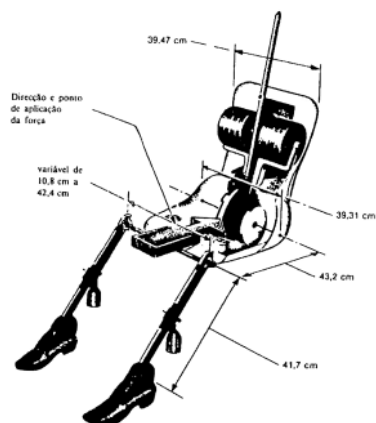


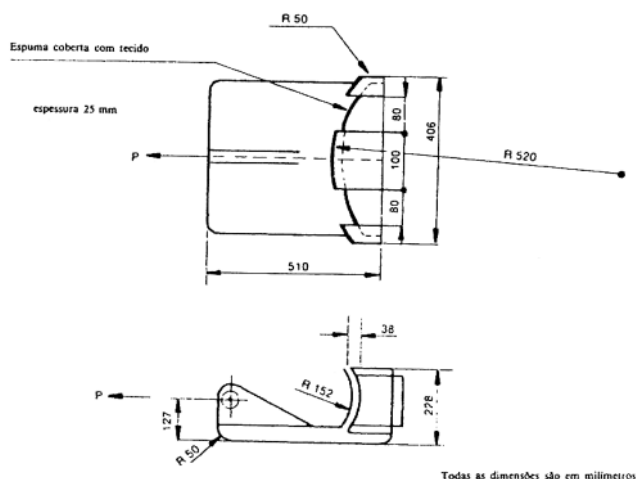
Dimensões e peso do manequim



Peso do manequim:

	kg
Elementos que simulam o dorso e a bacia. . .	16,6
Massas dorsais.	31,2
Massas da bacia.	7,8
Massas das coxas.	6,8
Massas das pernas.	13,2
	<u>75,6</u>

Figura 3



Decreto-Lei n.º 343/2007

de 15 de Outubro

O presente decreto-lei transpõe parcialmente para a ordem jurídica interna a Directiva n.º 2006/27/CE, da Comissão, de 3 de Março, na parte em que altera a Directiva n.º 93/14/CE, relativa à travagem dos veículos a motor de duas ou três rodas, aprovando o Regulamento Relativo à Travagem dos Veículos a Motor de Duas e Três Rodas.

É necessário integrar a última alteração ao Regulamento n.º 78 da Comissão Económica para a Europa das Nações Unidas (UNECE) nas exigências de homologação europeias, a fim de garantir a equivalência entre o disposto na Directiva n.º 93/14/CEE e as disposições do referido Regulamento UNECE.

Pelo presente decreto-lei pretende-se, também, proceder à regulamentação do n.º 3 do artigo 114.º do Código da Estrada, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 114/94, de 3 de Maio, com a última redacção que lhe foi conferida pelo Decreto-Lei n.º 44/2005, de 23 de Fevereiro.

Assim:

Nos termos da alínea a) do n.º 1 do artigo 198.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo 1.º

Objecto

1 — O presente decreto-lei transpõe parcialmente para a ordem jurídica interna a Directiva n.º 2006/27/CE, da Comissão, de 3 de Março, na parte que se refere à travagem dos veículos a motor de duas e três rodas.

2 — É aprovado em anexo ao presente decreto-lei, que dele faz parte integrante, o Regulamento Relativo à Travagem dos Veículos a Motor de Duas ou Três Rodas, cujos anexos fazem parte integrante do mesmo.

Artigo 2.º

Concessão da homologação

O processo de concessão da homologação no que diz respeito à travagem de um modelo de veículo a motor de duas ou três rodas e as condições relativas à livre circulação desses veículos são os definidos no Regulamento da Homologação de Veículos a Motor de Duas e Três Rodas e Respectivo Indicador de Velocidade, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 30/2002, de 16 de Fevereiro, com a última redacção que lhe foi conferida pelo Decreto-Lei n.º 238/2003, de 3 de Outubro.

Artigo 3.º

Equivalências

É reconhecida a equivalência entre as disposições da Directiva n.º 93/14/CEE, transposta para o direito interno pela Portaria n.º 517-A/96, de 27 de Setembro, e alterada pela directiva que o presente decreto-lei transpõe, e as disposições do Regulamento n.º 78 da UNECE.

Artigo 4.º

Produção de efeitos

1 — No que respeita a veículos de duas ou três rodas que cumpram o disposto na Portaria n.º 517-A/96, de 27 de Setembro, e no presente decreto-lei, o Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, I. P. (IMTT), não pode, por motivos relacionados com a travagem, recusar a concessão de uma homologação CE ou proibir o registo, a venda ou a entrada em circulação de tais veículos.

2 — A partir entrada em vigor do presente decreto-lei, o IMTT deve recusar, por motivos relacionados com a travagem, a concessão de uma homologação CE a qualquer novo modelo de veículo de duas ou três rodas que não cumpra as disposições previstas na Portaria n.º 517-A/96, de 27 de Setembro, e no presente decreto-lei.

Artigo 5.º

Norma revogatória

É revogado o anexo III da Portaria n.º 517-A/96, de 27 de Setembro, no que se refere aos travões.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 5 de Julho de 2007. — José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa — João Titterington Gomes Cravinho — Rui Carlos Pereira — Mário Lino Soares Correia.

Promulgado em 25 de Setembro de 2007.

Publique-se.

O Presidente da República, ANÍBAL CAVACO SILVA.

Referendado em 26 de Setembro de 2007.

O Primeiro-Ministro, José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa.

ANEXO

**REGULAMENTO RELATIVO À TRAVAGEM DOS VEÍCULOS
A MOTOR DE DUAS E TRÊS RODAS****CAPÍTULO I****Âmbito de aplicação, definições
e especificações gerais****SECÇÃO I****Âmbito de aplicação e definições****Artigo 1.º****Âmbito de aplicação**

O presente Regulamento aplica-se à travagem de qualquer modelo de veículo do tipo definido no n.º 1 do artigo 1.º do Regulamento da Homologação de Veículos a Motor de Duas e Três Rodas e Respectivo Indicador de Velocidade, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 30/2002, de 16 de Fevereiro, com a última redacção que lhe foi conferida pelo Decreto-Lei n.º 238/2003, de 3 de Outubro.

