

# I. Disposiciones generales

## MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES

17280

**REGLAMENTO número 18 sobre prescripciones uniformes relativas a la homologación de los vehículos automóviles en lo que concierne a su protección contra utilización no autorizada, anejo al acuerdo de Ginebra de 20 de marzo de 1958, relativo al cumplimiento de condiciones uniformes de homologación y reconocimiento recíproco de la homologación de equipos y piezas de vehículos de motor.**

REGLAMENTO NUMERO 18 SOBRE PRESCRIPCIONES UNIFORMES RELATIVAS A LA HOMOLOGACION DE LOS VEHICULOS AUTOMOVILES EN LO QUE CONCIERNE A SU PROTECCION CONTRA UTILIZACION NO AUTORIZADA, ANEJO AL ACUERDO DE GINEBRA DE 20 DE MARZO DE 1958, RELATIVO AL CUMPLIMIENTO DE CONDICIONES UNIFORMES DE HOMOLOGACION Y RECONOCIMIENTO RECIPROCO DE LA HOMOLOGACION DE EQUIPOS Y PIEZAS DE VEHICULOS DE MOTOR

El presente texto incluye la Serie 01 de Enmiendas que entraron en vigor el 24 de noviembre de 1980.

### 1. CAMPO DE APLICACION

1.1 El presente Reglamento se aplica a los dispositivos de protección destinados a evitar la utilización no autorizada de los vehículos automóviles que tengan al menos tres ruedas.

### 2. DEFINICIONES

A los efectos del presente Reglamento se entiende:

2.1 Por «homologación del vehículo», la homologación de un tipo de vehículo en lo que concierne a su protección contra utilización no autorizada.

2.2 Por «tipo de vehículo», los vehículos automóviles que no presenten diferencias esenciales entre ellos, pudiendo referirse estas diferencias, particularmente, a los puntos siguientes:

2.2.1 Designación del tipo de vehículo por el fabricante.

2.2.2 Acondicionamiento y construcción del elemento o los elementos del vehículo sobre los que actúa el dispositivo de protección.

2.2.3 Tipo del dispositivo de protección.

2.3 Por «dispositivo de protección» un sistema destinado a impedir la puesta en marcha no autorizada del motor por medios normales o la utilización de alguna otra fuente de energía motriz principal del vehículo, en combinación con al menos un dispositivo que permita:

El bloqueo de la dirección; o

El bloqueo de la transmisión; o

El bloqueo del mando de cambio de velocidades;

2.4 Por «dispositivo de conducción» el mando de dirección, la columna de dirección y sus elementos anexos de guarnecido, el árbol de dirección, la caja de dirección así como todos los demás elementos que condicionen directamente la eficacia del dispositivo de protección.

2.5 Por «combinación» una de las variantes prevista y fabricada especialmente para este uso de un sistema de bloqueo, que, cuando está convenientemente accionada permita hacer funcionar el citado sistema de bloqueo.

2.6 Por «llave» todo dispositivo concebido y fabricado para hacer funcionar un sistema de bloqueo que haya sido concebido y fabricado para ser accionado únicamente por este dispositivo.

### 3. PETICION DE HOMOLOGACION

3.1 La petición de homologación de un tipo de vehículo en lo que concierne al dispositivo de protección contra utilización no autorizada será presentada por el fabricante del vehículo o su representante debidamente acreditado.

3.2 Irá acompañada de los documentos mencionados a continuación en triple ejemplar y de las indicaciones siguientes:

3.2.1 Descripción detallada del tipo de vehículo en lo que concierne al acondicionamiento y construcción del mando o del órgano sobre el que actúa el dispositivo de protección.

3.2.2 Planos del dispositivo de protección y de su montaje en el vehículo, a escala apropiada y suficientemente detallados.

