

y Comercio y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día quince de marzo de mil novecientos setenta y cuatro.

DISPONGO:

Artículo primero.—Se crea la exacción denominada «Derecho Ordenador de Precios de Exportación para la Campaña mil novecientos setenta y tres/mil novecientos setenta y cuatro», al amparo de lo dispuesto en el artículo cuarto de la Ley de Tasas y Exacciones Parafiscales, de veintiséis de diciembre de mil novecientos cincuenta y ocho, con la finalidad de mantener los precios interiores de aceite de oliva y orujo en la debida relación con los de exportación.

Esa exacción se registrará por la Ley de Tasas y Exacciones Parafiscales, de veintiséis de diciembre de mil novecientos cincuenta y ocho, y por las disposiciones del presente Decreto y posteriores complementarias.

Artículo segundo.—Constituye el hecho imponible de la presente exacción la exportación del aceite de oliva y orujo de aceitunas, partidas arancelarias 15.07-A-1, 15.07-A-2-a-1 y 15.07-A-2-b-1.

Artículo tercero.—Vendrán obligadas al pago de esta exacción las personas, naturales o jurídicas, titulares de las licencias de exportación correspondientes.

Artículo cuarto.—La cuantía de la exacción se determinará para cada kilogramo, peso neto, de aceite, periódicamente, en función de las diferencias de precio entre el mercado nacional y los mercados internacionales, atendiendo a las distintas calidades de aceites y tipos de envases.

La expresada cuantía será fijada por el Ministerio de Comercio, previo informe o propuesta de los Ministerios de Agricultura y de Hacienda.

Artículo quinto.—La obligación de pago de la exacción nace en el momento de exportarse la mercancía. La liquidación será efectuada con aplicación del tipo impositivo vigente en la fecha de expedición de la correspondiente licencia de exportación.

Artículo sexto.—La exacción se exigirá y recaudará por la Aduana de salida.

Las cantidades recaudadas por este concepto se ingresarán en el Tesoro, para su posterior aplicación al F. O. R. P. P. A., con destino a los fines que determine el Gobierno.

DISPOSICION FINAL

El presente Decreto entrará en vigor el mismo día de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado», y será de aplicación a la presente campaña oleícola. El Ministerio de Hacienda dictará las normas necesarias para la recaudación, inspección y contabilidad de las exacciones que en él se regulan.

Así lo dispongo por el presente Decreto, dado en Madrid a veintiocho de marzo de mil novecientos setenta y cuatro.

FRANCISCO FRANCO

El Ministro de la Presidencia del Gobierno,
ANTONIO CARRO MARTINEZ

MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES

6549

REGLAMENTO número 14, anexo al Acuerdo relativo a la adopción de condiciones uniformes de homologación y al reconocimiento recíproco de la homologación de piezas y equipos para vehículos automóviles, hecho en Ginebra el 20 de marzo de 1958.

Reglamento número 14, sobre prescripciones uniformes relativas a la homologación de vehículos en lo que concierne a los anclajes de los cinturones de seguridad en los automóviles de turismo.

1. CAMPO DE APLICACIÓN

1.1. El presente Reglamento se aplica a los anclajes de los cinturones de seguridad destinados a los ocupantes adultos de los asientos que dan frente hacia delante de los automóviles de turismo y de los vehículos derivados de ellos.

1.2. El presente Reglamento no se aplica:

1.2.1. A los anclajes de cinturones de seguridad fijados a los asientos de los vehículos.

1.2.2. A los anclajes de cinturones de seguridad provistos de enrolladores o de dispositivos especiales que no puedan fijarse a los anclajes previstos por el fabricante del vehículo.

2. DEFINICIONES

En el sentido del presente Reglamento, se entenderá:

2.1. Por «homologación del vehículo», la homologación de un tipo de vehículo equipado con anclajes para cinturones de seguridad determinados.

2.2. Por «tipo de vehículo», los vehículos automóviles que no presenten entre sí diferencias esenciales que puedan afectar, en particular, a los puntos siguientes:

Dimensiones, formas y materiales de los elementos de la estructura del vehículo que afecten a los anclajes.

2.3. Por «anclaje», las partes de la estructura del vehículo a las que deben unirse las piezas de fijación del cinturón.

2.4. Por «piezas de fijación», las partes del cinturón, incluidos los elementos de fijación necesarios, que permiten sujetarlo a los anclajes.

2.5. Por «suelo», la parte inferior de la carrocería del vehículo que une las paredes laterales de éste. Tomado en este sentido, el «suelo» comprende las nervaduras, relieves embutidos y demás elementos eventuales de refuerzo, incluso aunque estén por debajo del suelo; por ejemplo, los largueros y travesaños.

2.6. Por «grupo de asientos», bien un asiento del tipo banqueta, bien asientos separados, pero yuxtapuestos, que ofrezcan una o varias plazas sentadas.

3. PETICIÓN DE HOMOLOGACIÓN

3.1. La petición de homologación de un tipo de vehículo en lo que se refiere a los anclajes se presentará por el fabricante del vehículo o su representante debidamente acreditado.

3.2. Irá acompañada de los documentos que se mencionan a continuación, en triple ejemplar, y de las indicaciones siguientes:

3.2.1. Dibujos de la estructura del vehículo, a escala apropiada, indicando la situación de los anclajes, y dibujos que den suficientes detalles sobre los refuerzos de la estructura.

3.2.2. Indicación de la naturaleza de los materiales que puedan influir sobre la resistencia de los anclajes.

* 3.2.3. Descripción técnica de los anclajes.

