

El presente Convenio entró en vigor el 23 de mayo de 1977, fecha de la última de las comunicaciones cruzadas entre las Partes, notificándose el cumplimiento de sus respectivos requisitos constitucionales, de conformidad con lo establecido en el artículo XX, apartado 2, del mismo.

Lo que se hace público para conocimiento general

Madrid, 13 de junio de 1977.—El Secretario general Técnico, Fernando Arias-Salgado y Montalvo.

16514

REGLAMENTO número 17 anejo al Acuerdo de Ginebra de 20 de marzo de 1958 relativo a la adopción de condiciones uniformes de homologación y al reconocimiento recíproco de la homologación de piezas y equipos para vehículos de motor.

Acuerdo de 20 de marzo de 1958 relativo a la adopción de condiciones uniformes de homologación y al reconocimiento recíproco de la homologación de piezas y equipos para vehículos de motor.

Reglamento número 17 sobre prescripciones uniformes relativas a la homologación de los vehículos en lo que se refiere a la resistencia de los asientos y de sus anclajes.

1. CAMPO DE APLICACION

El presente Reglamento se aplicará a los asientos de los automóviles de turismo, a sus dispositivos de fijación y a su regulación, así como a su montaje. No se aplicará a los asientos que tengan incorporados anclajes para cinturones de seguridad, ni a los trasportines plegables, ni a los asientos orientados lateralmente o hacia atrás.

2. DEFINICIONES

A efectos del presente Reglamento, se entiende por:

2.1. «Homologación del vehículo», la homologación de un tipo de vehículo en lo que se refiere a la resistencia de los asientos y de su anclaje.

2.2. «Tipo de vehículo», los vehículos de motor que no presentan entre sí diferencias esenciales, pudiendo referirse estas diferencias, particularmente, a los puntos siguientes:

2.2.1. Estructuras, formas, dimensiones y material de los asientos.

2.2.2. Tipos y dimensiones de los sistemas de regulación y de enclavamiento del respaldo.

2.2.3. Tipos y dimensiones del anclaje del asiento y de las partes afectadas de la estructura del vehículo.

2.3. «Anclaje», el sistema de fijación del conjunto del asiento a la estructura del vehículo, comprendidas las partes afectadas de dicha estructura.

2.4. «Sistema de regulación», el dispositivo que permite ajustar el asiento o sus partes para una posición del ocupante sentado, adaptada a su morfología. Este dispositivo de regulación podrá permitir particularmente:

2.4.1. Un desplazamiento longitudinal.

2.4.2. Un desplazamiento en altura.

2.4.3. Un desplazamiento angular.

2.5. «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 de los pasajeros.

2.6. «Sistema de enclavamiento», un dispositivo que asegura el mantenimiento en posición de utilización del asiento y de sus partes.

2.7. «Trasportín», un asiento auxiliar destinado a un uso ocasional y que normalmente está plegado para dejar espacio libre.

2.8. «Plano transversal», un plano vertical perpendicular al plano longitudinal medio del vehículo.

2.9. «Plano longitudinal», un plano paralelo al plano longitudinal medio del vehículo.

3. PETICION DE HOMOLOGACION

3.1. La petición de homologación de un tipo de vehículo en lo que se refiere a la resistencia de los asientos y de su anclaje se presentará por el constructor del vehículo o su representante debidamente acreditado.

3.2. La petición se acompañará de los documentos que a continuación se indican, por triplicado, y de las indicaciones siguientes:

3.2.1. Descripción detallada del tipo de vehículo en lo que se refiere a la construcción de los asientos, de su anclaje y de sus sistemas de regulación y enclavamiento.

3.2.2. Dibujos de los asientos, de su anclaje en el vehículo y de sus sistemas de regulación y de enclavamiento, a escala adecuada y suficientemente detallados.

3.3. Deberá presentarse al servicio técnico encargado de los ensayos de homologación:

3.3.1. Un vehículo representativo del tipo de vehículo a homologar.

3.3.2. Un juego suplementario de los asientos que equipan al vehículo con su anclaje.

4. HOMOLOGACION

4.1. La homologación para un tipo de vehículo se concede cuando el tipo de vehículo presentado a la homologación en aplicación del presente Reglamento cumple las prescripciones de los párrafos 5 a 7 siguientes.

4.2. Cada homologación implicará la asignación de un número de homologación. Una misma Parte contratante no podrá atribuir este número ni al mismo tipo de vehículo equipado con otros tipos de asientos o cuyos asientos estén anclados de forma diferente en el vehículo, ni a otro tipo de vehículo.

4.3. La homologación o 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 conforme al modelo del anexo 1 de este Reglamento y de dibujos de los asientos y de su anclaje (proporcionados por el solicitante de la homologación) en formato máximo A4 (210 x 297 mm.) o doblados a este formato y a escala adecuada.