3.2.3 Una descripción técnica del dispositivo.

3.3 Debe presentarse al servicio técnico encargado de los ensayos de homologación:

3.3.1 Un vehículo, representativo del tipo de vehículo a homologar, si el servicio técnico lo solicita.

3.3.2 A petición del servicio técnico mencionado anteriormente, las piezas del vehículo que considere esenciales para las verificaciones prescritas en los apartados 5 y 6 del presente Reglamento.

### 4. HOMOLOGACION

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

4.2 Cada homologación implicará la atribución de un número de homologación cuyas dos primeras cifras (01) indican la serie de enmiendas correspondientes a las modificaciones técnicas fundamentales más recientes aportadas al Reglamento en la fecha de concesión de la homologación. Una misma parte contratante no podrá atribuir este número ni al mismo tipo de vehículo equipado con otro tipo de dispositivo de protección, o cuyo dispositivo de protección está montado de forma diferente, 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 lo apliquen por medio de una ficha conforme al modelo del anexo 1 del presente Reglamento y de los planos del dispositivo de protección y de su montaje (proporcionados por el solicitante de la homologación) en formato máximo A4 (210 por 297 milímetros) o doblados a este formato y a escala apropiada.

4.4 En todo vehículo conforme a 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:

4.4.1 De un círculo en cuyo interior está colocada la letra «E» seguida del número distintivo del país que haya concedido la homologación (1).

4.4.2 Del número del presente Reglamento, seguido de la letra R, de un guión y del número de homologación, colocado a la derecha del círculo previsto en el párrafo 4.4.1.

4.5. Si el vehículo es conforme a un tipo de vehículo homologado en aplicación de otro o de otros varios reglamentos del anexo del acuerdo, en el país que ha acordado la homologación en aplicación del presente Reglamento, no es necesario repetir el símbolo prescrito en el párrafo 4.4.1; en este caso, los números de reglamento y de homologación y los símbolos adicionales para todos los reglamentos en aplicación de los cuales se ha concedido la homologación en el país que ha concedido la homologación en aplicación del presente Reglamento se inscriben uno debajo de otro a la derecha del símbolo prescrito en el párrafo 4.4.1.

4.6 La marca de homologación debe ser netamente legible e indeleble.

4.7 La marca de homologación se colocará sobre la placa de identificación del vehículo, fijada por el constructor o en sus proximidades.

4.8 El anexo 2 del presente Reglamento da ejemplos de las marcas de homologación.

### 5. ESPECIFICACIONES GENERALES

5.1 El dispositivo de protección debe realizarse de forma que sea necesario desactivarlo:

5.1.1 Para la puesta en marcha del motor mediante el mando normal.

5.1.2 Para la orientación, la conducción o el desplazamiento del vehículo hacia adelante por sus propio medios.

(1) 1 para la República Federal Alemana, 2 para Francia, 3 para Italia, 4 para los Países Bajos, 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, 16 para Noruega, 17 para Finlandia, 18 para Dinamarca, 19 para Rumanía, 20 para Polonia y 21 para Portugal; las cifras siguientes serán atribuidas a los demás países según el orden cronológico de su ratificación del Acuerdo concerniente a la adopción de condiciones uniformes de homologación y al reconocimiento recíproco de la homologación de los equipos y piezas de los vehículos automóviles o de su adhesión a este Acuerdo, y las cifras así atribuidas serán comunicadas por el Secretario general de la ONU a las partes contratantes del acuerdo.

5.2 Las prescripciones citadas en el apartado 5.1 deben satisfacerse maniobrando una llave una sola vez.

5.3 Salvo en el caso previsto en el apartado 6.1.5, si el sistema está mandado por una llave no debe poder retirarse de la cerradura sin que el dispositivo de protección citado en el apartado 5.1 entre en acción o se monte.

5.4 El dispositivo de protección mencionado en el apartado 5.1 y las piezas que comanda en el vehículo deben concebirse de suerte que sea imposible, rápidamente y sin llamar la atención, abrirlo, dejarlo inoperante o destruirlo, por ejemplo utilizando herramientas, material o instrumentos ordinarios, baratos y fáciles de ocultar.

