

LXII REUNION ORDINARIA DEL SGT N° 3 “REGLAMENTOS TECNICOS Y EVALUACION DE LA CONFORMIDAD” / COMISION DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ / ACTA N° 01/17		
AGREGADO IV		
BUENOS AIRES, 17 AL 20 DE ABRIL DE 2017		
REGLAMENTO TÉCNICO MERCOSUR DE ANCLAJES DE CINTURONES DE SEGURIDAD	REGULAMENTO TÉCNICO MERCOSUL DE ANCORAGENS DE CINTOS DE SEGURANÇA	
1 ÁMBITO DE APLICACIÓN El presente Reglamento Técnico Mercosur (RTM) alcanza a: a) Los vehículos de las categorías M y N1 en lo referente a los anclajes de los cinturones de seguridad destinados a los ocupantes adultos de los asientos, orientados en el sentido de la marcha, en sentido contrario a la marcha u orientados hacia un lado; b) Los vehículos de las categorías M1 en lo referente a los sistemas de anclajes ISOFIX y los anclajes superiores ISOFIX destinados a sistemas de retención infantil. Los vehículos de otras categorías que estén equipados con anclajes ISOFIX también deben cumplir lo dispuesto en el presente RTM. c) los vehículos de todas las categorías con respecto a las plazas de asiento i-Size, si el fabricante del vehículo ha previsto alguna.	1 ÂMBITO DE APLICAÇÃO O presente Regulamento Técnico MERCOSUL (RTM) é aplicável a: a) Aos veículos das categorias M e N (¹) no que se refere às respectivas ancoragem para cintos de segurança destinados a ocupantes adultos dos bancos virados para a frente, para a retaguarda ou para os lados; b) Os veículos de categoria M1 no que diz respeito aos respectivos sistemas de ancoragens ISOFIX e as ancoragens superiores ISOFIX destinados a sistemas de retenção para crianças. As outras categorias de veículos equipados com ancoragens ISOFIX também devem cumprir as disposições do presente RTM c) O veículo de qualquer categoria no que diz respeito aos lugares sentados “i-Size”, se forem definidos pelo fabricante do veículo.	OK
2 DEFINICIONES:	2 DEFINIÇÕES Para efeitos do presente regulamento entende-se por:	OK
2.1 Tipo de vehículo: una categoría de vehículos automóviles que no presentan entre sí diferencias esenciales por lo que respecta a las dimensiones, formas y materiales de los componentes de la estructura del vehículo o del asiento a la que estén fijados los anclajes del cinturón de seguridad y los sistemas de anclajes ISOFIX y los anclajes superiores ISOFIX, en su caso, ni, si la resistencia de los anclajes se somete al ensayo dinámico, así como la resistencia del suelo del vehículo cuando se la somete al ensayo estático en el caso de las plazas de asiento i-Size, por lo que respecta a las características de los componentes del sistema de retención, en especial la función de limitador de carga, que influyen en las fuerzas aplicadas a los anclajes de los cinturones de seguridad.	2.1 “Modelo de vehículo”: uma categoria de veículos a motor que não apresentam entre si diferenças essenciais como as dimensões, as formas e os materiais dos elementos da estrutura do veículo ou da estrutura do banco do veículo aos quais as ancoragens dos cintos de segurança, os sistemas de ancoragem ISOFIX e os eventuais pontos de ancoragem dos tirantes superiores ISOFIX, e, caso a resistência seja ensaiada de acordo com o ensaio dinâmico, assim como a resistência do assoalho do veículo quando ensaiado de acordo com o ensaio estático em caso de lugares sentados “i-Size”, as características de quaisquer elementos do sistema de retenção, em especial a função de limitação de carga, que influenciem as forças aplicadas nas ancoragens dos cintos de segurança;	OK
2.2 Anclajes: las partes de la estructura	2.2 Ancoragens de Cinto: as partes da	OK

Comentado [g1]: Acá borré:
Punto 2.1: “Homologación del vehículo”

¹ De acuerdo al documento de trabajo RTM sobre denominación, clasificación, tipo y modelo.

del vehículo o del asiento o de cualquier otra parte del vehículo a las cuales se deban sujetar los cinturones de seguridad.	estrutura do veículo ou do banco, ou quaisquer outras partes do veículo, nas quais devem estar fixados os conjuntos de cintos de segurança.	
2.3 Anclaje efectivo: el punto utilizado para determinar convencionalmente el ángulo de cada parte del cinturón de seguridad con respecto al usuario, según se prevé en el punto 3.4; es decir, el punto donde una correa debería sujetarse para obtener la misma posición prevista para cuando se use el cinturón; dicho punto podrá ser o no el anclaje real, según la configuración del cinturón y la forma en que esté fijado a dicho punto.	2.3 Ancoragem efetiva do cinto: o ponto utilizado para determinar convencionalmente, como prevê o ítem 3.4, o ângulo de cada parte do cinto de segurança em relação ao usuário, ou seja, o ponto onde o cadoço deveria estar ligado para dar a mesma posição que a prevista quando o cinto está sendo utilizado, podendo este ponto ser ou não a própria ancoragem do cinto, dependendo da configuração do cinto e o modo como está -ancorado ao referido ponto.	OK
2.3.1 Por ejemplo:	2.3.1 Por exemplo::	OK
2.3.1.1 en caso de que en la estructura del vehículo o del asiento se utilice una guía de correa, se considerará anclaje efectivo el punto medio de la guía en el lugar donde la correa se separa de ella, del lado del usuario del cinturón, y	2.3.1.1 quando uma guia de cadoço for utilizada na estrutura do veículo ou da estrutura do banco, o ponto médio da guia no lugar onde o cadoço a deixa em direção ao usuário do cinto será considerado como a ancoragem efetiva do cinto; e	OK
2.3.1.2 en caso de que el cinturón pase directamente del usuario a un retractor fijado a la estructura del vehículo o a la estructura del asiento, sin intervención de una guía de correa, se considerará anclaje efectivo la intersección del eje del cilindro del retractor con el plano medio de la correa sobre el cilindro.	2.3.1.2 se o cinto passar diretamente do usuário para um retrator -ancorado à estrutura do veículo ou à estrutura do banco sem a intervenção de uma guia de cadoço, é considerada como ancoragem efetiva do cinto a intersecção do eixo do carretel de armazenagem do cadoço com o plano que passa pela linha média do cadoço no carretel.	OK
2.4 Suelo: la parte inferior de la carrocería del vehículo que une las paredes laterales de este. Tomado en este sentido, el suelo comprende las nervaduras, relieves embutidos y demás elementos eventuales de refuerzo, aunque estén por debajo del suelo, por ejemplo, los largueros y travesaños.	2.4 “Assoalho”: a parte inferior da carroceria do veículo que liga as paredes laterais entre si. Neste contexto, inclui nervuras, elementos embutidos e possivelmente outros reforços, ainda que estes estejam situados sob o assoalho, como é o caso dos elementos longitudinais e transversais;	OK
2.5 Asiento: una estructura que puede ser parte integrante de la estructura del vehículo, recubierta con tapicería y proyectada para acomodar a una persona adulta. El término engloba tanto un asiento individual como una parte de un asiento corrido diseñada para que se siente una persona.	2.5 “Banco”: uma estrutura que pode ou não ser parte integrante da estrutura do veículo, com os respectivos acabamentos, projetada para acomodar uma pessoa adulta. O termo refere-se tanto a bancos individuais como a parte de bancos corridos destinadas a acomodar uma pessoa em posição sentada;	OK
2.5.1 Asiento delantero para pasajeros: el asiento cuyo punto H de su posición más avanzada se encuentra en el plano vertical transversal que pasa por el punto R del conductor o por delante del mismo.	2.5.1 “Banco dianteiro de passageiro”: qualquer banco cujo “ponto H de sua posição mais avançada” se localize a partir do plano vertical transversal que passa pelo ponto R do condutor para a frente do mesmo.	OK
2.5.2 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	2.5.2 “Banco voltado para a frente”, um banco suscetível de ser utilizado enquanto o veículo se desloca e que está voltado para a frente, de tal modo que o plano vertical de simetria do banco forma um ângulo inferior a +10° ou -10°C em relação ao	OK

plano vertical de simetría del vehículo.	plano vertical de simetria do veículo;	
2.5.3 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.	2.5.3 “Banco voltado para a traseira”, um banco suscetível de ser utilizado enquanto o veículo se desloca e que está voltado para a traseira do veículo, de tal forma que o plano vertical de simetria do banco forma um ângulo inferior a +10° ou -10°, em relação ao plano vertical de simetria do veículo;	OK
2.5.4 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.	2.5.4 “Banco voltado para o lado”, um banco que pode e que se encontra voltado para o lado, de modo que o plano vertical de simetria do banco forma um ângulo inferior a 90° (± 10°), em relação ao plano vertical de simetria do veículo;	OK
2.6 Grupo de asientos: bien un asiento corrido, bien asientos separados pero montados uno al lado del otro (es decir, con los anclajes delanteros de uno de los asientos alineados con los anclajes traseros de otro asiento o delante de los mismos, y alineados con los anclajes delanteros de otro asiento o detrás de los mismos), que ofrezcan una o varias plazas de asiento para adultos.	2.6 “Grupo de bancos”, um banco corrido ou os bancos separados colocados lado a lado (de tal maneira que as ancoragens anteriores de um banco nunca se situem atrás das ancoragens posteriores nem mais à frente das ancoragens anteriores de outro banco), com capacidade para um ou mais adultos sentados;	OK
2.7 Asiento corrido: una estructura recubierta con tapicería y proyectada para que se siente más de una persona adulta.	2.7 “Banco corrido”, uma estrutura, com os respectivos acabamentos, destinada a receber mais de um adulto em posição sentada;	OK
2.8 Tipo de asiento: una categoría de asientos que no difieren entre sí en los siguientes aspectos esenciales:	2.8 “Tipo de banco”: uma categoria de bancos que não apresentam entre si diferenças em pontos essenciais como:	OK
2.8.1 forma, dimensiones y materiales de la estructura del asiento,	2.8.1 A forma, as dimensões e os materiais da estrutura do banco.	OK
2.8.2 tipo y dimensiones de los sistemas de regulación y de todos los sistemas de bloqueo,	2.8.2 Os tipos e as dimensões dos sistemas de regulação e de todos os sistemas de bloqueio;	OK
2.8.3 tipo y dimensiones de los anclajes del cinturón en el asiento, del anclaje del asiento y de las partes que forman parte de la estructura del vehículo.	2.8.3 O tipo e as dimensões das – ancoragens do cinto no banco, da ancoragem do banco e das partes relacionadas da estrutura do veículo;	OK
2.9 Anclaje del asiento: el sistema de fijación del conjunto del asiento a la estructura del vehículo, con inclusión de las partes afectadas de dicha estructura.	2.9 “Ancoragem do banco”, o sistema de ancoragem do conjunto do banco à estrutura do veículo, incluindo as partes relacionadas da estrutura do veículo;	OK
2.10 Sistema de regulación: el dispositivo que permite ajustar el asiento o sus partes a una posición del ocupante sentado adaptada a su morfología; este dispositivo puede, en particular, permitir:	2.10 “Sistema de regulação”, o dispositivo que permite regular o banco ou as suas partes para uma posição sentada do ocupante, adaptada à sua morfologia; este dispositivo de regulação pode permitir:	OK
2.10.1 el desplazamiento longitudinal;	2.10.1 um deslocamento longitudinal;	OK
2.10.2 el desplazamiento vertical;	2.10.2 um deslocamento vertical;	OK
2.10.3 el desplazamiento angular.	2.10.3 um deslocamento angular	OK
2.11 Sistema de desplazamiento: un dispositivo que permite un desplazamiento angular o longitudinal, sin posición intermedia fija, del asiento o de una de sus partes, para facilitar el acceso al espacio situado detrás de dicho asiento.	2.11 “Sistema de deslocamento”, um dispositivo que permite um deslocamento linear ou angular do banco ou de uma das suas partes, sem posição intermediária fixa, para possibilitar um fácil acesso ao espaço situado atrás do banco em questão;	OK

2.12 Sistema de bloqueo: un dispositivo destinado a mantener inmóvil el asiento y sus partes en cualquier posición de uso y que incluya mecanismos para el bloqueo del respaldo con respecto al asiento y del asiento con respecto al vehículo.	2.12 “Sistema de bloqueo”, um dispositivo que assegura a manutenção do banco e das suas partes em qualquer posição de utilização e inclui mecanismos para bloqueio do encosto, em relação ao banco e do banco em relação ao veículo;	OK
2.13 Zona de referencia: el espacio entre dos planos longitudinales verticales, con una separación de 400 mm y simétricos respecto al punto H, y definidos por rotación del aparato en forma de cabeza descrito en el anexo I, correspondiente al Apéndice 1 del RTM de Acondicionamiento interior, de la vertical a la horizontal. El aparato deberá colocarse con arreglo a lo descrito en dicho anexo I, correspondiente al Apéndice 1 del RTM de Acondicionamiento interior y se regulará en su longitud máxima de 840 mm.	2.13 “Zona de referência”: o espaço compreendido entre dois planos verticais longitudinais traçados a uma distância de 400 mm, um do outro, e simétricos em relação ao ponto H e definido por rotação entre a vertical e a horizontal do aparelho em forma de cabeça descrito no anexo I, correspondente ao Apêndice 1 do RTM de Condicionamento interior. O aparelho deve ser instalado conforme é descrito no referido anexo I do RTM de Condicionamento interior e regulado para uma extensão longitudinal máxima de 840 mm;	OK
2.14 Función de limitador de carga sobre el tórax: la parte del cinturón de seguridad, del asiento o del vehículo destinada a limitar la intensidad de la fuerza de retención ejercida sobre el tórax del ocupante en caso de colisión.	2.14 “Função de limitação de esforço no tórax”, qualquer parte do cinto de segurança e/ou do banco e/ou do veículo destinada a limitar as forças de retenção aplicáveis ao tórax do ocupante em caso de colisão.	OK
2.15 ISOFIX: un 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.	2.15 “ISOFIX”, um sistema de - ancoragem dos sistemas de retenção para crianças, em veículos que possui dois pontos de ancoragem rígida ao veículo, duas - ancoragens rígidas correspondentes no sistema de retenção para crianças e por - dispositivo que permite limitar a rotação do sistema de retenção para crianças;	OK
2.16 Plaza ISOFIX: un sistema que permite la instalación de: a) bien un sistema universal de retención infantil ISOFIX orientado hacia adelante tal como se define en el RTM de Sistemas de Retención Infantil; b) o bien un sistema semiuniversal de retención infantil ISOFIX orientado hacia adelante 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 para vehículos específicos tal como se define en el RTM de Sistemas	2.16 “Posição ISOFIX”, uma posição que permite a instalação de: a) um sistema ISOFIX de retenção para crianças da categoria universal, voltado para a frente, conforme definido no RTM de Sistemas de Retenção para Crianças; b) um sistema ISOFIX de retenção para crianças da categoria semiuniversal, voltado para a frente, conforme definido no RTM de Sistemas de Retenção para Crianças; c) um sistema ISOFIX de retenção para crianças da categoria semiuniversal, voltado para a retaguarda, conforme definido no RTM de Sistemas de Retenção para Crianças. d) um sistema ISOFIX de retenção para crianças da categoria semiuniversal de posição lateral, conforme definido no RTM de Sistemas de Retenção para Crianças. e) um sistema ISOFIX de retenção para crianças para um veículo específico, conforme definido no RTM de Sistemas de Retenção para Crianças. f) um sistema “i-Size” de retenção para	OK

Comentado [g2]: Decía:
“anexo 1 de Reglamento N° 21”

Comentado [JAdC4]: “anexo 1 de Reglamento N° 21”

Comentado [JAdC5]: “anexo 1 de Reglamento N° 21”

Comentado [g3]: Decía:
“anexo 1 de Reglamento N° 21”

Comentado [g6]: Decía:
“Reglamento N° 44”

Comentado [g7]: Decía:
“Reglamento N° 44”

Comentado [g8]: Decía:
“Reglamento N° 44”

Comentado [g9]: Decía:
“Reglamento N° 44”

Comentado [g10]: Decía:
“Reglamento N° 44”

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.	crianças, tal como definido no RTM de Sistemas Reforçados de Retenção Infantil. g) um sistema ISOFIX de retenção para crianças para um veículo específico, conforme definido no RTM de Sistemas Reforçados de Retenção Infantil.	
2.17 Anclaje inferior ISOFIX: una barra horizontal redonda y rígida de 6 mm de diámetro que salga de la estructura del vehículo o del asiento para poder acoger y sujetar un sistema de retención infantil ISOFIX con fijaciones ISOFIX.	2.17 “Ancoragem inferior ISOFIX”, uma barra horizontal circular rígida, com 6 mm de diâmetro, que se destaca em relação ao banco ou à estrutura do veículo e que permite a ancoragem de um sistema ISOFIX de retenção para crianças por meio de fixações ISOFIX.	OK
2.18 Sistema de anclajes ISOFIX: un sistema formado por dos anclajes inferiores ISOFIX concebido para sujetar un sistema de retención infantil ISOFIX junto con un dispositivo antirrotación.	2.18 “Sistema de ancoragem ISOFIX”, um sistema composto por duas ancoragens inferiores ISOFIX concebido para fixar um sistema ISOFIX de retenção para crianças, em conjunto com um dispositivo antirrotação.	OK
2.19 Fijación ISOFIX: una de las dos conexiones que cumplen los requisitos del RTM de Sistemas de Retención Infantil o RTM de Sistemas Reforzados de Retención Infantil, que salen del sistema de retención infantil ISOFIX y que son compatibles con un anclaje inferior ISOFIX.	2.19 “Ancoragem ISOFIX”, uma das duas conexões, em conformidade com o RTM de Sistemas de Retenção para Crianças ou o RTM de Sistemas Reforçados de Retenção Infantil, salientes em relação à estrutura do sistema ISOFIX de retenção para crianças, compatíveis com a fixação inferior ISOFIX;	OK
2.20 Sistema de retención infantil ISOFIX: un sistema de retención infantil que cumple los requisitos del RTM de Sistemas de Retención Infantil o RTM de Sistemas Reforzados de Retención Infantil y que debe sujetarse a un sistema de anclajes ISOFIX.	2.20 “Sistema ISOFIX de retenção para crianças”, um sistema de retenção para crianças que cumpra os requisitos do RTM de Sistemas de Retenção Infantil ou do RTM de Sistemas Reforçados de Retenção de Crianças que deve sujeitar-se a um sistema de ancoragens ISOFIX.	OK
2.21 Dispositivo de aplicación de fuerza estática (SFAD): un aparato de ensayo de los sistemas de anclajes de vehículo ISOFIX y que se utiliza para verificar su resistencia y la capacidad de la estructura del vehículo o del asiento para limitar la rotación en un ensayo estático. El aparato de ensayo para los anclajes inferiores y los anclajes superiores se describe en las figuras 1 y 2 y del anexo 9, correspondiente al Apéndice 7 del presente RTM, así como un SFADSL (pata de apoyo) para evaluar las plazas de asiento i-Size con respecto a la resistencia del suelo del vehículo. En la figura 3 del anexo 10, correspondiente al Apéndice 8 del presente RTM, se ofrece un ejemplo de SFADSL.	2.21 “Dispositivo de aplicação de força estática (SFAD)”, uma instalação de ensaio dos sistemas de ancoragens ISOFIX dos veículos e que é utilizada para verificar a sua resistência e a capacidade da estrutura do veículo ou do banco para limitar a rotação num ensaio estático. A instalação de ensaio para as ancoragens inferiores e as ancoragens superiores é descrita nas figuras 1 e 2 do anexo 9, correspondente ao Apêndice 7 do presente RTM, bem como uma SFADSL para avaliar lugares sentados “i-Size” no que se refere à resistência do piso do veículo. Um exemplo desse SFADSL é ilustrado na figura 3 do anexo 10, correspondente ao Apêndice 8 do presente RTM.	OK
2.22 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	2.22 “Dispositivo antirrotação” a) um dispositivo antirrotação para um sistemas ISOFIX de retenção para crianças da categoria universal consiste no tirante superior ISOFIX. b) um dispositivo antirrotação para sistemas ISOFIX de retenção para crianças da categoria semiuniversal consiste numa	OK

Comentado [g11]: Decía:
“Reglamento Nº 129”

Comentado [JAdC13]: “Reglamento Nº 129”

Comentado [g12]: Decía:
“Reglamento Nº 129”

Comentado [JAdC14]: “Reglamento Nº 129”

Comentado [g15]: Decía:
“Reglamento Nº 44”

Comentado [JAdC17]: “Reglamento Nº 44”

Comentado [g16]: Decía:
“Reglamento Nº 129”

Comentado [JAdC18]: “Reglamento Nº 129”

Comentado [g19]: Decía:
“Reglamento Nº 44”

Comentado [JAdC21]: “Reglamento Nº 44”

Comentado [g20]: Decía:
“Reglamento Nº 129”

Comentado [JAdC22]: “Reglamento Nº 129”

Comentado [JAdC25]: “figuras 1 y 2 del anexo 9.”

Comentado [g23]: Decía:
“figuras 1 y 2 del anexo 9.”