Artigo 2.º**Definições**

Para efeitos do disposto no presente Regulamento, entende-se por:

a) «Comando» a peça directamente accionada pelo condutor com vista a fornecer à transmissão a energia necessária para travar ou para a controlar, podendo ser esta energia, quer a energia muscular do condutor, quer outra fonte de energia por este controlada, quer ainda uma combinação destas várias formas de energia;

b) «Dispositivo antibloqueio» o dispositivo de travagem de serviço que regula automaticamente o grau de deslizamento no sentido de rotação da roda ou das rodas, numa ou mais rodas do veículo durante a travagem;

c) «Dispositivo de travagem» o conjunto dos órgãos, sem ser o motor, cuja função consiste em diminuir ou anular progressivamente a velocidade de um veículo em marcha ou em mantê-lo imóvel, caso se encontre já parado, sendo o dispositivo de travagem constituído pelo comando, a transmissão e o travão propriamente dito;

d) «Dispositivos de travagem de tipos diferentes» os dispositivos que apresentam diferenças essenciais entre si, as quais podem abranger, nomeadamente, os seguintes pontos:

i) Dispositivos cujos elementos têm características diferentes;

ii) Dispositivos que apresentam diferenças nas características dos materiais constituintes de um dado elemento ou cujos elementos tenham forma ou dimensão diferentes;

iii) Dispositivos cujos elementos estão combinados de modo diferente;

e) «Elemento(s) do dispositivo de travagem» um ou vários dos componentes isolados cujo conjunto constitui o dispositivo de travagem;

f) «Massa máxima» a massa máxima tecnicamente admissível declarada pelo fabricante, podendo esta massa ser superior à massa máxima autorizada pela autoridade administrativa;

g) «Modelo de veículo no que respeita à travagem» os veículos que não apresentem diferenças essenciais entre si, as quais podem envolver, nomeadamente, os seguintes pontos:

i) Categoria de veículo, na acepção do n.º 1 do artigo 1.º do Regulamento da Homologação de Veículos a Motor de Duas e Três Rodas e Respectivo Indicador de Velocidade, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 30/2002, de 16 de Fevereiro, com a última redacção que lhe foi conferida pelo Decreto-Lei n.º 238/2003, de 3 de Outubro;

ii) Massa máxima, na acepção da alínea p) do presente artigo;

iii) Distribuição da massa pelos eixos;

iv) Velocidade máxima por construção;

v) Dispositivo de travagem de tipo diferente;

vi) Número e disposição dos eixos;

vii) Tipo do motor;

viii) Número de velocidades e respectiva desmultiplicação total;

ix) Relação de transmissão final;

x) Dimensões dos pneumáticos;

h) «Sistema de travagem combinada no caso dos ciclomotores de duas rodas e dos motociclos sem carro» o sistema que permita que, pelo menos, dois travões em rodas diferentes sejam accionados em conjunto actuando sobre um único comando;

i) «Sistema de travagem combinada no caso dos ciclomotores de três rodas e dos triciclos» o dispositivo de travagem que actue em todas as rodas;

j) «Sistema de travagem combinada no caso de motociclos com carro» o dispositivo de travagem que actue, pelo menos, na roda da frente e na roda de trás, considerando-se travão de trás um dispositivo que actue simultaneamente na roda de trás e na roda do carro;

l) «Transmissão» o conjunto dos elementos situados entre o comando e o travão e que os liga de forma funcional; caso a travagem seja assegurada ou assistida por uma fonte de energia independente do condutor, mas por ele controlada, a reserva de energia contida no dispositivo faz igualmente parte da transmissão;

m) «Travagem regulável» a travagem durante a qual, no interior da gama de funcionamento normal do dispositivo, quer no decurso do aperto, quer no do relaxamento dos travões:

i) O condutor pode, a todo o momento, aumentar ou diminuir a força de travagem por acção no comando;

ii) A força de travagem varia no mesmo sentido que a acção no comando (função monótona);

iii) É possível proceder com facilidade a uma regulação suficientemente fina da força da travagem;

n) «Travão» os órgãos do dispositivo de travagem em que se desenvolvem as forças que se opõem ao movimento do veículo;

o) «Travão ou travões molhados» o travão ou travões que tenham sido sujeitos ao tratamento descrito no n.º 1.3 do anexo I do presente Regulamento;

p) «Veículo em carga» o veículo carregado de modo a atingir a sua massa máxima, salvo indicações especiais;

q) «Veículo sem carga» o veículo, tal como apresentado aos ensaios, incluindo o condutor e o eventual equipamento ou instrumentos de ensaio;

r) «Velocidade máxima por construção» a velocidade que o veículo não pode exceder, em terreno plano e sem influências exteriores aleatórias, dadas as eventuais limitações especiais impostas à concepção e à construção do veículo.

SECÇÃO II

Especificações

Artigo 3.º

Dispositivo de travagem

1 — O dispositivo de travagem deve ser concebido, construído e montado de forma que, em condições normais de utilização e apesar das vibrações a que possa estar sujeito, o veículo observe as prescrições do presente capítulo.

2 — O dispositivo de travagem deve ser concebido, construído e montado de forma a resistir aos fenómenos de corrosão e envelhecimento a que está exposto.

3 — As guarnições dos travões não devem conter amianto.

Artigo 4.º

Funções do dispositivo de travagem

O dispositivo de travagem, definido na alínea b) do artigo 2.º do presente Regulamento, deve desempenhar as seguintes funções:

- a) Travagem de serviço;
- b) Travagem de emergência, caso o veículo dela disponha;
- c) Travagem de estacionamento, caso o veículo dela disponha.

Artigo 5.º

Travagem de serviço

1 — A travagem de serviço deve permitir o controlo do movimento do veículo e a sua imobilização segura, rápida e eficaz, quaisquer que sejam as condições de velocidade e de carga e o declive ascendente ou descendente em que o veículo se encontre, devendo a sua acção ser regulável.

2 — O condutor deve poder conseguir a referida travagem do seu lugar de condução, sem retirar as mãos do órgão de direcção.

Artigo 6.º

Travagem de emergência

1 — A travagem de emergência, se o veículo dela dispuser, deve permitir a imobilização do veículo numa distância razoável, em caso de avaria da travagem de serviço, devendo a sua acção ser regulável.

2 — O condutor deve poder conseguir a travagem de emergência, do seu lugar de condução, conservando simultaneamente o controlo, pelo menos com uma mão, do órgão de direcção, pressupondo-se, para efeitos do disposto no presente artigo, que não possa haver simultaneamente mais de uma avaria da travagem de serviço.

Artigo 7.º

Travagem de estacionamento

1 — A travagem de estacionamento, se o veículo dela dispuser, deve permitir manter o veículo imobilizado num declive ascendente ou descendente, mesmo na ausência do condutor, mantendo-se nesse caso os elementos activos na posição de apertados, através de um dispositivo de acção puramente mecânica.

2 — O condutor deve poder conseguir a travagem de estacionamento do seu lugar de condução.

Artigo 8.º

Características dos dispositivos de travagem

1 — Qualquer ciclomotor de duas rodas ou motociclo sem carro deve estar equipado com dois dispositivos de travagem de serviço, com comandos e transmissões independentes, actuando um deles, pelo menos, na roda da frente e o outro, pelo menos, na roda de trás.

2 — Os dois dispositivos de travagem de serviço podem ter um travão comum, desde que a avaria de um deles se não repercuta na eficácia do outro.

3 — Algumas peças, nomeadamente o travão propriamente dito, as hastes e os conjuntos de cames dos travões, os cilindros dos travões e os seus êmbolos, com excepção das juntas, não se consideram sujeitos a rotura, caso tenham dimensões suficientes, sejam facilmente acessíveis para efeitos de manutenção e disponham de características de segurança adequadas.

4 — Não é obrigatório que os ciclomotores de duas rodas e os motociclos sem carro estejam equipados com um travão de estacionamento.

5 — Qualquer motociclo com carro deve estar equipado com os dispositivos de travagem que seriam exigidos caso não dispusesse de carro, e caso estas disposições permitam obter, aquando dos ensaios do veículo com carro, a eficiência requerida, não é exigido um travão na roda do carro, não sendo obrigatório um dispositivo de travagem de estacionamento.

