Kun de originale FN/ECE-tekster har retlig virkning i henhold til folkeretten. Dette regulativs nuværende status og ikrafttrædelsesdato bør kontrolleres i den seneste version af FN/ECE's statusdokument TRANS/WP.29/343, der findes på adressen: http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29fdocstts.html

FN-regulativ nr. 137 — Ensartede forskrifter for godkendelse af personbiler i tilfælde af en frontal kollision med fokus på fastholdelsesanordningen [2020/576]

omfattende al gældende tekst frem til:

Supplement 2 til ændringsserie 01 — ikrafttrædelsesdato: Den 28. maj 2019

Dette dokument er udelukkende et dokumentationsredskab. De autentiske og juridisk bindende tekster er:

— ECE/TRANS/WP.29/2015/106/

— ECE/TRANS/WP.29/2018/77 og

— ECE/TRANS/WP.29/2018/140/

INDHOLDSFORTEGNELSE

REGULATIV

1. Anvendelsesområde

2. Definitioner

3. Ansøgning om godkendelse

4. Godkendelse

5. Specifikationer

6. Brugervejledning til køretøjer med airbag

7. Ændring af køretøjstypen og udvidelse af godkendelsen

8. Produktionens overensstemmelse

9. Sanktioner i tilfælde af produktionens manglende overensstemmelse

10. Endeligt ophør af produktionen

11. Overgangsbestemmelser

12. Navne og adresser på de tekniske tjenester, der er ansvarlige for udførelse af godkendelsesprøvningerne, og på de typegodkendende myndigheder

BILAG

1. Meddelelse

2. Udformning af godkendelsesmærker

3. Prøvningsprocedure

4. Belastningsindeks

5. Anbringelse og montering af prøvedukker og justering af fastholdelsessystemer

6. Procedure for bestemmelse af »H-punktet« og den faktiske torsovinkel for siddepladser i motorkøretøjer

Tillæg 1 — Beskrivelse af den tredimensionale »H« -punktmaskine (3-D H-maskine)

Tillæg 2 — Tredimensionalt referencesystem

Tillæg 3 — Referencedata for siddepladser

7. Prøvningsmetode med vogn

Tillæg — Ækvivalenskurve — toleranceområde for kurven $\Delta V = f(t)$

8. Måleteknik i måleprøvninger: Instrumentering

9. Prøvningsprocedurer for beskyttelsen af personer i eldrevne køretøjer mod højspænding og elektrolytudslip

Tillæg — Prøvefinger med led (IPXXB)

1. ANVENDELSESOMRÅDE

Dette regulativ gælder for køretøjer i klasse M_1 [1], hvis største tilladte totalvægt ikke overstiger 3,5 ton. Andre køretøjer kan godkendes på fabrikantens anmodning.

2. DEFINITIONER

I dette regulativ forstås ved:

2.1. »Beskyttelsessystem«: indvendigt udstyr og anordninger, der er beregnet til at fastholde personerne i køretøjet, og som medvirker til overholdelse af de i punkt 5 nedenfor fastlagte krav.

2.2. »type beskyttelsessystem«: en kategori beskyttelsessystemer, som indbyrdes ikke frembyder væsentlige forskelle med hensyn til:

a) teknologi

b) geometri og

c) materialer.

2.3. »køretøjets bredde«: afstanden mellem to planer, der er parallelle med køretøjets vertikale midterplan i længderetningen, og som berører køretøjet på hver side af dette plan, men hverken omfatter udvendige anordninger til indirekte udsyn, sidemarkeringslygter, dæktryksindikatorer, retningsviserblinklygter, parkeringslygter, bøjelige stænklapper eller den udadbøjede del af dæksiden umiddelbart over stedet, hvor dækket rører vejbanen.

[1] Som defineret i den konsoliderede resolution om køretøjers konstruktion (R.E.3), dokument ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6, para. 2- /trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html

2.4. »køretøjstype«: en klasse af motorkøretøjer, der ikke frembyder væsentlige forskelle med hensyn til:

2.4.1. køretøjets længde og bredde, for så vidt de har negativ indvirkning på resultaterne af den i dette regulativ foreskrevne kollisionsprøvning

2.4.2. konstruktion, mål, form og materialer for den del af køretøjet, der befinder sig foran det vertikale tværplan gennem førersædets »R« -punkt, for så vidt de har negativ indvirkning på resultaterne af den i dette regulativ foreskrevne kollisionsprøvning

2.4.3. kabinens form og indvendige mål og typen af beskyttelsessystemer, for så vidt de har negativ indvirkning på resultaterne af den i dette regulativ foreskrevne kollisionsprøvning

2.4.4. motorens placering (front-, hæk- eller centermotor) og orientering (tværstillet eller langstillet) for så vidt dette har negativ indvirkning på resultaterne af den i dette regulativ foreskrevne kollisionsprøvningsprocedure

2.4.5. køretøjets masse (ulastet), for så vidt den har negativ indvirkning på resultaterne af den i dette regulativ foreskrevne kollisionsprøvning

2.4.6. de anordninger eller andet ekstraudstyr, som er leveret af fabrikanten, såfremt de har negativ indvirkning på resultaterne af den i dette regulativ foreskrevne kollisionsprøvning

2.4.7. placeringen af det genopladelige energilagringssystem (REESS), for så vidt det har negativ indvirkning på resultatet af den i dette regulativ foreskrevne kollisionsprøvning.

2.5. Kabinen

2.5.1. »kabinen for så vidt angår beskyttelse af fører og passagerer«: det rum, hvor fører og passagerer opholder sig, afgrænset af taget, gulvet, sidevæggene, dørene, udvendige ruder, den forreste skilleplade og planet for kabinens bageste skilleplade eller planet for bageste ryglænsbeslag.

2.5.2. »kabinen for så vidt angår vurdering af elektrisk sikkerhed«: det rum, hvor fører og passagerer opholder sig, afgrænset af taget, gulvet, sidevæggene, dørene, udvendige ruder, den forreste og bageste skillevæg eller bagklap samt af de elektriske beskyttelsesbarrierer og indkapslinger til beskyttelse af fører og passagerer mod direkte kontakt med strømførende højspændingsdele.

2.6. »R-punkt«: et referencepunkt, som for hver siddeplads er fastlagt af fabrikanten i forhold til køretøjets opbygning, som angivet i bilag 6.

2.7. »H-punkt«: et referencepunkt, som for hver siddeplads fastlægges af den tekniske tjeneste, der er ansvarlig for udførelse af godkendelsesprøvningerne, efter den metode, der er beskrevet i bilag 6.

2.8. »masse ulastet«: køretøjets masse, når dette er køreklart, uden fører, passagerer eller last, men med fyldte brændstof-, køle- og smøremiddelbeholdere, samt med værktøjssæt og reservehjul (såfremt sådanne leveres som standardudstyr af køretøjets fabrikant).

2.9. »airbag«: en anordning, der er monteret som supplement til sikkerhedsseler og fastholdelsesanordninger i motordrevne køretøjer, dvs. systemer, som i tilfælde af et kraftigt sammenstød automatisk indskyder en smidig struktur, der gennem sammentrykning af den indeholdte gas begrænser den påvirkning, som kan påføres en eller flere kropsdele på en person i køretøjet ved berøring med kabinens inderside.

2.10. »passager-airbag«: en airbag, der er beregnet til at beskytte passager(er) på andre sæder end førersædet i tilfælde af en frontal kollision.

2.11. »højspænding«: klassifikation af en elektrisk komponent eller et kredsløb, hvis arbejdsspænding er > 60 V og ≤ 1 500 V jævnstrøm (DC) eller > 30 V og ≤ 1 000 V vekselstrøm (AC), RMS (kvadratisk middelværdi).

2.12. »genopladeligt energilagringssystem (REESS)«: det genopladelige energilagringssystem, der leverer elektrisk energi til fremdrift.

2.13. »elektrisk beskyttelsesbarriere«: den del, der giver beskyttelse mod direkte kontakt med strømførende højspændingsdele.

2.14. »elektrisk fremdriftssystem«: det elektriske kredsløb, som omfatter elektrisk(e) drivmotor(er), og som også kan omfatte REESS-systemet, det elektriske energiomdannelsessystem, elektroniske omdannere, tilhørende ledninger og stik og tilkoblingssystemet til opladning af REESS-systemet.

2.15. »strømførende dele«: ledende del(e), der ved normal brug er beregnet til at føre elektrisk energi.

2.16. »blotlagt ledende del«: enhver ledende del, som kan berøres, jf. bestemmelserne om IPXXB-beskyttelse, og som i tilfælde af svigtende isolering fører elektrisk energi. Dette omfatter dele under et dække, der kan fjernes uden brug af værktøj.

2.17. »direkte kontakt«: personers kontakt med strømførende højspændingsdele.

2.18. »indirekte kontakt«: personers kontakt med blotlagte ledende dele.

2.19. »IPXXB-beskyttelse«: beskyttelse mod kontakt med strømførende højspændingsdele i form af enten en elektrisk beskyttelsesbarriere eller en indkapsling. som er prøvet med en prøvefinger med led (IPXXB) som beskrevet i punkt 4 i bilag 9

2.20. »arbejdsspænding«: den højeste kvadratiske middelværdi (RMS) af en spænding i et elektrisk kredsløb angivet af fabrikanten, som kan forekomme mellem alle ledende dele ved åbne kredsløbsforhold eller ved normale driftsforhold. Hvis det elektriske kredsløb er opdelt ved galvanisk isolering, defineres arbejdsspændingen for hvert af de opdelte kredsløb.

2.21. »tilkoblingssystem til opladning af det genopladelige energilagringssystem (REESS)«: det elektriske kredsløb, der anvendes til opladning af REESS-systemet fra en ekstern elektrisk strømforsyning, herunder tilkoblingen på køretøjet.

2.22. »stel«: et sæt ledende dele, som er elektrisk forbundne, hvis elektriske potentiale anvendes som reference.

2.23. »elektrisk kredsløb«: et aggregat af forbundne strømførende højspændingsdele, som er beregnet til at føre elektrisk energi under normale driftsforhold.

2.24. »elektrisk energiomdannelsessystem«: et system (f.eks. brændselsceller), der producerer og leverer elektrisk energi til elektrisk fremdrift.

2.25. »elektronisk omdanner«: en anordning, der muliggør styring og/eller omdannelse af strøm til elektrisk fremdrift.

2.26. »indkapsling«: den del, der omslutter de interne enheder og yder beskyttelse mod enhver direkte kontakt.

2.27. »højspændingsbus«: det elektriske kredsløb, herunder tilkoblingssystemet til opladning af REESS-systemet, som drives af højspænding.

2.28. »massiv isolering«: den isolerende beklædning på ledninger, der skal dække strømførende højspændingsdele og forhindre enhver direkte kontakt. Dette omfatter bl.a. beklædning til isolering af strømførende højspændingsdele på konnektorer og lak eller maling beregnet til isolering.

2.29. »automatisk frakobling«: en anordning, der, når den udløses, galvanisk adskiller den elektriske energi fra resten af højspændingskredsløbet i det elektriske fremdriftssystem.