4.4. En todo vehículo conforme con un tipo de vehículo homologado por 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:

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

4.4.2. Del número del presente Reglamento situado a la derecha del círculo previsto en el párrafo 4.4.1.

4.5. Si el vehículo es conforme con un tipo de vehículo homologado en aplicación de otro(s) Reglamento(s) anejo(s) al Acuerdo en el mismo país que haya concedido la homologación en aplicación del presente Reglamento, el símbolo previsto en el párrafo 4.4.1 no deberá repetirse; en este caso los números y símbolos adicionales de todos los Reglamentos para los que se haya concedido la homologación en el país que la haya otorgado en aplicación del presente Reglamento, deberán ser alineados en columnas verticales situadas a la derecha del símbolo previsto en el párrafo 4.4.1.

4.6. La marca de homologación deberá ser claramente legible e indeleble.

4.7. La marca de homologación se situará en las proximidades de la placa fijada por el constructor, que da las características del vehículo, o en dicha placa.

(1) 1, 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; 11, para el Reino Unido; 12, para Austria; 13, para Luxemburgo; 14, para Suiza; 15, para la República Democrática Alemana, y 16, para Noruega. Las cifras siguientes se atribuirán a los demás países por 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 equipos y piezas para vehículos de motor 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.

4.8. El anexo 2 del presente Reglamento da ejemplos de esquemas de la marca de homologación.

5. ESPECIFICACIONES GENERALES

5.1. Todo sistema de regulación y de desplazamiento, si existe, deberá comprender un sistema de enclavamiento de funcionamiento automático.

5.2. El mando para desenclavar el dispositivo citado en el párrafo 2.5 deberá ser fácilmente accesible, incluso para el ocupante del asiento situado inmediatamente detrás del asiento considerado.

6. ENSAYOS

6.1. *Ensayo de resistencia del respaldo y de sus sistemas de enclavamiento.*

6.1.1. Para este ensayo se enclavará el respaldo, si es regulable, en una posición correspondiente a una inclinación hacia atrás, con relación a la vertical, de la línea de referencia del torso del maniquí descrito en el anexo 3, lo más próxima posible a 25°, salvo indicación contraria del fabricante.

6.1.2. Se aplicará a la parte superior de la estructura del respaldo y por intermedio de un elemento que reproduzca la espalda del maniquí que figura en el anexo 3 del presente Reglamento, una fuerza en dirección longitudinal, orientada hacia atrás, que produzca un momento de 53 mdaN (54/mkgf) con relación al punto «H».

6.2. *Ensayo de resistencias del anclaje del asiento y de los sistemas de enclavamiento.*

6.2.1. Para todas las posiciones del asiento, estos sistemas deberán resistir a las fuerzas señaladas en el párrafo 6.2.2. Sin embargo, esta condición se considerará cumplida si es satisfactorio el ensayo efectuado en las posiciones señaladas en el párrafo 6.2.5 y, en su caso, en el párrafo 6.2.6.

6.2.2. Se aplicará a la estructura del asiento una fuerza longitudinal horizontal que pase por el centro de gravedad del asiento completo y sea igual a 20 veces el peso de dicho asiento completo. Se efectuarán dos ensayos en el mismo asiento dirigiendo la fuerza una vez hacia delante y otra hacia atrás. Si el asiento se compone de partes separadas fijadas cada una a la estructura, los ensayos se efectuarán sobre cada parte en las condiciones especificadas anteriormente. Si el asiento está compuesto por elementos fijados parcialmente a la estructura del vehículo y sostenidos entre sí por algunas de sus partes, los ensayos se efectuarán simultáneamente aplicando al centro de gravedad de cada parte las fuerzas correspondientes a cada elemento considerado aisladamente.

6.2.3. Para el ensayo previsto en el párrafo 6.2.1 se autoriza un refuerzo de la unión del respaldo con el asiento a condición de que las piezas de refuerzo se fijen a la estructura del respaldo, al nivel del punto de aplicación de la fuerza y en el punto de la estructura más adelantado del propio asiento.

6.2.4. Las condiciones fijadas en el párrafo 6.2.2 anterior pueden considerarse cumplidas si se aplican dos fuerzas, cada una de ellas igual a la mitad de la fuerza prescrita, a los elementos laterales resistentes de la estructura del asiento y al nivel del centro de gravedad.

6.2.5. El asiento deberá ensayarse:

6.2.5.1. En la posición más adelantada del ocupante sentado, estando colocado el asiento en la posición más alta hacia delante cuando la fuerza se aplique en este sentido.

6.2.5.2. En la posición más retrasada del ocupante sentado, estando colocado el asiento en la posición más baja hacia atrás cuando la fuerza se aplique en este sentido.

6.2.6. En los casos particulares en que la disposición de los sistemas de enclavamiento diera lugar a que, en una posición distinta de la indicada en los párrafos 6.2.5.1 y 6.2.5.2, el reparto de las fuerzas sobre los sistemas de enclavamiento y sobre el anclaje del asiento fuera más desfavorable que la resultante de las configuraciones mencionadas en dichos párrafos, se repetirán los ensayos para esta posición del asiento.

6.3. *Ensayos de resistencia de los sistemas de enclavamiento a efectos de inercia.*

6.3.1. Cuando se aplica al conjunto del asiento una aceleración longitudinal horizontal de un valor de 20 grados hacia delante y hacia atrás no deberá advertirse desenganche en los sistemas de enclavamiento.