3.3. Debe presentarse al servicio técnico encargado de los ensayos de homologación, a elección del fabricante, bien un vehículo representativo del tipo de vehículo a homologar, bien la parte o partes del vehículo consideradas como esenciales para los ensayos de los anclajes.

4. HOMOLOGACIÓN

4.1. Cuando el tipo de vehículo presentado a la homologación, en aplicación del presente Reglamento, cumpla las prescripciones de los párrafos 5 y 6 del presente Reglamento, se concederá la homologación para este tipo de vehículo.

4.2. Cada homologación implica la asignación de un número de homologación. Una misma Parte contratante no podrá atribuir este mismo número a otro tipo de vehículo, tal como éste se define en el párrafo 2.2 anterior.

4.3. La homologación o la denegación de homologación de un tipo de vehículo, en aplicación del presente Reglamento, se comunicará a las Partes del Acuerdo que apliquen el presente Reglamento por medio de una ficha ajustada al modelo del anexo 1 del Reglamento y de dibujos acotados de los anclajes, a escala apropiada proporcionados por el solicitante de la homologación, en formato máximo A4 (210 x 297 milímetros), o doblados a este formato.

4.4. En todo vehículo conforme con un tipo de vehículo homologado, en aplicación del presente Reglamento, se fijará de manera visible, en lugar fácilmente accesible e indicado en la ficha de homologación, una marca de homologación internacional, compuesta

4.1.1. De un círculo en cuyo interior esté situada la letra «E», seguida del número distintivo del país que haya concedido la homologación (1).

4.1.2. Del número del presente Reglamento, seguido de la letra «H», de un guión y del número de homologación, colocado todo ello debajo del círculo.

4.5. La marca de homologación debe ser claramente legible e indeleble.

4.6. El anexo 2 del presente Reglamento da un ejemplo del esquema de la marca de homologación.

5. Especificaciones

5.1. Designaciones (ver anexo 3).

5.1.1. El punto H es un punto de referencia determinado según el procedimiento indicado en el anexo 4 del presente Reglamento.

5.1.2. El punto H₁ corresponde al punto H cuando el asiento está colocado en la posición central de la zona correspondiente a las posiciones normales de conducción o de utilización.

5.1.3. Los puntos B₁ y B₂ son anclajes en el suelo.

5.1.4. El punto B es la intersección de la recta B₁B₂ con el plano vertical paralelo al plano longitudinal medio del vehículo y que pasa por el centro del asiento.

5.1.5. El punto C es el punto situado a 350 milímetros por encima y en la vertical del punto H.

5.1.6. El ángulo α es el formado por un plano horizontal y el plano perpendicular al plano longitudinal medio del vehículo que pasa por los puntos H₁ y B.

5.2. Especificaciones generales.

5.2.1. Los anclajes de los cinturones de seguridad deberán estar concebidos, construidos y situados de forma:

5.2.1.1. Que permitan el buen anclaje de un cinturón de seguridad adecuado.

5.2.1.2. Que se reduzca al mínimo el riesgo de desmontaje del cinturón cuando este correctamente colocado.

5.2.1.3. Que, en condiciones normales de utilización, el vehículo pueda cumplir las prescripciones del presente Reglamento.

5.3. Número de anclajes a proveer.

Para las plazas laterales delanteras, destinadas a un ocupante adulto, deben preverse dos anclajes en el suelo y un anclaje lateral. Para la plaza delantera central se admitirán dos anclajes en el suelo. Para las plazas laterales posteriores deben preverse dos anclajes en el suelo y un anclaje lateral. Cuando no pueda disponerse del anclaje lateral se admitirán dos anclajes en el suelo. Para la plaza central posterior se admitirán dos anclajes en el suelo.

5.4. Posición de los anclajes.

5.4.1. Posición de los anclajes en el suelo.

5.4.1.1. El ángulo α debe tener, en lo posible, un valor aproximado a 45°. Sin embargo, este ángulo puede tener valores diferentes de 45° a condición de que los ángulos que correspondan al ángulo α para el asiento en cualquier otra posición normal de conducción no sean inferiores a 20° ni superiores a 75°.

5.4.1.2. La distancia entre los dos planos verticales paralelos al plano longitudinal medio del vehículo y que pasan por cada uno de los dos anclajes del suelo (B₁ y B₂) de un mismo cinturón no debe ser inferior a 350 milímetros. En caso necesario, podrá reducirse esta distancia a condición de que la separación de las correas quede asegurada por dispositivos adecuados.

5.4.2. Posición de los anclajes laterales.

5.4.2.1. El anclaje lateral debe estar colocado detrás de un plano vertical perpendicular al plano longitudinal medio del vehículo y que pase por el punto C.

5.4.2.2. El anclaje lateral debe estar situado por encima del plano horizontal que pasa por el punto C.

5.4.2.3. Sin embargo, si las dimensiones del vehículo o las condiciones estructurales no permiten colocar el anclaje lateral por encima del plano mencionado en el párrafo 5.4.2.2, deberá cumplirse una de las condiciones siguientes:

5.4.2.3.1. El ángulo formado por un plano horizontal y el plano perpendicular al plano longitudinal medio del vehículo y que pase por el punto C y el anclaje, debe ser inferior o, a lo sumo, igual a 20°.