2.30. »traktionsbatteri af åben type«: en væskekrævende batteritype, der genererer brintgas, som frigives til atmosfæren.

2.31. »automatisk aktiveret dørlåsningssystem«: et system, der låser dørene automatisk ved en bestemt hastighed eller under enhver anden betingelse, som defineret af fabrikanten.

3. ANSØGNING OM GODKENDELSE

3.1. Ansøgning om godkendelse af en køretøjstype hvad angår beskyttelsen af personer på forsæderne ved en frontalkollision skal indgives af køretøjets fabrikant eller dennes behørigt befuldmægtigede repræsentant.

3.2. Ansøgningen skal ledsages af nedenfor nævnte dokumenter i tre eksemplarer og følgende oplysninger:

3.2.1. en detaljeret beskrivelse af køretøjstypen hvad angår dens opbygning, mål, udformning og anvendte materialer

3.2.2. fotografier og/eller diagrammer og tegninger af køretøjet, der viser køretøjstypen set forfra, fra siden og bagfra samt nærmere oplysninger om den forreste dels konstruktion

3.2.3. nærmere oplysninger om køretøjets masse ulastet

3.2.4. kabinens form og indvendige mål

3.2.5. en beskrivelse af den indvendige indretning og beskyttelsessystemer monteret i køretøjet

3.2.6. en generel beskrivelse af den elektriske strømkildetype, dennes placering og det elektriske fremdriftssystem (f.eks. hybrid, elektrisk).

3.3. Ansøgeren er berettiget til at fremlægge alle oplysninger og prøvningsresultater, som godtgør, at der med tilstrækkelig sikkerhed kan opnås overensstemmelse med forskrifterne.

3.4. Et køretøj, som er repræsentativt for den køretøjstype, der ansøges om godkendelse for, skal indleveres til den tekniske tjeneste, som forestår godkendelsesprøvningen.

3.4.1. Et køretøj, der ikke omfatter alle de komponenter, som er normale på denne type, kan accepteres til prøvning, hvis det kan bevises, at fraværet af de udeladte komponenter ikke har en negativ indvirkning på resultatet af prøvningen, hvad angår forskrifterne i dette regulativ.

3.4.2. Det er ansøgerens ansvar at bevise, at anvendelsen af punkt 3.4.1 kan forenes med overholdelsen af forskrifterne i dette regulativ.

4. GODKENDELSE

4.1. Hvis den køretøjstype, der ansøges om godkendelse af i henhold til dette regulativ, opfylder forskrifterne i regulativet, meddeles der godkendelse for den pågældende køretøjstype.

4.1.1. Den tekniske tjeneste, der er udpeget i overensstemmelse med punkt 12 nedenfor, kontrollerer, at de påkrævede betingelser er opfyldt.

4.1.2. I tvivlstilfælde skal der ved efterprøvning af køretøjets overensstemmelse med forskrifterne i dette regulativ tages hensyn til alle oplysninger og prøvningsresultater, som forelægges af fabrikanten, og som kan tages i betragtning ved vurdering af den godkendelsesprøvning, som er foretaget af den tekniske tjeneste.

4.2. Der tildeles et godkendelsesnummer til hver godkendt type. De første to cifre (i øjeblikket 01, svarende til ændringsserie 01) angiver den serie ændringer, som omfatter de seneste vigtige tekniske ændringer af regulativet på godkendelsens udstedelsestidspunkt. Samme kontraherende part kan ikke tildele samme godkendelsesnummer til en anden køretøjstype.

4.3. Meddelelse om godkendelse eller nægtelse af godkendelse af en køretøjstype efter dette regulativ skal meddeles de kontraherende parter, der anvender dette regulativ, ved hjælp af en meddelelsesformular svarende til modellen i bilag 1 til dette regulativ, ledsaget af fotografier og/eller diagrammer og tegninger, leveret af ansøgeren, i et format, der ikke er større end A4 (210 × 297 mm) eller er foldet til dette format, samt i et passende målestoksforhold.

4.4. Ethvert køretøj, som er i overensstemmelse med en type, som er godkendt efter dette regulativ, skal på et let synligt og let tilgængeligt sted, der er angivet i godkendelsesattesten, være påført et internationalt godkendelsesmærke bestående af følgende:

4.4.1. en cirkel, som omslutter bogstavet »E«, efterfulgt af kendingsnummeret på den stat, som har meddelt godkendelse ([2])

4.4.2. nummeret på dette regulativ efterfulgt af bogstavet »R«, en bindestreg og godkendelsesnummeret til højre for den cirkel, der er foreskrevet i punkt 4.4.1 ovenfor.

4.5. Er køretøjet i overensstemmelse med en køretøjstype, som i henhold til et eller flere andre af de til overenskomsten vedføjede regulativer er godkendt i samme stat, som har meddelt godkendelse efter dette regulativ, behøver det i punkt 4.4.1 ovenfor foreskrevne symbol ikke gentages. I så fald anbringes regulativets nummer og typegodkendelsesnummeret samt yderligere symboler for alle regulativer, i henhold til hvilke typegodkendelse er meddelt i det land, som har meddelt typegodkendelse i henhold til dette regulativ, i lodrette kolonner til højre for det mærke, der er beskrevet i punkt 4.4.1.

4.6. Godkendelsesmærket skal være let læseligt og må ikke kunne slettes.

4.7. Godkendelsesmærket skal anbringes tæt ved eller på den identifikationsplade, fabrikanten har anbragt på køretøjet.

4.8. Bilag 2 til dette regulativ indeholder eksempler på sammensætning af godkendelsesmærker.

5. SPECIFIKATIONER

5.1. Generelle specifikationer

5.1.1. »H« -punktet for hvert sæde skal bestemmes i overensstemmelse med den metode, der er beskrevet i bilag 6.

5.1.2. Hvis beskyttelsessystemet for forsædepladserne omfatter seler, skal selernes dele opfylde forskrifterne i regulativ nr. 16.

5.1.3. Siddepladser, hvor der er monteret en prøvedukke, og som omfatter seler, skal være forsynet med forankringspunkter i overensstemmelse med regulativ nr. 14.

5.2. Specifikationer for prøvning af fastholdelsessystemet (prøvning med en faststående barriere i fuld bredde)

Køretøjet prøves og godkendes i overensstemmelse med metoden i bilag 3.

Køretøjet, som efter aftale med den tekniske tjeneste anses for at have den værst tænkelige indvirkning på resultatet af de i punkt 5.2.1 beskrevne belastningsindeks, skal udvælges til denne prøvning.

Køretøjsprøvning udført i overensstemmelse med den metode, der er beskrevet i bilag 3, anses for tilfredsstillende, hvis alle betingelserne i punkt 5.2.1 til 5.2.6 nedenfor er opfyldt samtidigt.

([2]) Kendingsnumrene for de kontraherende parter i overenskomsten af 1958 er angivet i bilag 3 til den konsoliderede resolution om køretøjers konstruktion (R.E.3), dokument ECE/TRANS/WP.29/78/Rev. 6 - www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html

Desuden skal køretøjer udstyret med et elektrisk fremdriftssystem opfylde kravene i punkt 5.2.8. Dette kan opfyldes ved en særskilt kollisionsprøvning på fabrikantens anmodning og efter godkendelse ved den tekniske tjeneste, såfremt de elektriske komponenter ikke har indflydelse på køretøjstypens beskyttelse af personer som defineret i punkt 5.2.1 til 5.2.5 i dette regulativ. I den forbindelse skal kravene i punkt 5.2.8 kontrolleres i overensstemmelse med de metoder, der er fastsat i bilag 3 til dette regulativ, undtagen punkt 2, 5 og 6 i bilag 3.

En prøvedukke, der svarer til specifikationerne for en Hybrid III 50-percentil (jf. fodnote 1 i bilag 3), udstyret med en ankel på 45°, indstillet svarende til Hybrid III's specifikationer, placeres i førersædet.

En prøvedukke, der svarer til specifikationerne for en Hybrid III 5-percentil (jf. fodnote 1 i bilag 3), udstyret med en ankel på 45°, indstillet svarende til Hybrid III's specifikationer, placeres i det yderste passagersæde.

5.2.1. Belastningsindeksene for prøvedukkerne på de yderste pladser på forsædet som beskrevet i bilag 4 og registreret i overensstemmelse med bilag 8 skal opfylde følgende krav:

5.2.1.1. Belastningsindeks for en Hybrid III 50-percentil mandlig prøvedukke:

5.2.1.1.1. Hovedets belastningsindeks (HPC) må ikke overstige 1 000, og den tilsvarende acceleration af hovedet må ikke overstige 80 g i mere end 3 millisekunder. Sidstnævnte svarer til en kumulativ beregning, som ikke tager hensyn til hovedets tilbageslag.

5.2.1.1.2. Halsens belastningsindeks må ikke overstige følgende værdier:

a) Den aksiale belastning af halsen må ikke overstige 3,3 kN.

b) den fremad- og tilbagegående belastning (forskydningskraft) på berøringsfladen mellem halsen og hovedet må ikke overstige 3,1 kN.

c) halsens bøjningsmoment omkring y-aksen må ikke overstige 57 Nm i forlængelse

5.2.1.1.3. brystkassens trykbelastningsindeks (TCC) må ikke overstige 42 mm.

5.2.1.1.4. indeks for viskøs belastning (V * C) for brystkassen må ikke overstige 1,0 m/s.

5.2.1.1.5. lårbenets belastningsindeks (FFC) må ikke overstige 9,07 kN

5.2.1.2. Belastningsindeks for en Hybrid III 5-percentil kvindelig prøvedukke:

5.2.1.2.1. Hovedets belastningsindeks (HPC) må ikke overstige 1 000, og den tilsvarende acceleration af hovedet må ikke overstige 80 g i mere end 3 millisekunder. Sidstnævnte svarer til en kumulativ beregning, som ikke tager hensyn til hovedets tilbageslag.

5.2.1.2.2. Halsens belastningsindeks må ikke overstige følgende værdier:

a) Den aksiale belastning af halsen må ikke overstige 2,9 kN.

b) Den fremad- og tilbagegående belastning (forskydningskraft) på berøringsfladen mellem halsen og hovedet må ikke overstige 2,7 kN.

c) Halsens bøjningsmoment omkring y-aksen må ikke overstige 57 Nm i forlængelse

5.2.1.2.3. Brystkassens trykbelastningsindeks (TCC) må ikke overstige 34 mm ([3]).

5.2.1.2.4. indeks for viskøs belastning (V * C) for brystkassen må ikke overstige 1,0 m/s.

5.2.1.2.5. lårbenets belastningsindeks (FFC) må ikke overstige 7 kN

5.2.2. Forskydning af ratstammen

5.2.2.1. Efter prøvningen må forskydningen af ratstammens øverste punkt i forhold til centrum ikke overstige 80 mm vertikalt opad og 100 mm horisontalt bagud.

5.2.2.2. Køretøjer, der opfylder forskrifterne for forskydning af ratstammen i regulativ nr. 12 eller 94, anses for at være i overensstemmelse med punkt 5.2.2.1 ovenfor.