Comentado [g24]: Decía:
“figura 3 del anexo 10”

Comentado [JAdC26]: “figura 3 del anexo 10”

<p>fijación superior, o en el torpedo/panel de instrumentos del vehículo o en una pata de apoyo destinada a limitar la rotación del dispositivo de sujeción durante un impacto frontal.</p> <p>c) un dispositivo antirrotación para un sistema de retención infantil i-Size consiste en una fijación superior o en una pata de apoyo destinada a limitar la rotación del dispositivo de sujeción durante un impacto frontal;</p> <p>d) para los sistemas de retención infantil ISOFIX, i-Size, universales y semiuniversales, el asiento del vehículo no constituye en sí mismo ningún dispositivo antirrotación.</p>	<p>fixação superior, no painel de instrumentos do veículo, ou numa perna de apoio, destinados a limitar a rotação do sistema de retenção em caso de colisão frontal.</p> <p>c) um dispositivo antirrotação para sistemas “i-Size” de retenção para crianças consiste num tirante superior ou numa perna de apoio, destinados a limitar a rotação do sistema de retenção em casos de colisão frontal.</p> <p>d) um dispositivo para os sistemas ISOFIX, i-Size, de retenção para crianças das categorias universal e semiuniversal, o banco do veículo não constitui, em si, um dispositivo antirrotação;</p>	
<p>2.23 Anclaje superior ISOFIX: un elemento, 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 de sujeción a la estructura del vehículo.</p>	<p>2.23 “Ancoragem superior ISOFIX”, um elemento, como uma barra, por exemplo, localizado numa zona definida e concebido para permitir a fixação do conector do cadoço da ancoragem superior ISOFIX, transferindo a força de retenção para a estrutura do veículo;</p>	OK
<p>2.24 Conector de anclaje superior ISOFIX: un dispositivo destinado a estar fijado a un anclaje superior ISOFIX.</p>	<p>2.24 “Conector da ancoragem superior ISOFIX”, um dispositivo projetado para ser fixado a uma ancoragem superior ISOFIX.</p>	OK
<p>2.25 Gancho de anclaje superior ISOFIX: un conector de anclaje superior ISOFIX normalmente utilizado para fijar una correa de anclaje superior ISOFIX a un anclaje superior ISOFIX tal como se define en la figura 3 del anexo 9, correspondiente al Apéndice 7 del presente RTM.</p>	<p>2.25 “Gancho da ancoragem superior ISOFIX”, um conector de ancoragem superior ISOFIX normalmente utilizado para prender um cadoço da ancoragem superior a uma ancoragem superior ISOFIX, tal como definido na figura 3 do anexo 9, correspondente ao Apéndice 7 do presente RTM.</p>	OK
<p>2.26 Correa de anclaje superior ISOFIX: una correa de tejido (o su equivalente) que se extiende desde la parte superior de un sistema de retención infantil ISOFIX hasta el anclaje superior ISOFIX, y que está equipada con un dispositivo de ajuste, un dispositivo de disminución de la tensión, y un conector de anclaje superior ISOFIX.</p>	<p>2.26 “Cadoço da ancoragem superior ISOFIX”, um cadoço de tecido (ou equivalente) que vai da parte superior do sistema ISOFIX de retenção para crianças até ao ponto de ancoragem superior ISOFIX, equipada com um dispositivo de regulagem, um dispositivo de redução de tensão e um conector do tirante superior ISOFIX;</p>	OK
<p>2.27 Dispositivo de guía: un dispositivo 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.</p>	<p>2.27 “Dispositivo de guia”, destina-se a ajudar a pessoa que instala o sistema ISOFIX de retenção para crianças, guiando físicamente as fixações ISOFIX do sistema ISOFIX de retenção para crianças de forma a alinhá-las com os pontos de ancoragens inferiores ISOFIX e, assim, facilitar o engate.</p>	OK
<p>2.28 Aparato de retención infantil: un aparato correspondiente a una de las ocho clases de tamaños ISOFIX definidas en el punto 4 del apéndice 2 del anexo 17, correspondiente al Apéndice 14 del RTM de cinturones de seguridad, cuyas dimensiones se presentan en las figuras 1 a 7 del punto 4 anteriormente mencionado. Estos aparatos de retención</p>	<p>2.28 “Modelo de sistema de retenção para crianças”, um gabarito correspondente a uma das sete classes de tamanho ISOFIX definidas no ítem 4 do Apéndice 2 do anexo 17, correspondente ao Apéndice 14 do RTM de cintos de segurança e cujas dimensões são indicadas nas figuras 1 a 7 do referido ítem 4. Estes modelos de sistemas de retenção para crianças (MSRC)</p>	OK

Comentado [g27]: Decía:
“en la figura 3 del anexo 9 del presente Reglamento.”

Comentado [JAdC28]:

Comentado [g29]: Decía:
“anexo 17, apéndice 2, punto 4, del Reglamento Nº 16”

Comentado [JAdC32]: “anexo 17, apéndice 2, punto 4, del Reglamento Nº 16”

infantil (ARI) se utilizan en el RTM de Cinturones de seguridad 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) o ISO/F2X (B1) que se describe en el apéndice 2 del anexo 17, correspondiente al Apéndice 14 del RTM de Cinturones de seguridad, se utiliza en este RTM para comprobar la situación y la posibilidad de acceso a cualquier sistema de anclajes ISOFIX.	são utilizados no RTM de Cintos de segurança para verificar quais são as classes de tamanho dos sistemas ISOFIX de retenção para crianças suscetíveis de ser instalados nas posições ISOFIX do veículo. Além disso, um dos MSRC, designado por ISO/F2 (B) ou ISO/F2 (B1) e que é descrito no apêndice 2 do anexo 17, correspondente ao Apêndice 14 do RTM de Cintos de segurança, é utilizado no presente regulamento para verificar a localização e a acessibilidade de qualquer sistema de ancoragem ISOFIX;	
2.29 Volumen para la evaluación del pie de la pata de apoyo: el volumen, mostrado en las figuras 1 y 2 del anexo 10, correspondiente al Apéndice 8 del presente RTM, dentro del cual se apoyará la pata de apoyo de un sistema de retención infantil i-Size definida en el RTM de Sistemas Reforzados de Retención Infantil y que, por tanto, ha de estar en contacto con el suelo del vehículo.	2.29 “Espaço de avaliação da base da perna de apoio”, o volume, conforme apresentado nas figuras 1 e 2 do anexo 10, correspondente ao Apêndice 8 do presente RTM, no qual a perna de apoio de um sistema i-Size de retenção para crianças, tal como definido no RTM de Sistemas Reforçados de Retenção para Crianças, se apoia e, por conseguinte, deve estar em contato com o assoalho.	OK
2.30 Superficie de contacto con el suelo del vehículo: la zona resultante de la intersección de la superficie superior del suelo del vehículo (incluida la tapicería, la alfombrilla, la espuma, etc.) con el volumen para la evaluación del pie de la pata de apoyo y que está concebida para soportar las fuerzas de la pata de apoyo de un sistema de retención infantil i-Size definido en el RTM de Sistemas Reforzados de Retención Infantil.	2.30 “Superfície de contato do assoalho do veículo”, a área resultante da intersecção da superfície superior do assoalho do veículo (incluindo acabamentos, tapeçaria, espumas, etc) com o espaço de avaliação da base de perna de apoio que é concebida para suportar as forças da perna de apoio do sistema i-Size de retenção para crianças definido no RTM de Sistemas Reforçados de Retenção para Crianças.	OK
2.31 Plaza de asiento i-Size: una plaza de asiento, en caso de que el fabricante del vehículo haya señalado alguna, que está concebida para acoger un sistema de retención infantil i-Size, definido en el RTM de Sistemas Reforzados de Retención Infantil, y que cumple los requisitos establecidos en este RTM.	2.31 “Lugar sentado i-Size”, um lugar sentado, se for o caso, definido pelo fabricante do veículo que foi projetado para receber um sistema i-Size de retenção para crianças, conforme definido no RTM de Sistemas Reforçados de Retenção para Crianças, e cumpre os requisitos definidos no presente RTM.	OK
3 ESPECIFICACIONES.	3 ESPECIFICAÇÕES.	
3.1 Definiciones (véase el anexo 3, correspondiente al Apéndice 1 del presente RTM)	3.1 Definições (ver o anexo 3, correspondente ao Apêndice 1 do presente RTM)	OK
3.11 El punto H es un punto de referencia definido en el punto 2.3 del anexo 4, correspondiente al Apéndice 2 del presente RTM, que deberá determinarse con arreglo al procedimiento expuesto en dicho anexo.	3.11 O ponto H é um ponto de referencia como definido no ítem 2.3 do anexo 4, correspondente ao Apêndice 2 do presente RTM e que deve ser determinado de acordo com o procedimento indicado nesse anexo.	OK
3.1.1.1 El punto H' es un punto de referencia que corresponde a H, definido en el punto 3.1.1, que deberá determinarse para cada posición normal en la que se utilice el asiento.	3.1.1.1 O ponto H' é o ponto de referência que corresponde ao ponto H, definido no ítem 3.1.1 e que deve ser determinado para todas as posições normais de utilização do banco.	OK
3.1.1.2 El punto R es el punto de	3.1.1.2 O ponto R é o ponto de referência	OK

Comentado [g30]: Decía:
"Reglamento Nº 16"

Comentado [g31]: Decía:
"anexo 17, apéndice 2, del Reglamento Nº 16"

Comentado [JAdC33]: "anexo 17, apéndice 2, del Reglamento Nº 16"

Comentado [g34]: Decía:
"figuras 1 y 2 del anexo 10 del presente Reglamento"

Comentado [JAdC36]: "figuras 1 y 2 del anexo 10 del presente Reglamento"

Comentado [JAdC37]: "Reglamento Nº 129"

Comentado [g35]: Decía:
"Reglamento Nº 129"

Comentado [g38]: Decía:
"Reglamento Nº 129"

Comentado [JAdC39]: "Reglamento Nº 129"

Comentado [g40]: Decía:
"Reglamento Nº 129"

Comentado [JAdC41]: "Reglamento Nº 129"

Comentado [g42]: Decía:
"anexo 3"

Comentado [JAdC43]: "anexo 3"

Comentado [g44]: Decía:
"anexo 4, punto 2.3 del presente Reglamento"

referencia de la plaza de asiento a la que se refiere el punto 2.4 del anexo 4, correspondiente al Apéndice 2 del presente RTM.	do lugar sentado definido no ítem 2.4 do anexo 4, correspondente ao Apêndice 2 do presente RTM.	
3.1.2 El sistema de referencia tridimensional se define en el apéndice 2 del anexo 4, correspondiente al Apéndice 2 del presente RTM.	3.1.2 O sistema tridimensional de referencia é o sistema definido no apêndice 2 do anexo 4, correspondente ao Apêndice 2 do presente RTM.	OK
3.1.3 Los puntos L1 y L2 son los anclajes efectivos inferiores.	3.1.3 Os pontos L1 e L2 são as ancoragens efetivas inferiores dos cintos de segurança.	OK
3.1.4 El punto C se sitúa a 450 mm en dirección vertical por encima del punto R. No obstante, si la distancia S definida en el punto 3.1.6 no es inferior a 280 mm y si el fabricante opta por la fórmula alternativa prevista $BR = 260 \text{ mm} + 0,8 S$ especificada en el punto 3.4.3.3, la distancia vertical entre C y R deberá ser de 500 mm.	3.1.4 O ponto C é um ponto situado 450 mm acima e na vertical do ponto R. Contudo, se a distância S definida no ítem 3.1.6 não inferior a 280 mm e se o fabricante optar pela fórmula alternativa $BR = 260 \text{ mm} + 0,8 S$ definida no ítem 3.4.3.3, a distância vertical entre C e R deve ser de 500 mm.	OK
3.1.5 Los ángulos α_1 y α_2 son, respectivamente, los formados por un plano horizontal y los planos perpendiculares al plano longitudinal mediano del vehículo y que pasan por el punto R y los puntos L1 y L2. Si el asiento es regulable, este requisito también se aplicará a los puntos H de todas las posiciones normales de conducción o utilización, indicadas por el fabricante del vehículo.	3.1.5 Os ângulos α_1 e α_2 são, respectivamente, os ângulos formados por um plano horizontal e pelos planos perpendiculares ao plano vertical longitudinal médio do veículo que passam pelo ponto R e pelos pontos L1 e L2. Se o banco for regulável, este requisito deve ser cumprido também relativamente aos pontos H de todas as posições normais de condução, tal como indicado pelo fabricante do veículo.	OK
3.1.6 S es la distancia en milímetros que separa el anclaje efectivo superior de un plano de referencia P paralelo al plano longitudinal mediano del vehículo y que se define de la siguiente forma:	3.1.6 S é a distância em milímetros que separa as ancoragens efetivas superiores dos cintos de segurança de um plano de referência P paralelo ao plano longitudinal médio do veículo e definido da seguinte forma:	OK
3.1.6.1 si la plaza de asiento está bien definida por la forma del asiento, el plano P será el plano mediano de dicho asiento;	3.1.6.1 Se o lugar sentado for bem definido pela forma do banco, o plano P será o plano médio deste banco.	OK
3.1.6.2 si la plaza de asiento no está bien definida:	3.1.6.2 Na ausência de posição sentada bem definida:	OK
3.1.6.2.1 el plano P relativo al asiento del conductor será el plano vertical paralelo al plano longitudinal mediano del vehículo que pase por el centro del volante en el plano del aro del mismo, colocado en su posición central si es regulable;	3.1.6.2.1 O plano P relativo ao banco do condutor é um plano vertical paralelo ao plano longitudinal médio do veículo e que passa pelo centro do volante na sua posição média, se for regulável, e considerado no plano da coroa do volante.	OK
3.1.6.2.2 el plano P relativo al pasajero lateral delantero será simétrico al del conductor;	3.1.6.2.2 O plano P relativo ao passageiro da frente exterior deve ser simétrico ao do condutor;	OK
3.1.6.2.3 el plano P relativo a un asiento lateral trasero será el que haya especificado el fabricante, siempre que para la distancia A entre el plano longitudinal mediano del vehículo y el plano P se respeten los siguientes límites: A es igual o superior a 200 mm	3.1.6.2.3 O plano P relativo a um lugar lateral traseiro deve ser especificado pelo fabricante na condição de serem respeitados os limites a seguir indicados para a distância A entre o plano longitudinal médio do veículo e o plano P:	OK

Comentado [g45]: Decía:
"anexo 4, punto 2.4, del presente Reglamento."

Comentado [g46]: Decía:
"anexo 4, apéndice 2 del presente Reglamento."

Comentado [JAdC47]: "anexo 4, apéndice 2 del presente Reglamento."

si el asiento corrido está proyectado para ser ocupado únicamente por dos pasajeros; A es igual o superior a 300 mm si el asiento corrido está proyectado para ser ocupado por más de dos pasajeros.	“A” é igual ou superior a 200 mm se o banco corrido for projetado para acomodar apenas 2 passageiros; “A” é igual ou superior a 300 mm se o banco corrido for projetado para mais de dois passageiros.	
3.2 Especificaciones generales.	3.2 Especificações gerais	OK
3.2.1 Los anclajes deberán estar proyectados, contruidos y colocados de manera que:	3.2.1 As ancoragens dos cintos de segurança devem ser projetadas, construídas e localizadas de maneira que:	OK Duvída : colocado ou localizado.
3.2.1.1 permitan la instalación de un cinturón de seguridad adecuado. Los anclajes de los asientos laterales delanteros deberán permitir la instalación de cinturones de seguridad que incluyan un retractor y una polea de reenvío al montante, teniendo presente sobre todo las características de resistencia de los anclajes, a no ser que el fabricante suministre el vehículo equipado con otros tipos de cinturones provistos de retractores.	3.2.1.1 permitam a instalação de um cinto de segurança adequado. As ancoragens dos cintos dos lugares laterais dianteiro devem permitir a instalação de cintos de segurança com um retrator e uma roldana no montante considerando em particular as características de resistência das ancoragens, a menos que o fabricante forneça o veículo equipado com outros tipos de cintos com retratores incorporados. Se as ancoragens só permitirem a instalação de outros tipos de certos tipos de cinto de segurança, a sua configuração deve ser indicada na ficha mencionado no ítem ;	OK Verificar a compreensão lugares (seria todo o conjunto) (banco seria somente do banco)???
3.2.1.2 reduzcan al mínimo el riesgo de deslizamiento del cinturón cuando esté correctamente colocado;	3.2.1.2 reduzam ao mínimo o risco de deslizamento do cinto, quando corretamente utilizado;	OK
3.2.1.3 reduzcan al mínimo el riesgo de deterioro de la correa por contacto con las partes rígidas salientes de la estructura del vehículo o del asiento;	3.2.1.3 reduzam ao mínimo o risco de deterioração do cinto por contato com partes rígidas cortantes da estrutura do veículo ou do banco;	OK
3.2.1.4 el vehículo pueda cumplir lo dispuesto en el presente RTM en condiciones normales de utilización;	3.2.1.4 permitam que o veículo, em utilização normal, cumpra o disposto no presente RTM;	OK
3.2.1.5 cuando se trate de anclajes que admitan diferentes posiciones para permitir a las personas entrar en el vehículo y para retener a los ocupantes, las especificaciones del presente RTM se deberán aplicar a los anclajes en la posición de retención efectiva.	3.2.1.5 quando se tratar de ancoragens com diferentes posições para permitir que as pessoas possam entrar no veículo e para a retenção dos ocupantes, as especificações do presente RTM são aplicáveis as ancoragens na posição de retenção efetiva.	OK
3.2.2 Los sistemas de anclajes ISOFIX y los anclajes superiores ISOFIX, instalados o concebidos para ser instalados, para sistemas de retención infantil ISOFIX, así como la superficie de contacto con el suelo del vehículo de las plazas de asiento i-Size, deberán estar concebidos, fabricados y colocados de manera que:	3.2.2 Os sistemas de ancoragens ISOFIX ou os pontos de ancoragens superiores ISOFIX instalados ou destinados a ser instalados nos sistemas ISOFIX de retenção para crianças, assim como a superfície de contato do assoalho do veículo para eventuais lugares sentados i-Size, devem ser projetados, fabricados e localizados de modo que:	OK
3.2.2.1 los sistemas de anclajes ISOFIX y los anclajes superiores, así como las superficies de contacto con el suelo del vehículo de las plazas de asiento i-Size, permitan que el vehículo cumpla lo dispuesto en el presente RTM en condiciones normales de utilización.	3.2.2.1 os sistemas de ancoragem superior ISOFIX, bem como a superfície de contato do assoalho do veículo de qualquer lugar sentado i-Size, devem permitir que o veículo, em utilização normal, cumpra as disposições do presente RTM.	OK

Con formato: Portugués (Brasil)

Comentado [g48]: Acá borre el último renglón del párrafo donde solo hacía referencia al punto 4.3 del Reg. N° 14 (no incluido en este RTM) (homologación)

Los sistemas de anclajes ISOFIX y los anclajes superiores ISOFIX que pudieran añadirse a un vehículo cumplirán asimismo lo dispuesto en el presente RTM.	Os sistemas de ancoragem ISOFIX e os pontos de ancoragem superior ISOFIX suscetíveis de ser instalados em qualquer veículo devem atender o disposto no presente RTM;	
3.2.2.2 el sistema de anclajes ISOFIX y la resistencia de los anclajes superiores ISOFIX estarán diseñados para cualquier sistema de retención infantil ISOFIX de grupo de masa 0, 0+ o 1, tal como se define en el RTM de Sistemas de Retención Infantil.	3.2.2.2 os sistemas de ancoragens ISOFIX e a resistência dos pontos de ancoragem superior ISOFIX devem ser projetados para qualquer sistema ISOFIX de retenção para crianças dos grupos de massa 0, 0+;1, como definido no RTM de Sistemas de Retenção para Crianças;	OK
3.2.2.3 los sistemas de anclajes ISOFIX, los anclajes superiores ISOFIX y la superficie de contacto con el suelo de las plazas de asiento i-Size estarán concebidos para los sistemas de retención infantil i-Size, definidos en el RTM de Sistemas Reforzados de Retención Infantil.	3.2.2.3 os sistemas de ancoragens ISOFIX, os pontos de ancoragem superior ISOFIX, bem como a superfície de contacto do piso de veículo dos lugares sentados i-Size, devem ser projetados para os sistemas de retenção para crianças i-Size, tal como definido no RTM de Sistemas Reforçados de Retenção para Crianças.	OK
3.2.3 Sistemas de anclajes ISOFIX, diseño y colocación:	3.2.3 Sistemas de ancoragem ISOFIX, projeto e posicionamento:	OK
3.2.3.1 Cualquier sistema de anclajes ISOFIX deberá consistir en una o varias barras rígidas horizontales y transversales de 6 mm ± 0,1 mm de diámetro, que cubran dos zonas de un mínimo de 25 mm de longitud efectiva situadas en el mismo eje, tal como se define en la figura 4 del anexo 9, correspondiente al Apéndice 7 del presente RTM.	3.2.3.1 os sistemas de ancoragem ISOFIX consistem em barras rígidas, horizontais e transversais, de 6 mm ±0,1 mm de diámetro que cobrem duas áreas com um comprimento efetivo mínimo de 25 mm, localizadas sobre o mesmo eixo, tal como definido na figura 4 do anexo 9, correspondente ao Apéndice 7 do presente RTM.	OK Verificar se “áreas” não substitue melhor do que a palavra “zona”.
3.2.3.2 Cualquier sistema de anclajes ISOFIX instalado en una plaza de asiento de un vehículo deberá estar situado a una distancia no inferior a 120 mm detrás del punto H tal como se determina en el anexo 4, correspondiente al Apéndice 2 del presente RTM, medida horizontalmente y hasta el centro de la barra.	3.2.3.2 os sistemas de ancoragens ISOFIX instalados num lugar sentado de um veículo devem estar colocados pelo menos 120 mm atrás do ponto H, tal como determinado no anexo 4, correspondente ao Apéndice 2 do presente RTM, sendo a distância medida na horizontal até o centro da barra.	OK
3.2.3.3 Para cualquier sistema de anclajes ISOFIX instalado en el vehículo, deberá ser posible fijar el aparato de retención infantil ISOFIX -ISO/F2- (B) o bien el -ISO/F2X- (B1), según indique el fabricante del vehículo, descritos en el apéndice 2 del anexo 17, correspondiente al Apéndice 14 del RTM de Cinturones de seguridad. Las plazas para i-Size acogerán aparatos de retención infantil de las clases de tamaño -ISO/F2X- (B1), e -ISO/R2- (D) junto con el volumen para la evaluación de las dimensiones de la pata de apoyo, definidos en el apéndice 2 del anexo 17, correspondiente al Apéndice 14 del RTM de Cinturones de seguridad.	3.2.3.3 para quaisquer sistemas de ancoragem ISOFIX instalados no veículo, deve ser possível instalar o modelo ISOFIX de sistema de retenção para crianças “ISO/F2” (B) ou “ISO/F2” (B1), tal como definido pelo fabricante do veículo, descrito no apéndice 2 do anexo 17, correspondente ao Apéndice 14 do RTM de Cintos de segurança. as posições i-Size devem acomodar modelos ISOFIX de sistemas de retenção para crianças das classes de tamanho “ISO/F2X” (B1), e “ISO/R2” (D), juntamente com o volume de avaliação para a perna de apoio, tal como definido no apéndice 2 do anexo 17, correspondente ao Apéndice 14 do RTM de Cintos de segurança.	OK
3.2.3.4 La superficie inferior del aparato	3.2.3.4 A superfície inferior do modelo	OK

Comentado [g49]: Acá borré:
“En consecuencia, estos anclajes deberán describirse en el documento de solicitud de la homologación de tipo”

Comentado [g50]: Decía:
“Reglamento Nº 44”

Comentado [g51]: Decía:
“Reglamento Nº 129”

Comentado [JAdC53]: Zonas???

