimiento de ensayo definido en el punto 1 del anexo 18, correspondiente al Apéndice 15 del presente RTM.	5.4.2.3 A ativação do alerta de primeiro nível deve ser ensaiada com o procedimento de ensaio definido no ítem 1 do anexo 18, correspondente ao Apêndice 15 do presente RTM.		OK
5.4.2.4 El aviso de segundo nivel consistirá en un aviso visual y sonoro que se activa durante un mínimo de 30 segundos, excepto en aquellos casos en que el aviso se interrumpa más de 3 segundos, cuando el cinturón de seguridad no esté abrochado, cuando el vehículo esté en funcionamiento normal y cuando se cumpla al menos una de las condiciones siguientes:	5.4.2.4 O alerta de segundo nível consiste num sinal visual e sonoro ativado pelo menos por 30 segundos, exceto nos casos em que a advertência cessa e por mais de 3 segundos caso o cinto de segurança não esteja apertado e o veículo estive r sem condições normais de funcionamento, verificando-se pelo menos uma das seguintes condições:;		OK
5.4.2.4.1 La distancia recorrida es superior al límite de distancia, el cual no superará los 500 metros. Se excluirá la distancia en la que el vehículo no esté en funcionamiento normal.	5.4.2.4.1 A distância percorrida é superior ao limite da distância, que não deve ser maior do que 500 m. A distância que o veículo não está em funcionamento normal de b ve ser excluída.		OK
5.4.2.4.2 La velocidad es superior al límite de velocidad, el cual no superará los 25 km/h.	5.4.2.4.2 A velocidade atingida de b ve ser superior ao limite de velocidade, a qual não pode ser maior do que 25 km/h.		OK
5.4.2.4.3 La duración (con el motor en funcionamiento) es	5.4.2.4.3 A duração (com motor trabalhando) deve ser superior ao limite de duração,		OK

Comentado [JAdC154]: anexo 18, punto 1"

Comentado [g153]: Decía: "anexo 18, punto 1"

superior al límite de duración, el cual no superará los 60 segundos. Se excluirán la duración del aviso de primer nivel y el tiempo durante el cual el vehículo no esté en funcionamiento normal.	a qual não será superior a 60 segundos. Devem ser excluídos a duração da advertência de primeiro nível e a duração em que o veículo não se encontra em condições normais de funcionamento.		
5.4.2.5 La activación del aviso de segundo nivel se someterá a ensayo con arreglo al procedimiento de ensayo definido en el punto 2 del anexo 18, correspondiente al Apéndice 15 del presente RTM.	5.4.2.5 A ativação da alerta de segundo nível deve ser ensaiada de acordo com o procedimento de ensaio definido no item 2 do anexo 18, correspondente ao Apêndice 15 do presente RTM.		OK
5.4.2.6 El sistema de alerta de olvido del cinturón estará diseñado de forma que pueda desactivarse.	5.4.2.6 O alerta de cinto de segurança pode ser projetado de modo que permita a desativação.		OK
5.4.2.6.1 En caso de que se pueda desactivar por un período corto de tiempo, será más difícil desactivar el sistema de alerta de olvido del cinturón que abrochar y desabrochar el cinturón de seguridad. Cuando el contacto esté quitado durante más de 30 minutos y se ponga de nuevo, deberá reactivarse el sistema de alerta de olvido del cinturón desactivado por un período corto de tiempo.	5.4.2.6.1 Sendo possível a desativação por um período de curta duração, será mais difícil desativar o alerta de cinto de segurança do que apertar e desapertar o cinto de segurança. Quando o contato da ignição for desligado durante mais de 30 minutos e ligado de novo, o alerta de cinto de segurança desativado por uma curta duração deve reativar-se.		OK
5.4.2.6.2 En el caso de que se pueda desactivar el sistema por un período largo de tiempo, será necesario realizar una secuencia de operaciones para la desactivación que se describen solo en el manual técnico del fabricante o que requieren la utilización de herramientas (mecánicas, eléctricas, digitales, etc.) que no se proporcionan con el vehículo.	5.4.2.6.2 No caso de ser oferecida uma desativação de longa duração, esta deve exigir uma sequência de operações de desativação, que sejam descritas apenas no manual técnico do fabricante e/ou que exijam a utilização de ferramentas (mecânicas, elétricas, digitais, etc) que não sejam fornecidas com o veículo.		OK
6 APENDICE	6 APÊNDICE		OK
6.1 Apéndice 1 – Esquema de aparato para el ensayo de durabilidad	6.1 Apêndice 1 – Diagrama da aparelhagem para o ensaio de durabilidade do mecanismo		OK