5.4.2.3.2. Si este ángulo rebasa los 20°, el respaldo del asiento deberá alcanzar, por lo menos, la altura del plano horizontal que pasa por el punto C, y la parte del respaldo del asiento situado por debajo de este plano horizontal deberá ser suficientemente resistente para evitar una presión excesiva de la correa sobre la parte superior del hombro.

5.4.2.4. La distancia entre dos planos verticales paralelos al plano longitudinal medio del vehículo y que pasan, uno, por el anclaje lateral y, el otro, por el anclaje interior en el suelo, del mismo cinturón, debe ser, por lo menos, de 350 milímetros.

5.5. Resistencia de los anclajes.

5.5.1. Cada anclaje deberá poder resistir al ensayo previsto en el párrafo 6.2. Se podrá admitir una deformación permanente de la estructura del vehículo, incluso apreciable, en la zona próxima al anclaje, como consecuencia del ensayo, a condición de que no haya huellas de rotura y de que el anclaje no esté arrancado.

5.5.2. Un mismo anclaje puede recibir los extremos de más de un cinturón. En este caso deberá poder resistir la suma de las cargas de ensayo correspondientes.

5.6. Dimensiones de los orificios roscados de anclajes.

5.6.1. El anclaje presentará un orificio roscado de 7/16-20 NNF-22.

5.6.2. Cuando el fabricante del vehículo haya montado y entregado con el cinturones de seguridad apropiados, sus anclajes no estarán sometidos a las disposiciones del párrafo 5.6.1, a condición de que cumplan todas las demás disposiciones del presente Reglamento.

6. Ensayos

6.1. Generalidades

6.1.1. Sin perjuicio de la aplicación de las disposiciones del párrafo 6.2.6, y de acuerdo con la petición del fabricante,

6.1.1.1. Los ensayos pueden realizarse bien sobre una estructura, bien sobre un vehículo completamente acabado.

6.1.1.2. Las puertas y ventanas pueden estar montadas o no y cerradas o no.

6.1.1.3. Se puede montar cualquier elemento previsto normalmente y susceptible de contribuir a la rigidez de la estructura.

6.1.2. Los asientos deben estar montados y colocados en la posición más retrasada de conducción o de utilización prevista por el fabricante. El ángulo del respaldo, si es regulable con relación al asiento, debe ser tan próximo a 90° como sea posible.

6.1.3. Todos los anclajes de un mismo grupo de asientos deben ser ensayados simultáneamente.

6.2. Métodos de ensayo.

6.2.1. Ensayo de dos anclajes en el suelo.

6.2.1.1. Se aplica una carga de ensayo de 2 225 daN (2 268 kgf, 5 000 libras) \pm 19,6 daN (20 kgf, 44 libras) a un dispositivo de tracción (ver anexo 5, figura 1) unida a los anclajes correspondientes al mismo asiento.

6.2.1.2. La fuerza de tracción debe aplicarse hacia adelante con un ángulo de 10° \pm 5° por encima de la horizontal en un plano paralelo al plano longitudinal medio del vehículo.

6.2.1.3. La aplicación de la carga debe efectuarse lo más rápidamente posible. Los anclajes deberán resistir la carga especificada durante 0,2 segundos, por lo menos.

6.2.2. Ensayos de dos anclajes en el suelo y del anclaje lateral.

Se procederá separadamente como se especifica a continuación a los dos ensayos siguientes en la misma estructura o, a petición del fabricante, en dos estructuras diferentes:

6.2.2.1. El ensayo de los dos anclajes en el suelo debe efectuarse de acuerdo con las disposiciones del párrafo 6.2.1.

6.2.2.2. Se aplica una carga de ensayo de 1 350 daN (1 376 kgf, 3 034 libras) \pm 19,6 daN (20 kgf, 44 libras) a un dispositivo de tracción (ver anexo 5, figura 2) unido al anclaje lateral y al

(1) Uno para la República Federal de Alemania, 2 para Francia, 3 para Italia, 4 para Holanda, 5 para Suecia, 6 para Bélgica, 7 para Hungría, 8 para Checoslovaquia, 9 para España, 10 para Yugoslavia y 11 para el Reino Unido; las cifras siguientes serán asignadas a los demás países según el orden cronológico de su ratificación del Acuerdo relativo a la adopción de condiciones uniformes de homologación y al reconocimiento recíproco de la homologación de los equipos y piezas de los vehículos automotrices o de su adhesión a este Acuerdo, y las cifras así atribuidas se comunicarán por el Secretario general de la Organización de las Naciones Unidas a las Partes contratantes del Acuerdo.

anclaje interior en el suelo, del mismo cinturón. Simultáneamente, se aplica una fuerza de tracción a 1.350 daN (1.376 kgf, 3.034 libras) ± 19,6 daN (20 kgf, 44 libras) a un dispositivo de tracción (ver anexo 5, figura 1) unido a los dos anclajes del suelo. La carga de ensayo debe aplicarse en la dirección prescrita en el párrafo 6.2.1.2, y su duración debe ser la indicada en el párrafo 6.2.1.3.

6.2.2.3. Si el anclaje lateral está colocado como se indica en el párrafo 5.4.2.3.2, la correa fijada al anclaje lateral deberá estar sostenida por el respaldo del asiento durante la aplicación de la carga de ensayo. En el curso del ensayo previsto en el párrafo 6.2.2.2, que antecede, se comprobará que el respaldo del asiento no se ha hundido hasta el punto que soporte la carga de ensayo a menor distancia de 150 milímetros con relación al punto H.