Comentado [g52]: Decía:
“figura 4 del anexo 9”

Comentado [JAdC54]:

Comentado [JAdC56]:

Comentado [g55]: Decía:
“anexo 4 del presente Reglamento”

Comentado [g57]: Decía:
“Reglamento Nº 16 (anexo 17, apéndice 2).”

Comentado [g58]: Decía:
“Reglamento Nº 16 (anexo 17, apéndice 2).”

Comentado [JAdC59]:

<p>de retención infantil ISOFIX, tal como se define en el punto 3.2.3.3, deberá tener ángulos de posición dentro de los límites siguientes, medidos en relación con los planos de referencia del vehículo tal como se definen en el anexo 4, correspondiente al Apéndice 2 del presente RTM:</p> <p>a) Cabeceo: $15^{\circ} \pm 10^{\circ}$, b) Balanceo: $0^{\circ} \pm 5^{\circ}$, c) Guiñada: $0^{\circ} \pm 10^{\circ}$.</p> <p>En cuanto a las plazas i-Size, a condición de no superar los límites establecidos en el punto 3.2.3.4, se admite que la longitud más corta de la pata de apoyo, según el volumen para la evaluación del pie de la pata de apoyo, forme un ángulo de cabeceo mayor del que normalmente impondría el asiento o la estructura del vehículo. Será posible instalar el aparato de retención infantil ISOFIX con el ángulo de cabeceo aumentado.</p>	<p>ISOFIX de sistemas de retenção para crianças, tal como definido pelo fabricante do veículo no ítem 3.2.3.3, deve ter ângulos de orientação compreendidos dentro dos limites seguintes, medidos relativamente aos planos de referência do veículo, tal como definidos no anexo 4, correspondente ao Apêndice 2 do presente RTM.</p> <p>a) orientação longitudinal: $15^{\circ} \pm 10^{\circ}$; b) orientação transversal: $0^{\circ} \pm 5^{\circ}$; c) orientação horizontal: $0^{\circ} \pm 10^{\circ}$</p> <p>Para posições i-Size, desde que não sejam ultrapassados os limites especificados no ítem 3.2.3.4 é aceitável para o menor comprimento da perna de apoio de acordo com o volume de avaliação para a base da perna de apoio, forme um ângulo de inclinação longitudinal maior do que seria de outra forma imposto pelo banco ou pela estrutura do veículo. Deve ser possível a instalação do modelo ISOFIX de retenção para crianças sob um ângulo maior de inclinação longitudinal.</p>	
<p>3.2.3.5 Los sistemas de anclajes ISOFIX deberán estar permanentemente colocados o ser ocultables. En caso de anclajes ocultables, los requisitos relativos al sistema de anclajes ISOFIX deberán cumplirse cuando estén desplegados.</p>	<p>3.2.3.5 Os sistemas de ancoragens ISOFIX devem estar permanentemente em posição ou retráteis. No caso de ancoragens retráteis, os requisitos referentes aos sistemas de ancoragens ISOFIX devem ser cumpridas na posição na posição de serviço.</p>	<p>OK (retráteis ou retraídas) ¿???</p>
<p>3.2.3.6 Cada barra de anclaje inferior ISOFIX (cuando se despliegue para su uso) o cada dispositivo de guía instalado permanentemente deberá ser visible, sin compresión del cojín del asiento ni del respaldo del asiento, cuando la barra o el dispositivo de guía sean vistos, en un plano vertical longitudinal que pase a través del centro de la barra o del dispositivo de guía, a lo largo de una línea que haga un ángulo ascendente de 30 grados con un plano horizontal.</p> <p>Como alternativa al requisito anterior, el vehículo deberá estar permanente marcado junto a cada barra o dispositivo de guía. Este marcado deberá consistir en uno de los elementos siguientes, a elección del fabricante.</p>	<p>3.2.3.6 Cada barra de ancoragem ISOFIX (quando em posição de serviço) ou cada dispositivo de guiamento permanentemente instalado deve ser visível, sem compressão do assento ou do encosto do banco, quando observados num plano longitudinal que passa pelo centro da barra ou do dispositivo de guiamento, segundo uma linha que faz um ângulo de 30° acima da horizontal.</p> <p>Em alternativa ao requisito anterior, o veículo deve estar marcado permanentemente ao lado de cada barra ou dispositivo de guiamento. Esta marcação deve consistir num dos exemplos seguintes, à escolha do fabricante.</p>	<p>OK</p>
<p>3.2.3.6.1 Como mínimo, el símbolo de la figura 12 del anexo 9, correspondiente al Apéndice 7 del presente RTM, que consiste en un círculo con un diámetro de un mínimo de 13 mm y que contiene un pictograma, con las siguientes condiciones:</p> <p>a) el pictograma deberá contrastar con el fondo del círculo;</p>	<p>3.2.3.6.1 No mínimo, o símbolo da figura 12 do anexo 9, correspondente ao Apêndice 7 do presente RTM, consistindo num círculo com um diâmetro mínimo de 13 mm e contendo um pictograma que deve cumprir as seguintes condições:</p> <p>a) o pictograma deve contrastar com o fundo do círculo;</p>	<p>OK</p>

Comentado [g60]: Decía:
"anexo 4, apéndice 2, del presente Reglamento";

Comentado [JAdC61]:

Comentado [g62]: Decía:
"figura 12 del anexo 9"

b) el pictograma deberá estar situado cerca de cada barra del sistema.	b) o pictograma deve estar localizado na proximidade de cada barra do sistema;	
3.2.3.6.2 La palabra -ISOFIX- en mayúsculas de un mínimo de 6 mm de altura.	3.2.3.6.2 A palavra “ISOFIX”, em maiúscula, com uma altura mínima de 6 mm.	OK
3.2.3.7 Los requisitos del punto 3.2.3.6 no se aplicarán a las plazas de asiento i-Size, que estarán marcadas conforme a lo dispuesto en el punto 3.2.5.1.	3.2.3.7 Os requisitos do item 3.2.3.6 não se aplicam aos lugares sentados i-Size, que devem ser marcados em conformidade com as disposições do item 3.2.5.1.	OK
3.2.4 Anclajes superiores ISOFIX, diseño y colocación: A petición del fabricante del vehículo, los métodos descritos en los puntos 3.2.4.1 y 3.2.4.2 pueden utilizarse alternativamente. El método descrito en el punto 3.2.4.1 únicamente puede utilizarse si la plaza ISOFIX está situada en un asiento del vehículo.	3.2.4 Ancoragens superiores ISOFIX, projeto e localização: A pedido do fabricante do veículo, os métodos descritos nos itens 3.2.4.1 e 3.2.4.2 podem ser alternativamente. O método descrito no item 3.2.4.1 somente será utilizado se a posição ISOFIX estiver situada num banco de veículo.	OK
3.2.4.1 Sin perjuicio de los puntos 3.2.4.3 y 3.2.4.4, la parte de cada anclaje superior ISOFIX que está destinada a unirse a un conector de anclaje superior ISOFIX deberá estar situada a una distancia no superior a 2.000 mm del punto de referencia del hombro y dentro de la zona sombreada, tal como se muestra en las figuras 6 a 10 del anexo 9, correspondiente al Apéndice 7 del presente RTM, de la plaza de asiento determinada para la que se ha instalado, tomándose como referencia una plantilla descrita en la norma SAE J 826 (julio de 1995) y que figura en la figura 5 del anexo 9, correspondiente al Apéndice 7 del presente RTM, con arreglo a las condiciones siguientes:	3.2.4.1 Sem prejuízo do disposto nos itens 3.2.4.3 e 3.2.4.4, a parte de cada ancoragem superior ISOFIX destinada a receber um conector de ancoragem superior ISOFIX deve localizar-se a uma distância máxima de 2000 mm do ponto de referência do ombro e dentro da área sombreada, como se indica nas figuras 6 a 10 do anexo 9, correspondente ao Apêndice 7 do presente RTM, do lugar sentado em que está instalado, tomando como referência o manequim descrito na norma SAE J 826 (julho de 1995) que é mostrado na figura 5 do anexo 9, correspondente ao Apêndice 7 do presente RTM, de acordo com as seguintes condições:	OK
3.2.4.1.1 el punto H de la plantilla debe estar situado en el único punto H de la posición descendente completa y la posición hacia atrás completa del asiento, excepto el hecho de que la plantilla está situada lateralmente en el punto medio entre los dos anclajes inferiores ISOFIX;	3.2.4.1.1 o ponto “H” do manequim é colocado no ponto de referência único “H” correspondente ao banco na sua posição mais baixa e recuada, salvo se o manequim for colocado lateralmente ao meio entre os dois pontos de ancoragens inferiores ISOFIX.	OK
3.2.4.1.2 la línea del torso de la plantilla debe estar en el mismo ángulo en relación con el plano vertical transversal cuando el respaldo del asiento esté en la posición más vertical, y	3.2.4.1.2 a linha do tronco do manequim faz o mesmo ângulo em relação ao plano vertical transversal que o encosto do banco na sua posição mais vertical; e	OK
3.2.4.1.3 la plantilla debe estar situada en el plano vertical longitudinal que contiene el punto H de la plantilla.	3.2.4.1.3 o manequim é posicionado no plano vertical longitudinal que contém o ponto H do manequim.	OK
3.2.4.2 La zona de anclaje superior ISOFIX también puede ser colocada con la ayuda del aparato -ISO/F2- (B), tal como se define en la figura 2 del apéndice 2 del anexo 17, correspondiente al Apéndice 14 del RTM de cinturones de	3.2.4.2 A zona de fixação do tirante superior ISOFIX também pode ser determinada com recurso ao modelo “ISO/F2” (B), definido na figura 2 do apêndice 2 do anexo 17, correspondente ao Apêndice 14 do RTM de Cintos de	OK

Comentado [JAdC65]: Zona ou área?

Comentado [g63]: Decía:
“figuras 6 a 10 del anexo 9”

Comentado [g64]: Decía:
“anexo 9, figura 5”

Con formato: Portugués (Brasil)

<p>seguridad, en una plaza ISOFIX equipada con anclajes inferiores ISOFIX tal como se muestra en la figura 11 del anexo 9, correspondiente al Apéndice 7 del presente RTM.</p>	<p>segurança, colocado numa posição ISOFIX equipada com as ancoragens inferiores ISOFIX, como se mostra na figura 11 do anexo 9, correspondente ao Apêndice 7 do presente RTM.</p>	
<p>La plaza de asiento será la posición más hacia atrás y más hacia abajo del asiento, con el respaldo del asiento en su posición nominal, o como recomienda el fabricante del vehículo.</p> <p>En vista lateral, el anclaje superior ISOFIX deberá estar situado detrás de la cara posterior del aparato - ISO/F2- (B).</p> <p>La intersección entre la cara posterior del aparato -ISO/F2- (B) y la línea horizontal (referencia 3, figura 11, anexo 9, correspondiente al Apéndice 7 del presente RTM) que contiene el último punto rígido de una dureza superior a 50 Shore A en la parte superior del respaldo del asiento define el punto de referencia 4 (figura 11, anexo 9, correspondiente al Apéndice 7 del presente RTM) en el eje de simetría del aparato -ISO/F2- (B). En este punto de referencia, un ángulo máximo de 45° por encima de la línea horizontal define el límite superior de la zona de anclaje de fijación superior.</p> <p>En vista desde arriba, en el punto de referencia 4 (figura 11, anexo 9, correspondiente al Apéndice 7 del presente RTM), un ángulo máximo de 90° que se extiende hacia atrás y lateralmente, y en vista posterior, un ángulo máximo de 40° que define dos volúmenes que limitan la zona de anclaje para la fijación superior ISOFIX.</p> <p>El origen de la correa de anclaje superior ISOFIX (5) está situado en la intersección del aparato -ISO/F2- (B) con un plano a una distancia de 550 mm por encima de la cara horizontal del aparato - ISO/F2- (B) (1) en el eje de simetría del aparato -ISO/F2- (B) (6).</p> <p>Además, el anclaje superior ISOFIX deberá tener más de 200 mm, pero no más de 2.000 mm desde el origen de la correa de anclaje superior ISOFIX en la cara posterior del aparato -ISO/F2- (B), medido a lo largo de la correa cuando está extendida sobre el respaldo del asiento hacia el anclaje superior ISOFIX.</p>	<p>O banco deve estar na posição mais recuada e baixa possível e com o respectivo encosto na sua posição nominal, ou como recomendado pelo fabricante do veículo.</p> <p>Na vista lateral, o ponto de ancoragem superior ISOFIX deve situar-se atrás da face posterior do modelo “ISO/F2” (B).</p> <p>A intersecção entre a face posterior do modelo “ISO/F2” (B) e a linha horizontal (referência 3, figura 11, anexo 9, correspondente ao Apêndice 7 do presente RTM) que contém o último ponto rígido de uma dureza superior a 50 Shore A no topo do encosto do banco define o ponto de referência 4 (figura 11, anexo 9, correspondente ao Apêndice 7 do presente RTM) no eixo do modelo “ISO/F2” (B). Neste ponto de referência, um ângulo com abertura máxima de 45° acima da linha horizontal define o limite superior da área de ancoragem de fixação superior.</p> <p>Na vista em planta, no ponto de referência 4 (figura 1, anexo 9, correspondente ao Apêndice 7 do presente RTM), um ângulo máximo de 90° abrindo para trás e lateralmente e, na vista por detrás, um ângulo máximo de 40° definem dois volumes que limitam a área de ancoragem para fixação superior ISOFIX.</p> <p>A origem do cadarço de ancoragem superior ISOFIX (5) situa-se na intersecção do modelo “ISO/F2” (B) com um plano 550 mm acima da face horizontal (1) do modelo “ISO/F2” (B) no eixo (6) do modelo “ISO/F2” (B).</p> <p>Além disso, os pontos de ancoragem superior ISOFIX devem situar-se entre 200 e 2000 mm do ponto de origem do cadarço da ancoragem superior ISOFIX na face traseira do modelo “ISO/F2” (B), medida ao longo do cadarço quando este passa sobre o encosto do banco em direção aos pontos de fixação do tirante superior ISOFIX.</p>	
<p>3.2.4.3 La parte del anclaje superior ISOFIX en un vehículo que está destinada a unirse a un conector de anclaje superior ISOFIX puede estar situada fuera de las zonas sombreadas mencionadas en los</p>	<p>3.2.4.3 Num veículo, a parte do ponto de ancoragem superior ISOFIX destinada a receber o conector do tirante superior ISOFIX pode situar-se fora das zonas sombreadas referidas nos itens 3.2.4.1 ou</p>	<p>OK</p>

Comentado [g66]: Decía:
"Reglamento Nº 16 (anexo 17, apéndice 2, figura 2)"

Comentado [JAdC71]:

Comentado [g67]: Decía:
"figura 11 del anexo 9"

Comentado [JAdC72]:

Comentado [g68]: Decía:
"(anexo 9, figura 11, referencia 3)"

Comentado [g69]: Decía:
"(figura 11 del anexo 9)"

Comentado [g70]: Decía:
"(figura 11 del anexo 9)"

puntos 3.2.4.1 o 3.2.4.2 si un emplazamiento dentro de una zona no es apropiado y si el vehículo está equipado con un dispositivo de encaminamiento que:	3.2.4.2 se a localização nesta área não for adequada e o veículo estiver equipado com um dispositivo de desvio que:	
3.2.4.3.1 garantice que la correa de anclaje superior ISOFIX funcione como si la parte del anclaje destinada a unirse con el anclaje superior ISOFIX estuviese situada en la zona sombreada, y	3.2.4.3.1 assegure que o cadoço da ancoragem superior ISOFIX funciona como se a parte da ancoragem destinada a unir-se com a ancoragem superior ISOFIX estivesse situada na área sombreada; e	OK
3.2.4.3.2 se encuentre al menos 65 mm por detrás de la línea del torso, en caso de un dispositivo de encaminamiento de tejido no rígido o de un dispositivo de encaminamiento desplegable, o al menos 100 mm por detrás de la línea del torso, en caso de un dispositivo de encaminamiento rígido fijo, y	3.2.4.3.2 se situe pelo menos 65 mm atrás do tronco, no caso de um dispositivo de desvio do tecido não rígido ou de um dispositivo de desvio retrátil, ou pelo menos 100 mm atrás da linha do tronco, no caso de um dispositivo de desvio rígido fijo; e	OK Tecido ou cadoço???
3.2.4.3.3 cuando se someta a ensayo después de que se haya instalado tal como está previsto para su utilización, el dispositivo sea lo suficientemente resistente para resistir, con el anclaje superior ISOFIX, la carga mencionada en el punto 4.6 del presente RTM.	3.2.4.3.3 ao ser ensaiado após ter sido instalado em posição normal de utilização, o dispositivo possui resistência suficiente para suportar, com o ponto de ancoragem superior ISOFIX, a carga referida no ítem 4.6 do presente RTM.	OK
3.2.4.4 Puede empotrarse un anclaje de fijación en el respaldo del asiento, a condición de que no sea en la zona de enrollamiento de la correa en la parte superior del respaldo del asiento del vehículo.	3.2.4.4 Um ponto de ancoragem de fixação pode ser embutido no encosto do banco, desde que não esteja localizado na zona de enrolamento do cadoço no topo do encosto do banco do veículo.	OK
3.2.4.5 El anclaje superior ISOFIX deberá tener unas dimensiones que permitan fijar un gancho de anclaje superior ISOFIX tal como se especifica en la figura 3. Deberá preverse un espacio libre alrededor de cada anclaje superior ISOFIX para permitir el cierre y la apertura del mecanismo. Todos los anclajes situados por detrás de un sistema de anclajes ISOFIX y que puedan utilizarse para fijar un gancho de anclaje superior ISOFIX estarán diseñados para impedir una utilización incorrecta mediante una o varias de las medidas siguientes: a) diseñar todos esos anclajes en la zona de anclaje superior ISOFIX como anclajes superiores ISOFIX, o b) marcar solo los anclajes superiores ISOFIX utilizando uno de los símbolos, o su imagen invertida, representados en la figura 13 del anexo 9, correspondiente al Apéndice 7 del presente RTM, o c) cuando no se apliquen las medidas a) o b) anteriores, marcar dichos anclajes indicando claramente que no deben utilizarse con ningún sistema de	3.2.4.5 O ponto de ancoragem superior ISOFIX deve possuir dimensões que permitam a conexão do gancho de ancoragem superior ISOFIX, tal como especificado na figura 3. Deve ser previsto um espaço livre ao redor de cada ponto de ancoragem superior ISOFIX para permitir o engate e desengate do mecanismo. As fixações localizadas atrás dos sistemas de ancoragem ISOFIX que podem servir para prender um gancho da ancoragem superior ISOFIX ou um conector da ancoragem superior ISOFIX devem ser projetadas de forma a impedir o mau uso, aplicando uma ou mais das seguintes medidas: a) projetar todas as ancoragens da área de ancoragem superior ISOFIX como ancoragens superiores ISOFIX; ou b) marcar apenas as fixações da área de ancoragens superior ISOFIX com um dos símbolos ou com a sua imagem invertida, tal como definido na figura 13 do anexo 9, correspondente ao Apêndice 7 do presente	OK

Comentado [JAdC75]: indevido

Comentado [U73]: Decia:
"figura 13 del anexo 9"