5.2.3. Under prøvningen må ingen af dørene åbne sig.

5.2.3.1. I tilfælde af automatisk aktiverede dørlåsningssystemer, som er installeret på frivillig basis, og/eller som kan deaktiveres af føreren, skal dette krav verificeres ved hjælp af en af følgende to prøvningsprocedurer, efter fabrikantens valg:

5.2.3.1.1. hvis prøvningen finder sted i henhold til bilag 3, punkt 1.4.3.5.2.1, skal fabrikanten desuden til den tekniske tjenestes tilfredshed godtgøre (f.eks. ved hjælp af fabrikantens interne data), at ingen af dørene vil åbnes ved kollision, hvis der ikke er noget dørlåsesystem, eller hvis et sådant system er deaktiveret.

5.2.3.1.2. prøvningen udføres i overensstemmelse med bilag 3, punkt 1.4.3.5.2.2.

5.2.4. Efter kollisionen skal sidedørene låses op.

5.2.4.1. I tilfælde af køretøjer, der er udstyret med automatisk aktiverede dørlåsningssystemer, skal dørene være låst inden kollisionstidspunktet og låses op efter kollisionen.

5.2.4.2. I tilfælde af køretøjer med automatisk aktiverede dørlåsningssystemer, som er installeret på frivillig basis, og/eller som kan deaktiveres af føreren, skal dette krav verificeres ved hjælp af en af følgende to prøvningsprocedurer, efter fabrikantens valg:

5.2.4.2.1. Hvis prøvningen finder sted i henhold til bilag 3, punkt 1.4.3.5.2.1, skal fabrikanten desuden til den tekniske tjenestes tilfredshed godtgøre (f.eks. ved hjælp af fabrikantens interne data), at der ikke i mangel af systemet, eller når systemet deaktiveres, vil forekomme låsning af sidedørene under kollisionen.

5.2.4.2.2. Prøvningen udføres i overensstemmelse med bilag 3, punkt 1.4.3.5.2.2.

5.2.5. Efter kollisionen skal det uden brug af værktøj, bortset fra nødvendigt værktøj til at understøtte prøvedukkens vægt, være muligt:

5.2.5.1. at åbne mindst én dør for hver sæderække, hvis der er en sådan dør, og, hvis der ikke er en sådan dør, om nødvendigt at flytte sæderne eller vippe deres ryglæn, således at alle personer i køretøjet kan komme ud; dette gælder dog kun for køretøjer med stiv tagkonstruktion

5.2.5.2. at frigøre dukkerne af fastholdelsessystemet, som, hvis det er låst, skal kunne åbnes ved en påvirkning på højst 60 N i midten af udløsningsanordningen

5.2.5.3. at tage dukkerne ud af køretøjet uden at foretage nogen regulering af sæderne.

([3]) Denne tærskelværdi er udledt af belastningsindekset for en 65-årig 5-percentil kvindelig prøvedukke. Dette kriterium bør være begrænset til den yderste forsædepassagerposition under betingelserne for last og prøvning i dette regulativ. Anvendelsen bør kun udvides efter yderligere overvejelser og revision.

5.2.6. Ved køretøjer, som drives af flydende brændstof, må der under og efter kollisionen kun optræde let utæthed i brændstoftilførselssystemet.

5.2.7. Såfremt der efter kollisionen er en kontinuerlig udsivning af væske fra brændstoftilførselssystemet, må udsivningen ikke overstige 30 g/min. Sker der blanding af væsken fra brændstoftilførselsanordningen med væske fra de øvrige systemer, og er det ikke på en nem måde muligt at skille og identificere de forskellige væsker, skal al opsamlet væske medregnes ved bedømmelsen af den kontinuerlige udsivning.

5.2.8. Efter prøvningen, som udføres i overensstemmelse med proceduren i bilag 9 til dette regulativ, skal det elektriske fremdriftssystem, som drives af højspænding, og højspændingskomponenter og -systemer, som er galvanisk forbundet med det elektriske fremdriftssystems højspændingsbus, opfylde følgende krav:

5.2.8.1. Beskyttelse mod elektrisk stød

Efter kollision skal mindst et af de fire kriterier, der er anført i punkt 5.2.8.1.1-5.2.8.1.4.2 nedenfor være opfyldt.

Hvis køretøjet har en automatisk afbryderfunktion eller anordning(er), som galvanisk opdeler det elektriske fremdriftskredsløb under kørslen, gælder mindst et af nedenstående kriterier for det afbrudte kredsløb eller hvert enkelt afbrudt kredsløb, efter at afbryderfunktionen er aktiveret.

Dog gælder kriterierne i punkt 5.2.8.1.4 nedenfor ikke, hvis mere end ét potentiale af en del af højspændingsbussen ikke er beskyttet i henhold til betingelserne for IPXXB-beskyttelsen.

Hvis prøvningen udføres på den betingelse, at en eller flere dele af højspændingssystemet ikke strømfødes, skal den pågældende dels beskyttelse mod elektrisk stød bevises enten efter punkt 5.2.8.1.3 eller punkt 5.2.8.1.4 nedenfor.

For et tilkoblingssystem til opladning af REESS-systemet, som ikke er strømførende ved kørsel, skal mindst et af de fire kriterier, der er anført i punkt 5.2.8.1.1 til 5.2.8.1.4 nedenfor være opfyldt.

5.2.8.1.1. Ingen højspænding

Højspændingsbussernes spænding V_b, V_1 og V_2 skal være lig med eller mindre end 30 VAC eller 60 VDC som angivet i punkt 2 i bilag 9.

5.2.8.1.2. Lav elektrisk energi

Den samlede energi (TE) ved højspændingsbusserne skal være mindre end 2,0 joule, når den måles i henhold til prøvningsproceduren i punkt 3 i bilag 9 med formlen (a). Alternativt kan den samlede energi (TE) beregnes ved hjælp af højspændingsbussens målte spænding V_b og kapacitansen af X-kondensatorerne (Cx) som angivet af fabrikanten i henhold til formel (b) i punkt 3 i bilag 9.

Den energi, som lagres i Y-kondensatorerne (TEy1, TEy2), skal også være mindre end 2,0 joule. Dette beregnes ved måling af spændingerne V_1 og V_2 for højspændingsbusserne og stel og kapacitansen af Y-kondensatorerne som angivet af fabrikanten i henhold til formel (c) i punkt 3, bilag 9.

5.2.8.1.3. Fysisk beskyttelse

For beskyttelse mod direkte kontakt med strømførende højspændingsdele skal der ydes IPXXB-beskyttelse.

For at beskytte mod elektrisk stød, som kan opstå ved indirekte kontakt, skal modstanden mellem alle blotlagte ledende dele og stel desuden være lavere end 0,1 ohm ved strømstyrker på mindst 0,2 ampere.

Dette krav er opfyldt, hvis den galvaniske forbindelse er sikret ved svejsning.

5.2.8.1.4. Isolationsmodstand

Kriterierne i punkt 5.2.8.1.4.1 og 5.2.8.1.4.2 nedenfor skal være opfyldt.

Målingerne skal udføres i overensstemmelse med punkt 5 i bilag 9.

5.2.8.1.4.1. Elektrisk fremdriftssystem bestående af separate DC- eller AC-busser

Hvis AC-højspændingsbusserne og DC-højspændingsbusserne er galvanisk isolerede fra hinanden, skal isolationsmodstanden mellem højspændingsbusserne og stel (Ri, som defineret i punkt 5 i bilag 9) have en mindsteværdi på 100 Ω/V af arbejdsspændingen for DC-busser og en mindsteværdi på 500 Ω/V af arbejdsspændingen for AC-busser.

5.2.8.1.4.2. Elektrisk fremdriftssystem bestående af kombinerede DC- og AC-busser

Hvis AC-højspændingsbusserne og DC-højspændingsbusserne er galvanisk forbundne, skal isolationsmodstanden mellem højspændingsbussen og stel (Ri, som defineret i punkt 5 i bilag 9) have en mindsteværdi på 500 Ω/V af arbejdsspændingen.

Hvis IPXXB-beskyttelsen er opfyldt for alle AC-højspændingsbusser, eller hvis vekselstrømmens spænding er lig med eller mindre end 30 V efter køretøjets kollision, skal isolationsmodstanden mellem højspændingsbussen og stel (Ri, som defineret i punkt 5 i bilag 9) have en minimumsværdi på 100 Ω/V af arbejdsspændingen.

5.2.8.2. Elektrolytudslip

I perioden fra kollisionen til 30 minutter efter må der ikke slippe elektrolyt ud fra REESS-systemet til passagerkabinen, og der må højst slippe 7 % af elektrolytten ud fra REESS-systemet, medmindre der er tale om traktionsbatterier af den åbne type uden for passagerkabinen. For traktionsbatterier af den åbne type må der højst være et udslip på 7 % og maksimalt 5,0 liter uden for passagerkabinen.

Fabrikanten skal godtgøre, at der er overensstemmelse med punkt 6 i bilag 9.

5.2.8.3. REESS-fastholdelse

REESS-systemer placeret inde i passagerkabinen skal forblive på den plads, hvor de er installeret, og REESS-komponenter skal forblive inden for REESS-afgrænsningen.

Ingen del af et REESS-system, der er placeret uden for passagerkabinen med henblik på vurdering af den elektriske sikkerhed, må trænge ind i passagerkabinen under eller efter kollisionsprøvningen.

Fabrikanten skal godtgøre, at der er overensstemmelse med punkt 7 i bilag 9.

6. BRUGERVEJLEDNING TIL KØRETØJER MED AIRBAG

6.1. For et køretøj udstyret med airbags, der skal beskytte føreren og andre passagerer end føreren, skal der for nye køretøjstyper fra 1. september 2020 påvises overensstemmelse med punkt 8.1.8 til 8.1.9 i FN-regulativ nr. 16 som ændret ved ændringsserie 08. Inden denne dato finder de relevante krav fra de forrige ændringsserier anvendelse.

7. ÆNDRING AF KØRETØJSTYPEN OG UDVIDELSE AF GODKENDELSEN

7.1. Enhver ændring, der vedrører konstruktionen, antallet af forsæder, den indvendige indretning eller betjeningsorganernes placering og enhver ændring af mekaniske dele, der kan påvirke køretøjsforendens energioptagelsesevne, skal meddeles den typegodkendende myndighed, der har udstedt godkendelsen. Den typegodkendende myndighed kan da enten:

7.1.1. anse det for usandsynligt, at ændringerne vil få en mærkbar negativ virkning, og at køretøjet under alle omstændigheder fortsat opfylder kravene eller

7.1.2. anmode den tekniske tjeneste, der er ansvarlig for prøvningerne, om at foretage endnu en af de nedenfor beskrevne prøvninger, afhængigt af arten af ændringer. Da dette regulativ primært vedrører vurdering af køretøjets fastholdelsesanordninger, kan yderligere forenklet prøvning gennemføres ved hjælp af alternative prøvningsprocedurer som beskrevet i bilag 7.