5.5 El dispositivo de protección debe formar parte del equipo de origen del vehículo (es decir, ser instalado por el constructor antes de la primera venta al por menor). Debe fijarse de tal manera que una vez bloqueado, no pueda desmontarse más que con herramientas especiales, incluso aunque se desmonten los diferentes guarnecidos. Cuando sea posible neutralizar el dispositivo de protección quitando determinados tornillos, estos tornillos, si no son indesmontables, deben estar cubiertos por partes del dispositivo de protección cuando éste está bloqueado.

5.6 El sistema de bloqueo mediante llave debe comprender, al menos, 1.000 combinaciones diferentes o un número igual al de vehículos construidos anualmente si este número es inferior a 1.000. Para un mismo tipo de vehículo, la frecuencia de utilización de una combinación debe ser aproximadamente de 1 por 1.000.

5.7 El código de la llave y de la cerradura no debe ser visible.

5.8 La cerradura debe concebirse, fabricarse y fijarse de forma que sea imposible hacer girar el bombín, cuando está en posición bloqueada, ejerciendo un par de menos de 0.245 mdaN., con cualquier cosa distinta de la llave correspondiente, y 5.8.1 si el bombín es de pasadores, que no tengan más de dos muescas idénticas operando en el mismo sentido, adyacentes, y el 60 por 100 de muescas idénticas o 5.8.2 si el bombín es de patillos, que no tengan más de dos muescas idénticas operando en el mismo sentido, adyacentes, y el 50 por 10 de muescas idénticas.

5.9 Los dispositivos de protección deben ser tales que durante la marcha del vehículo no se corra el riesgo de que se produzcan bloqueos accidentales que puedan comprometer la seguridad.

5.9.1 No debe ser posible activar los dispositivos de protección que actúan sobre la dirección, la transmisión o la caja de velocidades sin poner previamente los mandos del motor en posición de detención y ejecutar después una operación que no sea una continuación ininterrumpida de la maniobra de detención del motor.

5.9.2 En el caso de dispositivos que actúan sobre la dirección, la transmisión o la caja de velocidades, si la retirada de la llave arma el dispositivo, se necesitará un desplazamiento mínimo de 2 milímetros antes de que el dispositivo se arme, o bien un dispositivo de seguridad debe impedir la retirada accidental o parcial de la llave.

5.10 Se autoriza el empleo de energía auxiliar solamente para el mando de bloqueo o desbloqueo del dispositivo de protección. El mantenimiento en posición del dispositivo de protección debe asegurarse por medios exclusivamente mecánicos.

5.11 No debe ser posible poner en marcha el motor del vehículo por medios normales más que después del desbloqueo del dispositivo de protección.

5.12 No se autorizan los dispositivos de protección que impidan soltar los frenos del vehículo.

5.13 Si el sistema de protección está equipado de un dispositivo de advertencia del conductor, este dispositivo debe dispararse cuando se abra la puerta del lado del conductor, a menos que el dispositivo de protección no haya sido armado y la llave retirada.

#### 6. ESPECIFICACIONES PARTICULARES

Además de las especificaciones generales previstas en el apartado 5, el dispositivo de protección debe cumplir las condiciones particulares previstas a continuación.

6.1 Dispositivos de protección que actúan sobre la dirección.

6.1.1 El dispositivo de protección que actúa sobre la dirección debe bloquear ésta.

6.1.2 Cuando el dispositivo de protección está armado, no debe ser posible impedir su funcionamiento.

6.1.3 El dispositivo de protección debe continuar satisfaciendo las prescripciones de los apartados 5.9, 6.1.1, 6.1.2 y 6.1.4 después de haber sufrido 2.500 maniobras de bloqueo en cada sentido en la prueba de uso especificada en el anexo 3.

6.1.4 Una vez armado el dispositivo de protección, debe poder resistir, sin deterioro del mecanismo de dirección susceptible de comprometer la seguridad, la aplicación, en los dos sentidos y en condiciones estáticas, de un par de 20 mdaN, según el eje del árbol de dirección.