<p>anclajes ISOFIX.</p> <p>Cuando un anclaje superior ISOFIX esté bajo una cubierta, esta cubierta deberá estar identificada, por ejemplo, por uno de los símbolos o la imagen invertida de uno de los símbolos presentados en la figura 13 del anexo 9, correspondiente al Apéndice 7 del presente RTM; deberá poder retirarse esta cubierta sin la ayuda de herramientas.</p>	<p>RTM, ou</p> <p>ç) marcar as ancoragens não conformes com a alínea “a” ou “b” anteriores com uma indicação clara de que as mesmas não devem ser utilizadas em combinação com os sistemas de ancoragem ISOFIX.</p> <p>Em cada ponto de ancoragem superior ISOFIX com cobertura, a cobertura deve identificada, por exemplo, por um dos símbolos, ou pela imagem invertida de um dos símbolos da figura 13 do anexo 9, correspondente ao Apêndice 7 do presente RTM; a cobertura deve ser removível sem o auxílio de ferramentas.</p>	
<p>3.2.5 Requisitos relativos a las plazas de asiento i-Size</p> <p>Todas las plazas de asiento i-Size, definidas por el fabricante del vehículo, cumplirán los requisitos establecidos en los puntos 3.2.2 a 3.2.5.3.</p>	<p>3.2.5 Requisitos para lugares sentados i-Size</p> <p>Cada lugar sentado i-Size, tal como definido pelo fabricante do veículo, deve estar em conformidade com os requisitos constantes nos itens 3.2.2 a 3.2.5.3.</p>	OK
<p>3.2.5.1 Marcas</p> <p>Todas las plazas de asiento i-Size estarán marcadas de forma permanente cerca del sistema de anclajes inferiores ISOFIX (barra o dispositivo de guía) de la plaza de asiento correspondiente. El marcado será, como mínimo, el símbolo de la figura 4 del anexo 10, correspondiente al Apéndice 8 del presente RTM, que consiste en un cuadrado de un tamaño mínimo de 13 mm, que contiene un pictograma que cumplirá siguientes condiciones:</p> <p>a) deberá contrastar con el fondo del cuadrado;</p> <p>b) deberá estar situado cerca de cada barra del sistema.</p>	<p>3.2.5.1 Marcações</p> <p>Cada lugar sentado i-Size deve ser marcado de forma permanente na proximidade do sistema de ancoragens inferiores ISOFIX (barra ou dispositivo de guiamento) do lugar sentado correspondente.</p> <p>A marcação deve comportar pelo menos um símbolo da figura 4 do anexo 10, correspondente ao Apêndice 8 do presente RTM, composto por um quadrado com tamanho mínimo de 13 mm e contendo um pictograma que deve cumprir as seguintes condições:</p> <p>a) o pictograma deve contrastar com o fundo;</p> <p>b) o pictograma deve estar localizado na proximidade de cada barra do sistema.</p>	OK
<p>3.2.5.2 Requisitos geométricos para las plazas de asiento i-Size conectadas a patas de apoyo i-Size</p> <p>Además de los requisitos establecidos en los puntos 3.2.3 y 3.2.4, se comprobará que la superficie superior del suelo del vehículo (incluida la tapicería, la alfombrilla, la espuma, etc.) intersecciona con las dos superficies de delimitación en las direcciones x e y del volumen para la evaluación del pie de la pata de apoyo, como se muestra en las figuras 1 y 2 del anexo 10, correspondiente al Apéndice 8 del presente RTM.</p> <p>El volumen para la evaluación del pie de la pata de apoyo está delimitado como se indica a continuación (véanse también las figuras 1 y 2 del anexo 10, correspondiente al Apéndice 8 del</p>	<p>3.2.5.2 Requisitos geométricos para lugares sentados i-Size ligados às pernas de apoio i-Size.</p> <p>Além dos requisitos definidos nos itens 3.2.3 e 3.2.4, é necessário verificar se a superfície superior do assoalho do veículo (incluindo acabamentos, tapeçaria, espumas, etc.) interseeta ambas as superfícies de delimitação nas direções X e Y do espaço de avaliação da base da perna de apoio, tal como indicado nas figuras 1 e 2 do anexo 10, correspondente ao Apêndice 8 do presente RTM.</p> <p>O espaço de avaliação da base da perna de apoio é caracterizado da seguinte forma (ver igualmente as figuras 1 e 2 do anexo 10, correspondente ao Apêndice 8 do presente RTM):</p> <p>a) em largura, por dois planos paralelos ao</p>	OK

Comentado [JAdC76]:

Con formato: Portugués (Brasil)

Comentado [U74]: Decía:
"figura 13 del anexo 9"

Comentado [U77]: Decía:
"figura 4 del anexo 10"

Comentado [JAdC78]:

Comentado [JAdC81]:

Comentado [U79]: Decía:
"figuras 1 y 2 del anexo 10 del presente Reglamento"

<p>presente RTM):</p> <p>a) en anchura, por los dos planos paralelos al plano longitudinal mediano del aparato de retención infantil instalado en la plaza de asiento respectiva y distantes 100 mm de dicho plano, y</p> <p>b) en longitud, por los dos planos perpendiculares al plano formado por la superficie inferior del aparato de retención infantil y perpendiculares al plano longitudinal mediano del aparato de retención infantil, respectivamente a 585 y 695 mm del plano que pasa por los ejes de los anclajes inferiores ISOFIX y que es perpendicular a la superficie inferior del aparato de retención infantil, y</p> <p>c) en altura, por los planos paralelos a la superficie inferior de la retención infantil situados a 270 y 525 mm por debajo de esta.</p> <p>El ángulo de cabeceo utilizado para la evaluación geométrica anterior se medirá conforme a lo dispuesto en el punto 3.2.3.4.</p> <p>El cumplimiento de este requisito podrá demostrarse mediante un ensayo físico, una simulación por ordenador o por dibujos representativos.</p>	<p>plano longitudinal médio do modelo de sistema de retenção para crianças instalados no lugar sentado correspondente e a uma distância de 100 mm desse plano; e</p> <p>b) em comprimento, por dois planos perpendiculares ao plano da superfície inferior do modelo de sistema de retenção para crianças afastados 585 mm e 695 mm do plano que passa pelos eixos das ancoragens inferiores ISOFIX e perpendiculares à superfície inferior do modelo de sistema de retenção para crianças; e</p> <p>c) em altura, por dois planos paralelos à superfície inferior do sistema de retenção para crianças e localizados a 270 mm e 525 mm dessa superfície.</p> <p>O ângulo de inclinação longitudinal utilizado para a avaliação geométrica deve ser medido em conformidade com o item 3.2.3.4.</p> <p>A conformidade com o presente requisito pode ser demonstrada por um ensaio físico ou simulação em computador ou por desenhos representativos.</p>	
<p>3.2.5.3 La totalidad de la superficie de contacto con el suelo del vehículo (véanse las figuras 1 y 2 del anexo 10, correspondiente al Apéndice 8 del presente RTM) deberá resistir las cargas impuestas cuando sea sometida a ensayo con arreglo al punto 4.6.4.5.</p>	<p>3.2.5.3 Requisitos de resistência do assoalho do veículo para lugares sentados i-Size.</p> <p>Toda a superfície de contato do assoalho do veículo (ver figuras 1 e 2 do anexo 10, correspondente ao Apêndice 8 do presente RTM) deve ter resistência suficiente para suportar as cargas impostas durante a execução dos ensaios descritos no item 4.6.4.5.</p>	<p>OK</p> <p>Faltou o título – proposta arg.</p>
<p>3.3 Número mínimo de anclajes de cinturón e ISOFIX que deberán preverse.</p>	<p>3.3 Número mínimo de ancoragens de cintos de segurança e ISOFIX que devem ser previstas.</p>	<p>OK</p>
<p>3.3.1 Los vehículos de las categorías M y N [excepto los de las categorías M2 o M3 que pertenezcan a las clases I o A2] deben ir equipados con anclajes de cinturón de seguridad que cumplan los requisitos del presente RTM.</p>	<p>3.3.1 Todos os veículos das categorias M e N (com exclusão dos veículos das categorias M2 ou M3 que pertençam às classes I ou A⁽²⁾) devem ser equipados com fixações de cintos de segurança que cumpram os requisitos do presente RTM.</p>	<p>OK</p>
<p>3.3.1.1 Los anclajes de los sistemas de cinturón-arnés de tipo S (con retractor o sin él) con arreglo al RTM de cinturones de seguridad deberán cumplir los requisitos establecidos en este RTM pero el anclaje o los anclajes adicionales previstos para el montaje de una correa de entrepierna (conjunto) quedarán exentos de los requisitos de resistencia y emplazamiento establecidos en el</p>	<p>3.3.1.1 As ancoragens de um sistema de cintos arnês do tipo S [com retrator (s)] nos termos do RTM de Cintos de segurança devem cumprir as prescrições estabelecidas neste RTM, mas a ancoragem ou as ancoragens suplementares destinadas à instalação de um cadarço ou conjunto de cadarços de entrepernas estão isentas do cumprimento das prescrições de resistência e de localização do presente RTM.</p>	<p>OK</p>

Comentado [U80]: Decía:
"figuras 1 y 2 del anexo 10 del presente Reglamento"

Comentado [U82]: Decía:
"figuras 1 y 2 del anexo 10"

Comentado [JAdC83]:

Con formato: Portugués (Brasil)

Comentado [g84]: Decía:
"Reglamento Nº 16"

Comentado [g85]: Decía:
"Reglamento Nº 14"

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

presente RTM.		
3.3.2 El número mínimo de anclajes de cinturones de seguridad en cada plaza de asiento orientada en el sentido de la marcha, en el sentido contrario a la marcha o hacia un lado será el que se especifica en el anexo 6, correspondiente al Apéndice 4 del presente RTM.	3.3.2 O número mínimo de ancoragens de cintos de segurança para cada lugar sentado voltado para a frente, para trás ou para o lado é o especificado no anexo 6, correspondente ao Apêndice 4 do presente RTM.	OK
3.3.3 No obstante, para las plazas de asientos laterales que no sean delanteras de los vehículos de la categoría N1, que se señalan en el anexo 6, correspondiente al Apéndice 4 del presente RTM con el símbolo Ø, se permitirán dos anclajes inferiores, 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 superior a 500 mm.	3.3.3 Todavía, admitem-se duas ancoragens inferiores para os lugares sentados laterais, que não sejam da frente, de veículos da categoria N1, indicados no anexo 6, correspondente ao Apêndice 4 do presente RTM e marcados com o símbolo Ø, se existir uma passagem entre um banco e a parede lateral mais próxima do veículo, destinada a permitir o acesso de passageiros a outras partes do veículo. Um espaço entre um banco e a parede é considerado como uma passagem se a distância entre essa parede lateral, estando todas as portas fechadas, e um plano vertical longitudinal que passa pelo eixo do banco em questão – medida na posição do ponto R e perpendicularmente ao plano longitudinal médio do veículo – for superior a 500 mm.	OK
3.3.4 Para las plazas de asientos delanteras centrales señaladas en el anexo 6, correspondiente al Apéndice 4 del presente RTM con el símbolo *, se considerarán adecuados dos anclajes inferiores siempre que el parabrisas quede fuera de la zona de referencia definida en el anexo I, correspondiente al Apéndice I del RTM de Acondicionamiento interior; si el parabrisas está dentro de la zona de referencia, se necesitarán tres anclajes. Por lo que se refiere a los anclajes de los cinturones, el parabrisas se considera parte de la zona de referencia cuando puede entrar en contacto estático con el aparato de ensayo según el método descrito en el anexo I, correspondiente al Apéndice 1 del RTM de Acondicionamiento interior.	3.3.4 São consideradas adequadas duas ancoragens inferiores para os lugares centrais dianteiros, indicados no anexo 6, correspondente ao Apêndice 4 do presente RTM e marcados com o símbolo *, se o para-brisa estiver localizado fora da área de referência definida no anexo I, correspondente ao Apêndice I do RTM de Condicionamento interior; se o mesmo estiver localizado dentro dessa zona de referência, são necessárias três ancoragens. No que diz respeito a ancoragens de cintos de segurança, o para-brisas é considerado como parte da zona de referência quando for suscetível de entrar em contato estático com a aparelhagem de ensaio, de acordo com o método descrito no anexo 1, correspondente ao Apêndice 1 do RTM de Condicionamento interior.	OK
3.3.5 Cada una de las plazas de asiento marcadas en el anexo 6, correspondiente al Apéndice 4 del presente RTM con el símbolo ⚡ deberá estar provista de tres anclajes. Dichas plazas de asiento podrán estar provistas de dos anclajes siempre que se cumpla una de las condiciones siguientes:	3.3.5 Cada lugar sentado indicado no anexo 6, correspondente ao Apêndice 4 do presente RTM e marcado com o símbolo ⚡ deve estar equipado com três ancoragens. Podem ser previstas apenas duas ancoragens, se estiver preenchida uma das seguintes condições:	OK
3.3.5.1 que un asiento u otra parte del vehículo conforme con el punto 3.5 del apéndice 1 correspondiente al RTM de Fuerza de los asientos y sus anclajes	3.3.5.1 existe um banco ou outras partes do veículo que cumprem as prescrições do ítem 3.5 do apêndice 1, correspondente ao RTM de Resistência dos bancos e suas	OK

Comentado [JAdC87]: Retaguarda]

Comentado [JAdC88]:

Comentado [g86]: Decía:
"anexo 6"

Comentado [g89]: Decía:
"anexo 6"

Comentado [JAdC90]:

Comentado [JAdC94]: Da frente

Comentado [g91]: Decía:
"anexo 6"

Comentado [JAdC95]:

Comentado [g92]: Decía:
"anexo 1 de Reglamento N° 21"

Comentado [JAdC96]: Conferir se é isso mesmo R 21

Comentado [g93]: Decía:
"anexo 1 de Reglamento N° 21"

Comentado [JAdC97]:

Comentado [g98]: Decía:
"anexo 6"

Comentado [JAdC99]:

(autobuses) se halle directamente delante,	ancoragens (M3 e M2), diretamente à sua frente, ou	
3.3.5.2 que ninguna parte del vehículo esté en la zona de referencia o pueda estarlo, cuando el vehículo se encuentre en movimiento,	3.3.5.2 nenhuma parte do veículo está dentro da zona de referência ou é suscetível de estar dentro dessa zona quando o veículo se encontra em movimento, ou	OK
3.3.5.3 que las partes del vehículo dentro de la mencionada zona de referencia cumplan los requisitos en materia de absorción de energía que figuran en el apéndice 6 correspondiente al RTM de Fuerza de los asientos y sus anclajes (autobuses).	3.3.5.3 se existirem partes do veículo dentro da referida zona de referência que cumpram os requisitos de absorção de energia previstos no apêndice 6, correspondente ao RTM Resistência dos bancos e das suas ancoragens (M3 e M2).	OK
3.3.6 Para todos los asientos destinados exclusivamente a ser utilizados cuando el vehículo se encuentra parado, así como para todos los asientos de cualquier vehículo no contemplado en los puntos 3.3.1 a 3.3.4, no se requieren anclajes. No obstante, si el vehículo está provisto de anclajes para estos asientos, dichos anclajes deberán ajustarse a lo dispuesto en el presente RTM. No será necesario que se ajusten a los requisitos del presente RTM los anclajes destinados exclusivamente a ser utilizados conjuntamente con un cinturón para personas con discapacidad, o cualquier otro sistema de retención conforme al anexo 8, correspondiente al Apéndice 5 del RTM de Construcción general de vehículos M2 o M3.	3.3.6 Relativamente a todos os bancos ou lugares sentados destinados a ser utilizados exclusivamente com o veículo parado, bem como a todos os bancos que não sejam contemplados pelos itens 3.3.1 a 3.3.4, não são exigidas ancoragens de cintos de segurança. Contudo, se o veículo possuir ancoragens para tais lugares, estas devem cumprir o disposto no presente regulamento. As ancoragens que se destinem a ser utilizadas exclusivamente em conjunto com um cinto para pessoas com deficiência, ou qualquer outro sistema de retenção nos termos do anexo 8, correspondente ao Apêndice 5 do RTM de Características gerais de construção de veículos M2 ou M3.	OK
3.3.7 En el caso del piso superior de los vehículos de dos pisos, los requisitos aplicables a las plazas de asiento centrales delanteras se aplicarán también a las plazas de asiento laterales delanteras.	3.3.7 No caso do andar superior de um veículo de dois andares, as prescrições relativas ao lugar sentado central da frente são igualmente aplicáveis aos lugares sentados laterais da frente.	OK
3.3.8 Número mínimo de posiciones ISOFIX que deberán preverse	3.3.8 Número mínimo de posições ISOFIX a prever:	OK
3.3.8.1 Todo vehículo de la categoría M1 debe ir equipado como mínimo con dos posiciones ISOFIX que cumplan los requisitos del presente RTM. Al menos dos de las posiciones ISOFIX deberán ir equipadas con un sistema de anclajes ISOFIX y un anclaje superior ISOFIX. El tipo y el número de aparatos ISOFIX, definidos en el RTM de cinturones de seguridad, que pueden instalarse en cada plaza ISOFIX, se definen en ese mismo RTM.	3.3.8.1 Qualquer veículo da categoria M1 deve estar equipado com pelo menos duas posições ISOFIX que cumpram os requisitos do presente RTM. Pelo duas das posições ISOFIX devem estar equipadas com um sistema de ancoragem ISOFIX e um ponto de ancoragem superior ISOFIX. O tipo e o número de dispositivos ISOFIX, definidos no RTM de Cintos de segurança, suscetíveis de ser instalados em cada posição ISOFIX, são definidos nesse mesmo RTM.	OK
3.3.8.2 No obstante lo dispuesto en el punto 3.3.8.1, si un vehículo está únicamente equipado con una fila de asientos no es obligatorio que esté equipado con una plaza ISOFIX.	3.3.8.2 Sem prejuízo do disposto no item 3.3.8.1, se um veículo estiver equipado apenas com uma fila de bancos, não é obrigatório qualquer posição ISOFIX.	OK
3.3.8.3 No obstante lo dispuesto en el punto 3.3.8.1, al menos uno de los dos sistemas de posiciones ISOFIX deberá	3.3.8.3 Sem prejuízo do disposto no item 3.3.8.1, pelo menos um dos dois sistemas de posições ISOFIX deve ser instalado na	OK

Comentado [g100]: Decía:
"apéndice 1 ,punto 3.5 del Reglamento Nº 80"

Comentado [g101]: Decía:
"apéndice 6 del Reglamento Nº 80."

Comentado [JAdC103]:

Comentado [g102]: Decía:
"anexo 8 del Reglamento Nº 107, serie 02 de enmiendas."

Comentado [g104]: Decía:
"Reglamento Nº 16"

Comentado [JAdC105]:

instalarse en la segunda fila de asientos.	segunda fila de bancos.	
<p>3.3.8.4 No obstante lo dispuesto en el punto 3.3.8.1, los vehículos de la categoría M1 estarán equipados con solo un sistema con una plaza ISOFIX si:</p> <p>a) no disponen de más de dos puertas para los pasajeros, y</p> <p>b) disponen de una plaza de asiento trasera determinada en la cual la interferencia con los componentes de la transmisión o la suspensión impide la instalación de anclajes ISOFIX con arreglo a los requisitos del punto 3.2.3, y</p> <p>c) tienen un índice de la relación potencia-masa (PMR) superior a 140 con arreglo a las definiciones del RTM de Nivel de ruido de vehículos de las categorías M y N y con la definición de relación potencia/masa (PMR):</p> $PMR = (Pn/mt) \times 1.000 \text{ kg/kW}$ <p>donde:</p> <p>Pn: potencia (nominal) máxima del motor expresada en kW³;</p> <p>mro: masa de un vehículo en orden de marcha expresada en kg;</p> <p>mt = mro (para los vehículos de categoría M1);</p> <p>y</p> <p>d) cuentan con un motor que desarrolla una potencia (nominal) máxima superior a 200 kW.</p> <p>Tales vehículos necesitan disponer solo de un sistema de anclajes ISOFIX y de un anclaje superior ISOFIX en una plaza de asiento delantera para pasajeros determinada combinados con un dispositivo de desactivación del airbag (si dicha plaza de asiento cuenta con un airbag) y una etiqueta de advertencia de que en la segunda fila de asientos no hay ninguna plaza ISOFIX.</p>	<p>3.3.8.4 Sem prejuízo do disposto no item 3.3.8.1, os veículos da categoria M1 apenas terão se possuir um sistema de posições ISOFIX para veículos com:</p> <p>a) não mais de duas portas de passageiros; e</p> <p>b) um lugar sentado na retaguarda em que as interferências como os componentes da transmissão e/ou da suspensão impedem a instalação de ancoragens ISOFIX, de acordo com os requisitos do item 3.2.3; e</p> <p>c) com um índice da razão potencia/massa (PMR) superior a 140, de acordo com as definições no RTM de Nível de ruído de veículos das categorias M e N, e com a definição da razão potencia/massa (PMR):</p> $PMR = (Pn/mt) \times 1.000 \text{ kg/kW}$ <p>em que:</p> <p>Pn: potencia máxima (nominal) do motor expressa em kW⁽³⁾;</p> <p>mro: massa do veículo em orden de marcha expressa em kg;</p> <p>mt: mro (para veículos da categoria M1); e</p> <p>d) com um motor de potência máxima (nominal) superior a 200kw.</p> <p>Para veículos dessa natureza é exigido um sistema de ancoragem ISOFIX e um ponto de ancoragem superior ISOFIX num banco dianteiro de passageiro, combinado com o dispositivo de desativação do airbag (se esse lugar sentado estiver equipado com um airbag) e um rótulo de advertência a indicar que a segunda fila de bancos não dispõe de um sistema de posições ISOFIX.</p>	OK
3.3.8.5 Si se instala un sistema de anclajes ISOFIX en una plaza de asiento delantera protegida con un airbag delantero, deberá instalarse un dispositivo de desactivación de este airbag.	3.3.8.5 Se um sistema de ancoragem ISOFIX estiver instalado num banco dianteiro protegido com um airbag, deve ser instalado um dispositivo de desativação deste airbag.	OK
3.3.8.6 No obstante lo dispuesto en el punto 3.3.8.1, en caso de que existan uno o varios sistemas de restricción infantil integrados, el número mínimo de posiciones ISOFIX será de dos menos el número de sistemas de restricción infantil integrados de grupos de masa 0, o 0+, o 1.	3.3.8.6 Sem prejuízo do disposto no item 3.3.8.1, no caso de um ou mais sistemas de retenção para crianças incorporado(s), devem ser prevista, pelo menos, duas posições ISOFIX menos o número de sistemas de retenção para crianças incorporados dos grupos de massa 0, ou 0+ ou 1.	OK
3.3.8.7 No obstante lo dispuesto en el punto 3.3.8.1, los vehículos descapotables	3.3.8.7 Sem prejuízo do disposto no item 3.3.8.1, os veículos descapotáveis tal como	OK

Comentado [g106]: Decía:
"Reglamento Nº 51"

Comentado [g107]: Nota al pie decía:
"(...) Reglamento Nº 85."