Comentado [JAdC156]: "anexo 18, punto 2"

Comentado [g155]: Decía: "anexo 18, punto 2"

de los retractores. Establecido en el presente Reglamento Técnico MERCOSUR, conforme lo establecido en el Reglamento ONU N° 16, Anexo 3.	retractor. Establecido no presente Reglamento Técnico MERCOSUL, conforme establecido no Regulamento ONU, ECE R N° 16, Anexo 3.		
6.2 Apêndice 2 – Esquema de aparato para el ensayo de bloqueo de los retractores de bloqueo de emergencia. Establecido en el presente Reglamento Técnico MERCOSUR, conforme lo establecido en el Reglamento ONU N° 16, Anexo 4.	6.2 Apêndice 2 – Diagrama da aparelhagem para o ensaio de bloqueio dos retratores de bloqueio de emergência. Establecido no presente Reglamento Técnico MERCOSUL, conforme establecido no Regulamento ONU, ECE R N° 16, Anexo 4.		OK
6.3 Apêndice 3 – Esquema de aparato para el ensayo de resistencia al polvo. Establecido en el presente Reglamento Técnico MERCOSUR, conforme lo establecido en el Reglamento ONU N° 16, Anexo 5.	6.3 Apêndice 3 – Diagrama da aparelhagem para o ensaio de resistência ao pó. Establecido no presente Reglamento Técnico MERCOSUL, conforme o establecido no Regulamento ONU, ECE R N° 16, Anexo 5.		OK
6.4 Apêndice 4 – Descripción del carro, del asiento, de los anclajes y del dispositivo de detención. Establecido en el presente Reglamento Técnico MERCOSUR, conforme lo establecido en el Reglamento ONU N° 16, Anexo 6.	6.4 Apêndice 4 – Descrição do carro, do banco, das ancoragens e do dispositivo de parada. Establecido no presente Reglamento Técnico MERCOSUL, conforme establecido no Regulamento ONU, ECE R N° 16, Anexo 6.		OK
6.5 Apêndice 5 – Descripción del maniquí. Establecido en el presente Reglamento Técnico MERCOSUR, conforme lo establecido en el Reglamento ONU N° 16, Anexo 7.	6.5 Apêndice 5 – Descrição do manequim. Establecido no presente Reglamento Técnico MERCOSUL, conforme establecido no Regulamento ONU, ECE R N° 16, Anexo 7.		OK
6.6 Apêndice 6 – Descripción de la curva de desaceleración o aceleración del carro en función del tiempo. Establecido en el presente Reglamento Técnico MERCOSUR, conforme lo establecido en el Reglamento ONU N° 16, Anexo 8.	6.6 Apêndice 6 – Descrição da curva de desaceleração ou aceleração do carro em função do tempo. Establecido no presente Reglamento Técnico MERCOSUL, conforme o establecido no Regulamento ONU, ECE R N° 16, Anexo 8.		OK
6.7 Apêndice 7 – Prueba	6.7 Apêndice 7 – Ensaio do		OK