6.1.5 Si el dispositivo de protección es tal que se puede sacar la llave en una posición distinta que aquella en la que la dirección queda bloqueada, debe concebirse de forma que la maniobra requerida para alcanzar esta posición y sacar la llave no pueda efectuarse involuntariamente.

6.2 Dispositivos de protección que actúan sobre la transmisión.

6.2.1 El dispositivo de protección que actúa sobre la transmisión debe impedir la rotación de las ruedas motrices del vehículo.

6.2.2 Cuando el dispositivo de protección esté armado debe ser imposible impedir su funcionamiento.

6.2.3 La transmisión no debe poder bloquearse accidentalmente cuando la llave está en la cerradura del dispositivo de protección, incluso si el dispositivo que impide la puesta en marcha del motor está activado o armado.

6.2.4 El dispositivo de protección debe concebirse y realizarse de manera que conserve toda su eficacia incluso después de un cierto grado de uso, después de 2.500 maniobras de bloqueo en cada sentido.

6.2.5 Cuando el dispositivo de protección comporta una posición distinta de aquella que asegura el bloqueo de la transmisión y en la que la llave se puede sacar, debe concebirse de tal forma que la maniobra consistente en alcanzar esta posición y en retirar la llave no se pueda efectuar inadvertidamente.

6.2.6 El dispositivo de protección debe poder resistir, sin deterioro susceptible de comprometer la seguridad, la aplicación, en los dos sentidos y en condiciones estáticas, de un par un 50 por 100 superior al par máximo que se pueda aplicar normalmente sobre la transmisión. Para determinar el valor de este par de ensayo no se tendrá en cuenta el par máximo del motor, sino el par máximo que pueda ser transmitido por el embrague o por la transmisión automática.

6.3 Dispositivos de protección que actúan sobre el mando de cambio de marcha.

6.3.1 El dispositivo de protección que actúa sobre el mando de cambio de marcha debe poder impedir todo cambio de marcha.

6.3.2 En las cajas de cambio manuales, la palanca de cambio no debe poder bloquearse más que en marcha atrás, admitiéndose el bloqueo en punto muerto.

6.3.3 En las cajas de cambio automáticas que disponen de la posición «aparcamiento», el bloqueo no debe poder efectuarse más que en esta posición, admitiéndose el bloqueo en la posición «punto muerto» o «marcha atrás».

6.3.4 En las cajas de cambio automáticas que no dispongan de la posición aparcamiento, el bloqueo no se podrá realizar más que en las posiciones «punto muerto» o «marcha atrás».

6.3.5 El dispositivo de protección debe concebirse y realizarse de forma que conserve toda su eficacia después de un cierto grado de uso, después de 2.500 maniobras de bloqueo en cada sentido.

#### 7. MODIFICACIONES DEL TIPO DE VEHICULO O DE SU DISPOSITIVO DE PROTECCION

7.1 Toda modificación del tipo de vehículo o de su dispositivo de protección será puesta en conocimiento del servicio administrativo que haya 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 un nuevo informe 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, según el procedimiento indicado en el párrafo 4.3.

#### 8. CONFORMIDAD DE LA PRODUCCION

8.1 Todo vehículo que lleve marca de homologación, en aplicación del presente Reglamento, debe ser conforme al tipo homologado en cuanto al tipo del dispositivo de protección, a su montaje en el vehículo y a los elementos sobre los que actúa.

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

#### 9. SANCIONES POR NO CONFORMIDAD DE LA PRODUCCION

9.1 La homologación concedida para un tipo de vehículo, en aplicación del presente Reglamento, puede retirarse si no se respeta la condición enunciada en el párrafo 8.1.

9.2 En el caso de que una parte del acuerdo que aplique el presente Reglamento retire una homologación concedida anteriormente, informará de ello 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, con letras mayúsculas, la mención «homologación retirada», firmada y fechada.