Comentado [JAdC108]: Apresentar a definição do Braisl para ordem de marcha

Comentado [JAdC109]: Almofada de ar

³ La potencia (nominal) del motor es la potencia del motor expresada en kW y medida conforme al RTM de Medición de la potencia máxima neta y la potencia nominal continua máxima.

tal como se definen en el documento de trabajo RTM sobre denominación, clasificación, tipo y modelo con más de una fila de asientos, deberán ir equipados con al menos dos anclajes inferiores ISOFIX. En caso de que en estos vehículos ya exista un anclaje superior ISOFIX, deberá cumplir las disposiciones pertinentes del presente RTM.	definido no documento de trabalho RTM sobre denominação, classificação, tipo e modelo com mais de uma fila de bancos devem estar equipados com pelo menos duas ancoragens inferiores ISOFIX. Se estiver previsto um ponto de ancoragem superior ISOFIX em tais veículos, o mesmo deve cumprir as disposições pertinentes do presente RTM.	
3.3.8.8 No obstante lo dispuesto en el punto 3.3.8.1 anterior, no se exigirán plazas ISOFIX en las ambulancias, ni en los coches fúnebres, ni en los vehículos destinados a las fuerzas armadas, la protección civil, los bomberos o las fuerzas responsables del mantenimiento del orden.	3.3.8.8 Sem prejuízo do disposto no item 3.3.8.1 anterior, não são exigidas posições ISOFIX em ambulâncias e carros funerários, bem como em veículos destinados à forças armadas, à proteção civil, aos bombeiros e às forças auxiliares responsáveis pela manutenção da ordem pública.	OK
3.3.8.9 No obstante lo dispuesto en los puntos 3.3.8.1 a 3.3.8.4, una o varias plazas ISOFIX obligatorias podrán sustituirse por plazas de asiento i-Size.	3.3.8.9 Sem prejuízo do disposto nos ítems 3.3.8.1 a 3.3.8.4, uma ou mais das posições ISOFIX obrigatórias pode ser substituída por lugares sentados i-Size.	OK
3.3.9 En el caso de los asientos que puedan voltearse o colocarse en otras orientaciones cuando el vehículo esté parado, los requisitos del punto 3.3.1 solo se aplicarán a las orientaciones destinadas a un uso normal cuando el vehículo se encuentre circulando, de acuerdo con el presente RTM. La ficha de características incluirá una nota al efecto.	3.3.9 No caso de bancos que podem ser girados ou orientados para outras posições, utilizado em veículo parado, as prescrições do item 3.3.1 são aplicáveis unicamente às orientações destinadas a utilização normal quando o veículo se desloca em estrada, de acordo com o presente RTM. A ficha de informações deve incluir uma nota nesse sentido.	OK
3.4 Emplazamiento de los anclajes (véase la figura 1 del anexo 3, correspondiente al Apéndice 1 del presente RTM)	3.4 Localização das ancoragens dos cintos (ver figura 1 do anexo 3, correspondente ao Apêndice 1 do presente RTM).	OK
3.4.1 Generalidades	3.4.1 Generalidades	OK
3.4.1.1 Los anclajes de un cinturón podrán estar todos dispuestos en la estructura del vehículo, en la del asiento, o en cualquier otra parte del vehículo, o bien estar repartidos entre dichos emplazamientos.	3.4.1.1 As ancoragens de um mesmo cinto podem estar situadas na estrutura do veículo, na do banco ou em qualquer outra parte do veículo ou ainda ser repartidas entre estes locais.	OK
3.4.1.2 Podrán fijarse a un mismo anclaje los extremos de dos cinturones de seguridad adyacentes, siempre que se cumplan los requisitos de ensayo.	3.4.1.2 Qualquer ancoragem de cinto pode ser usada para fixar as extremidades de dois cintos de segurança adjacentes, desde que os requisitos de ensaio sejam cumpridos.	OK
3.4.2 Emplazamiento de los anclajes efectivos inferiores	3.4.2 Localização das ancoragens efetivas inferiores dos cintos	OK
3.4.2.1 Asientos delanteros de los vehículos de la categoría M1 En los vehículos de motor de la categoría M1, el ángulo α_1 (lado distinto del de la hebilla) deberá situarse entre 30° y 80° y el ángulo α_2 (lado de la hebilla) entre 45° y 80°. Ambas condiciones se aplicarán a todas las posiciones normales de viaje de los asientos delanteros. En caso de que al menos uno de los ángulos α_1 y α_2 sea constante (por ejemplo, si el anclaje está fijado al asiento) en todas las	3.4.2.1 Bancos da frente, veículos da categoria M1. Nos veículos a motor da categoria M1, o ângulo α_1 (lado do fecho) deve estar compreendido entre 45° e 80°. Ambas as prescrições referentes aos ângulos são válidas para todas as posições normais dos bancos da frente durante a condução. Se pelo menos um dos ângulos α_1 e α_2 for constante (por exemplo, se a ancoragem está fixada no banco) em todas as posições normais de utilização, o seu valor deve ser	OK

Comentado [JAdC110]: bancos

Comentado [JAdC112]:

Comentado [g111]: Decía:
"figura 1 del anexo 3"

Con formato: Portugués (Brasil)

Con formato: Portugués (Brasil)

Con formato: Portugués (Brasil)

Con formato: Portugués (Brasil)

Con formato: Portugués (Brasil)

posiciones de uso normales, su valor deberá ser de $60 \pm 10^\circ$. Cuando los asientos sean regulables y tengan un sistema de regulación con un ángulo de inclinación inferior a 20° (véase la figura 1 del anexo 3, correspondiente al Apéndice 1 del presente RTM), el ángulo α_1 podrá ser inferior al mínimo de 30° anteriormente mencionado, siempre que no sea inferior a 20° en ninguna posición de uso normal del asiento.	de $60^\circ \pm 10^\circ$. No caso de bancos reguláveis através de um sistema de regulação com um ângulo de inclinação do encosto do banco inferior a 20° (ver figura 1 do anexo 3, correspondente ao Apêndice 1 do presente RTM), o ângulo α_1 pode ser inferior ao valor mínimo (30°) acima estabelecido, desde que não seja inferior a 20° em qualquer posição normal de utilização.	
3.4.2.2 Asientos traseros de los vehículos de la categoría M1 En los vehículos de motor de la categoría M1, los ángulos α_1 y α_2 de todos los asientos traseros deberán situarse entre 30° y 80° . Cuando los asientos sean regulables, los ángulos anteriormente mencionados se aplicarán a todas las posiciones de viaje normales.	3.4.2.2 Bancos de tras, veículos da categoria M1. Nos veículos a motor da categoria M1, e para todos os bancos de tras, os ângulos α_1 e α_2 devem estar compreendidos entre 30° e 80° . Se os bancos forem reguláveis, os ângulos acima indicados devem ser válidos para todas as posições normais de condução.	OK
3.4.2.3 Asientos delanteros de los vehículos no pertenecientes a la categoría M1 En los vehículos de motor de categorías distintas de M1, los ángulos α_1 y α_2 deberán situarse entre 30° y 80° en todas las posiciones de viaje normales de los asientos delanteros. Cuando, en los asientos delanteros de los vehículos con una masa máxima del vehículo que no exceda de 3,5 toneladas, al menos uno de los ángulos α_1 y α_2 sea constante en todas las posiciones de uso normales, su valor deberá ser de $60^\circ \pm 10^\circ$ (por ejemplo, en el caso de que el anclaje esté fijado al asiento).	3.4.2.3 Bancos da frente, os veículos não pertencentes a categoria M1 Nos veículos a motor de categorías distintas de M1, os ângulos α_1 e α_2 devem estar compreendidos entre 30° e 80° para todas as posições normais dos bancos da frente durante a condução. No caso de bancos da frente de veículos de massa máxima não superior a 3,5 toneladas, se, pelo menos, um dos ângulos α_1 e α_2 for constante em todas as posições normais de utilização, o seu valor deve ser de $60^\circ \pm 10^\circ$ (por exemplo, no caso em que a ancoragem esta fixada no banco).	OK
3.4.2.4 Asientos traseros y asientos delanteros o traseros especiales de los vehículos no pertenecientes a la categoría M1 En los vehículos que no forman parte de la categoría M1, en el caso de: a) los asientos corridos, b) los asientos regulables (delanteros y traseros) con sistema de regulación y un ángulo de inclinación inferior a 20° (véase la figura 1 del anexo 3, correspondiente al Apéndice 1 del presente RTM), y c) otros asientos posteriores, los ángulos α_1 y α_2 podrán situarse entre 20° y 80° en todas las posiciones de uso normales. Cuando, en los asientos delanteros de los vehículos con una masa máxima del vehículo que no exceda de 3,5 toneladas, al menos uno de los ángulos α_1 y α_2 sea constante en todas las posiciones de uso normales, su valor deberá ser de $60^\circ \pm 10^\circ$ (por ejemplo, en el caso de que el anclaje esté	3.4.2.4 Bancos de tras e bancos da frente ou de tras especiais de veículos não pertencentes a categoria M1. Nos veículos que não fazem parte da categoria M1, no caso de: a) bancos corridos; b) bancos reguláveis (dianteiros e traseiros) através de um sistema de regulação com um ângulo de inclinação do encosto do banco inferior a 20° (ver figura 1 do anexo 3, correspondente ao Apêndice 1 do presente RTM); e c) outros bancos de tras; Os ângulos α_1 e α_2 podem estar compreendidos entre 20° e 80° em qualquer posição normal de utilização. No caso de bancos da frente de veículos de massa máxima não superior a 3,5 toneladas, se, pelo menos, um dos ângulos α_1 e α_2 for constante em todas as posições normais de utilização, o seu valor deve ser de $60^\circ \pm 10^\circ$ (por exemplo, no caso de ancoragem estar fixada no banco).	OK

Comentado [g113]: Decía:
"figura 1 del anexo 3"

Comentado [g114]: Decía:
"figura 1 del anexo 3"

fijado al asiento). En el caso de los asientos, excepto los delanteros, de los vehículos de las categorías M2 y M3, los ángulos α_1 y α_2 se situarán entre 45° y 90° en todas las posiciones de uso normales.	No caso de bancos, exceto os dianteiros, dos veículos das categorías M2 e M3, os ângulos α_1 e α_2 devem estar compreendidos entre 45° e 90° em todas as posições normais de utilização.	
3.4.2.5 La distancia entre los dos planos verticales paralelos con respecto al plano longitudinal mediano del vehículo que pasen por cada uno de los dos anclajes efectivos inferiores L1 y L2 de un mismo cinturón no deberá ser inferior a 350 mm. En el caso de asientos orientados hacia un lado, la distancia entre los dos planos verticales paralelos con respecto al plano longitudinal mediano del asiento que pasen por cada uno de los dos anclajes efectivos inferiores L1 y L2 de un mismo cinturón no deberá ser inferior a 350 mm. En el caso de las plazas de asiento centrales de las filas traseras de asientos de los vehículos de las categorías M1 y N1, la mencionada distancia no podrá ser inferior a 240 mm, siempre que no sea posible intercambiar el asiento trasero central con ninguno de los demás asientos del vehículo. El plano longitudinal mediano del asiento pasará entre los puntos L1 y L2 y se situará a una distancia mínima de 120 mm de dichos puntos.	3.4.2.5 A distância entre dois planos verticais paralelos ao plano vertical longitudinal médio do veículo e que passam por cada uma das duas ancoragens efetivas inferiores L1 e L2 de um mesmo cinto não deve ser inferior a 350 mm. No caso de bancos virados para o lado, a distância entre os dois planos verticais paralelos ao plano vertical longitudinal médio do veículo que passam por cada uma das duas ancoragens efetivas inferiores L1 e L2 de um mesmo cinto não deve ser inferior a 350 mm. No caso de eventuais lugares sentados centrais nas filas de tras dos veículos das categorías M1 e N1, essa distância não deve ser inferior a 240 mm, desde que não seja possível trocar o banco central traseiro com qualquer outro banco do veículo. Os pontos L1 e L2 devem estar situados de um lado e do outro do plano longitudinal médio do banco a uma distância de pelo menos, 120 mm destes pontos.	OK
3.4.3 Emplazamiento de los anclajes efectivos superiores (véase el anexo 3, correspondiente al Apéndice 1 del presente RTM)	3.4.3 Localização das fixações efetivas superiores dos cintos (ver o anexo 3, correspondente ao Apêndice 1 do presente RTM).	OK
3.4.3.1 Cuando se utilice una guía de correa o un dispositivo análogo que afecte a la posición de los anclajes efectivos superiores, esta posición se determinará normalmente suponiendo que la línea central longitudinal de la correa pasa por un punto J1 definido sucesivamente mediante los tres segmentos siguientes a partir del punto R: RZ: segmento de la línea del torso que, medida a partir del punto R hacia arriba, tendrá una longitud de 530 mm; ZX: segmento perpendicular al plano medio longitudinal del vehículo, que, medido a partir del punto Z hacia el costado del anclaje, tendrá una longitud de 120 mm; XJ1: segmento perpendicular al plano definido mediante los segmentos RZ y ZX que, medido a partir del punto X hacia delante, tendrá una longitud de 60 mm. El punto J2 se determinará por simetría con el punto J1 respecto al plano	3.4.3.1 Na presença de uma guia de cadaço ou de um dispositivo análogo que afete a posição das ancoragens efetivas superiores dos cintos, esta posição se determina-se normalmente supondo-se que a linha central longitudinal do cadaço passa por um ponto J1 definido pelos três segmentos seguintes a partir do ponto R: RZ: segmento da linha do tronco que, medido a partir do ponto R para cima, tenha um comprimento de 530 mm; ZX: segmento perpendicular ao plano longitudinal médio do veículo que, medido a parte do ponto Z para o lado da ancoragem, tenha um comprimento de 120 mm. XJ1: segmento perpendicular ao plano definido pelos segmentos RZ e ZX que, medido a partir do ponto X para a frente, tenha um comprimento de 60mm. O ponto J2 deduz-se do ponto J1 por simetria em relação ao plano longitudinal vertical que passa pela linha do tronco definida no ítem 3.1.2 do manequim, sentado no lugar considerado.	OK

Comentado [g115]: Decia: "anexo 3"

<p>vertical longitudinal que pase por la línea del torso descrita en el punto 3.1.2 del maniquí situado en la plaza de asiento de que se trate.</p> <p>Cuando se hayan previsto dos puertas para acceder tanto a los asientos delanteros como a los traseros, y el anclaje superior esté instalado en el punto B, el sistema deberá estar proyectado de tal forma que no dificulte el acceso al vehículo ni la salida del mismo.</p>	<p>Se for utilizado uma configuração de duas portas para dar acesso tanto aos bancos da frente como aos bancos de tras e a ancoragem superior for instalada no ponto "B", o sistema deve ser projetado de forma que não impeça o acesso ou a saída do veículo.</p>	
<p>3.4.3.2 El anclaje efectivo superior deberá encontrarse debajo del plano FN, perpendicular al plano longitudinal mediano del asiento que forma un ángulo de 65° con la línea del torso. Para los asientos traseros, dicho ángulo podrá reducirse a 60°. El plano FN estará situado de forma que corte la línea del torso en un punto D, de modo que $DR = 315 \text{ mm} + 1,8 S$. No obstante, en caso de que $S \leq 200 \text{ mm}$, $DR = 675 \text{ mm}$.</p>	<p>3.4.3.2 A ancoragem efetiva superior deve encontrar-se abaixo do plano FN, perpendicular ao plano longitudinal médio do banco e que forma um ângulo de 65° com a linha do tronco. Para os bancos de tras, este ângulo pode ser reduzido para 60°. O plano FN estará situado de forma que corte a linha do tronco num ponto D tal que $DR = 315 \text{ mm} + 1,8 S$. Contudo, no caso de que $S \leq 200 \text{ mm}$, $DR = 675 \text{ mm}$.</p>	OK
<p>3.4.3.3 El anclaje efectivo superior deberá encontrarse detrás del plano FK perpendicular al plano longitudinal mediano del asiento que corte la línea del torso en un ángulo de 120° en un punto B, de modo que $BR = 260 \text{ mm} + S$. Si $S \leq 280 \text{ mm}$, el fabricante podrá utilizar $BR = 260 \text{ mm} + 0,8 S$, según prefiera.</p>	<p>3.4.3.3 A ancoragem superior do cinto deve encontrar-se atrás do plano FK perpendicular ao plano longitudinal médio do banco e que interseta a linha do tronco segundo um ângulo de 120° mm ponto B talque $BR = 260 \text{ mm} + S$. Se $S \geq 280 \text{ mm}$, o fabricante pode utilizar $BR = 260 \text{ mm} + 0,8 S$ à sua vontade.</p>	OK
<p>3.4.3.4 El valor S no deberá ser inferior a 140 mm.</p>	<p>3.4.3.4 O valor de S não deve ser inferior a 140 mm.</p>	OK
<p>3.4.3.5 El anclaje efectivo superior deberá estar situado detrás de un plano vertical perpendicular al plano longitudinal mediano del vehículo que pase por el punto R, como se indica en el anexo 3, correspondiente al Apéndice 1 del presente RTM.</p>	<p>3.4.3.5 A ancoragem efetiva superior do cinto deve estar situada atrás do plano vertical perpendicular ao plano longitudinal médio do veículo que passa pelo ponto R, como indicado no anexo 3, correspondente ao Apêndice 1 do presente RTM.</p>	OK
<p>3.4.3.6 El anclaje efectivo superior deberá estar situado por encima de un plano horizontal que pase por el punto C definido en el punto 3.1.4.</p>	<p>3.4.3.6 A ancoragem efetiva superior do cinto deve estar situada acima de um plano horizontal que passa pelo ponto C definido no ítem 3.1.4.</p>	OK
<p>3.4.3.6.1 No obstante el requisito del punto 3.4.3.6, en el caso de los asientos para pasajeros de los vehículos de categoría M2 y M3, el anclaje efectivo superior podrá ajustarse por debajo de dicho límite a condición de que se cumplan los requisitos siguientes:</p> <p>a) el cinturón de seguridad o el asiento estarán marcados permanentemente para identificar la posición del anclaje efectivo superior que ha de cumplir el requisito de altura mínima del anclaje efectivo superior establecido en el punto 3.4.3.6. Dicha marca indicará claramente al usuario cuándo el anclaje está en una posición adecuada para un adulto de estatura media;</p>	<p>3.4.3.6.1 Sem prejuízo do disposto no ítem 3.4.3.6, a ancoragem efetiva superior do cinto para os bancos de passageiros das categorias M2 e M3 poderá ser inferior a essa especificação desde que sejam preenchidas as seguintes condições:</p> <p>a) o cinto de segurança ou o banco devem ser marcados de forma permanente para identificação da posição da ancoragem efetiva superior do cinto que é necessário para satisfazer a altura mínima da ancoragem efetiva superior estabelecida no ítem 3.4.3.6. Esta marcação deve indicar claramente ao utilizador a altura a partir da qual a posição de ancoragem é adequada para utilização por um adulto de estatura média;</p>	OK

Comentado [JAdC116]: Rever com Leandro.

Comentado [JAdC118]:

Comentado [g117]: Decia: "anexo 3"

b) el anclaje efectivo superior estará diseñado de forma que se pueda regular su altura mediante un dispositivo de ajuste manual al que el usuario pueda acceder fácilmente cuando esté sentado y que sea práctico y fácil de utilizar; c) el anclaje efectivo superior estará concebido para impedir los movimientos hacia arriba del anclaje que puedan reducir la eficacia del dispositivo en una utilización normal; d) el fabricante incluirá en el manual del vehículo orientaciones claras sobre el ajuste de dichos sistemas, además de consejos sobre las condiciones y las restricciones de uso para los usuarios de baja estatura.	b) a ancoragem efetiva superior deve ser projetada de forma que permita a regulagem da sua altura através de um dispositivo de regulação manual que esteja facilmente acessível a um usuário na posição sentado e que seja de utilização fácil e prática; c) A ancoragem efetiva superior deve ser projetada de modo a impedir qualquer movimento ascendente involuntário da ancoragem que resultasse numa perda da eficiência do dispositivo em condições normais de utilização; d) O fabricante do veículo deve incluir no manual do proprietário do veículo orientações claras sobre a regulagem desses sistemas, juntamente com instruções quanto às condições e limitação de utilização pelos usuarios de baixa estatura.	
3.4.3.7 Además del anclaje superior que se especifica en el punto 3.4.3.1, podrán preverse otros anclajes efectivos superiores, si se cumple alguna de las siguientes condiciones:	3.4.3.7 Além da ancoragem superior especificada no ítem 3.4.3.1, podem ser previstas outras ancoragens efetivas superiores, se uma das condições seguintes for satisfeita:	OK
3.4.3.7.1 que los anclajes suplementarios se ajusten a los requisitos enunciados en los puntos 3.4.3.1 a 3.4.3.6;	3.4.3.7.1 As ancoragens suplementares devem cumprir as prescrições dos itens 3.4.3.1 a 3.4.3.6;	OK
3.4.3.7.2 que los anclajes suplementarios puedan utilizarse sin la ayuda de herramientas, se ajusten a los requisitos establecidos en los puntos 3.4.3.5 y 3.4.3.6 y estén situados en una de las zonas determinadas por traslación vertical de 80 mm hacia arriba o hacia abajo de la zona descrita en la figura 1 del anexo 3, correspondiente al Apéndice 1 del presente RTM;	3.4.3.7.2 As ancoragens suplementares são utilizáveis sem o emprego de ferramentas, devem cumprir as prescrições dos itens 3.4.3.5 e 3.4.3.6 e estão localizadas numa das zonas deduzidas da zona descrita na figura 1 do anexo 3, correspondente ao Apêndice 1 do presente RTM, por uma translação vertical de 80 mm para cima ou para baixo.	OK
3.4.3.7.3 que el anclaje o anclajes se destinen a un cinturón-arnés y se ajusten a los requisitos establecidos en el punto 3.4.3.6, si se encuentran detrás del plano transversal que pasa por la línea de referencia y están situados:	3.4.3.7.3 A ancoragem ou as ancoragens que destinam-se a um cinto arnês, devem cumprir as prescrições do ítem 3.4.3.6, se se encontrarem atrás do plano transversal que passa pela linha de referência e está(ão) localizada(s):	OK
3.4.3.3.7.1 en el caso de un solo anclaje, en la parte común a dos diedros que tengan por aristas las verticales que pasan por los puntos J1 y J2 definidos en el punto 3.4.3.1 y cuyas secciones horizontales se representan en la figura 2 del anexo 3, correspondiente al Apéndice 1 del presente RTM;	3.4.3.3.7.1 no caso de uma única ancoragem, na parte comum aos dois diedros que tenham como arestas as verticais que passam pelos pontos J1 e J2 definidos no ítem 3.4.3.1 e cujas seções horizontais estão representadas na figura 2 do anexo 3, correspondente ao Apêndice 1 do presente RTM;	OK
3.4.3.3.7.2 en el caso de dos anclajes, en aquel de los dos diedros arriba definidos que convenga, siempre que cada anclaje no se separe más de 50 mm de la posición simétrica del otro anclaje con relación al plano P definido en el punto 3.1.6 del asiento de que se trate.	3.4.3.3.7.2 no caso de duas ancoragens, naquele dos dois diedros acima definidos que for apropriado, desde que cada ancoragem não se afaste mais de 50mm da posição simétrica da outra fixação em relação ao plano P, definido no ítem 3.1.6, do lugar considerado.	OK
3.5 Dimensiones de los orificios fileteados del anclaje	3.5 Dimensões dos furos com rosca de ancoragem	OK

