



ATA DE REUNIÃO DA CGCRE

Identificação da Reunião

Página 1 de 2

COMITÊ TÉCNICO DE ORGANISMOS DE INSPEÇÃO – SEGURANÇA VEICULAR

Número/Ano: 05/2016

Data: 08/03/2015

Início: 9:30hs

Término: 17:30hs

Local: Inmetro – Rua Santa Alexandrina, 416 – Rio de Janeiro

Presentes:

Enio G. Ferreira – RQSul – Coordenador
Guilherme Pedrosa - /Cgcre
Eliana Viola – Cgcre
Tiago Dantas – Cgcre
Jorge Luiz de Oliveira - /Cgcre
Ronaldo Garcia – Avaliador Técnico Independente
Sunday Alexandre de Sousa – OIA Potiguar Inspeções
Daniel Fedrigo – RQSul
Charles Macedo - ACOI
Afrânio dos Santos Machado – OIA Central Porto Alegre
Luiz Cremonenzi - Angis
Marcos Torres Scoparim – CATA
Paulo Lyra S. Ferreira – Inmetro/Dimci

Ausentes Não Justificados:

Aquiles Leonardo Pisanelli
Adriana Castro – OIA Crivo
Paulo Eugênio Soares – AMSV

Convidados:

Clecio Dambiski – Qualabor
Renato Guerreiro – ACOI
Silas Missias – PR Metrologia
Everton Pedroso – Apoio
Celso Kloss – PR Metrologia
Jorge Cardoso – ISQ
Hélio M. Bombardelli – Save Line
Luis D. Merli – Napro
Raul Martins – Universal
Geraldo Vicente Pim – Gero
Idelson Cordeiro – Multisensors

Redator:

Tiago Dantas – Cgcre
Enio G. Ferreira – RQSul

Documentos Distribuídos: ----

PAUTA

- 1 – Ensaio de Proficiência;
- 2 – Requisitos para a Calibração e Verificação de Linhas de Inspeção (Nit-Diois-016 – rev.02).



MEMÓRIA DA REUNIÃO

Esta reunião foi dividida em duas partes: Na parte da manhã foi discutido o assunto referente a ensaio de Proficiência e na parte da tarde foi discutido os requisitos para a calibração e verificação de linha de inspeção.

Ensaio de Proficiência:

1. A reunião contou com a presença de dois representantes de empresas provedoras de ensaios de proficiência – Qualabor e Paraná Metrologia. Houve uma apresentação realizada pelo Sr. Clécio Dambiski (Qualabor) onde explanou seus PEP disponíveis na área de inspeção, inclusive explanou seu PEP em REGLOSCÓPIO. Logo após, o Sr Celso Kloss (Parana Metrologia) se apresentou como interessado em aumentar os PEP disponíveis para a área de inspeção.
2. Após apresentação, foram discutidos os seguintes pontos sobre o ensaio de regloscópio:
 - A – Divergência entre o procedimento do PEP e o procedimento de ensaio de regloscópio realizado pelo organismo;
 - B – Apesar do comitê ser técnico, foi levantada a questão comercial quanto ao valor cobrado pelo único provedor que está disponibilizando este PEP; e
 - C – Prazos da Norma Nit-Diois-021.

Ao final da discussão ficou claro que o ensaio de proficiência em regloscópio é relevante, pois este equipamento não possui calibração, apenas verificação interna por cada organismo com base em seu procedimento. Logo, um PEP que consiga prover informações quanto ao comportamento de medições realizadas pelos organismos nos ensaios de faróis dos veículos (inspeção propriamente dita) ou nos parâmetros de verificação interna realizada pelos organismos, ou nos dois casos possui relevância significativa para o objetivo de se obter uma rastreabilidade e padronização das medições realizadas pelos organismos de inspeção. Contudo o ensaio de luminosidade/iluminância no regloscópio não possui relevância para SV, considerando que este critério não é mais utilizado e está sendo retirado das normas aplicáveis.

Quanto às questões financeiras, a postura da Cgcre é não interferir nas questões comerciais. Durante as discussões surgiram opções como: associações desenvolverem seus PEP e/ou provedores disponibilizarem um PEP com a garantia de um número mínimo de inscritos viabilizando a diminuição de custos.