6.2.3. Ensayo adicional del anclaje lateral y del anclaje interior en el suelo.

6.2.3.1. Si el fabricante del vehículo no proporciona con el vehículo cinturones de seguridad para ciertas plazas sentadas, o si equipa algunas de ellas con cinturón diagonal, para los anclajes relativos a tales plazas se efectuará el ensayo adicional siguiente:

6.2.3.1.1. Se aplica una carga de ensayo de 2.250 daN (2.294 kgf, 5.057 libras) ± 19,6 daN (20 kgf, 44 libras) a un dispositivo de tracción (ver anexo 5, figura 2) unido al anclaje lateral y al anclaje interior en el suelo, del mismo cinturón. La carga de ensayo se aplicará en la dirección prescrita en el párrafo 6.2.1.2, y su duración debe ser la indicada en el párrafo 6.2.1.3.

6.2.4. Ensayo adicional de los anclajes para tipos especiales de cinturones de seguridad.

6.2.4.1. Si el fabricante del vehículo suministra el mismo con cinturones de seguridad cuyas correas no estén unidas directamente a los anclajes sin intervención de poleas, etc., o que necesiten anclajes suplementarios a los mencionados en el párrafo 5.3 anterior, se efectuará el ensayo o ensayos siguientes:

6.2.4.1.1. El cinturón de seguridad, o un conjunto de cables, poleas, etc., representativo del equipo del mismo se unirá a los anclajes del vehículo y se someterán éstos a los ensayos, de acuerdo con los párrafos 6.2.1, 6.2.2 ó 6.2.3, según el caso.

6.2.5. Comprobaciones después de los ensayos

Se señalará cualquier deterioro de los anclajes, de la estructura y del asiento, después de los ensayos.

6.2.6. Fijación del vehículo.

6.2.6.1. El método utilizado para fijar el vehículo durante el ensayo no debe tener como consecuencia reforzar los anclajes o las zonas de anclaje, o atenuar la deformación normal de la estructura.

6.2.6.2. Un dispositivo de fijación se considera satisfactorio cuando no ejerza ninguna acción sobre una zona que se extienda sobre toda la anchura de la estructura, estando el vehículo o la estructura bloqueado o fijado por delante a una distancia de 500 milímetros, por lo menos, del anclaje a ensayar, y mantenido o fijado por detrás a 300 milímetros, por lo menos, de dicho anclaje.

6.2.6.3. Se recomienda hacer descansar la estructura sobre soportes dispuestos, aproximadamente, en la vertical de los ejes de las ruedas o, si esto no es posible, en la vertical de los puntos de fijación de la suspensión.

6.2.6.4. Si se utiliza un método de ensayo distinto del prescrito en los párrafos 6.2.1 a 6.2.4.1.1 del presente Reglamento, deberá demostrarse su equivalencia.

7. MODIFICACIONES DEL TIPO DE VEHÍCULO

7.1. Cualquier modificación del tipo de vehículo será puesta en conocimiento del servicio administrativo que ha concedido la homologación del tipo de vehículo. Este servicio podrá entonces:

7.1.1. Bien considerar que las modificaciones realizadas no tendrán influencia desfavorable notable y que, en todo caso, el vehículo cumple todavía las prescripciones.

7.1.2. Bien exigir una nueva acta del servicio técnico encargado de los ensayos.

7.2. La confirmación de la homologación o la denegación de la misma con indicación de las modificaciones se comunicará a las Partes del Acuerdo que apliquen el presente Reglamento de acuerdo con el procedimiento indicado en el párrafo 4.3 anterior.

8. CONFORMIDAD DE LA PRODUCCIÓN

8.1. Todo vehículo que lleve una marca de homologación en aplicación del presente Reglamento debe ajustarse al tipo ho-

molgado en cuanto a los detalles que tengan influencia sobre las características de los anclajes.

8.2. A fin de comprobar la conformidad exigida en el párrafo 8.1 anterior, se efectuará un número suficiente de controles por muestreo entre los vehículos de serie que lleven la marca de homologación en aplicación del presente Reglamento.

8.3. Como regla general, estas comprobaciones se limitarán a efectuar medidas dimensionales; sin embargo, si es necesario, se someterán los vehículos a algunos de los ensayos descritos en el párrafo 6 que antecede, elegidos por el servicio técnico encargado de los ensayos de homologación.

9. SANCIONES POR DISCONFORMIDAD DE LA PRODUCCIÓN

9.1. La homologación expedida para un tipo de vehículo en aplicación del presente Reglamento puede retirarse si no se respeta la condición anunciada en el párrafo 8.1 que antecede o si sus anclajes no superan las comprobaciones previstas en el párrafo 6 anterior.

9.2. En el caso de que una de las Partes del Acuerdo que aplique el presente Reglamento retire una homologación que haya concedido anteriormente, informará inmediatamente a las demás Partes contratantes que apliquen el presente Reglamento, por medio de una copia de la ficha de homologación que lleve al final, en letras mayúsculas, la mención "HOMOLOGACION RETIRADA", firmada y fechada.

10. MODO DE EMPLEO

10.1. Las autoridades nacionales pueden imponer a los fabricantes de los automóviles que matriculen que indiquen, de una forma clara, en las instrucciones para la utilización del vehículo:

10.1.1. La situación de los anclajes.

10.1.2. Los tipos de cinturones para los cuales están previstos los anclajes (ver anexo 1, párrafo 5).

11. NOMBRES Y DIRECCIONES DE LOS SERVICIOS TÉCNICOS ENCARGADOS DE LOS ENSAYOS DE HOMOLOGACIÓN Y DE LOS SERVICIOS ADMINISTRATIVOS

Las partes del Acuerdo que apliquen el presente Reglamento comunicarán a la Secretaría de la Organización de las Naciones Unidas los nombres y direcciones de los servicios técnicos encargados de los ensayos de homologación y de los servicios administrativos que expidan la homologación y a los que deben enviarse las fichas de homologación y de denegación o retirada de homologación expedidas en los demás países.