6.3.2. En sustitución del ensayo dinámico previsto en el párrafo 6.3.1 anterior, podrá admitirse un cálculo de los efectos de inercia sobre todos los elementos de los sistemas de enclavamiento. Para este cálculo no se tendrán en cuenta las fuerzas de rozamiento.

6.4. Se admitirán métodos de ensayo equivalentes, a condición de que puedan obtenerse los resultados previstos en los párrafos 6.1, 6.2 y 6.3 anteriores, bien íntegramente por medio del ensayo de sustitución, bien por cálculo a partir de los resultados del ensayo de sustitución. Si se utilizase un método distinto del descrito en los párrafos 6.1, 6.2 y 6.3 anteriores, deberá demostrarse su equivalencia.

7. COMPROBACIONES

7.1. No deberá observarse fallo alguno durante los ensayos previstos en los párrafos 6.1 y 6.2, tanto en la estructura como en los sistemas de anclaje, de regulación y de desplazamiento, así como de sus enclavamientos. Sin embargo, no se exigirá que los sistemas de regulación, de desplazamiento y de enclavamiento permanezcan en estado de funcionamiento después de estos ensayos. No obstante, el sistema de desplazamiento previsto en el párrafo 2.5, deberá poder desenclavarse después del ensayo.

8. MODIFICACIONES DEL TIPO DE VEHICULO, DE LOS ASIENTOS O DE SU ANCLAJE EN EL VEHICULO

8.1. Cualquier modificación del tipo de vehículo, de sus asientos o de su anclaje en el vehículo se pondrá en conocimiento del servicio administrativo que haya concedido la homologación del tipo de este vehículo. Este servicio podrá entonces:

8.1.1. Bien considerar que las modificaciones introducidas no tendrán influencia desfavorable notable y que, en cualquier caso, dicho vehículo cumple todavía las prescripciones.

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

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

9. CONFORMIDAD DE LA PRÓDUCCION

9.1. Todo vehículo que lleve una marca de homologación en aplicación del presente Reglamento debe ser conforme al tipo de vehículo homologado en cuanto al tipo de los asientos, a su anclaje en el vehículo, a sus sistemas de regulación y de desplazamiento y a sus sistemas de enclavamiento.

9.2. Para comprobar la conformidad exigida en el párrafo 9.1 anterior, se procederá a un número suficiente de comprobaciones por muestreo en los vehículos de serie que lleven la marca de homologación en aplicación del presente Reglamento.

9.3. En general estas comprobaciones se limitarán a medidas dimensionales. Sin embargo, si fuese necesario, los vehículos o los asientos se someterán a los ensayos relativos a las prescripciones del párrafo 6 anterior.

10. SANCIONES POR DISCONFORMIDAD DE LA PRODUCCION

10.1. La homologación expedida para un tipo de vehículo en aplicación del presente Reglamento podrá retirarse si no se cumple la condición anunciada en el párrafo 9.1 anterior o si los vehículos no han superado las comprobaciones previstas en el párrafo 9 anterior.

10.2. En el caso en que una Parte del Acuerdo que aplique el presente Reglamento retire una homologación que haya concedido anteriormente, informará inmediatamente a las otras Partes contratantes que apliquen el presente Reglamento por medio de una copia de la ficha de homologación que lleve al final con letras mayúsculas la mención «Homologación retirada», firmada y fechada.

11. NOMBRES Y DIRECCIONES DE LOS SERVICIOS TECNICOS ENCARGADOS DE LOS ENSAYOS DE HOMOLOGACION 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 la homologación emitidas 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 retirada de una homologación) de un tipo de vehículo en lo que se refiere a la resistencia de los asientos y de su anclaje, en aplicación del Reglamento número 17.

Número de homologación

1. Marca de fábrica o comercial del vehículo de motor
2. Tipo del vehículo
3. Nombre y dirección del constructor
4. En su caso, nombre y dirección del representante del constructor
5. Descripción de los asientos
6. Descripción de los sistemas de regulación, de desplazamiento y de enclavamiento del asiento o de sus partes

7. Descripción del anclaje del asiento
8. Vehículo presentado a homologación el
9. Servicio técnico encargado de los ensayos de homologación
10. Fecha del acta expedida por dicho servicio
11. Número del acta expedida por dicho servicio
12. La homologación es concedida/denegada (*)
13. Situación en el vehículo de la marca de homologación
14. Lugar
15. Fecha
16. Firma
17. Se adjuntan a la presente comunicación los siguientes documentos, que llevan el número de homologación indicado anteriormente:

- Dibujos, esquemas y planos de los asientos y de su anclaje en el vehículo, de los sistemas de regulación, de desplazamiento de los asientos y de sus partes, así como de sus enclavamientos.
- Fotografías de los asientos y de su anclaje, de los sistemas de regulación, de desplazamiento de los asientos y de sus partes, así como de sus enclavamientos.

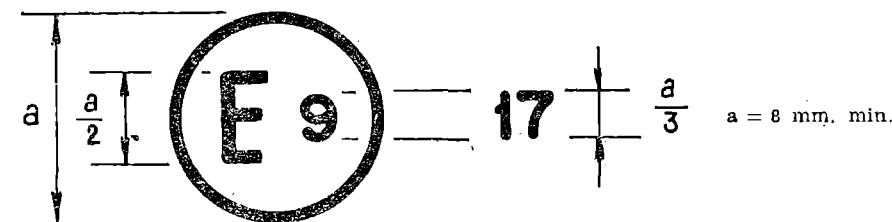
(*) Táchese lo que no proceda.