3. A DIOIS em conjunto com o CT-SV deve definir quais outros ensaios podem ser considerados como relevantes para SV;
4. Ficou acordado que a Cgcre deve tomar as seguintes ações:
 - a) Ampliar os conhecimentos aos organismos de inspeção sobre o que é um ensaio de proficiência, quais são seus objetivos, quais as normas de referência. Esclarecer que isso não é programa de treinamento de pessoal;
 - b) verificar junto aos avaliadores do Inmetro como está sendo a cobrança deste requisito, como estão sendo caracterizadas as NC neste requisito e como estas NC estão sendo fechadas.

Linha de inspeção:

1. Foi feita uma apresentação pelo Sr. Tiago, informando que todos os critérios e condições estabelecidas na Nit-Diois-016, parte de calibração da linha, tem o prazo de adequação descrito na política de transição, **inclusive para balanças de pesados em banco de suspensão**. Foi informado pelo Sr. Guilherme Pedrosa que estes prazos não seriam alterados pela Cgcre, pois os mesmos já haviam sido acordados anteriormente com fabricantes, organismos, associações e laboratórios, além de serem apresentados no ENOAC 2015;
2. Sr. Renato (ACOI) solicitou inserir critérios de resolução na norma. Esta solicitação ficou para ser estudada, considerando que a ABNT 14040 está sendo revisada e inserindo estes critérios na Norma.



Outra sugestão foi acompanhar a consulta pública da ABNT 14040, partes 11 e 6 para verificar possíveis confrontos entre os requisitos das Normas;

3. Futuramente inserir critérios e faixas para frenômetros de motos e linhas leves adaptadas para motos;

4. Após discussão, foram propostas as seguintes alterações na norma:

- Item 10.1 (calibração placa de desvio lateral) – Sr. Afrânio (OIA Central Porto Alegre) sugeriu inserir na placa de alinhamento o ponto crítico de 7 mm/m, pois este é o ponto de corte aprovação/reprovação. Sr. Merli (Napro) sugeriu inserir o de 12 mm/m. Sr. Geraldo (Gero) informou que para este tipo de medição, o fato de medir nas faixas intermediárias não interfere. Esta sugestão não aceita inicialmente, pela argumentação apresentada pelo Sr. Geraldo (Gero) e pelo fato de estes valores já estarem definidos na revisão anterior da Norma. Outra Solicitação de mudança foi alterar a unidade de m/km para mm/m.

- Item 10.2 (Banco de suspensão) – Sugestão de tirar o valor de 1000 N nos itens 10.2.1a e 10.2.1c e mudar para 1500 N.

- Itens 10.2.2a e 10.3.2a, Verificar onde tem o termo “valor aplicado” e mudar para “valor nominal”.

- Item 10.3.1 “a” não considerar o primeiro ponto para fins de aprovação, somente a partir do ponto de 800 N. (essa sugestão foi feita, segundo os presentes, pela dificuldade de calibração principalmente das linhas mistas no ponto de 400 N). O Sr. Tiago Dantas informou que o ponto de 400 N foi testado durante os ensaios dinâmicos de frenagem realizados no âmbito do comitê técnico. Contudo, caso fosse realmente necessária a mudança no ponto de 400 N, sugeriu então mudar o primeiro ponto de 400 N para 600 N e mudar segundo ponto de 800N para 1000 N e ponderou que as Normativas da Espanha consideram o primeiro ponto para aprovação/reprovação por desequilíbrio de frenagem o ponto de 600 N.

- O Sr. Merli (Napro) sugeriu verificar e revisar nos itens 10.2.2b e 10.3.2b os critérios de erro máximo admissível para evitar inconsistências entre as linhas leves, mistas e pesadas, cada uma em suas faixas de aplicação. O Sr. Tiago Dantas se comprometeu a verificar esses valores e procurar adequar os valores para corrigir essas questões.

5. O Sr. Raul Martins (Universal Máquinas), ao se retirar da reunião por questão de horário, informou que não concordava com algumas ações acordadas quanto à calibração da linha de inspeção e informou que iria procurar “seus direitos” no poder judiciário.

Tendo sido contemplados todos os itens da pauta em epígrafe o presidente do comitê Sr. Ênio Ferreira deu por encerrada a reunião.

Próxima Reunião:

Data: A definir

Horário: A definir

Local: A definir