#### 10. CESE DEFINITIVO DE LA PRODUCCION

Si al poseedor de una homologación cesa totalmente la fabricación de un tipo de vehículo que sea objeto del presente Reglamento, informará a la autoridad que ha concedido la homologación quien, a su vez, lo notificará a las otras partes del acuerdo que apliquen el presente Reglamento, por medio de una copia de la ficha de homologación llevando al final, en letras mayúsculas, la mención firmada y fechada «producción cesada».

## 11. DISPOSITIVOS SUPLEMENTARIOS O COMPLEMENTARIOS

11.1 En aplicación del presente Reglamento se puede conceder una homologación en lo que concierne a un dispositivo de protección que lleve además un sistema de alarma óptico o acústico en lo que concierne a la instalación facultativa de dispositivos suplementarios para impedir la utilización no autorizada del vehículo a condición de que el accionamiento de estos dispositivos suplementarios se obtenga por un mando separado; las disposiciones del artículo 3 del acuerdo del que este Reglamento es anexo, no pueden considerarse como impedimento para que las partes contratantes de este acuerdo que apliquen el presente Reglamento, prohíban estos dispositivos complementarios para los vehículos que matriculen.

11.2 Si el dispositivo de protección lleva dispositivo complementario de alarma externa acústico y/u óptico, las señales emitidas deben ser breves e interrumpirse automáticamente después de treinta segundos a lo sumo, para no volver a iniciarse más que con ocasión de una nueva entrada en acción. Además:

11.2.1 Si la señal es acústica, puede ser emitida por el aparato de señales acústicas montado normalmente en el vehículo.

11.2.2 Si la señal es óptica, debe obtenerse únicamente por la intermitencia de las luces de cruce del vehículo.

## 12. NOMBRES Y DIRECCIONES DE LOS SERVICIOS TÉCNICOS 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 conceden la homologación y a los cuales deben ser enviadas las fichas de homologación y de denegación o retirada de homologación emitidas en los demás países.

## 13. DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Las homologaciones concedidas en aplicación del presente Reglamento en su forma original no enmendada perderán su validez dos años después de la entrada en vigor de la serie 01 de enmiendas al presente Reglamento salvo si la parte contratante que ha concedido la homologación notifica a las otras partes contratantes que apliquen el presente Reglamento que el tipo de vehículo homologado satisface igualmente las prescripciones del presente Reglamento, tal como ha sido modificado por la serie 01 de enmiendas.

## ANEXO 1

(Formato máximo A4 210 por 297 milímetros)



Comunicación relativa a la homologación (o a la denegación o a la retirada de una homologación o al cese definitivo de la producción) de un tipo de vehículo automóvil en lo que se refiere a su protección contra utilización no autorizada en aplicación del Reglamento número 18.

Número de homologación:

1. Marca de fábrica o comercial del vehículo automóvil.
2. Tipo del vehículo.
3. Nombre y dirección del fabricante.
4. En su caso, nombre y dirección del representante del fabricante.
5. Descripción somera del dispositivo de protección de su montaje y del elemento del vehículo sobre el cual actúa, además de la puesta en marcha del motor (dirección/mando del cambio de velocidades/transmisión (\*)).
6. El vehículo está provisto de un dispositivo de alarma acústico/óptico (\*), complementario del tipo siguiente.
7. Vehículo presentado a la homologación el
8. Servicio Técnico encargado de los ensayos de homologación.
9. Fecha del acta expedida por este servicio.
10. Número del acta expedida por este servicio.
11. La homologación es concedida/denegada (\*).
12. Emplazamiento de la marca de homologación en el vehículo.
13. Lugar.
14. Fecha.
15. Firma.
16. Se adjuntan a la presente comunicación los documentos siguientes, que llevan el número de homologación, indicado anteriormente;

(\* Tachar lo que no convenga.

— Dibujos, esquemas y planos del dispositivo de protección, de su montaje y de los elementos del vehículo sobre los que actúa.