ANEXO 2

Esquema de la marca de homologación

Modelo A

(Ver párrafo 4.4 del presente Reglamento)

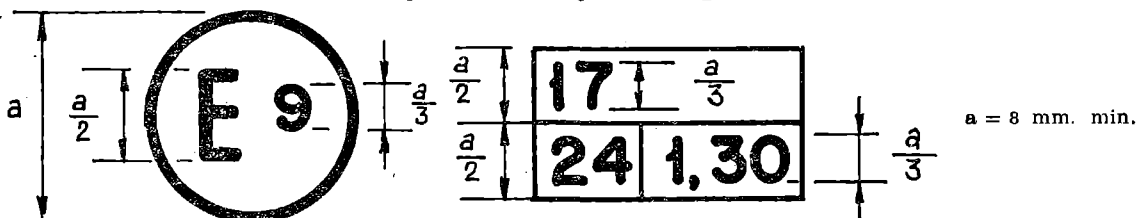


La marca de homologación anterior, colocada en un vehículo, indica que el tipo de este vehículo ha sido homologado en

España (E9), en lo que se refiere a la resistencia de los asientos y de su anclaje, en aplicación del Reglamento número 17.

Modelo B

(Ver párrafo 4.5 del presente Reglamento)



La marca de homologación anterior, fijada en un vehículo, indica que el tipo de este vehículo ha sido homologado en España (E9), en aplicación de los Reglamentos números 17 y 24 (*). (En el caso de este último Reglamento, el valor corregido del coeficiente de absorción es de 1,30 m⁻³).

1.2. El punto «R» o «punto de referencia de un asiento» es el punto de referencia indicado por el constructor, el cual

1.2.1. Tiene sus coordenadas determinadas con relación a la estructura del vehículo.

1.2.2. Corresponde a la posición teórica del punto de rotación tronco/piernas (punto «H») para la posición de conducción o de utilización normal más baja y más atrasada dada a cada uno de los asientos prevista por el constructor del vehículo.

1.3. El «ángulo de inclinación del respaldo» es la inclinación del respaldo con relación a la vertical.

1.4. El «ángulo real de inclinación del respaldo» es el ángulo formado por la vertical que pasa por el punto «H» y la línea de referencia del tronco del cuerpo humano representado por el maniquí descrito en el párrafo 3 que figura más adelante.

1.5. El «ángulo previsto para la inclinación del respaldo» es el ángulo previsto por el constructor, el cual

1.5.1. Determina el ángulo de inclinación del respaldo para la posición de conducción o de utilización normal más baja y más retrasada dada a cada uno de los asientos por el constructor del vehículo.

ANEXO 3

Procedimiento a seguir para determinar el punto «H» y el ángulo real de inclinación del respaldo y comprobar su relación con el punto «R» y el ángulo previsto para la inclinación del respaldo

1. DEFINICIONES

1.1. El punto «H» que caracteriza la posición en el habitáculo de un ocupante sentado es la traza, sobre un plano longitudinal, del eje teórico de rotación que existe entre las piernas y el tronco de un cuerpo humano, representado por el maniquí descrito en el párrafo 3 que más adelante se indica.

(*) Este último número será solamente a título de ejemplo.

1.5.2. Está formado en el punto «R» por la vertical y la línea de referencia del tronco.

1.5.3. Corresponde teóricamente al ángulo real de inclinación.

2. DETERMINACIÓN DE LOS PUNTOS «H» Y DE LOS ÁNGULOS REALES DE INCLINACIÓN DE LOS RESPALDOS

2.1. Para cada asiento previsto por el constructor se determinará un punto «H» y un «ángulo real de inclinación del respaldo». Cuando los asientos de una misma fila puedan considerarse como similares (banqueta, asientos idénticos, etc.), no se determinará más que un solo punto «H» y un solo «ángulo real de inclinación del respaldo» por fila de asientos, colocando el maniquí descrito en el párrafo 3 que se indica más adelante en un lugar considerado como representativo de la fila de asientos. Dicho lugar será:

2.1.1. Para la fila delantera, el asiento del conductor.

2.1.2. Para la (o las) fila(s) trasera(s), un lugar situado hacia el exterior.

2.2. Para cada determinación del punto «H» y del «ángulo real de inclinación del respaldo», el asiento considerado se colocará en la posición de conducción o de utilización normal más baja y más retrasada prevista por el constructor para dicho asiento. Si el respaldo es regulable en inclinación, se enclavará según normas del constructor, o, en ausencia de normas, de tal manera que el ángulo real de inclinación sea lo más próximo posible a 25 grados.

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 se representa en las figuras 1 y 2 del apéndice al presente anexo.

3.2. Este maniquí consta de:

3.2.1. Dos elementos que simulan uno la espalda y 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 comprobar su inclinación en sentido transversal.