Comentado [JAdC120]: Área ou zona

Comentado [JAdC121]:

Comentado [g119]: Decía:
"figura 1 del anexo 3 del presente Reglamento"

Comentado [g122]: Decía:
"figura 2 del anexo 3 del presente Reglamento"

3.5.1 El anclaje deberá presentar un orificio fileteado de 7/16 pulgadas (20 UNF 2B).	3.5.1 A fixação deve apresentar um furo com rosca de 7/16 polegadas (20 UNF 2B.)	OK
3.5.2 Si el fabricante ha equipado el vehículo con cinturones de seguridad fijados a todos los anclajes prescritos para el asiento de que se trate, no será necesario que dichos anclajes se ajusten al requisito que figura en el punto 3.5.1, siempre que se ajusten a los demás requisitos del presente RTM. Además, el requisito al que se refiere el punto 3.5.1 no se aplicará a los anclajes adicionales que cumplan el requisito al que se refiere el punto 3.4.3.7.3.	3.5.2 Quando o veículo for equipado pelo seu fabricante com cintos de segurança montados em todas as ancoragens prescritas para o banco em questão, não é necessário que as ancoragens cumpram a prescrição do item 3.5.1 se cumprirem as outras prescrições do presente RTM. Além disso, a prescrição do item 3.5.1 não é aplicável às ancoragens suplementares que cumpram a prescrição prevista no item 3.4.3.7.3.	OK
3.5.3 Deberá ser posible retirar el cinturón de seguridad sin dañar el anclaje.	3.5.3 Deve ser possível retirar o cinto de segurança sem danificar a ancoragem.	OK
4 ENSAYOS	4 ENSAIOS	OK
4 Ensayos generales para anclajes de cinturones de seguridad	4 Ensaios gerais das ancoragens dos cintos de segurança.	OK
4.1.1 Sin perjuicio de que se aplique lo dispuesto en el punto 4.2 y a petición del fabricante:	4.1.1 Sem prejuízo do disposto no item 4.2 e a pedido do fabricante:	OK
4.1.1.1 los ensayos se podrán realizar en una estructura del vehículo o en un vehículo completamente terminado;	4.1.1.1 Os ensaios podem ser realizados quer numa estrutura do veículo, quer num veículo completamente acabado;	OK
4.1.1.2 los ensayos podrán limitarse a los anclajes correspondientes a un solo asiento o un solo grupo de asientos, siempre que: a) los anclajes de que se trate tengan las mismas características estructurales que los anclajes correspondientes a los demás asientos o grupos de asientos, y b) cuando el asiento o grupo de asientos vaya provisto total o parcialmente de tales anclajes, las características estructurales del asiento o grupo de asientos sean las mismas que las de los demás asientos o grupos de asientos;	4.1.1.2 Os ensaios podem ser limitados às ancoragens correspondentes a um único banco ou a um grupo de bancos, desde que: a) as ancoragens de que se trata tenham as mesmas características estruturais que as ancoragens correspondente aos demais bancos ou grupos de bancos; e b) se tais ancoragens estiverem montadas total ou parcialmente no banco ou grupo de bancos, as características estruturais do banco ou grupo de bancos sejam as mesmas que as dos demais bancos ou grupos de bancos;	OK
4.1.1.3 las ventanillas y las puertas podrán estar montadas o no estarlo, y estar cerradas o no estarlo;	4.1.1.3 As janelas e as portas podem estar montadas ou não e fechadas ou não;	OK
4.1.1.4 se podrá montar cualquier elemento previsto normalmente y que pueda contribuir a la rigidez de la estructura del vehículo.	4.1.1.4 Pode ser montado qualquer elemento previsto para o modelo de veículo e que possa contribuir para a rigidez da estrutura do mesmo.	OK
4.1.2 Los asientos deberán estar montados y colocados en la posición de conducción o de uso escogido por el responsable técnico de la certificación (servicio técnico), que será la menos favorable desde el punto de vista de la resistencia del sistema. La posición de los asientos deberá estar indicada en el acta. Si el asiento tiene un respaldo cuya inclinación es regulable, dicho respaldo	4.1.2 Os bancos devem ser montados e colocados na posição de condução ou de utilização escolhida pelo responsável técnico de obter a certificação, nas posições mais desfavoráveis para a resistência do sistema. A posição dos bancos deve ser indicada no relatório. Se o banco tiver um encosto cuja inclinação seja regulável, esse encosto deve estar bloqueado em conformidade com as especificações do	OK

Comentado [g123]: (Estándar de Rosca Unificado)

20: densidad de paso de rosca (roscas por pulgada)
UNF: fina
2B: grado de precisión

Comentado [g124]: Deçia:
"servicio técnico encargado de realizar los ensayos de homologación"

Comentado [JAdC125]: Verificar a tradução.

deberá bloquearse de acuerdo con las especificaciones del fabricante, o, a falta de dichas especificaciones, de manera que forme un ángulo efectivo lo más próximo posible a 25° en el caso de los vehículos de las categorías M1 y N1 y a 15° en el caso de los vehículos de las demás categorías.	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, e de 15°, par os veículos das demais categorias.	
4.2 Inmovilización del vehículo para los ensayos de anclajes de cinturones de seguridad y para los ensayos de anclajes ISOFIX	4.2 Imobilização do veículo para os ensaios das ancoragens dos cintos de segurança e para os ensaios das ancoragens ISOFIX.	OK
4.2.1 El método que se utilice para inmovilizar el vehículo durante el ensayo no deberá reforzar los anclajes de los cinturones de seguridad, o los anclajes ISOFIX y su zona de anclaje, ni atenuar la deformación normal de la estructura.	4.2.1 O método que se utiliza para imobilizar o veículo durante o ensaio não deverá reforçar as ancoragens dos cintos de segurança, ou as ancoragens ISOFIX e suas zonas de ancoragem, nem atenuar a deformação normal da estrutura.	OK
4.2.2 Se considerará que un dispositivo de inmovilización es apropiado cuando no ejerza efecto alguno sobre una zona que se extienda a lo largo de toda la anchura de la estructura y cuando dicho dispositivo se acople al vehículo o a la estructura a un mínimo de 500 mm por delante y 300 mm por detrás de dicho anclaje.	4.2.2 Um dispositivo de imobilização é considerado satisfatório quando não exercer qualquer ação sobre uma zona que se estende por toda a largura da estrutura e o veículo, ou a estrutura, estiver bloqueado ou fixado à frente a uma distância de pelo menos 500 mm da ancoragem a ensaiar e mantido atrás a pelo menos 300 mm desta ancoragem.	OK
4.2.3 Se recomienda hacer descansar la estructura sobre unos soportes dispuestos aproximadamente en la vertical de los ejes de las ruedas, o, si ello no es posible, en la vertical de los puntos de fijación de la suspensión.	4.2.3 Recomenda-se apoiar a estrutura em suportes dispostos aproximadamente na vertical dos eixos das rodas ou, se isso não for possível, na vertical dos pontos de fixação da suspensão.	OK
4.2.4 Si se utiliza un método de inmovilización diferente del que se estipula en los puntos 4.2.1 y 4.2.3 del presente RTM, deberá demostrarse que es equivalente.	4.2.4 Se for utilizado um método de imobilização que não seja o prescrito nos itens 4.2.1 e 4.2.3 do presente RTM, deve ser demonstrada a equivalência entre os métodos.	OK
4.3 Requisitos generales de ensayo para anclajes de cinturones de seguridad	4.3 Requisitos gerais para os ensaios das ancoragens dos cintos de segurança.	OK
4.3.1 Todos los anclajes de los cinturones de seguridad del mismo grupo de asientos serán sometidos a ensayo simultáneamente. No obstante, si existe el riesgo de que una carga asimétrica de los asientos o anclajes pueda producir fallos, podrá realizarse un ensayo suplementario con carga asimétrica.	4.3.1 Todas as ancoragens dos cintos de segurança de um mesmo grupo de bancos devem ser ensaiadas simultaneamente. Todavia, se houver o risco de o carregamento assimétrico dos bancos e/ou das fixações poder levar a falhas pode ser efetuado um ensaio adicional com carregamento assimétrico.	OK
4.3.2 La fuerza de tracción deberá aplicarse en un ángulo de $10 \pm 5^\circ$ por encima de la horizontal en un plano paralelo al plano longitudinal medio del vehículo. Deberá aplicarse una carga previa del 10 % con una tolerancia del ± 30 % de la carga objetivo; esta carga se incrementará al 100 % de la carga objetivo pertinente.	4.3.2 Aplica-se a força de tração para a frente segundo um ângulo de $10^\circ \pm 5^\circ$ acima da horizontal, num plano paralelo ao plano longitudinal médio do veículo. Deve ser aplicada uma pré-carga de 10% com uma tolerância de $\pm 30\%$ da carga pretendida; a carga é aumentada para 100% da carga pretendida.	OK
4.3.3 La aplicación completa de la carga deberá efectuarse en el tiempo más breve posible, y en un tiempo máximo de	4.3.3 A aplicação da totalidade da carga deve ser realizada tão rapidamente quanto possível e o tempo de aplicação não deve	OK

<p>aplicación de la carga de 60 segundos.</p> <p>No obstante, el fabricante puede solicitar que la aplicación de la carga se consiga en 4 segundos.</p> <p>Los anclajes deberán resistir la carga especificada durante, por lo menos, 0,2 segundos.</p>	<p>exceder 60 segundos.</p> <p>Contudo, o fabricante pode solicitar que a aplicação da carga seja atingida em 4 segundos.</p> <p>As ancoragens dos cintos devem resistir à carga especificada durante pelo menos 0,2 segundos.</p>	
<p>4.3.4 Los dispositivos de tracción que se deberán utilizar en los ensayos descritos en el punto 4.4 figuran en el anexo 5, correspondiente al Apéndice 3 del presente RTM. Los dispositivos mostrados en la figura 1 del anexo 5, correspondiente al Apéndice 3 del presente RTM deben colocarse en el cojín del asiento y, a continuación, cuando sea posible, deben apretarse contra el respaldo del asiento mientras se tensa la correa del cinturón a su alrededor. El dispositivo mostrado en la figura 2 del anexo 5, correspondiente al Apéndice 3 del presente RTM debe colocarse en su posición, y la correa del cinturón debe instalarse sobre el dispositivo y tensarse. No deberá ejercerse ninguna carga previa en los anclajes de los cinturones de seguridad que supere el mínimo necesario para un emplazamiento correcto del dispositivo de ensayo durante esta operación.</p> <p>La anchura del dispositivo de tracción de 254 mm o de 406 mm utilizado en cada plaza de asiento deberá ser lo más cercana posible a la distancia entre los anclajes inferiores.</p> <p>El emplazamiento del dispositivo de tracción deberá evitar cualquier influencia mutua durante el ensayo de tracción que tenga un efecto negativo en la carga y la distribución de la misma.</p>	<p>4.3.4 Os dispositivos de tração a serem empregados nos ensaios descritos no item 4.4 são mostrados no anexo 5, correspondente ao Apêndice 3 do presente RTM. Os dispositivos mostrados na figura 1 do anexo 5, correspondente ao Apêndice 3 do presente RTM são colocados sobre o assento do banco e depois, quando possível, empurrados contra o encosto do banco com a ajuda do cinto sob tensão. O dispositivo mostrado na figura 2 do anexo 5, correspondente ao Apêndice 3 do presente RTM é colocado em posição, o caderço do cinto é instalado no dispositivo e puxado firmemente. Durante esta operação, não deve ser introduzida nas ancoragens dos cintos de segurança qualquer pré-carga, além do mínimo necessário para o posicionamento correto do dispositivo de ensaio.</p> <p>O dispositivo de tração de 254 mm ou 406 mm utilizado em cada lugar sentado deve possuir uma largura tão próxima quanto possível da distância entre as ancoragens inferiores.</p> <p>O posicionamento do dispositivo de tração deve evitar quaisquer influencia mútuas no ensaio de tração que afetem adversamente a carga e a sua distribuição.</p>	OK
<p>4.3.5 Los anclajes de los asientos que lleven anclajes superiores deberán someterse a ensayo en las siguientes condiciones:</p>	<p>4.3.5 As ancoragens dos cintos dos bancos para os quais estão previstas ancoragens superiores devem ser submetidas aos ensaios nas seguintes condições:</p>	OK
<p>4.3.5.1 Asientos laterales delanteros:</p> <p>Los anclajes deberán someterse al ensayo que se establece en el punto 4.4.1, durante el cual la fuerza les será transmitida mediante un dispositivo que reproducirá la geometría de un cinturón de seguridad de tres puntos provisto de retractor con polea de reenvío o de guía de correa en el anclaje superior. Además, en caso de que el número de anclajes sea superior al establecido en el punto 3.3, dichos anclajes deberán someterse al ensayo especificado en el punto 4.4.5, en el cual la fuerza les será transmitida mediante un dispositivo que reproduzca la</p>	<p>4.3.5.1 Lugares laterais dianteiros:</p> <p>As ancoragens dos cintos devem ser submetidas ao ensaio prescrito no item 4.4.1, durante o qual as cargas lhes são transmitidas por meio de um dispositivo que produz a geometria de um cinto de segurança de três pontos dotado de um retrator com uma roldana ou uma guia de caderço na ancoragem superior do cinto. Além disso, se o número de ancoragens for superior ao prescrito no item 3.3, as ancoragens devem ser submetidas ao ensaio prescrito no item 4.4.5, no decurso do qual as cargas lhes são transmitidas por meio de um dispositivo que reproduz a</p>	OK

Comentado [g126]: Decía:
"Anexo 5"

Comentado [g127]: Decía:
"figura 1 del anexo 5"

Comentado [g128]: Decía:
"figura 2 del anexo 5"

geometría del tipo de cinturón de seguridad destinado a fijarse en dichos anclajes.	geometria do tipo de cinto de segurança destinado a ser ligado a esas ancoragens.	
4.3.5.1.1 Si el retractor no está fijado al anclaje inferior lateral prescrito, o si está fijado al anclaje superior, los anclajes inferiores deberán someterse también al ensayo que se establece en el punto 4.4.3.	4.3.5.1.1 Se o retrator não estiver fixado na ancoragem inferior exterior do cinto prescrita ou se estiver fixado na ancoragem superior, as ancoragens inferiores devem ser igualmente submetidas ao ensaio prescrito no item 4.4.3.	OK
4.3.5.1.2 En tal caso, los ensayos que se establecen en los puntos 4.4.1 y 4.4.3 podrán realizarse, si así lo solicita el fabricante, en dos estructuras diferentes.	4.3.5.1.2 Neste caso, os ensaios prescritos no itens 4.4.1 e 4.4.3 podem ser feitos, se forem solicitados pelo fabricante, em duas estruturas diferentes.	OK
4.3.5.2 Asientos laterales traseros y todos los asientos centrales: Los anclajes deberán someterse al ensayo que se establece en el punto 4.4.2, durante el cual la fuerza les será transmitida mediante un dispositivo que reproduzca la geometría de un cinturón de seguridad de tres puntos sin retractor, y al ensayo que se establece en el punto 4.4.3, durante el cual la fuerza se transmitirá a los dos anclajes inferiores mediante un dispositivo que reproduzca la geometría de un cinturón subabdominal. Ambos ensayos podrán realizarse, si así lo solicita el fabricante, en dos estructuras diferentes.	4.3.5.2 Lugares laterais traseiros e todos os lugares centrais: As ancoragens devem ser submetidas ao ensaio indicado no item 4.4.2, durante o qual as cargas são transmitidas por meio de um dispositivo que reproduz a geometria de um elemento de um cinto de segurança de três pontos sem retrator, e ao ensaio prescrito no item 4.4.3, durante o qual as cargas são transmitidas às duas ancoragens inferiores por meio de um dispositivo que reproduz a geometria de um cinto subabdominal. Se o fabricante requerer, os dois ensaios podem ser realizados em duas estruturas diferentes.	OK
4.3.5.3 Cuando el fabricante entregue su vehículo con cinturones de seguridad, los anclajes correspondientes, a petición del fabricante, podrán someterse únicamente a un ensayo en el que se les transmitan las cargas mediante un dispositivo que reproduzca la geometría de los tipos de cinturones que se han de fijar a dichos anclajes.	4.3.5.3 Quando um fabricante fornecer um veículo com cintos de segurança, as ancoragens correspondentes podem, a seu pedido, ser submetidas apenas a um ensaio durante o qual as cargas lhe são transmitidas por meio de um dispositivo que reproduz a geometria do tipo de cintos a instalar nessas ancoragens.	OK
4.3.6 Si no se han previsto anclajes superiores para los asientos laterales y centrales, los anclajes inferiores se someterán al ensayo que se establece en el punto 4.4.3, en el que las cargas se transmiten a dichos anclajes mediante un dispositivo que reproduce la geometría de un cinturón subabdominal.	4.3.6 Quando os lugares laterais e os lugares centrais não estiverem providos de ancoragens superiores para os cintos, as ancoragens inferiores dos cintos devem ser submetidas ao ensaio prescrito no item 4.4.3, em que as cargas serão transmitidas para estas ancoragens por um dispositivo que reproduz a geometria de um cinto subabdominal.	OK
4.3.7 Si el vehículo está proyectado para admitir otros dispositivos que no permitan que las correas se ajusten directamente a los anclajes sin la intervención de rodillos, etc., o que necesiten, además de los anclajes que se mencionan en el punto 3.3, otros anclajes suplementarios, el cinturón de seguridad o el sistema de cables, rodillos, etc. que represente el equipo del cinturón de seguridad se ajustará mediante tales dispositivos a los anclajes del vehículo y estos se someterán a los ensayos establecidos en el punto 4.4.	4.3.7 Se o veículo for projetado para receber outros dispositivos que impeçam os cadarços de estarem ligados diretamente às ancoragens dos cintos sem intervenção de roldana, etc., ou que necessitem de ancoragens suplementares às mencionadas no item 3.3, o cinto de segurança ou um conjunto de cabos, roldanas, etc., representativo do equipamento do cinto de segurança, é ligado por esse dispositivo às ancoragens no veículo e estas são submetidas aos ensaios prescritos no item 4.4, conforme o caso.	OK

según proceda.		
4.3.8 Se podrán utilizar métodos de ensayo distintos a los establecidos en el punto 4.3 siempre y cuando se demuestre su equivalencia.	4.3.8 Pode ser utilizado um método de ensaio diferente dos prescritos no ítem 4.3, mas nesse caso, deve ser demonstrada a sua equivalência.	OK
4.4 Requisitos específicos de ensayo para anclajes de cinturones de seguridad	4.4 Requisitos específicos para os ensaios das ancoragens dos cintos de segurança	OK
4.4.1 Ensayo en configuración de un cinturón de seguridad de tres puntos provisto de retractor con polea de reenvío o guía de correa en el anclaje superior	4.4.1 Ensaio em configuração de um cinto de segurança de três pontos dotado de um retrator com uma roldana ou uma guia de cadaço na ancoragem superior.	OK
4.4.1.1 En el anclaje superior se instalará o bien una polea de reenvío o una guía para cable o correa especialmente adaptada para transmitir la fuerza procedente del dispositivo de tracción, o la polea de reenvío o guía de correa suministrada por el fabricante.	4.4.1.1 Monta-se na ancoragem superior do cinto uma roldana ou uma guia de cabo ou de cadaço especialmente adaptadas para transmitir a carga proveniente do dispositivo de tração ou então a roldana ou guia do cadaço fornecida pelo fabricante.	OK
4.4.1.2 Se aplicará una carga de ensayo de $1.350 \text{ daN} \pm 20 \text{ daN}$ a un dispositivo de tracción (véase la figura 2 del anexo 5, correspondiente al Apéndice 3 del presente RTM) acoplado a los anclajes del mismo tipo de cinturón, mediante un dispositivo que reproduzca la geometría de la correa superior de torso de dicho cinturón de seguridad. Para los vehículos de categorías distintas de M1 y N1, la carga de ensayo será de $675 \pm 20 \text{ daN}$, excepto en el caso de los vehículos de las categorías M3 y N3, cuya carga de ensayo será de $450 \pm 20 \text{ daN}$.	4.4.1.2 Aplica-se uma carga de ensaio de $1.350 \text{ daN} \pm 20 \text{ daN}$ a um dispositivo de tração (ver figura 2 do anexo 5, correspondente ao Apêndice 3 do presente RTM) ligado às ancoragens do mesmo cinto, por meio de um dispositivo que reproduz a geometria do cadaço situado na parte superior do tronco. No caso dos veículos de categorias diferentes de M1 e N1, a carga do ensaio será de $675 \text{ daN} \pm 20 \text{ daN}$, exceto para os veículos das categorias M3 e N3 cuja carga de ensaio será de $450 \pm 20 \text{ daN}$.	OK
4.4.1.3 Simultáneamente, se aplicará una fuerza de tracción de $1.350 \pm 20 \text{ daN}$ a un dispositivo de tracción (véase la figura 1 del anexo 5, correspondiente al Apéndice 3 del presente RTM) fijado a los dos anclajes inferiores. Para los vehículos de categorías distintas de M1 y N1, la carga de ensayo será de $675 \pm 20 \text{ daN}$, excepto en el caso de los vehículos de las categorías M3 y N3, cuya carga de ensayo será de $450 \pm 20 \text{ daN}$.	4.4.1.3 Aplica-se simultaneamente uma força de tração de $1.350 \text{ daN} \pm 20 \text{ daN}$ a um dispositivo de tração (ver figura 1 do anexo 5, correspondente ao Apêndice 3 do presente RTM) ligado a duas ancoragens inferiores do cinto. No caso dos veículos de categorias diferentes de M1 e N1, a carga do ensaio será de $675 \text{ daN} \pm 20 \text{ daN}$, exceto para os veículos das categorias M3 e N3, cuja carga de ensaio será de $450 \pm 20 \text{ daN}$.	OK
4.4.2 Ensayo en configuración de un cinturón de seguridad de tres puntos sin retrator o con retrator en el anclaje superiores	4.4.2 Ensaio em configuração de um cinto de segurança de três pontos sem retrator ou com um retrator na ancoragem superior.	OK
4.4.2.1 Se aplicará una carga de ensayo de $1.350 \pm 20 \text{ daN}$ a un dispositivo de tracción (véase la figura 2 del anexo 5, correspondiente al Apéndice 3 del presente RTM) fijado al anclaje superior y al anclaje inferior opuesto del mismo cinturón, utilizando un retrator fijado al anclaje superior, si lo suministra el fabricante. Para los vehículos de categorías distintas de M1 y N1, la carga de ensayo será de $675 \pm 20 \text{ daN}$, excepto en el caso de los vehículos de las categorías M3 y N3, cuya carga de ensayo	4.4.2.1 É aplicada uma carga de ensaio de $1.350 \text{ daN} \pm 20 \text{ daN}$ a um dispositivo de tração (ver figura 2 do anexo 5, correspondente ao Apêndice 3 do presente RTM) ligado à ancoragem superior e à ancoragem inferior oposta do mesmo cinto, utilizada, se fornecido pelo fabricante, um retrator montado na ancoragem superior. No caso dos veículos de categorias diferentes de M1 e N1, a carga do ensaio será de $675 \text{ daN} \pm 20 \text{ daN}$, exceto para os veículos das categorias M3 e N3, cuja carga de ensaio será de $450 \pm 20 \text{ daN}$.	OK