7.1.2.1. Enhver ændring af køretøjet, der berører dets generelle form eller konstruktion, og/eller enhver forøgelse af massen med mere end 8 %, som efter den tekniske tjenestes skøn vil få mærkbar indvirkning på resultaterne af prøvningen, skal medføre gentagelse af prøvningen som beskrevet i bilag 3.

7.1.2.2. Hvis ændringerne kun omfatter den indvendige indretning, hvis massen ikke er øget med mere end 8 %, og hvis det oprindelige antal forsæder i køretøjet er uændret, foretages følgende:

7.1.2.2.1. en forenklet prøvning som beskrevet i bilag 7 og/eller

7.1.2.2.2. en delvis prøvning, som den tekniske tjeneste fastlægger ud fra de foretagne ændringer.

7.2. De parter i overenskomsten, som anvender dette regulativ, underrettes om, hvorvidt godkendelse er meddelt eller nægtet, med angivelse af ændringer, efter proceduren i punkt 4.3 ovenfor.

7.3. Den typegodkendende myndighed, som meddeler udvidelse af en godkendelse, tildeler udvidelsen et serienummer og underretter de øvrige parter i 1958-overenskomsten, der anvender dette regulativ, herom ved hjælp af en meddelelsesformular svarende til modellen i bilag 1 til dette regulativ.

8. PRODUKTIONENS OVERENSSTEMMELSE

Procedurerne til sikring af produktionens overensstemmelse skal svare til de i overenskomstens skema 1 (E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.3) anviste, og følgende krav skal være opfyldt:

8.1. Ethvert køretøj, der godkendes i henhold til dette regulativ, skal være i overensstemmelse med det typegodkendte køretøj for så vidt angår elementer, der bidrager til beskyttelse af køretøjets fører og passagerer i tilfælde af frontalkollision.

8.2. Indehaveren af godkendelsen skal for hver køretøjstype sikre, at der som minimum udføres de prøvninger, der vedrører målinger.

8.3. Den typegodkendende myndighed, som har meddelt typegodkendelse, kan til hver en tid efterprøve de metoder til overensstemmelsesprøvning, som anvendes på de enkelte produktionsanlæg. Den normale hyppighed af sådan efterprøvning er én gang hvert andet år.

9. SANKTIONER I TILFÆLDE AF PRODUKTIONENS MANGLENDE OVERENSSTEMMELSE

9.1. Godkendelsen af en køretøjstype efter dette regulativ kan inddrages, hvis kravene i punkt 8.1 ovenfor ikke er opfyldt, eller det/de udvalgt(e) køretøj(er) ikke består de i punkt 8.2 ovenfor foreskrevne kontroller.

9.2. Hvis en kontraherende part, som anvender dette regulativ, inddrager en godkendelse, som vedkommende tidligere har meddelt, skal vedkommende straks underrette de øvrige kontraherende parter, der anvender dette regulativ, herom ved hjælp af en meddelelsesformular svarende til modellen i bilag 1 til dette regulativ.

10. ENDELIGT OPHØR AF PRODUKTIONEN

Hvis indehaveren af godkendelsen helt ophører med at fremstille den køretøjstype, der er godkendt i henhold til regulativet, skal dette meddeles til den typegodkendende myndighed, der har meddelt godkendelsen. Efter modtagelse af den pågældende meddelelse underretter myndigheden de øvrige parter i 1958-overenskomsten, som anvender dette regulativ, herom ved hjælp af en meddelelsesformular svarende til modellen i bilag 1 til dette regulativ.

11. OVERGANGSBESTEMMELSER

11.1. Fra den officielle ikrafttrædelsesdato for ændringsserie 01 til dette regulativ kan ingen kontraherende part, som anvender dette regulativ, nægte at meddele eller acceptere typegodkendelse i henhold til dette regulativ som ændret ved ændringsserie 01.

11.2. Selv efter ikrafttrædelsesdatoen for ændringsserie 01 kan kontraherende parter, som anvender dette regulativ, fortsat meddele typegodkendelse og må ikke nægte at meddele udvidelse af typegodkendelser i henhold til dette regulativs oprindelige form.

11.3. Fra den 1. september 2020 er de kontraherende parter, der anvender dette regulativ, ikke forpligtet til at anerkende typegodkendelser, der er udstedt første gang fra den 1. september 2020, i henhold til dette regulativ i dets oprindelige form.

11.4. Efter den 1. september 2020 skal kontraherende parter, der anvender dette regulativ, fortsat anerkende godkendelser af køretøjstyper i henhold til dette regulativ i dets oprindelige form, som er udstedt før den 1. september 2020.

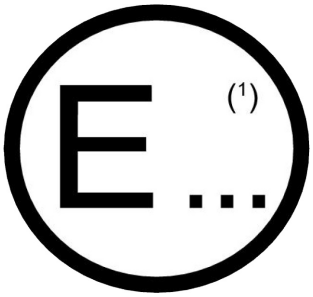
12. NAVNE OG ADRESSER PÅ DE TEKNISKE TJENESTER, DER ER ANSVARLIGE FOR UDFØRELSE AF GODKENDELSESPRØVNINGERNE, OG PÅ DE TYPEGODKENDENDE MYNDIGHEDER

De kontraherende parter, som anvender dette regulativ, meddeler FN's sekretariat navne og adresser på de tekniske tjenester, som er ansvarlige for udførelse af godkendelsesprøvningerne, på de fabrikanter, der har bemyndigelse til at gennemføre prøvninger, og på de typegodkendende myndigheder, som meddeler godkendelse, og til hvem formularer med attestering af godkendelse, nægtelse af godkendelse eller inddragelse af godkendelser, som er udstedt i andre stater, skal fremsendes.

BILAG 1

MEDDELELSE

(største format: A4 (210 × 297 mm))



Udstedt af: Myndighedens navn

.....

.....

vedrørende (2): Meddelelse af godkendelse

Udvidelse af godkendelse

Nægtelse af godkendelse

Inddragelse af godkendelse

Endeligt ophør af produktionen

for en køretøjstype hvad angår beskyttelsen af fører og passagerer i tilfælde af frontal kollision, i henhold til regulativ nr. 137.

Godkendelse nr.: ..... Udvidelse nr.: .....

1. Motorkøretøjets fabriks- eller handelsbetegnelse .....
2. Køretøjstype .....
3. Fabrikantens navn og adresse: .....
4. Navn og adresse på fabrikantens eventuelle repræsentant: .....

   .....
5. Kort beskrivelse af køretøjstypen med hensyn til konstruktion, mål, udformning og materialer .....

   .....

5.1. Beskrivelse af det beskyttelsessystem, der er monteret i køretøjet .....

   .....

5.2. Beskrivelse af indvendig indretning og udrustning, som kan påvirke prøvningsresultaterne .....

5.3. Den elektriske strømkildes placering .....

6. Motorens placering: front/hæk/center (2)
7. Træk: forhjuls-/baghjulstræk (2)
8. Masse af det køretøj, som er indleveret til prøvning:

   På foraksel: .....

   På bagaksel: .....

   I alt: .....

9. Køretøjet indleveret til godkendelse den .....

10. Teknisk tjeneste, som forestår godkendelsesprøvningerne .....

11. Dato på rapport udstedt af den pågældende tekniske tjeneste .....

12. Nummer på rapport udstedt af denne tjeneste .....

13. Godkendelse meddelt/nægtet/udvidet/inddraget ([2])

14. Godkendelsesmærkets placering på køretøjet .....

15. Sted .....

16. Dato .....

17. Underskrift .....

18. Følgende dokumenter, der er forsynet med ovennævnte godkendelsesnummer, er vedlagt som bilag .....

(Fotografier og/eller diagrammer og tegninger, der muliggør den basale identifikation af køretøjstypen (typerne) og eventuelle varianter heraf, som er omfattet af godkendelsen).

([1]) Kendingsnummer for det land, der har meddelt, udvidet, nægtet eller inddraget godkendelsen (se godkendelsesforskrifter i regulativet).

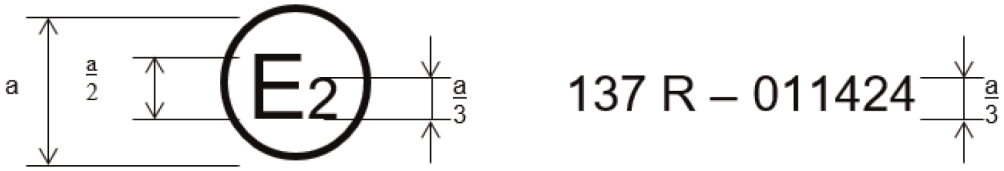
([2]) Det ikke gældende overstreges.

BILAG 2

UDFORMNING AF GODKENDELSESMÆRKER

MODEL A

(Se punkt 4.4 i dette regulativ.)



a = min. 8 mm

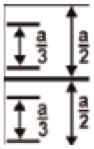
Ovenstående godkendelsesmærke påført et køretøj viser, at køretøjstypen, hvad angår beskyttelsen af fører og passagerer ved en frontalkollision, er godkendt Frankrig (E 2) i henhold til regulativ nr. 137 med godkendelsesnummeret 011424. Godkendelsesnummeret angiver, at godkendelsen er meddelt efter forskrifterne i regulativ 137, som omfatter ændringsserie 01.

MODEL B

(Se punkt 4.5 i dette regulativ.)



137	01 1424
11	02 2439



a = min. 8 mm

Ovenstående godkendelsesmærke, som er påført et køretøj, viser, at køretøjstypen er godkendt i Nederlandene (E 4) i henhold til regulativ nr. 137 og 11 ([1]). De to første cifre i godkendelsesnummeret angiver, at regulativ nr. 137 på godkendelsesdatoen indeholdt ændringsserie 01, og regulativ nr. 11 indeholdt ændringsserie 02.

([1]) Det sidstnævnte nummer er kun et eksempel.

BILAG 3

PRØVNINGSPROCEDURE

Denne prøvning skal vise, om køretøjet opfylder kravene i punkt 5.2 i dette regulativ.

1. MONTERING OG KLARGØRING AF KØRETØJET

1.1. Prøvningsområde

Prøvningsområdet skal være tilstrækkeligt stort til at rumme tilløbsbane, barriere og de for prøvningen nødvendige tekniske installationer. Den sidste del af prøvebanen — mindst 5 m før barrieren — skal være vandret, plan og jævn.

1.2. Barrieren

Barrieren består af en blok af armeret beton, mindst 3 m bred ved forkanten, og mindst 1,5 m høj. Barrierens tykkelse skal være således, at den vejer mindst 70 tons. Forsiden skal være flad, lodret og vinkelret på tilløbsbanens akse. Den skal være dækket af et lag krydsfiner i god stand af tykkelse 20 ± 2 mm. Mellem krydsfinerlaget og barrieren kan være anbragt en opbygning på en mindst 25 mm tyk stålplade. Der kan anvendes en barriere med afvigende specifikationer, forudsat at frontarealet er større end den frontale kollisionszone på prøvekøretøjet, og at der opnås tilsvarende resultater.