— Fotografías del dispositivo de protección y de los demás elementos que afectan a la protección del vehículo contra su utilización no autorizada.

## ANEXO 2

## EJEMPLO DE MARCAS DE HOMOLOGACION

## Modelo A

(ver el apartado 4.4. del presente Reglamento)

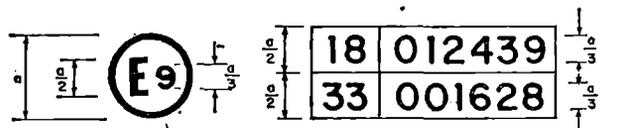


a = 8 mm. mín.

La marca de homologación anterior, fijada sobre un vehículo, indica que el tipo de este vehículo ha sido homologado en España (E 9) en lo que concierne a su dispositivo de protección contra una utilización no autorizada, en aplicación del Reglamento número 18. El número de homologación indica que la homologación ha sido concedida conforme a las prescripciones del Reglamento número 18, al que se ha incorporado la serie 01 de enmiendas.

## Modelo B

(ver el apartado 4.5. del presente Reglamento)



a = 8 mm. mín.

La marca de homologación anterior, fijada sobre un vehículo, indica que el tipo de este vehículo ha sido homologado en España (E 9) en aplicación de los Reglamentos número 18 y número 33 (\*). Los números de homologación indican que en las fechas en que se han concedido las homologaciones, el Reglamento número 18 había sido modificado por la serie 01 de enmiendas y el Reglamento número 33 conservaba aún su forma inicial.

(\* Este último número se da a título de ejemplo.

## ANEXO 3

Prueba del uso de los dispositivos de protección que actúan sobre la dirección

## 1. MATERIAL DE ENSAYO

1.1 El material de ensayo comprende:

1.1.1 Un aparato que permita montar el conjunto de dirección equipado de su dispositivo de protección, tal como se define en el apartado 2.3 del presente Reglamento.

1.1.2 Un sistema para enclavar y desenclavar el dispositivo de protección que comprenda la utilización de la llave.

1.1.3 Un sistema para hacer girar el árbol de dirección con relación al dispositivo de protección. En el apéndice al presente anexo se representa un ejemplo de material de ensayo apropiado.

## 2. METODO DE ENSAYO

2.1 Se montará, sobre el aparato citado en el apartado 1.1 anterior, un modelo de todo el mecanismo de dirección equipado del dispositivo de protección.

2.2 Un ciclo de ensayo que comprenda las operaciones siguientes, durante las cuales el par aplicado al árbol de dirección en el instante del enclavamiento del dispositivo de protección debe ser de 0,588 mdaN ± 0,025.

2.2.1 Posición de partida. El dispositivo de protección está desenclavado y el árbol de dirección colocado en una posición que impida el enclavamiento del dispositivo de protección, salvo que sea del tipo que permita el bloqueo en cualquier posición del mecanismo de dirección.

2.2.2 Armado. El dispositivo de protección se pone en posición armado, utilizando la llave.

2.2.3 (\*) Enclavamiento. Se hace girar el árbol de dirección a una velocidad que deje un intervalo de al menos diez segundos entre dos enclavamientos sucesivos del dispositivo.

2.2.4 Desenclavamiento. El dispositivo de protección será desenclavado por los medios normales, anulando el par para facilitar el desenclavamiento.

2.2.5 (\*) Posición de retorno. Se hace girar el árbol de dirección hasta una posición que no permita el enclavamiento del dispositivo de protección.