ANEXO 1

(Formato máximo A4 (210 x 297 mm))

Indicación de la Administración



Comunicación relativa a la homologación (o a la denegación o a la retirada de una homologación) de un tipo de vehículo en lo que se refiere a los anclajes de cinturones de seguridad, en aplicación del Reglamento número 14.

Número de homologación

1. Marca de fábrica o comercial del vehículo automóvil
2. Tipo de vehículo
3. Nombre y dirección del constructor
4. En su caso, nombre y dirección del representante del constructor
5. Designación del tipo de cinturón que se autoriza para fijar a los anclajes con los que está equipado el vehículo y, en su caso, designación del tipo o tipos de cinturón con los que se equipa éste por el constructor:

Situación	Tipos de cinturón admisibles (*)	Cuando sean proporcionados por el constructor del vehículo, Tipo de cinturón (*)
Delante:		
Asiento derecho		
Asiento central		
Asiento izquierdo		
Detras:		
Asiento derecho		
Asiento central		
Asiento izquierdo		

Observaciones:

6. Vehículo presentado a la homologación el

7. Servicio técnico encargado de los ensayos de homologación

8. Fecha del acta expedida por dicho servicio

9. Número del acta expedida por dicho servicio

10. La homologación es concedida/denegada (**)

11. Situación de la marca de homologación en el vehículo

12. Lugar

13. Fecha

14. Firma

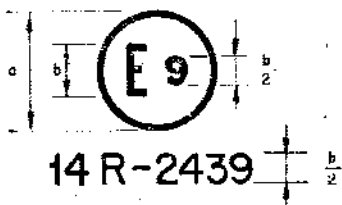
15. Se adjuntan a la presente comunicación los documentos siguientes, que llevan el número de homologación indicado anteriormente:

..... dibujos, esquemas y planos de los anclajes y de la estructura del vehículo.

..... fotografías de los anclajes y de la estructura del vehículo.

ANEXO 3

ESQUEMA DE LA MARCA DE HOMOLOGACION



Dimensiones mínimas	a	b
	12	5,6

(milímetros)

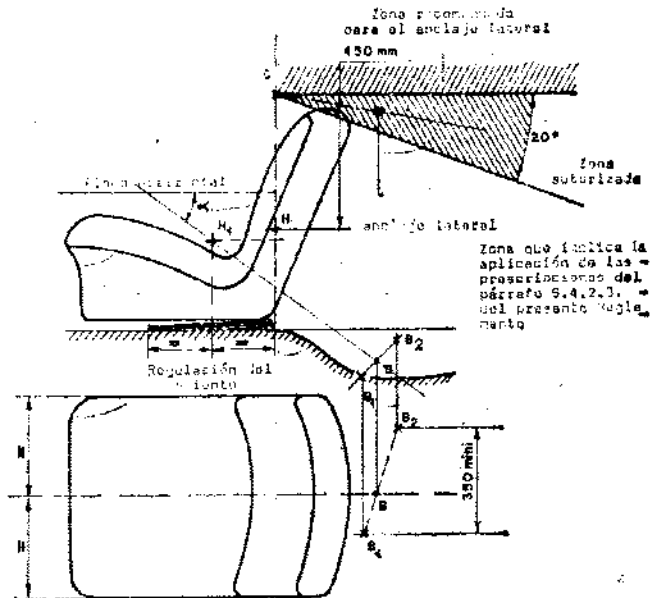
La marca de homologación anterior, fijada sobre un vehículo, dice que, en aplicación del Reglamento número 14, el tipo de este vehículo ha sido homologado, en lo que concierne a sus anclajes de cinturones de seguridad, en España (E9) con el número 2439.

(*) Incluir la letra o las letras siguientes:
 A cuando se trate de un cinturón tres puntos.
 B cuando se trate de un cinturón subabdominal.
 C cuando se trate de un cinturón arnés.
 D cuando se trate de un cinturón diagonal.
 S cuando se trate de tipos especiales de cinturones, en ese caso, precisar la naturaleza de estos tipos en «Observaciones».
 Ar, Br, Cr, Dr, o Sr cuando se trate de un cinturón retráctil.
 Ae, Be, Ce, De o Se cuando se trate de un cinturón con dispositivo de absorción de energía.
 Are, Bre, Cre o Sre cuando se trate de un cinturón provisto de un enrollador y un dispositivo de absorción de energía en un anclaje, al menos.

(**) Tachar lo que no proceda.

ANEXO 3

EMPLAZAMIENTO DE LOS ANCLAJES
 Puntos H₁, H₂, B₁, B₂ y C, anclaje



ANEXO 4

PROCEDIMIENTO DE ENSAYO PARA LA DETERMINACION DEL PUNTO H

1. Definición

El punto «H», que define la posición de un ocupante sentado en el habitáculo, es la traza, sobre un plano vertical longitudinal, del eje teórico de rotación existente entre la pierna y el torso de un cuerpo humano, representado por un maniquí.