1.3. Barrierens orientering

1.3.1. Køretøjets placering i forhold til barrieren.

Køretøjet skal ramme forhindringen i en bane vinkelret på kollisionsvæggen; den største tilladte afvigelse til siden mellem den lodrette midterlinje gennem køretøjets front og den lodrette midterlinje gennem kollisionsvæggen er ± 30 cm.

1.4. Køretøjets tilstand

1.4.1. Almindelig beskrivelse

Prøvningskøretøjet skal være repræsentativt for serieproducerede køretøjer, skal være monteret med alt udstyr, som normalt forefindes, og skal være i normal, køreklar stand. Nogle komponenter kan erstattes med tilsvarende masser, såfremt denne erstatning ikke har mærkbar indvirkning på måleresultaterne under punkt 6 nedenfor.

Det er tilladt efter aftale mellem fabrikanten og den tekniske tjeneste at ændre brændstofsystemet, således at en passende mængde brændstof kan anvendes til at drive motoren eller det elektriske energiomdannelsessystem.

1.4.2. Køretøjets masse

1.4.2.1. Ved prøvningen skal køretøjets masse være massen ulastet.

1.4.2.2. Brændstoftanken skal være påfyldt vand af en masse svarende til 90 % af massen af den fulde brændstofkapacitet, således som denne angives af fabrikanten, med en tolerance på ± 1 %.

Dette krav gælder ikke for brintbrændstoftanke.

1.4.2.3. Alle øvrige systemer (bremse- og kølesystem mv.) kan være tomme; i så fald skal der kompenseres for massen af de pågældende væsker.

1.4.2.4. Hvis massen af måleapparaturet i køretøjet overstiger de tilladte 25 kg, kan der kompenseres herfor ved reduktioner, som er uden mærkbar indvirkning på de resultater, der måles efter punkt 6 nedenfor.

1.4.2.5. Måleapparaturets masse må ikke for nogen aksel ændre referenceakseltrykket med over 5 % eller med over 20 kg.

1.4.2.6. Køretøjets masse som defineret i punkt 1.4.2.1 ovenfor angives i rapporten.

1.4.3. Justering af kabinen

1.4.3.1. Rattets position

Er rattet indstilleligt, skal det være anbragt i sin normale position som angivet af fabrikanten; i mangel af sådan angivelse fra fabrikantens side anbringes det midt mellem grænserne for indstillingsområdet (-områderne). Ved afslutningen af køretøjets fremdrevne bevægelse må rattet ikke være blokeret, og dets eger skal stå i den stilling, der ifølge fabrikanten svarer til ligeudkørsel.

1.4.3.2. Ruder

Ruder, som kan åbnes, skal være lukkede. Af hensyn til prøvningsmålingerne og efter aftale med fabrikanten kan ruderne dog være rullet ned, men betjeningshåndtagets stilling skal svare til lukket position.

1.4.3.3. Gearstang

Gearstangen skal være anbragt i frigearsstilling. Hvis køretøjet fremdrives af sin egen motor, skal gearstangens frigearsstilling defineres af fabrikanten.

1.4.3.4. Pedaler

Pedalerne skal være i normal hvilestilling. Hvis de kan indstilles, skal de anbringes i midtstilling, medmindre en anden indstilling er angivet af fabrikanten.

1.4.3.5. Døre

Dørene skal være lukket, men ikke låst.

1.4.3.5.1. I tilfælde af køretøjer, der er udstyret med automatisk aktiveret dørlåsningssystem, skal systemet aktiveres ved begyndelsen af køretøjets fremdrift for at kunne låse dørene automatisk inden kollisionstidspunktet. Efter fabrikantens valg skal dørene være låst manuelt før starten på fremdrift af køretøjet.

1.4.3.5.2. I tilfælde af køretøjer, der er udstyret med automatisk aktiveret dørlåsningssystem, som er installeret på frivillig basis, og/eller som kan deaktiveres af føreren, anvendes en af følgende to fremgangsmåder efter fabrikantens valg:

1.4.3.5.2.1. Systemet aktiveres ved begyndelsen af køretøjets fremdrift for at kunne låse dørene automatisk inden kollisionstidspunktet. Efter fabrikantens valg skal dørene være låst manuelt før starten på fremdrift af køretøjet.

1.4.3.5.2.2. Sidedørene i førerens side skal være ulåste, og systemet skal tilsidesættes for disse døre; for sidedøre i passagersiden kan systemet aktiveres med henblik på automatisk låsning af disse døre inden kollisionstidspunktet. Efter fabrikantens valg skal disse døre være låst manuelt før starten på fremdrift af køretøjet. Denne prøvning anses for at være opfyldt, hvis der er byttet om på de ulåste og låste døre.

1.4.3.6. Oplukkeligt tag

Har køretøjet oplukkeligt eller aftageligt tag, skal dette være på plads og lukket. Dog kan det af hensyn til prøvningsmålingerne og efter aftale med fabrikanten være åbent.

1.4.3.7. Solskærme

Solskærme skal være klappet op.

1.4.3.8. Førerspejl

Det indvendige førerspejl skal være i normal driftsstilling.

1.4.3.9. Armlæn

Er armlænene ved for- eller bagsædepladser bevægelige, skal de være i sænket position, medmindre dette forhindres af prøvedukkernes placering i køretøjet.

1.4.3.10. Nakkestøtter

Nakkestøtter, som kan indstilles i højden, skal være anbragt i en passende position som defineret af fabrikanten. Foreligger der ikke en særlig anbefaling fra fabrikanten, skal nakkestøtten være i sin øverste position for 50-percentilen for en mandlig prøvedukke og i den nederste stilling for 5-percentilen for en kvindelig prøvedukke.

1.4.3.11. Sæder

1.4.3.11.1. Førersædets position

Sæder, som kan indstilles i længderetningen, skal anbringes således, at deres »H«-punkt, der bestemmes efter fremgangsmåden i bilag 6, er i midtpunktet mellem positionen længst fremme og længst tilbage eller i den låste stilling, der er nærmest derved, og i den af fabrikanten angivne højdeindstilling (hvis højden kan indstilles selvstændigt). Er sædet et bænkesæde, skal referencepunktet være førerpladsens »H«-punkt.

1.4.3.11.2. Position af det forreste passagersæde

Sæder, som kan indstilles i længderetningen, skal anbringes således, at deres »H« -punkt, der bestemmes efter proceduren i bilag 6, er:

a) i den af fabrikanten angivne position, som skal være foran midtpunktet mellem positionen længst fremme og længst tilbage eller

b) foreligger der ikke en særlig anbefaling fra fabrikanten, så tæt som muligt på en position, der er halvvejs mellem sædets position, når det er længst fremme, og midtpunktet mellem sædets position længst fremme og længst tilbage.

Ethvert støttesystem skal være indstillet som angivet af fabrikanten. Hvis der ikke foreligger en særlig anbefaling fra fabrikanten, skal et hvilket som helst støttesystem (f.eks. sædehyndelængde og sædehældning) være i den mest tilbagetrukne/nederste position.

1.4.3.11.3. Forsæderyglænenes position

Hvis ryglænene er indstillelige, skal de indstilles således, at den resulterende hældning af dukkens torso er så nær som muligt den stilling, der angives af fabrikanten til normal brug, eller, hvis sådanne angivelser ikke findes, så tæt som muligt på 25° bagudhældning fra lodret. For 5-percentilen for en kvindelig prøvedukke kan ryglænet justeres i en anden vinkel, hvis det er nødvendigt for at opfylde kravene i bilag 5, punkt 3.1.

1.4.3.11.4. Bagsæder

Bagsæderne eller det bageste bænkesæde skal anbringes så langt tilbage som muligt, hvis de/det er indstillelige(-t).

1.4.4. Justering af det elektriske fremdriftssystem

1.4.4.1. REESS-systemet skal være i en opladningstilstand, som muliggør normal drift af fremdriftssystemet i overensstemmelse med fabrikantens anbefalinger.

1.4.4.2. Det elektriske fremdriftssystem skal strømfødes med eller uden anvendelse af de oprindelige elektriske energikilder (f.eks. motor/generator, REESS-system eller elektrisk energiomdannelsessystem), idet følgende dog overholdes:

1.4.4.2.1. Ved aftale mellem den tekniske tjeneste og fabrikanten skal det være tilladt at udføre prøvningen uden strømfødning af hele det elektriske fremdriftssystem eller dele af dette, for så vidt dette ikke indvirker negativt på prøvningsresultatet. For dele af det elektriske fremdriftssystem, som ikke strømfødes, skal beskyttelsen mod elektrisk stød bevises enten ved fysisk beskyttelse eller isolationsmodstand og yderligere relevant dokumentation.

1.4.4.2.2. Hvis der findes en automatisk afbryderfunktion, skal der på fabrikantens anmodning gives tilladelse til at udføre prøvningen, hvor den automatiske afbryder udløses. I dette tilfælde skal det påvises, at den automatiske afbryder ville have fungeret under kollisionsprøvningen. Dette omfatter det automatiske aktiveringssignal samt den galvaniske separation, afhængigt af forholdene under kollisionen.

2. PRØVEDUKKER

2.1. Forsæder

2.1.1. Efter forskrifterne i bilag 5 placeres på førersædet en prøvedukke, der svarer til specifikationerne for en Hybrid III 50-percentil mandlig prøvedukke ([1]), indstillet svarende til Hybrid III's specifikationer.

En prøvedukke, der svarer til specifikationerne for en Hybrid III 5-percentil kvindelig prøvedukke ([1]), og som opfylder betingelserne for indstilling af en sådan, placeres på forsædets passagersæde i overensstemmelse med betingelserne i bilag 5.

2.1.2. Køretøjet prøves med de af fabrikanten leverede fastholdelsessystemer.

3. KØRETØJETS FREMDRIFT OG RETNING

3.1. Køretøjet fremdrives ved egen kraft eller ved en anden fremdriftsanordning.

3.2. I kollisionsøjeblikket må køretøjet ikke længere være under påvirkning af nogen ekstra styre- eller fremdriftsanordning.

3.3. Køretøjets retning skal være således, at den opfylder forskrifterne i punkt 1.2 og 1.3.1.

4. PRØVNINGSHASTIGHED

Køretøjets hastighed skal på kollisionstidspunktet være 50 – 0/+ 1 km/h. Hvis prøven er udført ved en højere kollisionshastighed, og køretøjet har overholdt forskrifterne, skal prøven dog anses for tilfredsstillende.

5. MÅLINGER PÅ PRØVEDUKKER PÅ FORSÆDEPLADSER

5.1. Alle nødvendige målinger til kontrol af belastningsindeks foretages ved hjælp af målesystemer svarende til de i bilag 8 fastsatte specifikationer.

([1]) Arbejdsgruppen for passiv sikkerhed (GRSP) i FN/ECE har til hensigt at udarbejde et addendum til den fælles resolution M.R.1 om prøvedukker til frontal kollision. Indtil dette addendum foreligger, er de tekniske specifikationer for og detaljerede tegninger af Hybrid III, der svarer til de vigtigste mål for en 50-percentil mandlig prøvedukke og for en 5-percentil kvindelig prøvedukke samt specifikationerne for indstilling heraf, deponeret hos FN's generalsekretær og kan på anmodning konsulteres i sekretariatet for Den Økonomiske Kommission for Europa (ECE), Palais des Nations, Geneve, Schweiz.