3.3. Unas masas que representan el peso de cada elemento del cuerpo están situadas en los puntos adecuados que constituyen los centros de gravedad correspondientes, al objeto de formar un peso total del maniquí de unos 75,6 kilogramos. El detalle de las diferentes masas se indica en el cuadro que figura en la página 2 del apéndice al presente anexo.

3.4. Como línea de referencia de el tronco del maniquí se toma en consideración una recta que pase por el punto de articulación de la pierna y la pelvis y el punto de articulación teórico de cuello en el tórax (ver figura 1 del apéndice al presente anexo).

4. COLOCACION DEL MANIQUÍ

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

4.1. Colocar el vehículo en un plano horizontal y regular los asientos como se indica en el párrafo 2.2 anterior.

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

4.3. Sentar el maniquí en el asiento considerado con su eje de articulación perpendicular al plano longitudinal de simetría del vehículo.

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

4.4.1. En las plazas delanteras, de tal manera que el nivel que permite comprobar la inclinación de la posición de sentado en sentido transversal sea el horizontal.

4.4.2. En las plazas posteriores, los pies se dispondrán de manera que estén en contacto con los asientos delanteros, dentro de lo posible. Si entonces reposan los pies en lugares del suelo de diferente nivel, el pie que primero entre en contacto con el asiento delantero sirve de referencia, y el otro pie se dispone de manera que el nivel que permite comprobar la inclinación transversal del asiento sea el 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, colocar en situación horizontal el nivel transversal de las posaderas y colocar las masas, en el elemento que representa las posaderas.

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

4.7. Aplicar dos veces una fuerza horizontal de unos 10 ± 1 daN (10 ± 1 kgf) al maniquí. La dirección y el punto de aplicación de la fuerza se representan por una flecha negra en la figura 2 del apéndice.

4.8. Colocar las masas en los flancos 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, llevar la espalda hacia delante hasta que las masas del busto estén por encima del punto «H», de forma que se anule todo rozamiento sobre el respaldo del asiento.

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

5. RESULTADOS

5.1. Estando colocado el maniquí de acuerdo con lo que se indica en el párrafo 4 anterior, el punto «H» y el ángulo real de inclinación del respaldo considerado están constituidos por el punto «H» y el ángulo de inclinación de la línea de referencia del tronco del maniquí.

5.2. Las coordenadas del punto «H» con relación a tres planos, respectivamente, perpendiculares y el ángulo real de inclinación del respaldo se miden para ser comparadas con los datos suministrados por el constructor del vehículo.

6. COMPROBACION DE LA POSICION RELATIVA DE LOS PUNTOS «R» Y «H» Y DE LA RELACION ENTRE EL ANGULO PREVISTO Y EL ANGULO REAL DE INCLINACION DEL RESPALDO

6.1. Los resultados de las medidas efectuadas conforme al párrafo 5.2 para el punto «H» y el ángulo real de inclinación del respaldo, deben compararse con las coordenadas del punto «R» y con el ángulo previsto para la inclinación del respaldo, indicados por el constructor del vehículo.

6.2. La comprobación de la posición relativa de los puntos «R» y «H» y de la relación entre el ángulo previsto y el ángulo real de inclinación del respaldo se considerará como satisfactoria para la plaza considerada si el punto «H», tal como está definido por sus coordenadas, se encuentra dentro de un rectángulo longitudinal de centro «R» cuyas cotas horizontales y verticales sean 30 milímetros y 20 milímetros, respectivamente, y si el ángulo real de inclinación del respaldo no se diferencia en más de 3 grados del ángulo de inclinación previsto.

6.2.1. Si se cumplen estas condiciones, el punto «R» y el ángulo de inclinación previsto se utilizarán para el ensayo y, si fuese necesario, se ajustará el maniquí para que el punto «H» coincida con el punto «R» y el ángulo real de inclinación del respaldo coincida con el ángulo previsto.

6.3. Si el punto «H» o el ángulo real de inclinación no cumplen las prescripciones del párrafo 6.2 anterior, se procederá a otras dos determinaciones del punto «H» o del ángulo real de inclinación (tres determinaciones en total). Si los resultados obtenidos en el curso de dos de estas tres operaciones cumplen las prescripciones, el resultado del ensayo se considerará como satisfactorio.

6.4. Si los resultados de al menos dos de las tres operaciones no cumplen las prescripciones del párrafo 6.2, el resultado del ensayo se considerará como no satisfactorio.

6.5. Si se produce la situación descrita en el párrafo 6.4 anterior, o si la comprobación no puede efectuarse porque el constructor no ha suministrado información sobre la posición del punto «R» o del ángulo previsto para la inclinación del respaldo, podrá utilizarse y se considerará como aplicable la media de los resultados de las tres determinaciones, para todos los casos en que el punto «R» o el ángulo previsto para la inclinación del respaldo se mencionan en el presente Reglamento.

6.6. Para comprobar en un vehículo de serie la posición relativa de los puntos «R» y «H» y la relación entre el ángulo previsto y el ángulo real de inclinación del respaldo, se reemplazará el rectángulo mencionado en el párrafo 6.2 por un cuadrado de 50 milímetros de lado, y el ángulo real de inclinación del respaldo no deberá diferenciarse en más de ± 5 grados del ángulo de inclinación previsto.