2. Determinación de los puntos H

2.1. Se determinará un punto H para cada asiento previsto por el constructor del vehículo. Cuando los asientos de un mismo grupo de asientos puedan ser considerados como similares (banqueta con asiento uniforme, asientos idénticos, etc.) no se procederá más que a una sola determinación por grupos de asientos, colocando el maniquí en una plaza considerada como representativa del grupo de asientos. Esta plaza será:

2.1.1. Para el grupo delantero, la plaza del conductor.

2.1.2. Para el grupo o grupos posteriores, una plaza exterior.

2.2. Para cada determinación del punto H, el asiento considerado se colocará en la posición normal de conducción o de utilización más retrasada, prevista por el constructor, estando colocado el respaldo, si es inclinable, en una posición próxima a la vertical.

3. Características del maniquí

3.1. Se utilizará un maniquí tridimensional cuyo peso y contorno sean los de un adulto de talla media. Este maniquí está representado en los apéndices, páginas 1 y 2.

3.2. Este maniquí consta de:

3.2.1. Dos elementos que simulan uno la espalda y el otro las posaderas del cuerpo, articulados según un eje que representa el eje de rotación entre el busto y el muslo. La traza de este eje sobre el costado del maniquí es el punto H del maniquí.

3.2.2. Dos elementos que simulan las piernas, articulados con relación al elemento que simula las posaderas.

3.2.3. Dos elementos que simulan los pies, unidos a las piernas por articulaciones que simulan los tobillos.

3.2.4. Además, el elemento que simula las posaderas está provisto de un nivel que permite controlar su orientación en la dirección transversal.

3.3. Unas masas que representan el peso de cada elemento del cuerpo están situadas en los puntos apropiados que constituyen los centros de gravedad correspondientes, a fin de cons-

tituir un peso total del maniquí de unos 74,4 daN (75,6 kgf, 167 libras). El detalle de las diferentes masas se da en el cuadro de la página 2 del apéndice al presente anexo.

4. Colocación del maniquí

La colocación del maniquí tridimensional se efectúa de la forma siguiente:

4.1. Colocar el vehículo en un plano horizontal y ajustar los asientos como se prevé en el párrafo 2.2.

4.2. Recubrir el asiento a ensayar de una pieza de tejido destinada a facilitar la colocación correcta del maniquí.

4.3. Sentar al maniquí en el asiento considerado.

4.4. Colocar los pies del maniquí de la forma siguiente:

4.4.1. Para la posición del conductor, colocar el pie derecho sobre el acelerador en posición de reposo, estando dispuesto el pie izquierdo de manera que el nivel que controla la orientación transversal de las posaderas quede horizontal.

4.4.2. Para los asientos posteriores se disponen los pies de manera que estén, dentro de lo posible, en contacto con los asientos delanteros. Si los pies reposan entonces en lugares del suelo a diferente nivel, el pie que llegue primero al contacto con el asiento de delante sirva de referencia y el otro pie se dispone de manera que el nivel que controla la orientación transversal de las posaderas quede horizontal.

4.4.3. Si se determina el punto H en un asiento central, los pies se colocan a una y otra parte del túnel.

4.5. Colocar las masas en los muslos, llevar a la horizontal el nivel transversal de las posaderas y colocar las masas en el elemento que representa las posaderas.

4.6. Separar al maniquí del respaldo del asiento utilizando la barra de articulación de las rodillas y doblar la espalda hacia delante. Volver a colocar al maniquí en el asiento haciendo deslizar hacia atrás las posaderas hasta que se encuentre resistencia y después volver a echar de nuevo hacia atrás la espalda contra el respaldo del asiento.

4.7. Aplicar dos veces una fuerza horizontal de unos 18 daN (18,2 kgf, 22,5 libras) al maniquí. La dirección y el punto de aplicación de la fuerza están representados por una flecha negra en el apéndice (página 2).

4.8. Colocar las asas en los costados derecho e izquierdo y después las masas del busto. Mantener en la horizontal el nivel transversal del maniquí.

4.9. Manteniendo el nivel transversal del maniquí en la horizontal, doblar la espalda hacia delante hasta que las masas del busto estén encima del punto H de forma que se anule todo frotamiento sobre el respaldo del asiento.

4.10. Llevar con cuidado la espalda hacia atrás para terminar la colocación. El nivel transversal del maniquí debe estar horizontal. En caso contrario, proceder de nuevo como se ha indicado anteriormente.