5.2. Registrering af de forskellige parametre skal ske gennem uafhængige datakanaler af følgende CFC (kanalfrekvensklasser):

5.2.1. Målinger i prøvedukkens hoved

Accelerationen (a), henført til tyngdepunktet, beregnes på grundlag af accelerationens tre-aksede komponenter, målt med en CFC på 1 000.

5.2.2. Målinger i prøvedukkens hals

5.2.2.1. Den aksiale belastning (trækkraft) og den fremad- og tilbagegående belastning (forskydningskraft) på berøringsfladen mellem halsen og hovedet måles med en CFC på 1 000.

5.2.2.2. Bøjningsmomentet omkring den laterale akse på berøringsfladen mellem halsen og hovedet måles med en CFC på 600.

5.2.3. Målinger i prøvedukkens brystkasse

Indbøjningen af brystkassen mellem brystbenet og rygraden måles med en CFC på 180.

5.2.4. Målinger i prøvedukkens lårben

5.2.4.1. Den aksiale kompressionskraft måles med en CFC på 600.

6. MÅLINGER PÅ KØRETØJET

6.1. For at gøre det muligt at udføre den forenklede prøve, der er beskrevet i bilag 7, bestemmes det tidsmæssige forløb af konstruktionens deceleration på grundlag af måleværdierne fra accelerometrene i længderetningen på en af »B«-stolperne i køretøjet med en CFC på 180 ved hjælp af datakanaler, der opfylder kravene i bilag 8.

6.2. Det tidsmæssige hastighedsforløb, der skal anvendes i den i bilag 7 beskrevne prøvningsprocedure, fås fra accelerometrene i længderetningen på »B«-stolpen.

7. ÆKVIVALENTE METODER

7.1. Alternative metoder kan tillades efter den typegodkendende myndigheds skøn, forudsat at deres ækvivalens kan godtgøres. Ansøgningens dokumentation skal indeholde en rapport med beskrivelse af den anvendte metode og de opnåede resultater eller begrundelsen for, at prøvningen ikke er udført.

7.2. Det påhviler fabrikanten eller dennes repræsentant, som ønsker at bruge en alternativ metode, at godtgøre dennes ækvivalens.

BILAG 4

BELASTNINGSINDEKS

1. BELASTNINGSINDEKS FOR HOVEDET (HEAD PERFORMANCE CRITERION, HPC_{36})

1.1. Med hensyn til belastningsindeks for hovedet (HPC_{36}) anses kriteriet for opfyldt, hvis hovedet under prøven ikke kommer i berøring med nogen del af køretøjet.

1.2. Hvis der under prøven er kontakt mellem hovedet og en køretøjskomponent, foretages en beregning af HPC på grundlag af accelerationen (a) målt i overensstemmelse med bilag 3, punkt 5.2.1, ved hjælp af følgende formel,

$$HPC = (t_2 - t_1)\left[\frac{1}{t_2 - t_1}\int_{t_1}^{t_2} a\,dt\right]^{2,5}$$

hvor:

1.2.1. »a« svarer til accelerationen målt i overensstemmelse med bilag 3, punkt 5.2.1. Denne værdi udtrykkes i tyngdeenheder, g (1 g = 9,81 m/s^2);

1.2.2. Hvis begyndelsestidspunktet for hovedets berøring kan fastlægges tilstrækkeligt sikkert, er t_1 og t_2 de to tidspunkter, angivet i sekunder, der afgrænser det interval mellem begyndelsen af hovedets berøring og registreringens afslutning, hvor størrelsen af HPC er maksimal.

1.2.3. Hvis begyndelsestidspunktet for hovedets berøring ikke kan fastlægges, er t_1 og t_2 de to tidspunkter, angivet i sekunder, der afgrænser det tidsinterval mellem begyndelsen og afslutningen af registreringen, hvor størrelsen af HPC er maksimal.

1.2.4. Ved beregning af maksimumsværdien ses der bort fra de værdier af HPC, for hvilke tidsintervallet (t_1-t_2) er større end 36 ms.

1.3. Værdien af den kumulative acceleration for hovedet under den fremadgående bevægelse, der overskrides i 3 ms, beregnes på grundlag af accelerationen for hovedet målt som foreskrevet i bilag 3, punkt 5.2.1.

2. HALSENS BELASTNINGSINDEKS

2.1. Dette indeks bestemmes som den aksiale belastning (trækkraft) og den fremad- og tilbagegående belastning (forskydningskraft) på berøringsfladen mellem halsen og hovedet, udtrykt i kN og målt som foreskrevet i bilag 3, punkt 5.2.2.

2.2. Halsens bøjningsmoment bestemmes som bøjningsmomentet omkring en lateral akse på berøringsfladen mellem halsen og hovedet, udtrykt i Nm og målt som foreskrevet i bilag 3, punkt 5.2.2.

3. BRYSTKASSENS TRYKBELASTNINGSINDEKS (THCC) OG INDEKS FOR VISKØS BELASTNING (V * C)

3.1. Ved brystkassens trykbelastningsindeks forstås den absolutte størrelse af deformationen af brystkassen i mm, målt som foreskrevet i bilag 3, punkt 5.2.3.

3.2. Indekset for viskøs belastning (V * C) beregnes som det øjeblikkelige resultat af kompressionsbelastningen og indbøjningen af brystbenet, målt som foreskrevet i punkt 6 i dette bilag samt i bilag 3, punkt 5.2.3.

4. LÅRBENETS BELASTNINGSINDEKS (FFC)

4.1. Lårbenets belastningsindeks bestemmes som den kompressionskraft udtrykt i kN, som aksialt påføres hver af prøvedukkens lårbensknogler, målt som foreskrevet i bilag 3, punkt 5.2.4.

5. METODE TIL BEREGNING AF VISKØS BELASTNING (V * C) FOR EN HYBRID III-PRØVEDUKKE

5.1. Indekset for viskøs belastning beregnes som øjebliksværdien af produktet af kompressionen og brystbenets indbøjningshastighed. Begge værdier afledes af målinger af brystbenets indbøjning.

5.2. Signalet fra brystbenets indbøjning filtreres én gang ved CFC 180. Kompressionen på tidspunktet t beregnes ud fra det filtrerede signal som:

C (t) = D (t)/konstant

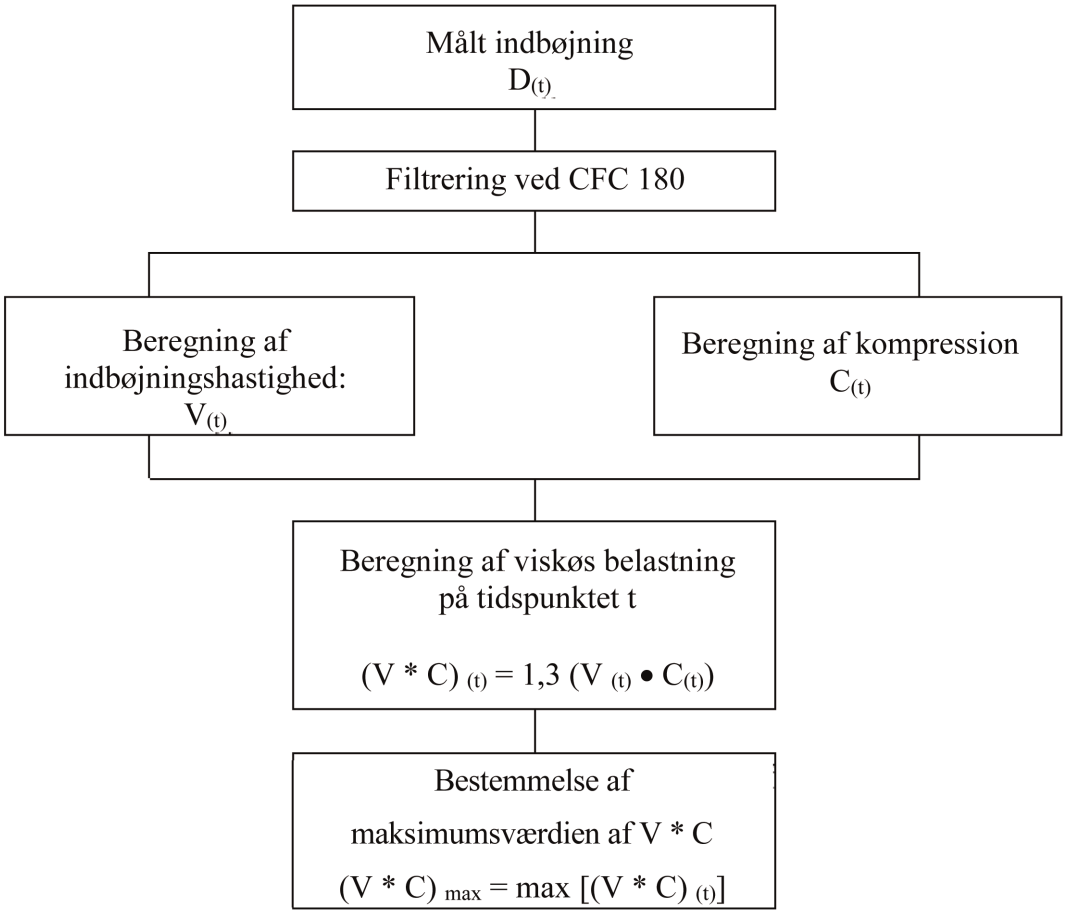
hvor konstanten svarende til 50-percentilen for en mandlig prøvedukke = 0,229 for Hybrid III-prøvedukken

og hvor konstanten svarende til 5-percentilen for en kvindelig prøvedukke = 0,187 for Hybrid III-prøvedukken

Brystbenets indbøjningshastighed til tidspunktet t beregnes ud fra den filtrerede indbøjning ved udtrykket:

$$V_{(t)} = \frac{8\left(D_{(t+1)} - D_{(t-1)}\right) - \left(D_{(t+2)} - D_{(t-2)}\right)}{12\partial t}$$

hvor $D_{(t)}$ er indbøjningen på tidspunktet t i meter, og ∂t er tidsintervallet i sekunder mellem målingerne af indbøjningen. Værdien af ∂t skal være $1{,}25 \times 10^{-4}$ sekunder. Beregningsmåden er vist i nedenstående skema:



BILAG 5

ANBRINGELSE OG MONTERING AF PRØVEDUKKER OG JUSTERING AF FASTHOLDELSESSYSTEMER

1. ANBRINGELSE AF PRØVEDUKKER

1.1. Separate sæder

Prøvedukkens symmetriplan skal være sammenfaldende med sædets vertikale midterplan.

1.2. Udelt forsæde (bænkesæde)

1.2.1. Fører

Prøvedukkens symmetriplan skal ligge i et vertikalt plan gennem centrum af rattet og parallelt med køretøjets midterplan i længderetningen. Hvis siddepladsens position er bestemt ved bænkens udformning, skal en sådan siddeplads betragtes som et separat sæde.