6 — Qualquer ciclomotor de três rodas deve estar equipado:

a) Quer com dois dispositivos independentes de travagem de serviço que, simultaneamente, accionem os travões de todas as rodas;

b) Quer com um dispositivo de travagem de serviço que accione os travões de todas as rodas e com um dispositivo de travagem de emergência, que pode ser o travão de estacionamento;

c) Com um dispositivo de travagem de estacionamento que actue na ou nas rodas de, pelo menos, um eixo, devendo o dispositivo de travagem de estacionamento, que pode ser um dos dois dispositivos previstos na alínea a), ser independente do dispositivo que actua no ou nos outros eixos.

7 — Qualquer triciclo deve estar equipado:

a) Com um dispositivo de travagem de serviço comandado por pedal que accione os travões de todas as rodas e um dispositivo de travagem suplementar, de emergência, que pode ser o travão de estacionamento;

b) Com um dispositivo de travagem de estacionamento que accione os travões das rodas de, pelo menos, um eixo, devendo o comando do dispositivo de travagem de estacionamento ser independente do comando do dispositivo de travagem de serviço.

8 — Os dispositivos de travagem devem actuar nas superfícies de travagem fixadas permanentemente às rodas de modo rígido ou por intermédio de peças não susceptíveis de falhas.

9 — As partes de todos os dispositivos de travagem fixadas aos veículos devem ser solidamente mantidas, a fim de evitar qualquer falha do dispositivo de travagem em utilização normal.

10 — Os dispositivos de travagem devem funcionar livremente quando estejam correctamente lubrificados e regulados.

11 — O desgaste dos travões deve poder ser facilmente compensado por um sistema de regulação manual ou automática do desgaste, devendo ser possível regular os travões até que as suas cintas tenham de ser substituídas, sem prejuízo da eficácia da travagem.

12 — O comando e os elementos de transmissão e dos travões devem dispor de uma reserva de curso, de forma que, em caso de aquecimento dos travões e de desgaste máximo das suas cintas, seja possível travar eficazmente sem que seja necessária uma regulação imediata.

13 — Os elementos do dispositivo de travagem, caso estejam correctamente regulados, quando sejam accionados, não devem entrar em contacto com partes que não sejam as previstas.

14 — No que respeita aos dispositivos de travagem com transmissão hidráulica, o recipiente com o líquido de travões deve ser concebido e construído de forma que o nível deste líquido possa ser facilmente verificado.

15 — A disposição referida no número anterior não se aplica aos ciclomotores cuja velocidade máxima seja inferior ou igual a 25 km/h.

CAPÍTULO II

Ensaio de travagem e prescrições aplicáveis aos ciclomotores de duas rodas, aos motociclos sem carro e aos triciclos equipados com dispositivos antibloqueio.

Artigo 9.º

Ensaio de travagem

Os ensaios de travagem são os indicados no anexo I do presente Regulamento.

Artigo 10.º

Prescrições aplicáveis aos ciclomotores de duas rodas, aos motociclos sem carro e aos triciclos equipados com dispositivos antibloqueio

As prescrições relativas aos dispositivos antibloqueio instalados nos ciclomotores de duas rodas, nos motociclos sem carro e nos triciclos são as indicadas no anexo II do presente Regulamento.

ANEXO I

(a que se refere o artigo 9.º do Regulamento)

Ensaio de travagem e comportamento funcional dos dispositivos de travagem

1 — Ensaio de travagem:

1.1 — Generalidades:

1.1.1 — O desempenho prescrito para os dispositivos de travagem baseia-se na distância de imobilização e ou na desaceleração média totalmente desenvolvida. O desem-

penho de um dispositivo de travagem deve determinar-se medindo a distância de imobilização relativamente à velocidade inicial do veículo e ou medindo a desaceleração média totalmente desenvolvida durante o ensaio;

1.1.2 — A distância de travagem é a distância percorrida pelo veículo desde o momento em que o condutor começa a accionar o comando do sistema de travagem até ao momento em que o veículo pára; a velocidade inicial v_1 do veículo é a velocidade no momento em que o condutor começa a accionar o comando do sistema de travagem; a velocidade inicial não deve ser inferior a 98 % da velocidade prescrita para o ensaio em questão. A desaceleração média totalmente desenvolvida (d_m) é dada pela desaceleração média em função da distância no intervalo v_b a v_e e é calculada através da seguinte fórmula:

$$d_m = \frac{v_b^2 - v_e^2}{25,92 (s_e - s_b)} \text{ m/s}^2$$

em que:

d_m = desaceleração média totalmente desenvolvida;

v_1 = velocidade acima definida;

v_b = velocidade do veículo correspondente a 0,8 v_1 , em km/h;

v_e = velocidade do veículo correspondente a 0,1 v_1 , em km/h;

s_b = distância percorrida entre os instantes correspondentes a v_1 e v_b , em metros;

s_e = distância percorrida entre os instantes correspondentes a v_1 e v_e , em metros.

No que respeita à exactidão, os instrumentos utilizados devem permitir medir as velocidades e as distâncias com desvios que, às velocidades especificadas para o ensaio, não excedam ± 1 %. A desaceleração média totalmente desenvolvida, d_m , pode ser determinada por métodos que não envolvam a medição de velocidades e distâncias; nesse caso, a exactidão na determinação de d_m deve ser de ± 3 %;

1.1.3 — Para a homologação de um veículo, será medida a eficiência da travagem durante os ensaios de estrada; estes ensaios devem ser efectuados nas seguintes condições:

1.1.3.1 — A massa do veículo deve estar em conformidade com as prescrições estabelecidas para cada tipo de ensaio e deve ser especificada no relatório de ensaio;

1.1.3.2 — Os ensaios devem efectuar-se à velocidade e de acordo com as modalidades estabelecidas para cada tipo de ensaio; caso a velocidade máxima do veículo não esteja em conformidade com a velocidade prescrita, os ensaios realizar-se-ão em função das outras modalidades especiais previstas;

1.1.3.3 — A eficiência prescrita deve ser obtida sem que a(s) roda(s) fique(m) bloqueada(s), sem que o veículo se desvie da sua trajectória e sem que haja vibrações anormais;

1.1.3.4 — Durante os ensaios, a força exercida no comando para obter a eficiência prescrita não deve exceder o valor máximo estabelecido para a categoria do veículo;

1.1.4 — Condições de ensaio:

1.1.4.1 — Os ensaios do travão de serviço devem efectuar-se nas seguintes condições:

1.1.4.1.1 — No início do ensaio ou da série de ensaios, os pneus devem estar frios e à pressão de insuflamento

prescrita para a carga efectivamente suportada pelas rodas quando o veículo se encontra imobilizado;

1.1.4.1.2 — No que respeita aos ensaios com carga, a massa deve estar distribuída pelo veículo em conformidade com as prescrições do fabricante;

1.1.4.1.3 — No que respeita a todos os ensaios do tipo 0, os travões devem estar frios; considera-se que um travão está frio quando a temperatura do disco ou do exterior do tambor for inferior a 100°C;

1.1.4.1.4 — O condutor deve estar sentado no assento durante todo o ensaio;

1.1.4.1.5 — A área de ensaio deve ser plana, encontrar-se seca e apresentar uma boa aderência;

1.1.4.1.6 — Os ensaios devem efectuar-se na ausência de vento susceptível de influenciar os resultados;

1.2 — Ensaio do tipo 0 (travagem de serviço):

1.2.1 — Generalidades:

1.2.1.1 — Os limites prescritos para o desempenho mínimo são os indicados a seguir para cada categoria de veículo; o veículo em causa deve cumprir as exigências relativas, quer à distância de imobilização, quer à desaceleração média totalmente desenvolvida prescritas para a categoria a que pertence, muito embora possa não ser necessário medir ambos os parâmetros;

1.2.2 — Ensaio do tipo 0 com motor desembraiado:

1.2.2.1 — O ensaio deve efectuar-se à velocidade prescrita para a categoria a que o veículo pertence, sendo admitida uma certa tolerância para os valores previstos.