Comentado [g129]: Decía:

"figura 2 del anexo 5"

Comentado [JAdC130]: "figura 2 del anexo 5"

Comentado [g131]: Decía:

"figura 1 del anexo 5"

Comentado [JAdC132]:

Comentado [g133]: Decía:

"figura 2 del anexo 5"

será de 450 ± 20 daN.		
4.4.2.2 Simultáneamente, se aplicará una fuerza de tracción de 1.350 ± 20 daN a un dispositivo de tracción (véase la figura 1 del anexo 5, correspondiente al Apéndice 3 del presente RTM) fijado a los anclajes inferiores. Para los vehículos de categorías distintas de M1 y N1, la carga de ensayo será de 675 ± 20 daN, excepto en el caso de los vehículos de las categorías M3 y N3, cuya carga de ensayo será de 450 ± 20 daN.	4.4.2.2 Aplica-se simultaneamente uma força de tração de $1.350 \text{ daN} \pm 20 \text{ daN}$ a um dispositivo de tração (ver figura 1 do anexo 5, correspondente ao Apêndice 3 do presente RTM) ligado às ancoragens inferiores do cinto. No caso dos veículos de categorias diferentes de M1 e N1, a carga do ensaio será de $675 \text{ daN} \pm 20 \text{ daN}$, exceto para os veículos das categorias M3 e N3, cuja carga de ensaio será de $450 \pm 20 \text{ daN}$.	OK
4.4.3 Ensayo en configuración de un cinturón subabdominal Se aplicará una carga de ensayo de 2.225 ± 20 daN a un dispositivo de tracción (véase la figura 1 del anexo 5, correspondiente al Apéndice 3 del presente RTM) fijado a los dos anclajes inferiores. Para los vehículos de categorías distintas de M1 y N1, la carga de ensayo será de 1.110 ± 20 daN, excepto en el caso de los vehículos de las categorías M3 y N3, cuya carga de ensayo será de 740 ± 20 daN.	4.4.3 Ensaio em configuração de um cinto subabdominal. Aplica-se uma carga de ensaio de $2.225 \text{ daN} \pm 20 \text{ daN}$ a um dispositivo de tração (ver figura 1 do anexo 5, correspondente ao Apêndice 3 do presente RTM) ligado à duas ancoragens inferiores do cinto. No caso dos veículos de categorias diferentes de M1 e N1, a carga do ensaio será de $1.110 \text{ daN} \pm 20 \text{ daN}$, exceto para veículos das categorias M3 e N3, cuja carga de ensaio será de $740 \text{ daN} \pm 20 \text{ daN}$.	OK
4.4.4 Ensayo de los anclajes dispuestos en su totalidad en la estructura del asiento o repartidos entre la estructura del vehículo y la del asiento	4.4.4 Ensaio para ancoragens dos cintos situados na sua totalidade na estrutura do banco ou repartidas entre a estrutura do veículo e a do banco.	OK
4.4.4.1 Se realizarán, según el caso, los ensayos que se especifican en los puntos 4.4.1 a 4.4.3, añadiendo, para cada asiento y para cada grupo de asientos, la carga suplementaria que abajo se indica.	4.4.4.1 Efetuam-se, conforme o caso, os ensaios especificados nos itens 4.4.1 a 4.4.3, acrescentando, para cada banco e para cada grupo de bancos, a força suplementar a seguir indicada.	OK
4.4.4.2 Las cargas indicadas en los puntos 4.4.1 a 4.4.3 se complementarán con una fuerza igual a 20 veces la masa del asiento completo. La carga inercial se aplicará al asiento o a las partes pertinentes del asiento que correspondan al efecto físico de la masa del asiento de que se trate en los anclajes del mismo. El fabricante determinará la carga o cargas adicionales aplicadas y la distribución de las mismas. Todo ello se someterá a la aprobación del responsable técnico de la certificación (servicio técnico). Por lo que se refiere a los vehículos de las categorías M2 y N2, esta fuerza deberá ser igual a 10 veces la masa del asiento completo; para los vehículos de las categorías M3 y N3, la fuerza deberá ser igual a 6,6 veces la masa del asiento completo.	4.4.4.2 As cargas indicadas no itens 4.4.1 a 4.4.3 devem ser complementadas com uma força igual a 20 vezes a massa do banco completo. Aplica-se a carga de inércia ao banco ou às partes pertinentes do banco em conformidade com o efeito físico da massa do banco em causa nas suas ancoragens. A determinação da carga ou cargas adicionais a aplicar e sua distribuição é efetuada pelo fabricante e aprovada pelo responsável técnico por obter a certificação. No caso de veículos das categorias M2 e N2, esta carga deve ser igual a 10 vezes a massa do banco completo; para os veículos das categorias M3 e N3, a carga deve ser igual a 6,6 vezes a massa do banco completo	OK
4.4.5 Ensayo en configuración de cinturones de seguridad de tipos especiales	4.4.5 Ensaio em configuração de cintos de segurança de tipo especial.	OK
4.4.5.1 Se aplicará una carga de ensayo de 1.350 ± 20 daN a un dispositivo de tracción (véase la figura 2 del anexo 5,	4.4.5.1 Aplica-se uma carga de ensaio de $1.350 \text{ daN} \pm 20 \text{ daN}$ a um dispositivo de tração (ver figura 2 do anexo 5,	OK

Comentado [g134]: Decía:
"figura 1 del anexo 5"

Comentado [g135]: Decía:
"figura 1 del anexo 5"

Comentado [g136]: Decía:
"servicio técnico"

correspondiente al Apéndice 3 del presente RTM) acoplado a los anclajes de tales cinturones de seguridad mediante un dispositivo que reproduzca la geometría de la correa o correas superiores de torso.	correspondente ao Apêndice 3 do presente RTM) ligado às ancoragens do cinto em causa por meio de um dispositivo que reproduza a geometria do(s) cadoço(s) situado(s) na parte superior do tronco.	
4.4.5.2 Simultaneamente, se aplicará una fuerza de tracción de 1.350 ± 20 daN a un dispositivo de tracción (véase la figura 3 del anexo 5, correspondiente al Apéndice 3 del presente RTM) fijado a los dos anclajes inferiores.	4.4.5.2 Simultaneamente, aplica-se uma força de tração de $1.350 \text{ daN} \pm 20 \text{ daN}$ a um dispositivo de tração (ver figura 3 do anexo 5, correspondente ao Apêndice 3 do presente RTM) ligado às duas ancoragens inferiores do cinto.	OK
4.4.5.3 Para los vehículos de categorías distintas de M1 y N1, esta carga de ensayo será de 675 ± 20 daN, excepto en el caso de los vehículos de las categorías M3 y N3, cuya carga de ensayo será de 450 ± 20 daN.	4.4.5.3 No caso dos veículos de categorías diferentes de M1 e N1, esta carga de ensaio deve ser de $675 \text{ daN} \pm 20 \text{ daN}$, exceto para os veículos das M3 e N3, cuja carga de ensaio será de $450 \pm 20 \text{ daN}$.	OK
4.4.6 Ensayo en el caso de los asientos orientados en sentido contrario a la marcha	4.4.6 Ensaio no caso de bancos virados para a retaguarda.	OK
4.4.6.1 Los puntos de anclaje se someterán a ensayo de acuerdo con las fuerzas prescritas en los puntos 4.4.1, 4.4.2 o 4.4.3, según convenga. En cada caso, la carga de ensayo se corresponderá con la carga prescrita para los vehículos de las categorías M3 o N3.	4.4.6.1 Os pontos de fixação devem ser enviados de acordo com as forças prescritas nos itens 4.4.1, 4.4.2 ou 4.4.3, conforme o caso. Em cada caso, a carga de ensaio deve corresponder à carga prescrita para os veículos das categorias M3 ou N3.	OK
4.4.6.2 La carga de ensayo se dirigirá hacia delante en relación con la plaza de asiento de que se trate, de acuerdo con el procedimiento descrito en el punto 4.3.	4.4.6.2 A carga de ensaio deve ser dirigida para a frente em relação ao lugar sentado em questão, em conformidade com o procedimento prescrito no ítem 4.3.	OK
4.4.7 Ensayo en el caso de los asientos orientados hacia un lado	4.4.7 Ensaio no caso de bancos voltados para o lado	OK
4.4.7.1 Los puntos de anclaje se someterán a ensayo de acuerdo con las fuerzas prescritas en el punto 4.4.3 para los vehículos M3.	4.4.7.1 Os pontos de ancoragens devem ser ensaiados de acordo com as prescrições do ítem 4.4.3 para os veículos da categoria M3.	OK
4.4.7.2 La carga de ensayo se dirigirá hacia delante en relación con el vehículo, de acuerdo con el procedimiento descrito en el punto 4.3. En el caso de que los asientos orientados hacia un lado estén agrupados en una estructura básica, los puntos de anclaje del cinturón de seguridad de cada plaza de asiento del grupo se someterán a ensayo por separado. Además, la estructura básica se someterá a ensayo conforme a lo dispuesto en el punto 4.4.8.	4.4.7.2 A carga de ensaio é dirigida para a frente em relação ao veículo, de acordo com o procedimento descrito no ítem 4.3. Nos casos em que os bancos voltados para os lados estejam agrupados em uma estrutura de base, os pontos de ancoragem do cinto de segurança de cada lugar sentado do grupo devem ser ensaiados separadamente. Além disso, a estrutura de base, deve ser submetida ao ensaio previsto no ítem 4.4.8.	OK
4.4.7.3 En la figura 1b del anexo 5, correspondiente al Apéndice 3 del presente RTM se muestra el dispositivo de tracción adaptado para el ensayo de los asientos orientados hacia un lado.	4.4.7.3 O dispositivo de tração adaptado para o ensaio de bancos voltados para o lado é representado na figura 1 do anexo 5, correspondente ao Apêndice 3 do presente RTM.	OK
4.4.8 Ensayo de la estructura básica de los asientos orientados hacia un lado	4.4.8 Ensaio da estrutura de base de bancos voltados para o lado.	OK
4.4.8.1 La estructura básica de un asiento orientado hacia un lado o de un grupo de dichos asientos se someterá a ensayo de acuerdo con las fuerzas	4.4.8.1 A estrutura de base de um banco voltado para o lado ou um grupo de bancos voltados para o lado deve ser ensaída de acordo com as forças prescritas no ítem	OK

Comentado [g137]: Decía:
"figura 2 del anexo 5"

Comentado [g138]: Decía:
"figura 3 del anexo 5"

Comentado [g139]: Decía:
"figura 1b del anexo 5"

prescritas en el punto 4.4.3 para los vehículos M3.	4.4.3 para os veículos da categoria M3.	
4.4.8.2 La carga de ensayo se dirigirá hacia delante en relación con el vehículo, de acuerdo con el procedimiento descrito en el punto 4.3. En el caso de que los asientos orientados hacia un lado estén agrupados, la estructura básica se someterá a ensayo simultáneamente para cada plaza de asiento del grupo.	4.4.8.2 A carga de ensaio deve ser dirigida para a frente em relação ao veículo em questão, em conformidade com o procedimento prescrito no item 4.3. Nos casos em que os bancos voltados para o lado estejam agrupados a estrutura de base deve ser ensaiada simultaneamente para cada lugar sentado no grupo.	OK
4.4.8.3 El punto de aplicación de las fuerzas prescritas en los puntos 4.4.3 y 4.4.4 estará lo más cerca posible del punto H y en la recta definida por un plano horizontal y un plano vertical transversal que pase por el punto H de cada plaza sentada.	4.4.8.3 O ponto de aplicação das forças previstas nos itens 4.4.3 e 4.4.4 deve estar tão próximo quanto possível do ponto H e na linha definida por um plano horizontal e um plano vertical transversal, através do respectivo ponto H de cada lugar sentado.	OK
4.5 Cuando se trate de un grupo de asientos con arreglo a lo descrito en el punto 1 del anexo 7, correspondiente al Apéndice 5 del presente RTM, el fabricante del vehículo podrá optar por realizar el ensayo dinámico al que se refiere el anexo 7, correspondiente al Apéndice 5 del presente RTM, como alternativa al ensayo estático que se establece en los puntos 4.3 y 4.4.	4.5 No caso de um grupo de bancos tal como descrito no item 1 do anexo 7, correspondente ao Apêndice 5 deste RTM, o fabricante do veículo poderá optar por realizar o ensaio dinâmico descrito no anexo 7, correspondente ao Apêndice 5 deste RTM, em alternativa ao ensaio estático prescrito nos itens 4.3 e 4.4.	OK
4.6 Requisitos del ensayo estático	4.6 Requisitos aplicáveis ao ensaio estático.	OK
4.6.1 Se someterá a ensayo la resistencia de los sistemas de anclajes ISOFIX aplicando las fuerzas prescritas en el punto 4.6.4.3 al dispositivo de aplicación de fuerza estática (SFAD) con las fijaciones ISOFIX bien aseguradas. Cuando se trate de un anclaje superior ISOFIX deberá efectuarse un ensayo adicional tal como se prescribe en el punto 4.6.4.4. En el caso de una plaza de asiento i-Size, deberá efectuarse un ensayo adicional tal como se prescribe en el punto 4.6.4.5. Se someterán a ensayo simultáneamente todas las plazas ISOFIX y/o i-Size de una misma fila de asientos que puedan utilizarse simultáneamente.	4.6.1 A resistência dos sistemas de ancoragem ISOFIX deve ser ensaiada aplicando as forças, tal como se prescreve no item 4.6.4.3, ao dispositivo de aplicação de força estática (SFAD) com as ancoragens ISOFIX firmemente engatadas. No caso do ponto de ancoragem superior ISOFIX, deve ser realizado um ensaio adicional tal como previsto no item 4.6.4.4. No caso de um lugar sentado i-Size deve ser realizado um ensaio adicional da perna de apoio, como descrito no item 4.6.4.5. Todas as posições ISOFIX e/ou lugares sentados i-Size de uma mesma fila de bancos suscetíveis de ser utilizados simultaneamente devem ser ensaiados simultaneamente.	OK
4.6.2 El ensayo podrá efectuarse en un vehículo completamente acabado o en un número suficiente de piezas del vehículo que sea representativo de la resistencia y la rigidez de la estructura del mismo. Las ventanillas y las puertas podrán estar montadas o no estarlo, y estar cerradas o no estarlo. Se podrá montar cualquier elemento normalmente proporcionado y que pueda contribuir a la estructura del vehículo.	4.6.2 O ensaio pode ser realizado num veículo completamente acabado ou em partes do veículo suficientes para serem representativas da resistência e da rigidez da estrutura do veículo. As janelas e as portas podem estar montadas ou não e fechadas ou não. Pode ser montado qualquer elemento previsto para o modelo de veículo e suscetível de contribuir para a estrutura do veículo. O ensaio pode ser limitado à	OK

Comentado [JAdC142]:

Comentado [g140]: Decía:
"punto 1 del anexo 7"

Comentado [JAdC143]:

Comentado [g141]: Decía:
"anexo 7"

<p>El ensayo podrá limitarse a la plaza ISOFIX o i-Size correspondiente a un solo asiento o un solo grupo de asientos, siempre que:</p> <p>a) la plaza ISOFIX o i-Size de que se trate tenga las mismas características estructurales que la plaza ISOFIX o i-Size correspondiente a los demás asientos o grupos de asientos, y</p> <p>b) cuando el asiento o grupo de asientos vaya provisto total o parcialmente de tales plazas ISOFIX o i-Size, las características estructurales del asiento, del grupo de asientos o del suelo, en el caso de las plazas de asiento i-Size, sean las mismas que las de los demás asientos o grupos de asientos.</p>	<p>posição ISOFIX ou i-Size relativa apenas a um banco ou a um grupo de bancos, desde que:</p> <p>a) a posição ISOFIX ou i-Size relativa apenas a um banco ou a um grupo de bancos;</p> <p>b) se tais posições ISOFIX ou i-Size estiverem montadas total ou parcialmente no banco ou grupo de bancos, as características estruturais do banco ou grupo de bancos ou o assoalho em caso de lugares sentados i-Size sejam as mesmas que as dos outros bancos ou grupos de bancos.</p>							
<p>4.6.3 Si los asientos y el apoyacabezas son ajustables, se someterán a ensayo en la posición definida por el servicio técnico dentro del rango limitado prescrito por el fabricante del vehículo, tal como se prevé en el apéndice 3 del anexo 17, correspondiente al Apéndice 14 del RTM de Cinturones de seguridad.</p>	<p>4.6.3 Se os bancos e os apoios de cabeça forem reguláveis, devem ser ensaiados na posição na posição definida pelo serviço técnico dentro dos limites prescritos pelo fabricante do veículo, conforme previsto no apêndice 3 do anexo 17, correspondente ao Apêndice 14 do RTM de Cintos de segurança.</p>	OK						
<p>4.6.4 Fuerzas, direcciones y límites de desplazamiento</p>	<p>4.6.4 Forças, direções e limites de deslocamento.</p>	OK						
<p>4.6.4.1 Deberá aplicarse una fuerza de $135\text{ N} \pm 15\text{ N}$ en el centro de la barra transversal frontal inferior del SFAD a fin de ajustar la posición hacia delante y hacia atrás de la extensión trasera del SFAD para eliminar cualquier holgura o tensión entre el SFAD y su soporte.</p>	<p>4.6.4.1 Debe aplicar-se uma força de $135\text{ N} \pm 15\text{ N}$ no meio da parte anterior da barra transversal inferior do SFAD a fim de regular a posição longitudinal das extensões da retaguarda do SFAD para eliminar qualquer folga ou tensão entre o SFAD e o seu apoio.</p>	OK						
<p>4.6.4.2 Deberán aplicarse fuerzas hacia adelante y oblicuas al dispositivo de aplicación de fuerza estática (SFAD) de conformidad con el cuadro 1.</p>	<p>4.6.4.2 Devem ser aplicadas ao dispositivo de aplicação de força estática (SFAD) forças para a frente e oblíquas, de acordo com o quadro 1.</p>	OK						
<p>Quadro 1 Direções das forças de ensaio</p>		OK						
<table border="1"> <tr> <td>Para a frente</td><td>$0^\circ \pm 5^\circ$</td><td>$8\text{ KN} \pm 0,25\text{ kN}$</td></tr> <tr> <td>Oblíquas</td><td>$75^\circ \pm 5^\circ$ (para ambos os lados em relação à direção para a frente ou apenas para um lado se um lado apresentar pior configuração ou se ambos os lados forem simétricos)</td><td>$5\text{ KN} \pm 0,25\text{ kN}$</td></tr> </table>	Para a frente	$0^\circ \pm 5^\circ$	$8\text{ KN} \pm 0,25\text{ kN}$	Oblíquas	$75^\circ \pm 5^\circ$ (para ambos os lados em relação à direção para a frente ou apenas para um lado se um lado apresentar pior configuração ou se ambos os lados forem simétricos)	$5\text{ KN} \pm 0,25\text{ kN}$		OK
Para a frente	$0^\circ \pm 5^\circ$	$8\text{ KN} \pm 0,25\text{ kN}$						
Oblíquas	$75^\circ \pm 5^\circ$ (para ambos os lados em relação à direção para a frente ou apenas para um lado se um lado apresentar pior configuração ou se ambos os lados forem simétricos)	$5\text{ KN} \pm 0,25\text{ kN}$						
<p>Cada uno de estos ensayos podrá efectuarse en diferentes estructuras si así lo solicita el fabricante.</p> <p>Las fuerzas en dirección adelante deberán aplicarse con un ángulo inicial de aplicación de fuerza de $10^\circ \pm 5^\circ$ sobre la horizontal. Las fuerzas oblicuas deberán aplicarse horizontalmente con un ángulo de $0^\circ \pm 5^\circ$. Deberá aplicarse una fuerza de carga previa de $500\text{ N} \pm 25\text{ N}$ en el punto X de carga prescrito indicado en la figura 2 del anexo</p>	<p>Cada um destes ensaios pode ser realizado em estruturas diferentes se o fabricante o solicitar.</p> <p>As forças para a frente devem ser aplicadas com um ângulo inicial de $10^\circ \pm 5^\circ$ acima da horizontal. As forças oblíquas devem ser aplicadas horizontalmente com um ângulo de $0^\circ \pm 5^\circ$. Deve ser aplicada uma força de pré-carga de $500\text{ N} \pm 25\text{ N}$ no ponto de carga prescrito (ponto X) indicado na figura 2 do anexo 9. A aplicação da</p>	OK						