de la hebilla común. Establecido en el presente Reglamento Técnico MERCOSUR, conforme lo establecido en el Reglamento ONU N° 16. Anexo 10.	fecho. Establecido no presente Regulamento Técnico MERCOSUL, conforme o estabelecido no Regulamento ONU, ECE R N° 16, Anexo 10.		
6.8 Apêndice 8 – Ensaio de abrasão y microdeslizamiento. Establecido en el presente Reglamento Técnico MERCOSUR, conforme lo establecido en el Reglamento ONU N° 16. Anexo 11.	6.8 Apêndice 8 – Ensaio de Abrasão e microdeslizamento. Establecido no presente Regulamento Técnico MERCOSUL, conforme estabelecido no Regulamento ONU, ECE R N° 16, Anexo 11.		OK
6.9 Apêndice 9 – Ensaio de corrosión. Establecido en el presente Reglamento Técnico MERCOSUR, conforme lo establecido en el Reglamento ONU N° 16. Anexo 12.	6.9 Apêndice 9 – Ensaio de corrosão. Establecido no presente Regulamento Técnico MERCOSUL, conforme o estabelecido no Regulamento ONU, ECE R N° 16, Anexo 12.		OK
6.10 Apêndice 10 – Orden de los ensayos. Establecido en el presente Reglamento Técnico MERCOSUR, conforme lo establecido en el Reglamento ONU N° 16. Anexo 13.	6.10 Apêndice 10 – Sequência dos ensaios. Establecido no presente Regulamento Técnico MERCOSUL, conforme estabelecido no Regulamento ONU, ECE R N° 16, Anexo 13.		OK
6.11 Apêndice 11 – Control de conformidad de la producción. Establecido en el presente Reglamento Técnico MERCOSUR, conforme lo establecido en el Reglamento ONU N° 16. Anexo 14.	6.11 Apêndice 11 – Controle da conformidade da produção. Establecido no presente Regulamento Técnico MERCOSUL, conforme estabelecido no Regulamento ONU, ECE R N° 16, Anexo 14.		OK
6.12 Apêndice 12 – Procedimiento de determinación del punto H y del ángulo real del torso de las plazas sentadas en vehículos de motor. Establecido en el presente Reglamento Técnico MERCOSUR, conforme lo establecido en el Reglamento ONU N° 16. Anexo 15.	6.12 Apêndice 12 – Procedimento para a determinação do ponto “H” e do ângulo real do tronco para lugares sentados em veículos a motor. Establecido no presente Regulamento Técnico MERCOSUL, conforme estabelecido no Regulamento ONU, ECE R N° 16, Anexo 15.		OK
6.13 Apêndice 13 – Cuadro de requisitos mínimos para cinturones de seguridad y retratores. Establecido en el presente Reglamento	6.13 Apêndice 13 – Requisitos mínimos para os cintos de segurança e retratores. Establecido no presente Regulamento Técnico		OK

Técnico MERCOSUR, conforme lo establecido en el Reglamento ONU N° 16. Anexo 16.	MERCOSUL, conforme establecido no Regulamento ONU, ECE R N° 16, Anexo 16		
6.14 Apêndice 14 – Requisitos para la instalación de cinturones de seguridad y sistemas de retención para adultos ocupantes de vehículos de motor en los asientos orientados hacia delante y para la instalación de sistemas de retención infantil ISOFIX. Establecido en el presente Reglamento Técnico MERCOSUR, conforme lo establecido en el Reglamento ONU N° 16. Anexo 17.	6.14 Apêndice 14 – Requisito para a instalação de cintos de segurança e sistemas de retenção para ocupantes adultos de veículos a motor nos bancos virados para a frente, bem como para a instalação de sistemas ISOFIX e “i-Size” de retenção para crianças. Establecido no presente Regulamento Técnico MERCOSUL, conforme estabelecido no Regulamento ONU, ECE R N° 16, Anexo 17.		OK
6.15 Apêndice 15 – Ensayos del sistema de alerta de olvido del cinturón. Establecido en el presente Reglamento Técnico MERCOSUR, conforme lo establecido en el Reglamento ONU N° 16. Anexo 18.	6.15 Apêndice 15 – Ensaio do alerta de cinto de segurança. Establecido no presente Regulamento Técnico MERCOSUL, conforme o estabelecido no Regulamento ONU, ECE R N° 16, Anexo 18.		OK