Apéndice

ELEMENTOS QUE COMPONEN EL MANIQUI TRIDIMENSIONAL

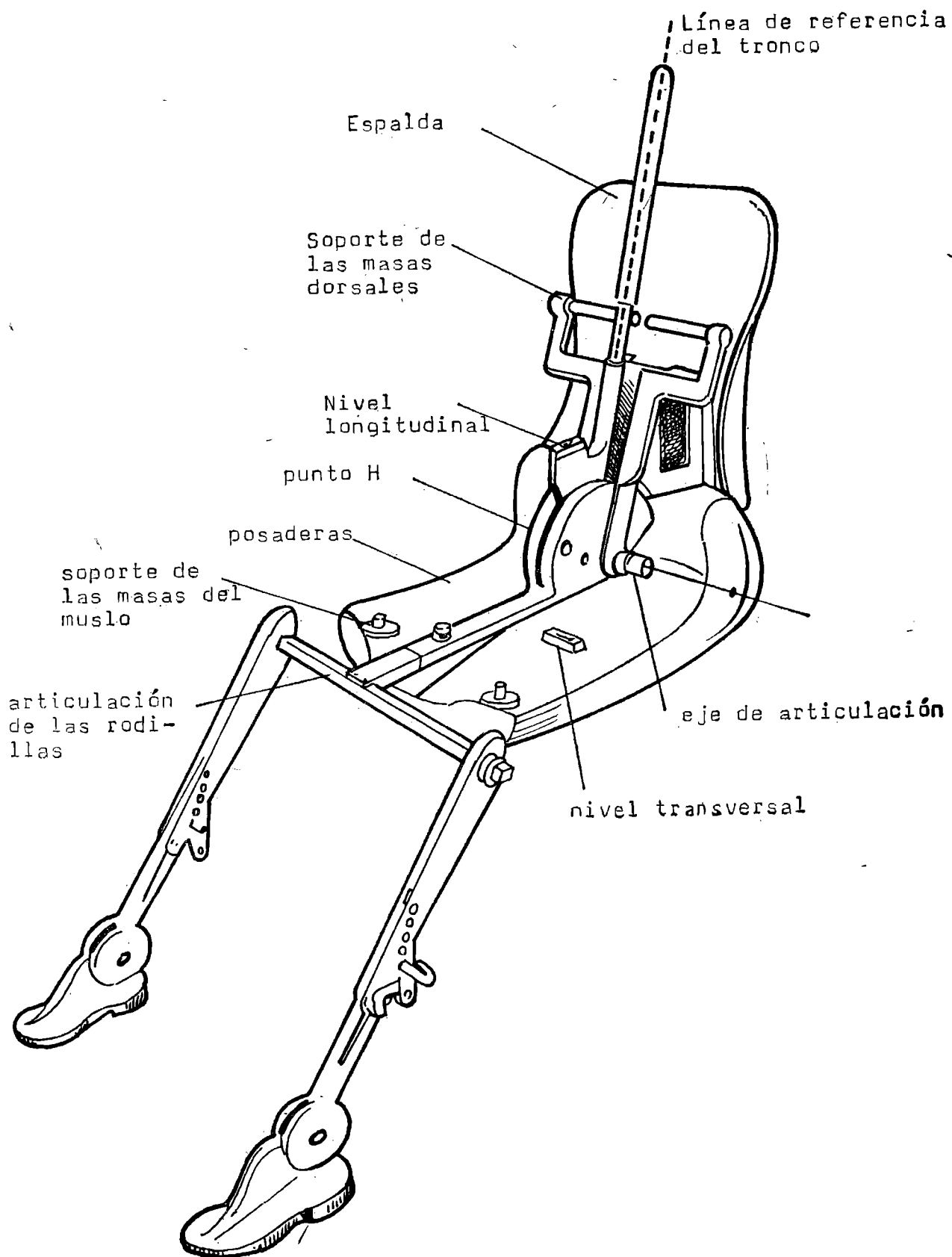


Fig. 1

DIMENSIONES Y PESOS DEL MANIQUI

Pesos del maniquí	Kg.
Elementos que simulan la espalda y las posaderas del cuerpo	16,6
Masas dorsales	31,2
Masas de las posaderas	7,8
Masas de los muslos	6,8
Masas de las piernas	13,2
Total	75,6