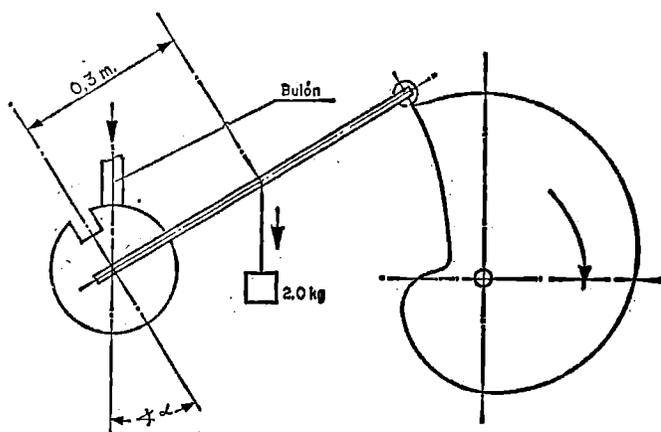
2.2.6 Rotación en sentido inverso. Se repiten las operaciones de los puntos 2.2.2, 2.2.3, 2.2.4 y 2.2.5 pero en el sentido inverso de rotación del árbol de dirección.

2.3 Se repite el ciclo de uso el número de veces previsto en el párrafo 6.1.3 del presente Reglamento.

(\*) Si el dispositivo de protección permite el bloqueo en cualquier posición del mecanismo de dirección se suprimirán las operaciones citadas en este apartado y en el apartado 2.2.5.

#### ANEXO 3 - Apéndice

##### EJEMPLO DE APARATO DE ENSAYO DE DESGASTE DE DISPOSITIVOS DE PROTECCION QUE ACTUAN SOBRE LA DIRECCION



Brazo: 0,3 m.  
Masa: 2,0 kg.  
Amplitud del movimiento:  $\alpha = 30^\circ$

#### ESTADOS PARTE

Alemania República Federal.	27 de marzo de 1973
Bélgica.	1 de marzo de 1971
Checoslovaquia.	14 de abril de 1972
Dinamarca.	20 de diciembre de 1978
España.	27 de julio de 1971
Finlandia.	13 de febrero de 1978
Francia.	1 de marzo de 1971
Hungría.	18 de octubre de 1978
Italia.	17 de septiembre de 1975
Países Bajos.	1 de marzo de 1971
Reino Unido.	3 de abril de 1972
Rep. Dem. Alemana.	28 de septiembre de 1977
Rumanía.	21 de febrero de 1977
Suecia.	15 de agosto de 1974

lo que se hace público para conocimiento general.

Madrid, 26 de mayo de 1983.—El Secretario general Técnico, Ramón Villanueva Echeverría.

17281

REGLAMENTO número 51, de 20 de marzo de 1958, sobre prescripciones uniformes relativas a la homologación de los automóviles que tienen al menos cuatro ruedas, en lo que concierne al ruido; anejo al Acuerdo relativo al cumplimiento de condiciones uniformes de homologación y reconocimiento recíproco de la homologación de equipos y piezas de vehículos de motor, hecho en Ginebra.

REGLAMENTO NUMERO 51 SOBRE PRESCRIPCIONES UNIFORMES RELATIVAS A LA HOMOLOGACION DE LOS AUTOMOVILES QUE TIENEN AL MENOS CUATRO RUEDAS, EN LO QUE CONCIERNE AL RUIDO; ANEJO AL ACUERDO RELATIVO AL CUMPLIMIENTO DE CONDICIONES UNIFORMES DE HOMOLOGACION Y RECONOCIMIENTO RECIPROCO DE LA HOMOLOGACION DE EQUIPOS Y PIEZAS DE VEHICULOS DE MOTOR, HECHO EN GINEBRA EL 20 DE MARZO DE 1958

El presente Reglamento se aplica al ruido emitido por los automóviles de cuatro ruedas por lo menos.

## 2. DEFINICIONES

A los efectos del presente Reglamento se entiende:

2.1 Por «homologación del vehículo», la homologación de un tipo de vehículo en lo referente al ruido.

2.2 Por «tipo de vehículo», los automóviles que no presenten entre sí diferencias esenciales, especialmente en cuanto a los elementos siguientes:

2.2.1 Formas o materiales de la carrocería (en particular, el compartimento motor y su insonorización).

2.2.2 Longitud y anchura del vehículo.

2.2.3 Tipo del motor (a gasolina o diesel, a dos o cuatro tiempos); número de cilindros y cilindrada, número de carburadores, disposición de las válvulas, potencia máxima y régimen de giro correspondiente, etc.