1.2.2. Passageren på den yderste siddeplads

Prøvedukkens symmetriplan skal være symmetrisk med førerdukkens omkring køretøjets midterplan i længderetningen. Hvis siddepladsens position er bestemt ved bænkens udformning, skal en sådan siddeplads betragtes som et separat sæde.

1.3. Bænkesæde for forsædepassagerer (føreren undtaget)

Prøvedukkens symmetriplaner skal falde sammen med siddepladsernes midterplaner, således som disse er fastlagt af fabrikanten.

2. ANBRINGELSE AF EN HYBRID III 50-PERCENTIL MANDLIG PRØVEDUKKE PÅ FØRERSÆDE

2.1. Hoved

Hovedets tværgående instrumentplatform skal være vandret inden for 2,5°. Indstilling af prøvedukkens hoved i køretøjer med oprette sæder og ikke-indstillelige ryglæn skal foretages på følgende måde i den angivne rækkefølge: Først bringes »H«-punktet inden for de i punkt 2.4.3.1 angivne grænser, således at den tværgående instrumentplatform i prøvedukkens hoved er i niveau. Bringes hovedets tværgående instrumentplatform ikke derved i niveau, indstilles prøvedukkens hoftevinkel inden for de i punkt 2.4.3.2 angivne grænser. Er hovedets tværgående instrumentplatform stadig ikke i niveau, foretages den mindst mulige justering af prøvedukkens halsbeslag, således at hovedets tværgående instrumentplatform er vandret inden for 2,5°.

2.2. Arme

2.2.1. Fører-prøvedukkens overarme skal ligge an mod torsoen, og deres midterlinjer skal være så nær lodret som muligt.

2.3. Hænder

2.3.1. Fører-prøvedukkens håndflader skal berøre ydersiden af rattet i rattets vandrette midterlinje. Tommelfingrene skal være over ratkransen og skal være tapet let fast til denne, således at det er muligt at løsne hånden fra ratkransen ved at trykke hånden opefter med en kraft på mindst 9 N og højst 22 N.

2.4. Torso

2.4.1. I køretøjer udstyret med bænkesæder skal fører-prøvedukkens overkrop hvile mod ryglænet. Fører-prøvedukkens midtsagittalplan skal være lodret og parallelt med køretøjets midterlinje i længderetningen og skal gå gennem centrum af ratkransen.

2.4.2. I køretøjer udstyret med enkeltsæder skal fører-prøvedukkens overkrop hvile mod ryglænet. Fører-prøvedukkens midtsagittalplan skal være lodret og skal falde sammen med enkeltsædets midterlinje i længderetningen.

2.4.3. Underkroppen

2.4.3.1. »H«-punkt

Fører-prøvedukkens »H«-punkt skal inden for 13 mm i både lodret og vandret retning falde sammen med et punkt 6 mm under det »H«-punkt, der er bestemt efter metoden i bilag 6, idet længden af underben og lår, som benyttes i »H«-punkt-apparatet, dog skal indstilles til henholdsvis 414 og 401 mm i stedet for henholdsvis 417 og 432 mm.

2.4.3.2. Hoftevinkel

Vinklen bestemmes ved brug af hoftevinkelmåler (GM), tegning 78051-532, indføjet ved henvisning i del 572, som indføres i hullet til lokalisering af prøvedukkens »H«-punkt; målt fra det vandrette plan på målerens 76,2 mm (3 tommer) facet skal vinklen være 22,5° ± 2,5°.

2.5. Ben

Fører-prøvedukkens lår skal berøre sædehynden i det omfang, føddernes placering tillader det. Begyndelsesafstanden mellem den udvendige side af ansatsen på knæenes gaffelbolte skal være 270 mm ± 10 mm. Fører-prøvedukkens venstre ben skal så vidt muligt befinde sig i det lodrette plan i længderetningen. Fører-prøvedukkens højre ben skal så vidt muligt befinde sig i et lodret plan. Det kan tillades, at der foretages en efterjustering for at anbringe fødderne som angivet i punkt 2.6 for forskellige udformninger af kabinen.

2.6. Fødder

2.6.1. Fører-prøvedukkens højre fod skal hvile mod den ikke nedtrådte gaspedal, idet hælens bageste punkt hviler mod gulvoverfladen i pedalens plan. Kan foden ikke anbringes på gaspedalen, anbringes den vinkelret på skinnebenet og så langt fremme som muligt i retning af pedalens midterlinje, idet hælens bageste punkt hviler mod gulvoverfladen. Venstre fods hæl anbringes så langt fremme som muligt og skal hvile mod vognbunden. Venstre fod anbringes så fladt som muligt mod fodbrættet. Venstre fods midterlinje i længderetningen anbringes så vidt muligt parallelt med køretøjets midterlinje i længderetningen. I køretøjer, der er udstyret med fodstøtte, skal det efter anmodning fra fabrikanten være muligt at placere venstre fod på fodstøtten. I dette tilfælde er venstre fods position defineret af fodstøtten.

2.7. De monterede måleinstrumenter må ikke på nogen måde få indvirkning på prøvedukkens bevægelse under kollisionen.

2.8. Prøvedukkens og målesystemets temperatur skal stabiliseres før prøvningen og så vidt muligt holdes mellem 19 °C og 22,2 °C.

2.9. Beklædning for en HIII-50-percentil mandlig prøvedukke

2.9.1. Den instrumenterede prøvedukke iklædes tætsiddende beklædning af strækbomuld med korte ærmer og benlængde svarende til midten af læggen som specificeret i FMVSS 208, tegning 78051-292 og 293, eller tilsvarende.

2.9.2. Prøvedukken skal på begge fødder have sko i størrelse 11XW i henhold til specifikationerne i amerikansk militærstandard MIL S 13192, version P, for sammensætning, størrelse og tykkelse af sål og hæl, og skoen skal have en vægt på 0,57 ± 0,1 kg.

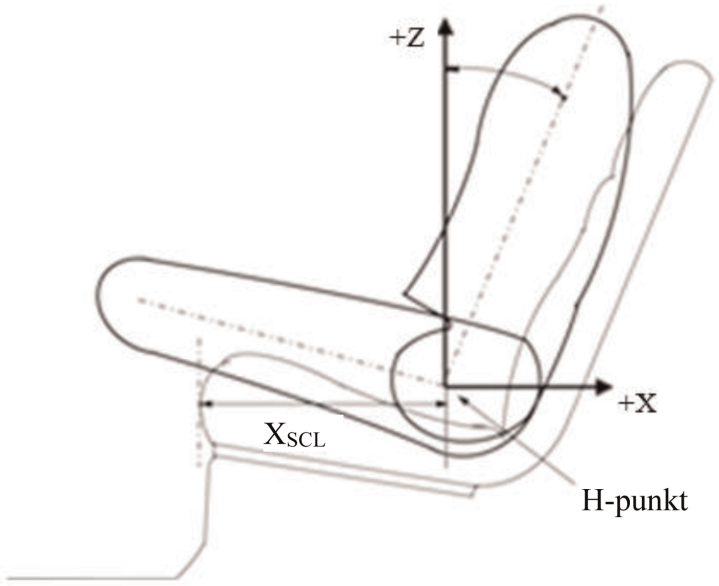
3. PLACERING AF EN HIII 5-PERCENTIL KVINDELIG PRØVEDUKKE PÅ PASSAGERSÆDET

»H«-punktets vandrette og lodrette dimensioner beskrives som (X_{50M}, Z_{50M}), og H5-punktets vandrette og lodrette dimensioner beskrives som (X_{5F}, Z_{5F}). X_{SCL} defineres som den vandrette afstand mellem »H«-punktet og det forreste punkt på sædehynden (se figur 1). Følgende formel anvendes til at beregne »H 5«-punktet: Bemærk, at X_{5F} altid bør være længere fremme end X_{50M}.

$$X_{5F} = X_{50M}, + (93\ mm - 0{,}323 \times X_{SCL})$$

$$Z_{5F} = Z_{50M}$$

Figur 1



3.1. Hoved

Hovedets tværgående instrumentplatform skal være vandret inden for 2,5°. Indstilling af prøvedukkens hoved i køretøjer med oprette sæder og ikke-indstillelige ryglæn skal foretages på følgende måde i den angivne rækkefølge: Først bringes »H5«-punktet i position inden for de i punkt 3.4.3.1 angivne grænser, således at den tværgående instrumentplatform i prøvedukkens hoved er i niveau. Bringes hovedets tværgående instrumentplatform ikke derved i niveau, indstilles prøvedukkens hoftevinkel inden for de i punkt 3.4.3.2 angivne grænser. Er hovedets tværgående instrumentplatform stadig ikke i niveau, foretages den mindst mulige justering af prøvedukkens halsbeslag, således at hovedets tværgående instrumentplatform er vandret inden for 2,5°.

3.2. Arme

3.2.1. Passager-prøvedukkens overarme skal berøre sædets ryglæn og siderne af torsoen.

3.3. Hænder

3.3.1. Passager-prøvedukkens håndflader skal berøre lårets yderside. Lillefingeren skal berøre sædehynden.

3.4. Torso

3.4.1. I køretøjer udstyret med bænkesæder skal passager-prøvedukkens overkrop hvile mod ryglænet. Passager-prøvedukkens midtsagittalplan skal være lodret og parallelt med køretøjets midterlinje i længderetningen og skal have samme afstand til køretøjets midterlinje i længderetningen som fører-prøvedukkens midtsagittalplan.

3.4.2. I køretøjer udstyret med enkeltsæder skal passager-prøvedukkens overkrop hvile mod ryglænet. Passager-prøvedukkens midtsagittalplan skal være lodret og skal falde sammen med enkeltsædets midterlinje i længderetningen.

3.4.3. Underkroppen

3.4.3.1. »H5«-punkt

Prøvedukkens »H5«-punkt skal inden for 13 mm i vandret retning falde sammen med »H5«-punktet bestemt ved metoden beskrevet i bilag 6 og punkt 3 ovenfor.