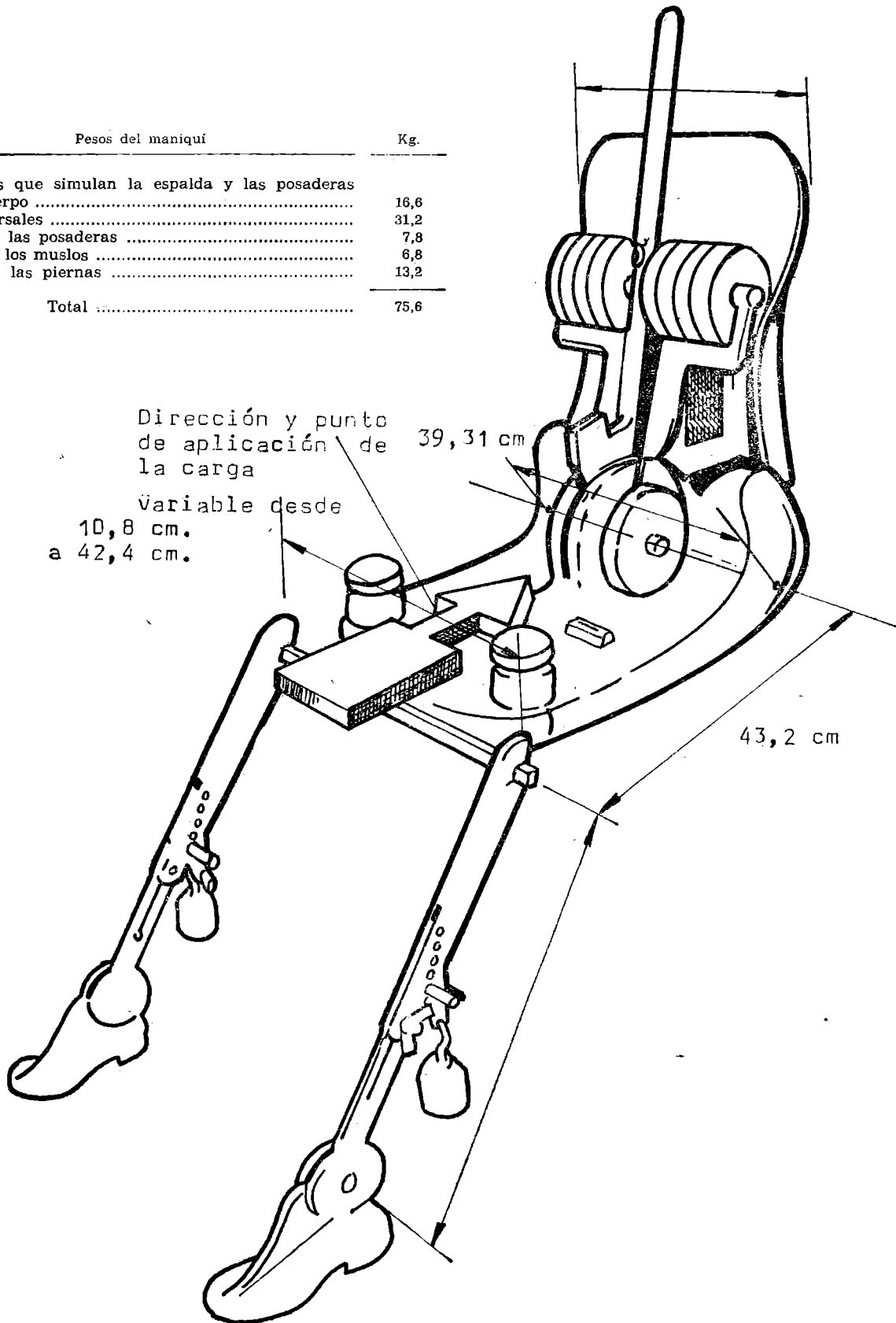


Fig. 2

ANEXO

Los Servicios administrativos y técnicos españoles competentes en la materia son:

Dirección General de Industrias Siderometalúrgicas y Navales. Calle de Hermanos Miralles, 35. Madrid-1.

Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial «Esteban Terradas» (INTA). Torrejón de Ardoz (Madrid).

El presente Reglamento entró en vigor para España el 7 de junio de 1977.

Lo que se hace público para conocimiento general.

Madrid, 29 de junio de 1977.—El Secretario general técnico, Fernando Arias-Salgado y Montalvo.

MINISTERIO DE HACIENDA

16515

ORDEN de 9 de julio de 1977 por la que se determina la forma y tiempo en que deberá efectuarse el pago de la tasa que grava el desarrollo del juego del bingo y el suministro de los cartones que, con la consideración de efectos estancados, serán de uso obligatorio en las partidas que se celebren.

Ilustrísimo señor:

El Real Decreto-ley 16/1977, de 21 de febrero, por el que se regulan los aspectos penales, administrativos y fiscales de los juegos de suerte, envite o azar y apuestas, dispuso, en su artículo tercero, número quinto, que reglamentariamente se determinará la forma y tiempo en que el pago de la tasa deba realizarse en cada caso, así como los supuestos en que será obligatoria la autorización de cartones y papeletas para la celebración de los respectivos juegos, cartones que serán expedidos o estampados por el Servicio Nacional de Loterías con la consideración jurídica de efectos estancados.

Previsto en el artículo octavo del Real Decreto 682/1977, de 11 de marzo, que en el juego del bingo será obligatoria la utilización de cartones expedidos por el Servicio Nacional de Loterías y distribuidos a través de las distintas Delegaciones de Hacienda, es evidente que el cumplimiento de cuanto queda expuesto exige que la confección de los cartones para la celebración del juego del bingo reúna las garantías imprescindibles para la efectividad real de los fines a los que dichos cartones se destinan. Por ello, su confección deberá estar avalada, en todo momento, no solamente por una esmerada elaboración, sino, igualmente, por unos efectivos controles de emisión que al tiempo que garanticen los intereses del Fisco, en cuanto a la percepción de la tasa, impidan el que puedan introducirse combinaciones numéricas que alteren los condicionamientos legales exigibles en el desarrollo del juego del bingo.