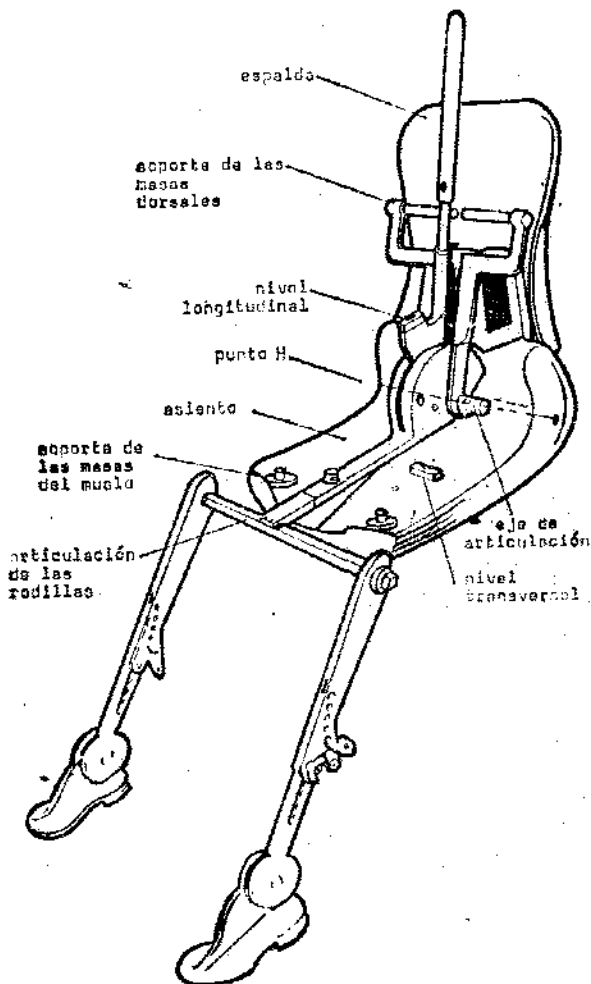
5 Resultados

5.1. Estando colocado el maniquí de acuerdo con el párrafo 4, el punto H del asiento considerado está constituido por el punto H que figura sobre el maniquí.

5.2. Cada una de las coordenadas cartesianas del punto H se miden con un error que no pase de un milímetro. Se hace lo mismo con las coordenadas de los puntos característicos y bien determinados del habitáculo. Las proyecciones de estos puntos sobre un plano vertical longitudinal se llevan a un esquema.

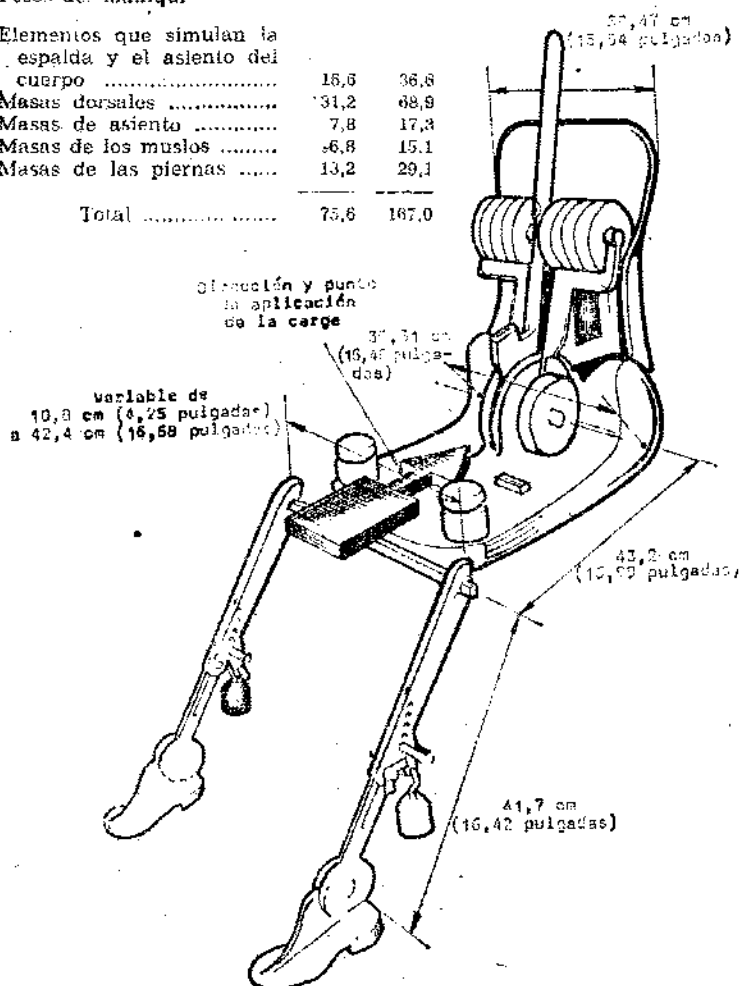
ANEXO 4.—Apéndice

ELEMENTOS QUE COMPONEN EL MANIQUI TRIDIMENSIONAL.



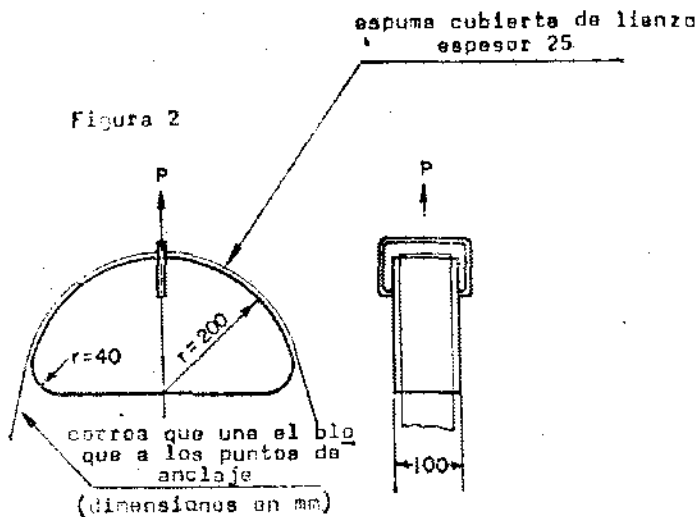
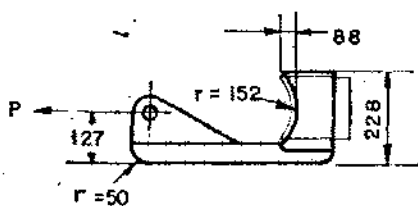
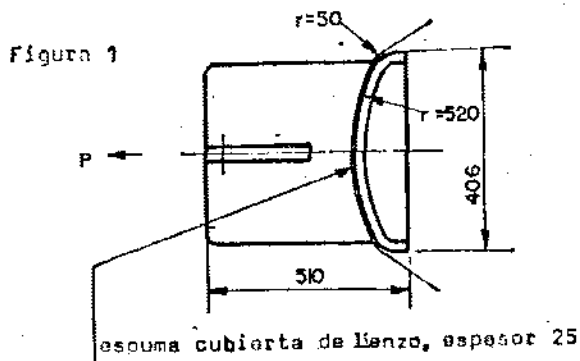
DIMENSIONES Y PESOS DEL MANIQUI