No que respeita a veículos em que os dois travões de serviço possam ser apertados separadamente, os dispositivos de travagem devem ser ensaiados separadamente. Cada um dos dispositivos de travagem de cada uma das categorias de veículo deve atingir a eficiência mínima:

1.2.2.1.1 — Se o veículo estiver equipado com uma caixa de velocidades de comando manual ou com uma transmissão automática com caixa de velocidades desembraiável, os ensaios devem ser feitos com a caixa de velocidades inoperante e ou com o motor desacoplado da transmissão, por desembraiagem ou qualquer outro método;

1.2.2.1.2 — Caso o veículo esteja equipado com um outro tipo de transmissão automática, os ensaios devem efectuar-se de acordo com o procedimento habitual;

1.2.3 — Ensaio do tipo 0 com motor embraiado para os motociclos e os triciclos:

1.2.3.1 — Os ensaios realizam-se sem carga e a várias velocidades, das quais a menor deve ser igual a 30 % da velocidade máxima do veículo e a maior a 80 % da velocidade máxima, sem, todavia, exceder 160 km/h. Os valores da eficiência máxima e o comportamento do veículo devem ser medidos e especificados no relatório de ensaio.

Caso dois dispositivos de travagem de serviço possam ser apertados separadamente, estes dois dispositivos de travagem devem ser ensaiados conjunta e simultaneamente, com o veículo sem carga;

1.2.4 — Ensaio do tipo 0 com motor embraiado e travões molhados:

1.2.4.1 — Este ensaio (excepto no que respeita à derrogação prevista no n.º 1.3.1) deve ser efectuado em ciclomotores e motociclos. O procedimento de ensaio é o mesmo do ensaio do tipo 0 com motor desembraiado, a que há que acrescentar as prescrições relativas à molhagem dos travões, constantes do n.º 1.3 do presente anexo;

1.3 — Prescrições especiais relativas aos ensaios com travões molhados:

1.3.1 — Travões protegidos — caso os travões sejam do tipo clássico de tambor ou do tipo de disco inteiramente protegido, não é necessário submeter o veículo a esta série de ensaios do tipo 0, uma vez que estes tipos de travões não recebem água durante a utilização normal;

1.3.2 — Os ensaios relativos aos travões molhados devem efectuar-se nas mesmas condições que os realizados com travões secos. O dispositivo de travagem não deve ser sujeito a nenhum tipo de regulação ou modificação, com excepção da instalação do material de molhagem dos travões;

1.3.3 — No decurso de cada um dos ensaios, todos os travões devem ser molhados de modo contínuo, com um débito de 15 l por hora. Caso a roda esteja equipada com dois discos de travões, cada um dos discos deve ser considerado como travão;

1.3.4 — No que respeita aos discos de travão desprovidos de protecção ou parcialmente protegidos, a quantidade de água prescrita deve ser projectada sobre o disco em movimento, por forma que seja distribuída uniformemente pela(s) superfície(s) de atrito do disco com o(s) calço(s):

1.3.4.1 — No que respeita aos discos de travão parcialmente desprovidos de protecção, a água deve ser projectada sobre a(s) superfície(s) de travagem do disco, 45° antes do(s) calço(s);

1.3.4.2 — No que respeita aos discos de travão parcialmente protegidos, a água deve ser projectada sobre a(s) superfície(s) do disco, 45° antes do deflector ou do cárter;

1.3.4.3 — A água deve ser projectada sobre a(s) superfície(s) de travagem do(s) disco(s) em jacto contínuo, perpendicularmente à superfície do disco, por intermédio de pequeno(s) tubo(s) de jacto único colocados à frente do primeiro terço interno da superfície de atrito do disco com o(s) calço(s) (v. esquema 1);

1.3.5 — No que respeita aos discos de travão inteiramente protegidos, e caso não sejam aplicáveis as disposições constantes do n.º 1.3.1, a água deve ser projectada num ponto de ambos os lados do deflector ou do cárter, de acordo com modalidades correspondentes às prescrições dos n.ºs 1.3.4.1 e 1.3.4.3 do presente anexo. Caso o pequeno tubo se encontre face a uma fenda de ventilação ou de outro orifício, a água deve ser projectada um quarto de volta antes da referida abertura;

1.3.6 — Nos casos em que, no que respeita aos n.ºs 1.3.3 e 1.3.4, não seja possível projectar a água de acordo com as modalidades previstas, dada a existência de uma parte fixa do veículo, a água deve ser projectada sobre o primeiro ponto em que é possível uma projecção ininterrupta, mesmo que o referido ponto se situe mais de 45° antes do(s) calço(s);

1.3.7 — No que respeita aos travões de tambor, e caso não sejam aplicáveis as disposições constantes do n.º 1.3.1, a quantidade de água prescrita deve ser igualmente projectada sobre ambos os lados do dispositivo de travagem (ou seja, sobre a flange e o tambor propriamente ditos), por intermédio de um pequeno tubo colocado à altura do primeiro terço de raio do tambor;

1.3.8 — Sem prejuízo do disposto no n.º 1.3.7 e da prescrição nos termos da qual nenhum pequeno tubo se deve situar a menos de 15° nem face a uma fenda de ventilação ou a outro orifício na flange, a instalação de molhagem dos tambores dos travões deve ser colocada por forma a

permitir a projecção ininterrupta de água que se revele mais adequada;

1.3.9 — Por forma a assegurar a molhagem correcta do(s) travão(ões), o veículo deve, imediatamente antes do início da série de ensaios, ser conduzido:

Enquanto o material de molhagem está em funcionamento contínuo, conforme prescrito no presente anexo;

À velocidade de ensaio prescrita;

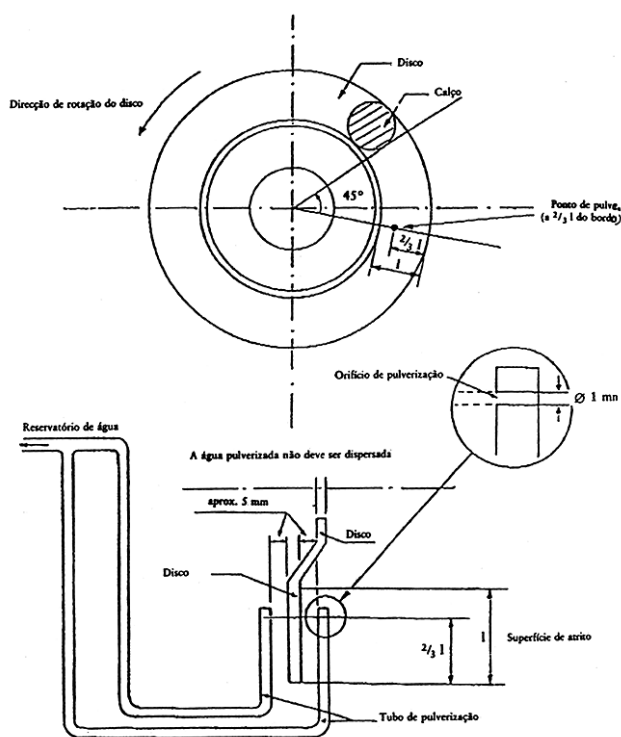
Sem fazer funcionar o(s) travão(travões) que deve(m) ser ensaiado(s);

Ao longo de uma distância de, pelo menos, 500 m até ao ponto em que o ensaio se deve efectuar;

1.3.10 — Para os travões que agem sobre a jante, montados em certos ciclomotores de velocidade máxima inferior ou igual a 25 km/h, a água deve ser projectada sobre a jante da roda do modo indicado no esquema 2.