Comentado [g144]: Decía:
"anexo 17, apéndice 3 del Reglamento N° 16"

Con formato: Portugués (Brasil)

<p>9, correspondiente al Apéndice 7 del presente RTM. La aplicación completa de la carga deberá efectuarse en el tiempo más breve posible, y en un tiempo máximo de aplicación de la carga de 30 segundos. No obstante, el fabricante puede solicitar que la aplicación de la carga se consiga en 2 segundos. La fuerza deberá mantenerse durante un período mínimo de 0,2 s.</p> <p>Todas las mediciones deberán realizarse con arreglo a la norma ISO 6487 con CFC de 60 Hz o cualquier método equivalente.</p>	<p>totalidade da carga deve ser obtida tão rapidamente quanto possível e o tempo de aplicação não exceder 30 segundos. Contudo, o fabricante pode solicitar que a aplicação da carga seja atingida em 2 segundos. A força é mantida durante um período mínimo de 0,2 segundos.</p> <p>Todas as medições devem ser realizadas de acordo com a norma ISO 6487 com uma CFC de 60 Hz ou qualquer método equivalente.</p>	
<p>4.6.4.3 Ensayos únicamente del sistema de anclajes ISOFIX:</p>	<p>4.6.4.3 Ensaios aplicáveis exclusivamente ao sistema de fixação ISOFIX</p>	OK
<p>4.6.4.3.1 Ensayo de fuerza en dirección adelante:</p> <p>El desplazamiento horizontal longitudinal (tras la carga previa) del punto X del SFAD durante la aplicación de una fuerza de 8 kN $\pm 0,25$ kN deberá limitarse a 125 mm y la deformación permanente, incluida la ruptura parcial o el rompimiento de cualquier anclaje inferior ISOFIX o de la zona circundante, podrá admitirse si la fuerza requerida se sostiene durante el tiempo especificado.</p>	<p>4.6.4.3.1 Ensaio de aplicação de uma força para frente,</p> <p>Pode admitir-se um deslocamento longitudinal horizontal (após pré-carga) do ponto X do SEAD durante a aplicação da força de 8kN $\pm 0,25$kN, limitado a 125 mm, e uma deformação permanente, incluindo uma ruptura parcial ou total de qualquer ancoragem inferior ISOFIX ou da área circundante, se a força prescrita tiver sido mantida durante o tempo previsto.</p>	OK
<p>4.6.4.3.2 Ensayo de fuerza en dirección oblicua:</p> <p>El desplazamiento en la dirección de la fuerza (tras la carga previa) del punto X del SFAD durante la aplicación de una fuerza de 5 kN $\pm 0,25$ kN deberá limitarse a 125 mm y la deformación permanente, incluida la ruptura parcial o el rompimiento de cualquier anclaje inferior ISOFIX o de la zona circundante, podrá admitirse si la fuerza requerida se sostiene durante el tiempo especificado.</p>	<p>4.6.4.3.2 Ensaio de aplicação de força oblíqua:</p> <p>Pode admitir-se um deslocamento no sentido da força (após pré-carga) do ponto X do SEAD durante a aplicação da força de 5kN $\pm 0,25$kN limitado a 125 mm e uma deformação permanente, incluindo uma ruptura parcial ou total de qualquer ancoragem inferior ISOFIX ou da área circundante, se a força prescrita tiver sido mantida durante o tempo previsto.</p>	OK
<p>4.6.4.4 Ensayo de los sistemas de anclajes ISOFIX y de los anclajes superiores ISOFIX:</p> <p>Debe aplicarse una carga previa de tensión de 50 N ± 5 N entre el SFAD y el anclaje superior. El desplazamiento horizontal (tras la carga previa) del punto X durante la aplicación de una fuerza de 8 kN $\pm 0,25$ kN deberá limitarse a 125 mm y la deformación permanente, incluida la ruptura parcial o el rompimiento de cualquier anclaje inferior y anclaje superior ISOFIX o de la zona circundante, podrá admitirse si la fuerza requerida se sostiene durante el tiempo especificado.</p>	<p>4.6.4.4 Ensaio dos sistemas de ancoragem ISOFIX e dos pontos de ancoragem superiores ISOFIX:</p> <p>Deve aplicar-se uma tensão de pré-carga de 50N ± 5N entre o SFAD e o ponto de ancoragem superior. Pode-se admitir um deslocamento horizontal (após pré-carga) do ponto X durante a aplicação da força de 8kN $\pm 0,25$kN limitado a 125 mm, e uma deformação permanente, incluindo a ruptura parcial ou total de qualquer ancoragem ISOFIX e do tirante superior ISOFIX ou da área circundante, se a força prescrita tiver sido mantida durante o tempo previsto.</p>	OK
<p>Quadro 2</p> <p>Limites de deslocamento</p>		

Comentado [g145]: Decía:
"figura 2 del anexo 9"

Sentido da força	Deslocamento máximo do ponto X do SFAD	
Para a frente	125 mm longitudinalmente	
Oblíqua	125 mm no sentido da força	
4.6.4.5 Ensayo para las plazas de asiento i-Size Además de los ensayos especificados en los puntos 4.6.4.3 y 4.6.4.4, se realizará un ensayo con un dispositivo de aplicación de fuerza estática modificado, que estará formado por un SFAD y un dispositivo de ensayo de la pata de apoyo, conforme a la figura 3 del anexo 10, correspondiente al Apéndice 8 del presente RTM. Se ajustará la altura y la anchura del dispositivo de ensayo de la pata de apoyo para evaluar la superficie de contacto con el suelo del vehículo, conforme al punto 3.2.5.2 (véanse también las figuras 1 y 2 del anexo 10, correspondiente al Apéndice 8 del presente RTM). La altura del dispositivo de ensayo de la pata de apoyo se ajustará de forma que el pie de dicha pata esté en contacto con la superficie superior del suelo del vehículo. En el caso de que el ajuste de la altura se haga por incrementos, se elegirá la primera muesca en la que el pie se apoye de manera estable en el suelo; en caso de que el ajuste de la altura no se haga por incrementos o sea continuo, el ángulo de cabecero del SFAD se aumentará en $1,5 \pm 0,5^\circ$ debido al ajuste de la altura del dispositivo de ensayo de la pata de apoyo. El desplazamiento horizontal (tras la carga previa) del punto X del SFAD durante la aplicación de una fuerza de $8 \text{ KN} \pm 0,25 \text{ kN}$ deberá limitarse a 125 mm y la deformación permanente, incluida la ruptura parcial o el rompimiento de cualquier anclaje inferior ISOFIX y de la superficie de contacto con el suelo del vehículo o de la zona circundante, podrá admitirse si la fuerza requerida se sostiene durante el tiempo especificado.	4.6.4.5 Ensaio de lugares sentados i-Size: Além dos ensaios previsto nos pontos 4.6.4.3 e 4.6.4.4, realiza-se um ensaio com um dispositivo modificado de aplicação de força estática que consiste num SFAD e inclui um <u>provet</u> de ensaio da perna de apoio, tal como definido na <u>figura 3 do anexo 10, correspondente ao Apêndice 8 do presente RTM</u> . O dispositivo de ensaio da perna de apoio deve ser regulado em comprimento e em largura para avaliar a superfície de contato do assoalho do veículo, tal como definido no item 3.2.5.2 (ver também as <u>figuras 1 e 2 do anexo 10, correspondente ao Apêndice 8 do presente RTM</u>). A altura do dispositivo de ensaio da perna de apoio deve ser ajustada de modo que a base do dispositivo de ensaio a perna de apoio esteja em contato com a superfície superior do assoalho do veículo. No caso de regulagem gradual em altura, deve ser escolhida a primeira ranhura em que o apoio dos pés no piso fica estável; Em caso desregulagem contínua e não gradual da altura do dispositivo de ensaio da perna de apoio, o ângulo de inclinação longitudinal do SFAD é aumentado até $1,5 \pm 0,5$ graus devido à regulagem em altura do dispositivo de ensaio da perna de apoio. Pode-se admitir um deslocamento horizontal (após pré-carga) do ponto X do SFAD durante a aplicação da força de $8 \text{ KN} \pm 0,25 \text{ KN}$, limitado a 125 mm, e uma deformação permanente, incluindo a ruptura parcial ou total de qualquer ancoragem inferior ISOFIX e da superfície de contato do assoalho do veículo, ou da área circundante, se a força prescrita tiver sido mantida durante o tempo previsto.	OK
4.6.5 Fuerzas adicionales	4.6.5 Forças adicionais	OK
4.6.5.1 Fuerzas de inercia del asiento Deberá efectuarse un ensayo de la posición de instalación en la que la carga se transfiere al conjunto del asiento del vehículo, y no directamente a la estructura del vehículo, a fin de garantizar que la resistencia de los anclajes del asiento del vehículo es suficiente. En este ensayo, una fuerza equivalente a 20 veces la masa de las partes relevantes del conjunto del asiento deberá aplicarse en dirección hacia delante, horizontal y longitudinalmente, al asiento o a la parte	4.6.5.1 Forças de inércia dos bancos. Para os casos de instalação em que a carga é transferida ao conjunto do banco do veículo, e não diretamente à estrutura do veículo, deve realizar-se um ensaio para verificar se a resistência das ancoragens do banco à estrutura do veículo é suficiente. Neste ensaio, aplica-se ao banco ou às partes pertinentes do banco, horizontal e longitudinal, uma força para a frente igual a 20 vezes a massa das partes relevantes do banco correspondente ao efeito físico da massa do banco em questão sobre as	OK

Comentado [JAdC148]: Amostra para ensaio

Comentado [JAdC149]:

Comentado [g146]: Decía:
"figura 3 del anexo 10"

Comentado [JAdC150]:

Comentado [g147]: Decía:
"figuras 1 y 2 del anexo 10 del presente Reglamento"

<p>relevante del conjunto del asiento correspondiente al efecto físico de la masa del asiento en cuestión en los anclajes del asiento. El fabricante determinará la carga o cargas adicionales aplicadas y la distribución de las mismas; todo ello se someterá a la aprobación del responsable técnico de la certificación (servicio técnico).</p> <p>A petición del fabricante, la carga adicional puede aplicarse en el punto X del SFAD durante los ensayos estáticos descritos anteriormente.</p> <p>Si el anclaje superior está integrado en el asiento del vehículo, este ensayo deberá realizarse con la correa de anclaje superior ISOFIX.</p> <p>No deberá producirse ningún rompimiento y deberán cumplirse los requisitos en materia de desplazamiento presentados en el cuadro 2.</p> <p>Nota: Este ensayo no debe efectuarse en caso de que algún anclaje del sistema de cinturones de seguridad del vehículo esté integrado en la estructura del asiento del vehículo, y el asiento del vehículo ya haya sido sometido a ensayo y certificado en cuanto al cumplimiento de los ensayos de carga del anclaje requeridos por el presente RTM para la retención de pasajeros adultos.</p>	<p>ancoragens do banco. A determinação da carga ou cargas adicionais a aplicar e sua distribuição é efetuada pelo fabricante e aprovada pelo responsável técnico por obter a certificação.</p> <p>A pedido do fabricante, a carga adicional pode ser aplicada no ponto X do SFAD durante os ensaios estáticos descritos anteriormente.</p> <p>Se o ponto de ancoragem superior estiver integrado no banco do veículo, este ensaio é executado com o caderço da ancoragem superior ISOFIX.</p> <p>Não deve ocorrer qualquer ruptura e os requisitos do quadro 2 relativos a deslocamentos devem ser cumpridos.</p> <p>Nota: Este ensaio não tem de ser realizado se a ancoragem do sistema do cinto de segurança do veículo estiver integrada na estrutura do banco do veículo e se o banco do veículo já tiver sido aprovado nos ensaios de carga das ancoragens exigidos pelo presente RTM para a retenção dos passageiros adultos.</p>	
5 INSPECCIÓN DURANTE LOS ENSAYOS ESTÁTICOS Y DESPUÉS DE LOS MISMOS PARA ANCLAJES DEL CINTURÓN DE SEGURIDAD	5 INSPEÇÃO DURANTE E APÓS OS ENSAIOS ESTÁTICOS DAS FIXAÇÕES DOS CINTOS DE SEGURANÇA.	OK
5.1 Todos los anclajes deberán poder resistir el ensayo descrito en los puntos 4.3 y 4.4. Se podrá admitir una deformación permanente, incluida una ruptura parcial o el rompimiento de un anclaje o de la zona circundante, siempre que la carga prescrita se haya mantenido durante el tiempo previsto. Durante el ensayo deberán respetarse las distancias mínimas para los anclajes efectivos inferiores recogidas en el punto 3.4.2.5 y los requisitos mencionados en el punto 3.4.3.6 para los anclajes efectivos superiores.	5.1 Todas as ancoragens devem resistir ao ensaio previsto nos itens 4.3 e 4.4. Pode admitir-se uma deformação permanente, incluindo uma ruptura parcial ou total de uma ancoragem ou da área circundante, se a força prescrita tiver sido mantida durante o tempo previsto. No decurso do ensaio devem ser respeitadas as distâncias mínimas para as ancoragens efetivas inferiores dos cintos especificados no item 3.4.2.5 e as prescrições do item 5.4.3.6 para as ancoragens efetivas superiores.	OK
5.1.1 Para los vehículos de la categoría M1 cuya masa total admisible no supere las 2,5 toneladas, en caso de que el anclaje superior del cinturón de seguridad esté fijado a la estructura del asiento, el anclaje superior efectivo no deberá traspasar durante el ensayo un plano transversal que pasa por el punto R y el punto C del asiento en cuestión (véase la	5.1.1 Para os veículos da categoria M1 de massa total admissível não superior a 2,5 toneladas, se a ancoragem superior do cinto estiver ligada à estrutura do banco, a ancoragem efetiva não deve ser deslocada para a frente durante o ensaio para além de um plano transversal que passa pelos pontos R e C do banco em questão (ver figura 1 do anexo 3, correspondente ao	OK

Comentado [JAdC152]: "servicio técnico"

Comentado [g151]: Decía:
"servicio técnico"

figura 1 del anexo 3, correspondiente al Apéndice 1 del presente RTM).	Apêndice 1 do presente RTM).	
Para los vehículos distintos de los mencionados, el anclaje superior efectivo del cinturón de seguridad no deberá traspasar durante el ensayo un plano transversal con una inclinación de 10° hacia delante que pasa por el punto R del asiento. En el ensayo deberá medirse el desplazamiento máximo del punto de anclaje superior efectivo. Si el desplazamiento del punto de anclaje superior efectivo sobrepasa la mencionada limitación, el fabricante deberá demostrar a satisfacción del responsable técnico de la certificación (servicio técnico) que no existe peligro para el ocupante. Por ejemplo, para demostrar que hay suficiente espacio de supervivencia, puede realizarse un ensayo según el procedimiento recogido en el RTM de Protección de colisión frontal o un ensayo mediante carro con el impulso correspondiente.	Para os veículos restantes, a ancoragem efetiva superior do cinto não deve ser deslocada durante o ensaio para além de um plano transversal inclinado 10° para a frente e que passa pelo ponto R do banco em questão. O deslocamento máximo do ponto de ancoragem efetivo superior deve ser medido durante o ensaio. Se o deslocamento do ponto de ancoragem efetivo superior exceder a limitação prevista, o fabricante deve demonstrar ao responsável técnico responsável por obter a certificação que não existe perigo para o ocupante. A título de exemplo, poderá ser aplicado o procedimento de ensaio previsto no RTM de Proteção de colisão frontal ou um ensaio mediante trenó, aplicando a impulsão correspondente para demonstrar que o espaço de sobrevivência é suficiente.	
5.2 En los vehículos que estén dotados de sistemas de desplazamiento y de bloqueo de los asientos que permitan salir del vehículo a los ocupantes de todos los asientos, dichos sistemas deberán poderse seguir accionando manualmente una vez que haya cesado de aplicarse la fuerza de tracción.	5.2 Nos veículos equipados com dispositivos de deslocamento e bloqueio que permitam aos ocupantes de todos os bancos sair do veículo, esses dispositivos poderão ser acionados manualmente após a interrupção da força de tração.	OK
5.3 Después de los ensayos se tomará nota de cualquier deterioro de los anclajes y de las estructuras que hayan soportado la carga durante los ensayos.	5.3 Depois dos ensaios, anotam-se todas as deteriorações das ancoragens e das estruturas que suportaram a carga durante os ensaios.	OK
5.4 Excepcionalmente, no será necesario que los anclajes superiores instalados en uno o más asientos de vehículos de la categoría M3 y de la categoría M2 de más de 3,5 toneladas que se ajusten a los requisitos establecidos en el RTM de Fuerza de los asientos y sus anclajes (autobuses), cumplan los requisitos establecidos en el punto 5.1 en relación con la conformidad con el punto 3.4.3.6.	5.4 Por exceção, as ancoragens superiores montadas em um ou mais bancos de veículos da categoria M3 e da categoria M2 de massa máxima superior a 3,5 toneladas, que cumprem as prescrições do RTM de Resistência dos bancos e das suas ancoragens (ônibus), não precisam cumprir as prescrições do item 5.1 relativas ao disposto no item 3.4.3.6	OK
		MODIFICAÇÕES?
6 APÉNDICE	6 APÉNDICE	OK
6.1 Apéndice 1 – Emplazamiento de los anclajes efectivos Establecido en el presente Reglamento Técnico MERCOSUR, conforme lo establecido en el Reglamento ONU N° 14. Anexo 3.	6.1 Apêndice 1 – Localização das fixações efetivas dos cintos de segurança. Estabelecido no presente Regulamento Técnico MERCOSUL, conforme estabelecido no Regulamento ONU, ECE R N° 14, Anexo 3	OK
6.2 Apéndice 2 – Procedimiento de determinación del punto H y del ángulo real del torso de las plazas sentadas en vehículos de motor Establecido en el presente	6.2 Apêndice 2 – Procedimento para a determinação do ponto “H” e do ângulo real do tronco para lugares sentados em veículos a motor. Estabelecido no presente	OK

Comentado [JAdC156]:

Comentado [g153]: Decía:

"figura 1 del anexo 3 del presente Reglamento"

Comentado [JAdC157]: Serviço técnico

Comentado [g154]: Decía:

"servicio técnico"

Comentado [JAdC158]: Regulamento 94

Comentado [g155]: Decía:

"Reglamento N° 94"

Comentado [JAdC160]: Regulamento N° 80

Comentado [g159]: Decía:

"Reglamento N° 80"

Comentado [p161]: Brasil deve verificar os problemas de alterações modificações.

Reglamento Técnico MERCOSUR, conforme lo establecido en el Reglamento ONU N° 14, Anexo 4.	Reglamento Técnico MERCOSUL conforme establecido no Regulamento ONU, ECE R N° 14, Anexo 4.	
6.3 Apéndice 3 – Dispositivo de tracción Establecido en el presente Reglamento Técnico MERCOSUR, conforme lo establecido en el Reglamento ONU N° 14, Anexo 5.	6.3 Apêndice 3 – Dispositivo de tração Estabelecido no presente Regulamento Técnico MERCOSUL conforme estabelecido no Regulamento ONU, ECE R N° 14, Anexo 5.	OK
6.4 Apéndice 4 – Número mínimo de puntos de anclaje y emplazamiento de los anclajes inferiores Establecido en el presente Reglamento Técnico MERCOSUR, conforme lo establecido en el Reglamento ONU N° 14, Anexo 6.	6.4 Apêndice 4 – Número mínimo de pontos de ancoragem e localização das fixações inferiores. Estabelecido no presente Regulamento Técnico MERCOSUL, conforme estabelecido no Regulamento ONU, ECE R N° 14, Anexo 6.	OK
6.5 Apéndice 5 – Ensayo dinámico por el que puede optarse en lugar del ensayo estático de resistencia de los anclajes de los cinturones de seguridad Establecido en el presente Reglamento Técnico MERCOSUR, conforme lo establecido en el Reglamento ONU N° 14, Anexo 7.	6.5 Apêndice 5 – Ensaio dinâmico em alternativa ao ensaio estático de resistência das ancoragens dos cintos de segurança. Estabelecido no presente Regulamento Técnico MERCOSUL conforme estabelecido no Regulamento ONU, ECE R N° 14, Anexo 7.	OK
6.6 Apéndice 6 – Especificaciones del maniquí Establecido en el presente Reglamento Técnico MERCOSUR, conforme lo establecido en el Reglamento ONU N° 14, Anexo 8.	6.6 Apêndice 6 – Especificações para os manequins Estabelecido no presente Regulamento Técnico MERCOSUL, conforme estabelecido no Regulamento ONU, ECE R N° 14, Anexo 8.	OK
6.7 Apéndice 7 – Sistemas de anclajes ISOFIX y anclajes superiores ISOFIX Establecido en el presente Reglamento Técnico MERCOSUR, conforme lo establecido en el Reglamento ONU N° 14, Anexo 9.	6.7 Apêndice 7 – Sistemas de ancoragem ISOFIX e pontos de ancoragens superiores ISOFIX. Estabelecido no presente Regulamento Técnico MERCOSUL, conforme estabelecido no Regulamento ONU, ECE R N° 14, Anexo 9.	OK
6.8 Apéndice 8 – Sistemas Plaza de asiento i-Size Establecido en el presente Reglamento Técnico MERCOSUR, conforme lo establecido en el Reglamento ONU N° 14, Anexo 10.	6.8 Apêndice 8 – Lugares sentados i-Size Estabelecido no presente Regulamento Técnico MERCOSUL, conforme estabelecido no Regulamento ONU, ECE R N° 14, Anexo 10.	OK