	Kg.	Libras
Pesos del maniquí		
Elementos que simulan la espalda y el asiento del cuerpo	15,5	36,8
Masas dorsales	31,2	68,9
Masas de asiento	7,8	17,3
Masas de los muslos	6,8	15,1
Masas de las piernas	13,2	29,1
Total	75,6	167,0



ANEXO 5

DISPOSITIVO DE TRACCIÓN



La comunicación de aplicación del presente Reglamento por parte del Gobierno español fué recibida por el Secretario general de las Naciones Unidas, con fecha 21 de mayo de 1973.

El presente Reglamento entró en vigor el día 20 de julio de 1973.

Lo que se hace publico para conocimiento general. Madrid, 21 de febrero de 1974.—El Secretario general Técnico, Enrique Thomas de Carranza.

MINISTERIO DE AGRICULTURA

6550

RESOLUCION de la Dirección General de la Producción Agraria por la que se dan normas para la campaña de vacunación antiptáftosa obligatoria durante 1974.

Realizadas durante los años 1969 a 1973 las campañas nacionales de vacunación antiptáftosa en el ganado receptible y con el fin de conferir o mantener en el mismo la inmunidad protectora necesaria, se hace preciso continuar dicha eficaz medida profiláctica sobre los censos ganaderos nacionales, y muy particularmente el vacuno y el porcino, por sus favorables repercusiones en la garantía sanitaria de la producción animal.

Para ello, y en uso de las atribuciones que le confiere la Ley y Reglamento de Epizootias y demás disposiciones legales complementarias y concordantes, esta Dirección General ha tenido a bien disponer, a propuesta de la Subdirección General de Sanidad Animal, lo siguiente:

1. Calendario de la campaña y censos a vacunar.

1.1. La campaña de vacunación, a base exclusivamente de vacuna trivalente A.O.C., abarcará a todo el territorio nacional sin excepción y se realizará en dos fases, alcanzando ambas el censo bovino completo y el ovino, caprino y porcino que se determine, según las normas que en cada caso se especifican.

La primera fase comenzará como máximo el 20 de marzo y deberá estar ultimada el 30 de junio; la segunda fase se iniciará el 15 de septiembre y finalizará el 30 de diciembre, salvo las excepciones que se especifican en esta Resolución y las imputadas por las necesarias aplicaciones reiteradas en los animales vacunos jóvenes y porcinos, que se ajustarán a las normas establecidas en los apartados 5.1 y 5.2 de esta Resolución.

1.2. No obstante, esta Dirección General podrá ordenar vacunaciones obligatorias ante la aparición de focos o por considerarlo de interés en la defensa zoonosanitaria del país y en la forma que expresamente pudiera señalarse.

1.3. La campaña de primavera (marzo-junio) y la de otoño (septiembre-diciembre) se ajustará a las siguientes bases:

1.º Ganado vacuno: Obligatoria para todo el censo de edad superior a los cuatro meses o en el momento en que la alcance.

Quedan exceptuados de esta medida obligatoria los toros de lidia ya separados de las madres.

2.º Ganado ovino y caprino: La vacunación de estas especies se efectuara obligatoriamente sólo en los casos que se ordene por esta Dirección General, a propuesta de la Jefatura Provincial de Producción Animal de la Delegación de Agricultura, y siempre que tenga que salir el ganado del término municipal con destino a vida.

3.º Ganado porcino: La campaña en esta especie será iniciada durante todo el año, y abarcará:

a) Reproductores (animales mayores de siete meses): Vacunación obligatoria, con producto donado gratuitamente por el Estado, conforme a lo señalado en el apartado 4.1, de todos los reproductores de ambos sexos, siguiendo las normas determinadas en el apartado 5.2, siendo preferente la distribución de la vacuna en aquellas provincias que su situación fronteriza, censos y/o situación epizootiológica lo aconseje.

b) Vacas y cehos: Vacunación obligatoria, con subvención parcial del 25 por 100 de la vacuna total necesaria, a tenor de lo consignado en el apartado 4.1, y el resto con cargo al ganadero, de todos los animales mayores de un mes y menores de siete meses en aquellas provincias en las que por su situación fronteriza, censo y/o características epizootiológicas así se determine por esta Dirección General y siempre, y en cualquier caso antes de comenzar el transporte para vida, con una antelación mínima de quince días.

4.º Animales silvestres y toros de lidia: La Inspección Regional de Sanidad Pecuaria correspondiente a las provincias con montes y/o reservas poblados de fauna silvestre receptible tramitantes principalmente, a nivel de la División Regional Agraria, estipulará con la Inspección Regional del ICONA la procedencia de adoptar conjuntamente las medidas sanitarias de profilaxis que permitan mantener libre de la epizootia a la población cinegética o silvestre receptible.

Los ganaderos de reses bravas que deseen someter a vacunación los toros de lidia exceptuados en el punto 1.3, 1.º, de esta