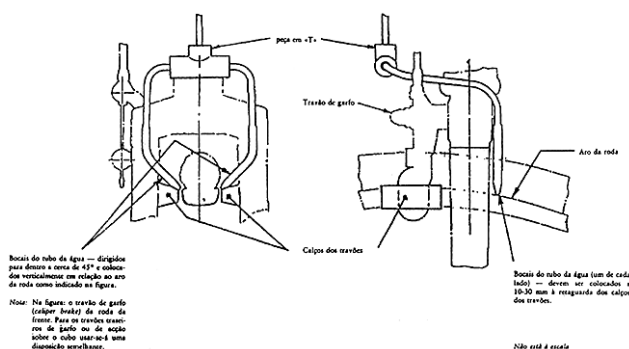
Esquema 1

Método de molhagem para travões de disco



Esquema 2

Método de molhagem [travões de garfo (caliper brake) e de acção sobre o cubo da roda (stirrup brake)]



1.4 — Ensaio do tipo 1 (ensaio de perda de eficiência):

1.4.1 — Disposições especiais:

1.4.1.1 — O travão de serviço dos motociclos e triciclos deve ser ensaiado efectuando um certo número de travagens sucessivas, com o veículo em carga, de acordo com as modalidades a seguir referidas. No que respeita aos veículos equipados com um sistema de travagem combinado, bastará submeter este dispositivo de travagem de serviço ao ensaio do tipo 1;

1.4.1.2 — O ensaio do tipo 1 envolve três partes:

1.4.1.2.1 — Um único ensaio do tipo 0, em conformidade com as prescrições constantes dos n.ºs 2.1.2 ou 2.2.3.1 do presente anexo;

1.4.1.2.2 — Uma série de 10 travagens repetidas, efectuadas em conformidade com as prescrições do n.º 1.4.2;

1.4.1.2.3 — Um único ensaio do tipo 0, efectuado o mais rapidamente possível, mas, em todos os casos, no minuto que se segue, nas mesmas condições utilizadas para o ensaio do n.º 1.4.1.2.2, e em especial exercendo uma força tão constante quanto possível no comando, cujo valor médio não exceda a força média efectivamente utilizada no n.º 1.4.1.2.1;

1.4.2 — Condições de ensaio:

1.4.2.1 — O veículo e o(s) travão(ões) a ensaiar devem encontrar-se praticamente secos e o(s) travão(ões) deve(m) estar frios. Um travão é considerado frio quando a sua temperatura, medida no disco ou no exterior do tambor, for inferior a 100°C.

1.4.2.2 — A velocidade inicial do ensaio deve ser:

1.4.2.2.1 — No que respeita ao ensaio do(s) travão(ões) da frente, a menor das duas velocidades seguintes: 70 % da velocidade máxima do veículo ou 100 km/h;

1.4.2.2.2 — No que respeita ao ensaio do(s) travão(ões) de trás, a menor das duas velocidades seguintes: 70 % da velocidade máxima do veículo ou 80 km/h;

1.4.2.2.3 — No que respeita ao ensaio de um sistema de travagem combinado, a menor das duas velocidades seguintes: 70 % da velocidade máxima do veículo ou 100 km/h;

1.4.2.3 — A distância percorrida entre o início de uma travagem e o início da travagem subsequente deve ser de 1000 m;

1.4.2.4 — A caixa de velocidades e ou a desembraiagem devem ser utilizadas do seguinte modo:

1.4.2.4.1 — Caso o veículo esteja equipado com uma caixa de velocidades de comando manual ou com transmissão automática e caixa de velocidades desembraiável, durante as travagens deve estar engrenada a velocidade mais elevada que permita alcançar a velocidade inicial do ensaio; caso a velocidade do veículo diminua para 50 % da velocidade inicial de ensaio, o motor deve ser desembraiado;

1.4.2.4.2 — Caso o veículo esteja equipado com uma transmissão inteiramente automática, o ensaio deve efectuar-se nas condições normais de funcionamento do referido equipamento. No que se refere à aproximação, deve utilizar-se a relação adaptada à velocidade inicial de ensaio;

1.4.2.5 — Após cada travagem, o veículo deve ser imediatamente submetido a uma aceleração máxima para que alcance a velocidade inicial de ensaio, e ser mantido a essa velocidade até ao início da travagem subsequente. Se tal

se justificar, o veículo pode ser rodado na pista de ensaio antes da aceleração;

1.4.2.6 — A força aplicada no comando deve ser regulada por forma que se mantenha a menor das duas desacelerações seguintes: uma desaceleração média de 3 m/s² ou a desaceleração máxima que é possível obter com esse travão na primeira travagem; esta força deve permanecer constante no decorrer de todas as travagens sucessivas prescritas no n.º 1.4.1.2.2;

1.4.3 — Eficácia residual:

1.4.3.1 — No final do ensaio do tipo 1, deve medir-se a eficácia residual do travão de serviço nas mesmas condições (em especial, exercendo uma força tão constante quanto possível no comando, cujo valor médio não exceda a força média efectivamente utilizada) do ensaio do tipo 0 com motor desembraiado (sendo, porém, admissíveis diferenças de temperatura);

1.4.3.2 — Esta eficiência residual não deve ser:

1.4.3.2.1 — Inferior a 60 % da desaceleração obtida durante o ensaio do tipo 0, caso seja expressa em termos de uma desaceleração; nem

1.4.3.2.2 — Superior à distância de imobilização, calculada de acordo com a fórmula seguinte, caso seja expressa em termos de distância de imobilização:

$$S_2 \leq 1,67 S_1 - 0,67 aV$$

em que:

S_1 = distância de imobilização determinada no ensaio do tipo 0;

S_2 = distância de imobilização medida no ensaio da eficiência residual;

$a = 0,1$;

V = velocidade inicial aquando do início da travagem, de acordo com a definição constante dos n.ºs 2.1.1 ou 2.2.2 do presente anexo.