2.2.4 Número de velocidades y su desmultiplicación.

2.3 Por «sistema de reducción de ruido», un juego completo de elementos necesarios para limitar el ruido emitido por un vehículo de motor y su escape.

2.4 Por «sistemas de reducción del ruido de tipos diferentes», los sistemas que presenten entre sí diferencias en relación a los puntos esenciales, en particular:

2.4.1 Sistemas cuyos elementos lleven marcas de fábrica o de comercio diferentes.

2.4.2 Sistemas en los cuales las características de los materiales que constituyen un elemento cualquiera son diferentes o cuyos elementos tienen una forma o tamaño diferente.

2.4.3 Sistemas en los cuales los principios de funcionamiento de un elemento al menos son diferentes.

2.4.4 Sistemas cuyos elementos están combinados diferentemente.

2.5 Por «elemento (1) de un sistema de reducción de ruido», uno de los componentes individuales cuyo conjunto forme el sistema de reducción de ruido.

2.6 Por «peso máximo», el peso máximo técnicamente admisible declarado por el constructor (este peso podrá ser superior al «peso máximo» autorizado por la Administración nacional).

## 3. PETICION DE HOMOLOGACION

3.1 La petición de homologación de un tipo de vehículo en lo referente al ruido se presenta por el constructor del vehículo o por su representante acreditado.

3.2 Será acompañada de los documentos y de los datos siguientes, en triple ejemplar:

3.2.1 Descripción del tipo de vehículo en lo referente a los puntos mencionados en el párrafo 2.2 anterior. Deben indicarse los números y/o los símbolos, identificando el tipo del motor y del vehículo.

3.2.2 Relación de los elementos que forman el sistema de reducción de ruido debidamente identificados.

3.2.3 Dibujo del conjunto del sistema de reducción de ruido con indicación de su posición en el vehículo.

3.2.4 Dibujos detallados relativos a cada elemento que permitan fácilmente su localización y su identificación, con indicación de los materiales empleados.

3.3 A petición del servicio técnico encargado de los ensayos de homologación, el constructor del vehículo deberá presentar además una muestra del sistema de reducción de ruido.

3.4 Debe presentarse un vehículo, representativo del tipo de vehículo a homologar, en el servicio técnico encargado de los ensayos de homologación.

## 4. INSCRIPCIONES

4.1 Los elementos del sistema de reducción de ruido llevarán:

4.1.1 La marca de fábrica o de comercio del fabricante del sistema de reducción de ruidos y sus elementos.

4.1.2 La designación comercial dada por el fabricante.

4.2 Estas marcas deben ser netamente legibles e indelebles.

## 5. HOMOLOGACION

5.1 Cuando el tipo de vehículo presentado a homologación en aplicación del presente Reglamento satisfaga las prescripciones de los párrafos 6 y 7 siguientes, se concede la homologación para este tipo de vehículo.

5.2 Cada homologación implica la asignación de un número de homologaciones cuyas dos primeras cifras (actualmente 00 para el Reglamento en su forma original) indican la serie de enmiendas correspondiente a las más recientes modificaciones técnicas importantes añadidas al Reglamento en la fecha de concesión de la homologación. Una misma parte contratante no podrá asignar este número al mismo tipo de vehículo equipado de otro tipo de sistema de reducción de ruido, ni a otro tipo de vehículo.

(1) Estos elementos son, particularmente, el colector, los conductores de escape, el depósito de expansión, el silenciador propiamente dicho, etc. Si el motor está provisto de filtro de aire en la admisión y si la presencia de este filtro es indispensable para respetar los límites de nivel sonoro prescritos, aquel filtro debe considerarse como un elemento del «sistema de reducción de ruido» y llevar el marcado prescrito en los párrafos 3.2.2 y 4.1.