Estando encomendada a la Fábrica Nacional de Moneda y Timbre la confección de los distintos efectos timbrados y la del papel moneda, es obvio que es éste el único organismo idóneo para llevar a cabo la tirada de los citados cartones por estar dotado de los necesarios servicios de control y comercialización que cumplen las garantías exigidas por el Tesoro Público.

Es igualmente necesario determinar los modelos de guías de control, padrones, libros-registros de efectos, registros de entrada a las salas de juego y demás a cumplimentar, como asimismo la adscripción a determinado concepto del presupuesto, para que luzcan en el mismo, de las cantidades a recaudar como consecuencia de la aplicación de la tasa fiscal que grava la celebración del juego del bingo.

En su virtud, este Ministerio se ha servido disponer:

Artículo 1.º Previsto que para el desarrollo del juego del bingo es obligado el uso, como unidad de juego, de cartones que con la consideración jurídica de efectos estancados expedirá el Servicio Nacional de Loterías, distribuyéndolos a través de las respectivas Delegaciones de Hacienda, la confección de dichos cartones estará específicamente asignada a la Fábrica Nacional de Moneda y Timbre con arreglo a las siguientes normas:

1. Los cartones del bingo constarán de veintisiete casillas, distribuidas en tres filas horizontales, cada una de las cuales contendrá solamente cinco números comprendidos entre el uno y el noventa, ambos inclusive, y colocados de forma que la primera columna comprenda del uno al nueve; la segunda, del diez al diecinueve; la tercera, del veinte al veintinueve, y así sucesivamente, hasta la columna novena, que comprenderá del ochenta al noventa. Al propio tiempo nunca deberán existir tres números en columna y las combinaciones numéricas que formen tanto las líneas como la totalidad del cartón no deberán repetirse dentro de la misma serie.

2. En cada cartón figurará su precio, número de orden, serie a la que pertenece y número de cartones que la integran. En el dorso se consignará la tasa fiscal y un extracto de las principales reglas del juego.

3. La Fábrica Nacional de Moneda y Timbre confeccionará, para su puesta en circulación, los siguientes juegos de cartones:

Serie	Número cartones	Serie	Número cartones
A.	90	F.	300
B.	120	G.	360
C.	150	H.	420
D.	180	I.	660
E.	240	J.	840

Para cada serie se confeccionarán cartones de 100, 200, 500 y 1.000 pesetas de valor facial, cumpliéndose los requisitos de que los cartones que integren cada serie sean todos distintos en sus combinaciones de línea y bingo.

Cada serie se distinguirá por el color del anverso y cada precio por el color del reverso.

4. Solamente podrán emitirse series con número de cartones y precios diferentes a los consignados cuando así lo acuerde la Comisión Nacional del Juego, a propuesta, debidamente fundamentada, de los organizadores.

Art. 2.º El suministro de cartones de bingo, en sus distintas series y valores, se solicitará directamente de la Delegación de Hacienda a cuya jurisdicción corresponda el lugar donde se encuentre instalada la sala de juego, haciendo uso los peticionarios del modelo de solicitud que se inserta. Serán solamente válidos para la Sala que los solicite, estando terminantemente prohibido su uso en otra diferente a aquella para la que fueron adquiridos.

Art. 3.º Practicada por la Sección de Patrimonio del Estado, conforme a la solicitud de los interesados, la liquidación de la tasa y una vez ingresado su importe en la Sección de Caja, se ordenará la entrega de los correspondientes cartones de bingo, previa expedición de la oportuna guía, documento que justifica el derecho a la tenencia y uso de dichos efectos estancados. La anotación de esta Guía en el libro registro previsto en el artículo diez del Real Decreto 682/1977 (modelo número 2), es obligatoria para todos los titulares de autorizaciones administrativas.

No se practicará liquidación alguna sin la previa presentación de la autorización administrativa, expedida por el Ministerio del Interior que conceda el derecho a desarrollar el juego del bingo.

La carta de pago conformada por la Sección de Caja de la respectiva Delegación de Hacienda quedará anotada, mediante diligencia, en el original y duplicado de la Guía que expide la Sección de Patrimonio del Estado, siendo responsable solidario del pago de la tasa el funcionario que expidiese una Guía sin el previo ingreso de la liquidación correspondiente.

Art. 4.º Las Secciones de Patrimonio del Estado confeccionarán el Padrón del juego del bingo, que cumplirá al propio tiempo la función del libro-registro de las guías del bingo expedidas a cada autorización administrativa. A este fin, dicho libro-registro deberá disponer de una casilla de saldo constante que permita conocer, en cualquier momento, el movimiento económico de la actividad.

Art. 5.º Inspección.—Cuando, como resultado de inspecciones realizadas en casinos, círculos de recreo, establecimientos o locales autorizados para el desarrollo del juego del bingo, existieran dudas respecto de la autenticidad de los cartones distribuidos entre los jugadores, se procederá a su incauta-