2 — Eficácia dos dispositivos de travagem:

2.1 — Prescrições relativas aos ensaios de veículos cujos dispositivos de travagem actuam apenas sobre a(s) roda(s) do eixo da frente ou do eixo de trás:

2.1.1:

Velocidade de ensaio $V = 40$ km/h ⁽¹⁾ para os ciclomotores;

Velocidade de ensaio $V = 60$ km/h ⁽¹⁾ para os motociclos;

2.1.2 — Eficácia da travagem de um veículo em carga:

2.1.2.1 — No que respeita ao ensaio de eficiência residual do tipo 1 (motociclos), importa especificar no relatório os valores obtidos para a distância de travagem, a desaceleração média desenvolvida e a força exercida no comando;

2.1.2.2 — Travagem exclusivamente com o travão da frente:

Categoria	Distância de travagem(s) (metros)	Desaceleração média desenvolvida correspondente (m/s ²)
Ciclomotores de duas rodas	$S \leq 0,1.V + V^2/90$	⁽¹⁾ 3,4
Ciclomotores de três rodas	$S \leq 0,1.V + V^2/70$	⁽¹⁾ 2,7

Categoria	Distância de travagem(s) (metros)	Desaceleração média desenvolvida correspondente (m/s ²)
Motociclos sem carro	$S \leq 0,1.V + V^2/115$	⁽²⁾ 4,4
Motociclos com carro	$S \leq 0,1.V + V^2/95$	3,6

⁽¹⁾ Para os ciclomotores cuja velocidade máxima seja inferior ou igual a 25 km/h e que tenham uma jante inferior ou igual a 45 mm (código 1.75), este valor é de 2,8 ou $S \leq 0,1.V + V^2/73$. Se este valor não puder ser atingido por cada um dos dispositivos de travagem devido a uma aderência limitada, deve ser aplicado o valor 4 m/s² para o ensaio de um veículo carregado utilizando simultaneamente os dois dispositivos de travagem.

⁽²⁾ Caso estes valores, relativos a um só dispositivo de travagem, não possam ser alcançados, em virtude de uma aderência limitada, devem ser substituídos pelos seguintes valores, para um ensaio com um veículo em carga e utilização conjunta dos dois travões:

Ciclomotores de três rodas — 4,4 m/s²;
Motociclos sem carro — 5,8 m/s².

2.1.2.3 — Travagem exclusivamente com o travão de trás:

Categoria	Distância de travagem(s) (metros)	Desaceleração média desenvolvida correspondente (m/s ²)
Ciclomotores de duas rodas	$S \leq 0,1.V + V^2/70$	2,7
Ciclomotores de três rodas	$S \leq 0,1.V + V^2/70$	⁽¹⁾ 2,7
Motociclos sem carro	$S \leq 0,1.V + V^2/75$	⁽¹⁾ 2,9
Motociclos com carro	$S \leq 0,1.V + V^2/95$	3,6

⁽¹⁾ Caso estes valores, relativos a um só dispositivo de travagem, não possam ser alcançados, em virtude de uma aderência limitada, devem ser substituídos pelos seguintes valores, para um ensaio com um veículo em carga e utilização conjunta dos dois travões:

Ciclomotores de três rodas — 4,4 m/s²;
Motociclos sem carro — 5,8 m/s².

2.1.3 — Eficiência da travagem sem carga:

2.1.3.1 — Apenas não é obrigatório proceder a um ensaio com condutor caso se possa comprovar, com base em dados quantitativos, que a distribuição da massa pelas rodas equipadas com travões é tal que cada um dos dispositivos de travagem permite uma desaceleração média desenvolvida de, pelo menos, 2,5 m/s² em que:

$$S \leq 0,1.V + V^2/65$$

2.2 — Disposições relativas ao ensaio dos veículos em que (pelo menos) um dos dispositivos de travagem é um dispositivo combinado:

2.2.1 — No que respeita ao ensaio de eficácia residual do tipo 1 (motociclos e triciclos), importa especificar no relatório do ensaio os valores de eficácia determinados no que diz respeito à distância de travagem, à desaceleração média desenvolvida e à força exercida no comando;

2.2.2:

Velocidade de ensaio $V = 40$ km/h ⁽²⁾, para os ciclomotores;

Velocidade de ensaio $V = 60$ km/h ⁽²⁾, para os motociclos e triciclos;

2.2.3 — O veículo deve ser ensaiado sem carga e em carga:

2.2.3.1 — Travagem exclusivamente com o dispositivo combinado:

Categoria	Distância de travagem(s) (metros)	Desaceleração média desenvolvida correspondente (m/s ²)
Ciclomotores	$S \leq 0,1.V + V^2/15$	4,4
Motociclos sem carro.	$S \leq 0,1.V + V^2/132$	5,1
Motociclos com carro	$S \leq 0,1.V + V^2/140$	5,4
Triciclos	$S \leq 0,1.V + V^2/130$	5

2.2.3.2 — Travagem com o segundo dispositivo de travagem de serviço ou com o dispositivo de travagem de emergência, para todas as categorias.

A distância de travagem deve ser a seguinte:

$$S \leq 0,1 \cdot V + V^2/65$$

(ou seja, uma desaceleração média desenvolvida de 2,5 m/s²).

2.3 — Eficiência do travão de estacionamento (caso exista):

2.3.1 — O travão de estacionamento, mesmo que esteja combinado com um dos outros dispositivos de travagem, deve permitir imobilizar o veículo em carga num declive de 18 %;

2.4 — Disposições relativas aos comandos de travagem:

2.4.1 — Força exercida nos comandos do travão de serviço:

Comando manual — ≤ 200 N;

Comando com o pé:

≤ 350 N (ciclomotores e motociclos);

≤ 500 N (triciclos);

2.4.2 — Comando do travão de estacionamento (caso exista):

Comando manual — ≤ 400 N;

Comando com o pé — ≤ 500 N;

2.4.3 — No que respeita às alavancas dos travões de mão, pressupõe-se que o ponto de aplicação da força se situe a 50 mm da extremidade da alavanca;

2.5 — Valores de eficiência (mínimos e máximos) a alcançar com os travões molhados:

2.5.1 — As desacelerações médias alcançadas com os travões molhados 0,5 s a 1 s após estes terem sido accionados devem ser no mínimo iguais a 60 % ⁽³⁾ das alcançadas com os travões secos durante o mesmo período de tempo e com a mesma força no comando.

2.5 — 2 — A força de comando utilizada, aplicada tão rapidamente quanto possível, deve ser equivalente à necessária para que se obtenha uma desaceleração de 2,5 m/s² com os travões secos.

2.5.3 — Durante todo o ensaio com travões molhados, a desaceleração nunca deve ultrapassar 120% da obtida com travões secos.

⁽¹⁾ Os ciclomotores cuja velocidade máxima seja inferior a 45 km/h e os motociclos cuja velocidade máxima seja inferior a 67 km/h devem ser ensaiados a uma velocidade igual a 0,9 V_{max}.

⁽²⁾ Os ciclomotores cuja velocidade máxima seja inferior a 45 km/h e os motociclos e triciclos cuja velocidade máxima seja inferior a 67 km/h devem ser ensaiados a uma velocidade igual a 0,9 V_{max}.

⁽³⁾ Este valor é de 40 % para os ciclomotores cuja velocidade máxima seja inferior ou igual a 25 km/h.

ANEXO II

(a que se refere o artigo 10.º do Regulamento)

Prescrições aplicáveis aos ciclomotores de duas rodas, aos motociclos sem carro e aos triciclos equipados com dispositivos antibloqueio

1 — Observações gerais:

1.1 — O objectivo das presentes disposições é definir comportamentos funcionais mínimos para os sistemas de travagem

com dispositivo antibloqueio montados em ciclomotores de duas rodas, em motociclos sem carro e em triciclos. As presentes disposições não tornam obrigatória a existência de um dispositivo antibloqueio nestes veículos. No entanto, caso um veículo esteja equipado com um tal dispositivo, este deve satisfazer as prescrições que se seguem;

1.2 — Os dispositivos actualmente conhecidos envolvem um ou mais sensores, um ou mais calculadores e um ou mais moduladores. Os dispositivos de concepção diferentes serão considerados dispositivos antibloqueio, na acepção do presente anexo, caso tenham comportamentos funcionais no mínimo equivalentes aos aqui prescritos.

2 — Definições — para efeitos do disposto no presente anexo, entende-se por:

2.1 — «Dispositivo antibloqueio» a definição constante da alínea r) do artigo 2.º do presente Regulamento;

2.2 — «Sensor» um elemento destinado a detectar as condições de rotação da(s) roda(s) ou o estado dinâmico do veículo e a transmiti-los ao calculador;

2.3 — «Calculador» o elemento destinado a avaliar as informações fornecidas pelo(s) sensor(es) e a transmitir uma ordem ao modulador;

2.4 — «Modulador» o elemento destinado a modular a(s) força(s) de travagem em função da ordem recebida do calculador.

3 — Natureza e características do sistema:

3.1 — Cada roda controlada deve ser concebida de forma a poder activar, pelo menos, o seu próprio dispositivo;

3.2 — Qualquer avaria na alimentação eléctrica do dispositivo e ou na instalação exterior ao(s) calculador(es) electrónico(s) deve ser assinalada ao condutor por intermédio de um sinal óptico visível à própria luz do dia; o condutor deve poder verificar facilmente o seu funcionamento ⁽¹⁾;

3.3 — Em caso de avaria do dispositivo antibloqueio, a eficácia de travagem do veículo em carga não deve ser inferior à prevista na menor das duas prescrições relativas ao veículo, constantes dos n.ºs 2.1.2.2 ou 2.1.2.3 do anexo I do presente Regulamento;

3.4 — As interferências causadas pelos campos electromagnéticos não devem perturbar o funcionamento do dispositivo ⁽²⁾;

3.5 — Os dispositivos antibloqueio devem conservar a respectiva eficiência caso o travão seja accionado a fundo durante uma imobilização, qualquer que seja a sua duração.

4 — Utilização da aderência:

4.1 — Observações gerais:

4.1.1 — No que respeita aos motociclos sem carro e aos triciclos, considera-se que os sistemas de travagem equipados com um dispositivo antibloqueio são satisfatórios caso se observe a condição:

$$\varepsilon \geq 0,70$$

em que ε representa a aderência utilizada, conforme definida na adenda ao presente anexo ⁽³⁾.

4.1.2 — O coeficiente de utilização da aderência ε deve ser medido em pavimentos de estrada que tenham, respectivamente, um coeficiente de aderência máximo de 0,45 e mínimo de 0,8;

4.1.3 — Os ensaios efectuem-se com o veículo sem carga;

4.1.4 — O processo de ensaio para a determinação do coeficiente de aderência (K) e o método de cálculo da

aderência utilizada são os prescritos na adenda ao presente anexo.

5 — Verificações complementares:

5.1 — Devem efectuar-se as verificações complementares adiante mencionadas, com o veículo sem carga:

5.1.1 — Nenhuma roda controlada por um dispositivo antibloqueio se deve bloquear quando o dispositivo de travagem é accionado a fundo ⁽⁴⁾ de modo súbito nos dois tipos de pavimento definidos no n.º 4.1.2, devendo o ensaio efectuar-se a velocidades iniciais de até 0,8 Vmax, embora sem exceder 80 km/h ⁽⁵⁾;

5.1.2 — Caso uma roda controlada por um dispositivo antibloqueio passe de um pavimento com coeficiente de aderência elevado para um com coeficiente reduzido, como se refere no n.º 4.1.2, estando o dispositivo de travagem accionado a fundo ⁽⁴⁾, a roda não deve bloquear-se. A velocidade de rolamento e o movimento da aplicação dos travões devem ser colocados de forma que, estando o dispositivo antibloqueio a funcionar plenamente no pavimento de elevado coeficiente de aderência, a passagem de um pavimento para o outro se processe a uma velocidade de cerca de 0,5 Vmax, sem exceder 50 km/h;

5.1.3 — Caso um veículo passe de um pavimento com reduzido coeficiente de aderência para um com elevado coeficiente de aderência, conforme referido no n.º 4.1.2, com o dispositivo de travagem accionado a fundo ⁽⁴⁾, a desaceleração do veículo deve atingir o valor elevado adequado num intervalo de tempo razoável, não devendo o veículo desviar-se da sua trajectória inicial. A velocidade de rolamento e o momento da aplicação dos travões devem ser colocados de forma que, encontrando-se o dispositivo antibloqueio em pleno funcionamento num pavimento com revestimento de reduzido coeficiente de aderência, a passagem de um revestimento para outro se processe a uma velocidade de cerca de 0,5 Vmax, sem exceder 50 km/h;

5.1.4 — Caso os dois dispositivos de travagem independentes estejam equipados com um dispositivo antibloqueio, devem ser igualmente executados os ensaios prescritos nos n.ºs 5.1.1, 5.1.2 e 5.1.3, com utilização simultânea dos dois dispositivos de travagem independentes, devendo o veículo conservar sempre a sua estabilidade;

5.1.5 — Todavia, nos ensaios previstos nos n.ºs 5.1.1, 5.1.2, 5.1.3 e 5.1.4, são permitidos períodos de bloqueio ou de derrapagem extrema das rodas, desde que não afectem a estabilidade do veículo. O bloqueio das rodas é permitido quando a velocidade do veículo for inferior a 10 km/h.

⁽¹⁾ O serviço técnico deve examinar o computador electrónico e ou qualquer sistema de transmissão de sinais, a fim de determinar as possíveis causas de falha.

⁽²⁾ Até que tenham sido preparados processos de ensaios uniformes, os fabricantes devem informar os serviços técnicos dos processos de controlo utilizados.

⁽³⁾ No que respeita aos ciclomotores de duas rodas, e enquanto não tiver sido definido um valor mínimo para o valor médio deve ser registado no relatório do ensaio.

⁽⁴⁾ A força aplicada ao travão é a força máxima prescrita no n.º 2.4 do anexo I para a categoria do veículo; pode utilizar-se uma força superior, quando tal seja necessário para accionar o dispositivo de antibloqueio.

⁽⁵⁾ Nos pavimentos de reduzida aderência ($\leq 0,35$), a velocidade inicial pode ser reduzida por razões de segurança; neste caso, o valor K e a velocidade inicial devem ser especificados no relatório de ensaio.

Adenda

1 — Determinação do coeficiente de aderência (K):

1.1 — O coeficiente de aderência (K) define-se com base na relação de travagem máxima do veículo, sem bloqueio das rodas, estando o(s) dispositivo(s) antibloqueio

desligado(s) e exercendo-se a travagem simultaneamente em todas as rodas ⁽¹⁾;

1.2 — Os ensaios de travagem devem ser executados aplicando os travões a uma velocidade inicial de cerca de 60 km/h (ou, no caso de veículos que não possam atingir 60 km/h, a uma velocidade de cerca de 0,9 Vmax), como o veículo sem carga (com excepção dos instrumentos de ensaio e ou do material de segurança necessário). O esforço exercido no comando do travão deve ser constante durante todo o ensaio;

1.3 — Pode proceder-se a uma série de ensaios até ao ponto crítico, alcançado imediatamente antes de a(s) roda(s) se bloquear(em), fazendo variar as forças de travagem nas rodas da frente e de trás, a fim de determinar a relação de travagem máxima do veículo ⁽²⁾;

1.4 — A relação de travagem (Z) será determinada em relação ao tempo necessário para que a velocidade diminua de 40 km/h para 20 km/h, através da fórmula:

$$Z = \frac{0,56}{t}$$

em que t é expresso em segundos.

No que respeita aos veículos que não possam alcançar 50 km/h, a relação de travagem deve ser determinada em relação ao tempo necessário para que a velocidade do veículo diminua de 0,8 Vmax para 0,8 Vmax – 20, sendo Vmax expresso em km/h.

O valor máximo de Z é igual a K .

2 — Determinação da aderência utilizada (ε):

2.1 — A aderência utilizada define-se como o quociente entre a relação de travagem máxima com o dispositivo antibloqueio em funcionamento (Z_{max}) e a relação de travagem máxima com o dispositivo antibloqueio desligado (Z_m). Devem efectuar-se ensaios distintos em cada uma das redes equipadas com um dispositivo antibloqueio;

2.2 — Z_{max} deve ser calculado com base na média de três ensaios, sendo o tempo considerado o necessário para obter as reduções de velocidade prescritas no n.º 1.4;

2.3 — A aderência utilizada é dada pela fórmula:

$$\varepsilon = \frac{Z_{max}}{Z_m}$$

⁽¹⁾ No que respeita aos veículos equipados com um dispositivo de travagem combinada, será porventura necessário estabelecer prescrições suplementares.

⁽²⁾ Para facilitar estes ensaios preliminares, poder-se-á, numa primeira fase, determinar, para cada uma das rodas, a força de travagem máxima aplicada antes de se atingir o ponto crítico.

ANEXO III

(a que se refere o anexo II do Regulamento da Homologação de Veículos a Motor de Duas e Três Rodas e Respectivo Indicador de Velocidade)

Ficha de informações relativa à travagem dos veículos a motor de duas ou três rodas (a anexar ao pedido de homologação, caso este seja apresentado independentemente do pedido de recepção do veículo).

Número de ordem (atribuído pelo requerente): ...

No que respeita à travagem de um modelo de veículo a motor de duas ou três rodas, o pedido de homologação deve ser acompanhado das informações que figuram na parte A do anexo II do Regulamento da Homologação de Veículos a Motor de Duas e Três Rodas e Respectivo Indicador de Velocidade, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 30/2002, de 16

de Fevereiro, com a última redacção conferida pelo Decreto-Lei n.º 238/2003, de 3 de Outubro, nos pontos:

- 0.1;
- 0.2;
- 0.4 a 0.6;
- 2.1 a 2.2.1;
- 3.0 a 3.1.1;
- 5.2;
- 5.2.2;
- 7.1 a 7.4.

ANEXO IV

(a que se refere o anexo III do Regulamento da Homologação de Veículos a Motor de Duas e Três Rodas e Respectivo Indicador de Velocidade)

Denominação da autoridade administrativa

Certificado de homologação no que respeita à travagem de um modelo de veículo a motor de duas ou três rodas

Modelo

Relatório n.º ... do serviço técnico ... em ... de ... de ...
Número da homologação: ...

Número da extensão: ...

1 — Marca de fábrica ou denominação comercial do veículo: ...

2 — Modelo do veículo: ...

3 — Nome e morada do fabricante: ...

4 — Nome e morada do eventual mandatário: ...

5 — Veículo apresentado ao ensaio em: ...

6 — A homologação é concedida/recusada ⁽¹⁾: ...

7 — Local: ...

8 — Data: ...

9 — Assinatura: ...

(¹) Riscar o que não interessa.

Portaria n.º 1358/2007

de 15 de Outubro

O Decreto-Lei n.º 247/2007, de 27 de Junho, veio determinar o regime jurídico aplicável à constituição, organização, funcionamento e extinção dos corpos de bombeiros no território continental.

No n.º 5 do artigo 17.º do referido diploma está previsto que nos municípios em que se justifique os corpos de bombeiros detidos por associações humanitárias de bombeiros podem dispor de equipas de intervenção permanente, cuja composição e funcionamento é definida por portaria do membro do Governo responsável pela área da administração interna.

O programa do Governo prevê a criação de equipas de intervenção permanente nos concelhos de maior risco. Foi com esse objectivo que, através de protocolo celebrado entre a Autoridade Nacional de Protecção Civil, a Associação Nacional de Municípios Portugueses e a Liga dos Bombeiros Portugueses, se definiu, como meta a criação de 200 equipas até ao final do ano 2009. A implementação e o funcionamento das mesmas passa, pois, pela congregação de esforços entre a Autoridade Nacional de Protecção Civil, as Câmaras Municipais e as Associações Humanitárias de Bombeiros.

A presente portaria pretende garantir às equipas de intervenção permanente (EIP) um funcionamento baseado numa definição clara das suas funções, as quais se destinam ao cumprimento de missões que, no âmbito do Sistema de Protecção Civil, estão confiadas aos corpos de bombeiros.

Numa óptica de conferir sistematização jurídica à criação destas EIP consubstanciadas nos diplomas que enformam o desenvolvimento das suas missões, importa regulamentar de forma clara as regras e os procedimentos a observar na criação destas equipas e na regulação dos apoios à sua actividade, de forma a conferir um ordenamento jurídico metodizado.

Assim, ao abrigo do disposto no n.º 5 do artigo 17.º do Decreto-Lei n.º 247/2007, de 27 de Junho, manda o Governo, pelo Ministro da Administração Interna, o seguinte:

Artigo 1.º

Composição

As equipas de intervenção permanente, doravante designadas EIP, são compostas por cinco elementos:

a) O chefe de equipa, recrutado na estrutura de comando, de entre oficiais bombeiros ou de entre chefias existentes no quadro activo do corpo de bombeiros;

b) Quatro bombeiros, devendo dois deles possuir carta de condução que o habilite a conduzir veículos pesados.

Artigo 2.º

Missões

1 — A EIP visa assegurar, em permanência, o socorro às populações, designadamente nos seguintes casos:

a) Combate a incêndios;

b) Socorro às populações em caso de incêndios, inundações, desabamentos, abalroamentos e em todos os acidentes ou catástrofes;

c) Socorro a naufragos;

d) Socorro complementar, em segunda intervenção, desencarceramento ou apoio a sinistrados no âmbito da urgência pré-hospitalar, não podendo substituir-se aos acorridos com a autoridade nacional de emergência médica;

e) Minimização de riscos em situações de previsão ou ocorrência de acidente grave;

f) Colaboração em outras actividades de protecção civil, no âmbito do exercício das funções específicas que são cometidas aos corpos de bombeiros.

2 — Os elementos que constituem as EIP desempenham, ainda, outras tarefas de âmbito operacional, incluindo planeamento, formação, reconhecimento dos locais de risco e das zonas críticas, preparação física e desportos, limpeza e manutenção de equipamento, viaturas e instalações, sem prejuízo da prontidão e socorro.

Artigo 3.º

Área de actuação

1 — As EIP asseguram a prestação do socorro na área de actuação do respectivo corpo de bombeiros.

2 — Nos concelhos onde exista uma única EIP esta assegura o socorro e a emergência na área do município,