3.4.3.2. Hoftevinkel

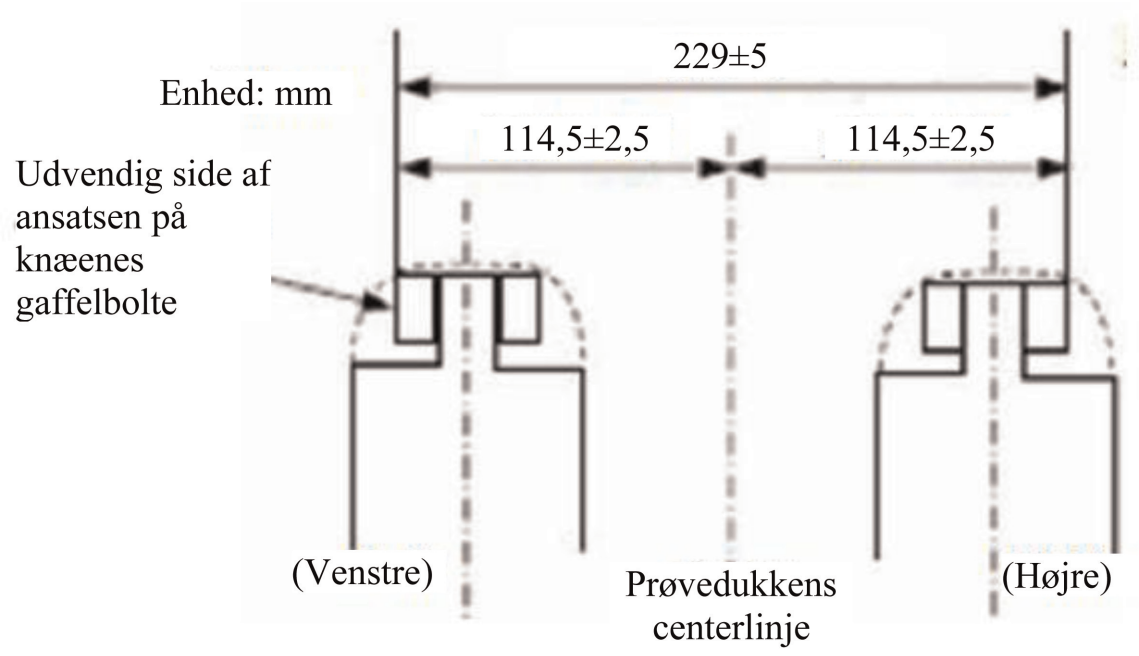
Vinklen bestemmes ved brug af hoftevinkelmåler (GM), tegning 78051-532, indføjet ved henvisning i del 572, som indføres i hullet til lokalisering af prøvedukkens »H«-punkt; målt fra vandret på målerens 76,2 mm (3 tommer) facet skal vinklen være 20° ± 2,5°.

3.5. Ben

Passager-prøvedukkens lår skal berøre sædehynden i det omfang, føddernes placering tillader det. Begyndelsesafstanden mellem den udvendige side af ansatsen på knæenes gaffelbolte skal være 229 mm ± 5 mm, som vist i figur 2. Begge passager-prøvedukkens ben skal så vidt muligt befinde sig i lodrette planer i længderetningen. Det kan tillades, at der foretages en efterjustering for at anbringe fødderne som angivet i punkt 3.6 for forskellige udformninger af kabinen.

Figur 2

Begyndelsesafstanden for knæene på en HIII 5-percentil kvindelig prøvedukke



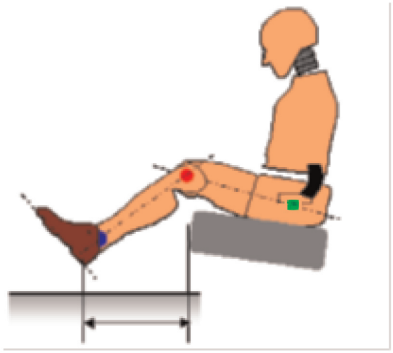
3.6. Fødder

3.6.1. Benene anbringes så langt som muligt fra den forreste ende af sædehynden, mens lårene holdes i kontakt med sædehynden som vist i fig. (a). Som det fremgår af fig. (b), skal hvert ben sænkes, indtil foden kommer i kontakt med gulvet, mens foden og skinnebenet holdes vinkelret på hinanden, og lårets hældningsvinkel holdes konstant. Når hver hæl er i kontakt med gulvet, drejes foden, således at tåen kommer mest muligt i kontakt med gulvet, som vist i fig. (c).

Hvis det ikke er muligt at have hver fod i kontakt med gulvet, skal foden sænkes, indtil læggen kommer i kontakt med sædehyndens forreste ende eller indtil det bageste af foden kommer i kontakt med køretøjets indvendige rum. Foden skal holdes så parallelt som muligt med gulvet som vist i fig. (d).

I tilfælde af interferens fra et fremspring på køretøjets karosseri roteres foden så lidt som muligt omkring skinnebenet. Hvis der stadig er interferens, skal lårbenet drejes for at fjerne eller minimere interferens. Foden skal føres indad eller udad, mens afstanden mellem knæene holdes konstant.

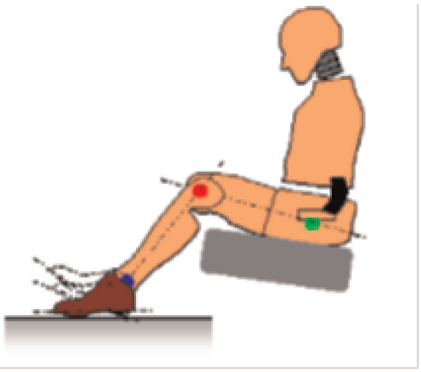
Figur (a)



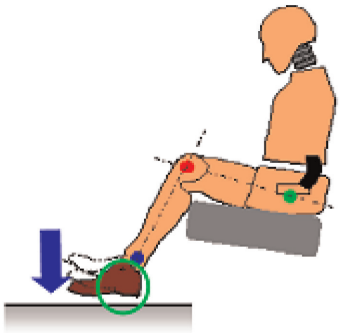
Figur (b)



Figur (c)



Figur (d)



3.7. De monterede måleinstrumenter må ikke på nogen måde få indvirkning på prøvedukkens bevægelse under kollisionen.

3.8. Prøvedukkernes og målesystemets temperatur skal stabiliseres før prøvningen og så vidt muligt holdes mellem 19 °C og 22,2 °C.

3.9. Beklædning for en HIII 5-percentil kvindelig prøvedukke

3.9.1. Den instrumenterede prøvedukke iklædes tætsiddende beklædning af strækbomuld med korte ærmer og benlængde svarende til midten af læggen som specificeret i FMVSS 208, tegning 78051-292 og 293, eller tilsvarende.

3.9.2. Prøvedukkerne skal på begge fødder have små damesko i størrelse 7,5 W i henhold til specifikationerne i amerikansk militærstandard MIL-S-21711E, version P, for sammensætning, størrelse og tykkelse af sål og hæl, og skoen skal have en vægt på 0,41 ± 0,09 kg.

4. JUSTERING AF FASTHOLDELSESSYSTEMET

Prøvedukkens beslag skal være monteret i en position, hvor det nederste bolthul i halsbeslaget og anfangningshullet i prøvedukkens beslag bør være i samme position. Med prøvedukken i den siddestilling, som er specificeret i punkt 2.1-2.6 og punkt 3.1-3.6, lægges selen omkring prøvedukken og spændes. Hofteselen strammes til. Overkropsselen trækkes ud af rullen, hvorefter man lader den rulle sig ind. Dette gentages fire gange. Diagonalselen bør indtage en position midt i det område, hvor den ikke overskrider skulderkanten og samtidig ikke kommer i berøring med halsen. Sikkerhedsselen skal være anbragt: for en Hybrid III 50-percentil mandlig prøvedukke, så hullet i den ydre side i prøvedukkens beslag ikke er fuldstændigt dækket af sikkerhedsselen. for en hybrid III 5-percentil kvindelig prøvedukke, så sikkerhedsselen befinder sig mellem brysterne. Hofteselen udsættes for et træk på 9-18 N. Hvis selesystemet er forsynet med en aflastningsanordning, gøres overkropsselen så slap, som dette i køretøjets instruktionsbog anbefales af fabrikanten til normal brug. Har selesystemet ingen aflastningsanordning, lader man rullen fjerne den overskydende længde af skuldergjorden. Såfremt sikkerhedsseler og sikkerhedsseleforankringer er placeret således, at selen ikke ligger som krævet ovenfor, kan sikkerhedsselen indstilles manuelt og fastholdes med tape.

BILAG 6

PROCEDURE FOR BESTEMMELSE AF »H-PUNKTET« OG DEN FAKTISKE TORSOVINKEL FOR SIDDEPLADSER I MOTORKØRETØJER [1]

TILLÆG 1

Beskrivelse af den tredimensionale »H«-punktmaskine (3-D H-maskine) [1]

TILLÆG 2

Tredimensionalt referencesystem [1]

TILLÆG 3

Referencedata for siddepladser [1]

---

[1] Proceduren er beskrevet i bilag 1 til den konsoliderede resolution om køretøjers konstruktion (RE.3) (dokument ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6). www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp2ss9gen/wp29resolutions.html

BILAG 7

PRØVNINGSMETODE MED VOGN

1. PRØVNINGSOPSTILLING OG -PROCEDURE

1.1. Vognen

Vognen skal være konstrueret således, at der ikke fremstår permanent deformering efter prøvningen. Den skal have en styring, der sikrer, at den i kollisionsfasen ikke afviger mere end 5° i det lodrette plan og 2° i det vandrette plan.

1.2. Konstruktionens tilstand

1.2.1. Generelt

Det prøvede eksemplar af konstruktionen skal være repræsentativt for de pågældende serieproducerede køretøjer. Visse komponenter kan udskiftes eller fjernes, hvis det er sikkert, at sådan udskiftning eller fjernelse ikke har indflydelse på prøvningsresultaterne.

1.2.2. Justeringer

Justeringer skal være i overensstemmelse med justeringerne beskrevet i punkt 1.4.3 i dette regulativs bilag 3, under hensyntagen til det i punkt 1.2.1 ovenfor anførte.

1.3. Fastgørelse af konstruktionen

1.3.1. Konstruktionen skal være godt fastgjort til vognen, således at der ikke forekommer nogen relativ forskydning under prøvningen.

1.3.2. Den metode, der anvendes til fastgørelse af konstruktionen til vognen, må ikke medføre en forstærkning af sædeforankringerne eller fastholdelsesanordningerne, og må ikke frembringe en unormal deformation af konstruktionen.

1.3.3. Der anbefales en fastgørelsesanordning, hvormed konstruktionen hviler på understøtninger placeret tilnærmelsesvis i hjulenes akse eller, hvis det er muligt, hvormed konstruktionen fastgøres til vognen ved hjælp af hjulophængets befæstelser.

1.3.4. Vinklen mellem køretøjets længdeakse og vognens bevægelsesretning skal være 0° ± 2°.

1.4. Prøvedukker

Prøvedukkerne og deres anbringelse skal svare til specifikationerne i bilag 3, punkt 2.

1.5. Måleudstyr

1.5.1. Konstruktionens deceleration

Transducerne, der måler konstruktionens deceleration under kollisionen, skal være placeret parallelt med vognens længdeakse i overensstemmelse med specifikationerne i bilag 8 (CFC 180).

1.5.2. Målinger på prøvedukkerne

Alle målinger, der er nødvendige til bestemmelse af de foreskrevne belastningsindeks, er angivet i bilag 3, punkt 5.

1.6. Konstruktionens decelerationskurve

Konstruktionens decelerationskurve i kollisionsfasen skal være således, at kurven »hastighedens variation med tiden«, som fremkommer ved integration, ikke i noget punkt afviger mere end ± 1 m/s fra det pågældende køretøjs referencekurve for hastighedens variation med tiden, som er fastlagt i tillægget til dette bilag. Ved forskydning af referencekurven i forhold til tidsaksen kan konstruktionens hastighed i korridoren beregnes.

1.7. Referencekurve ΔV = f(t) for det pågældende køretøj

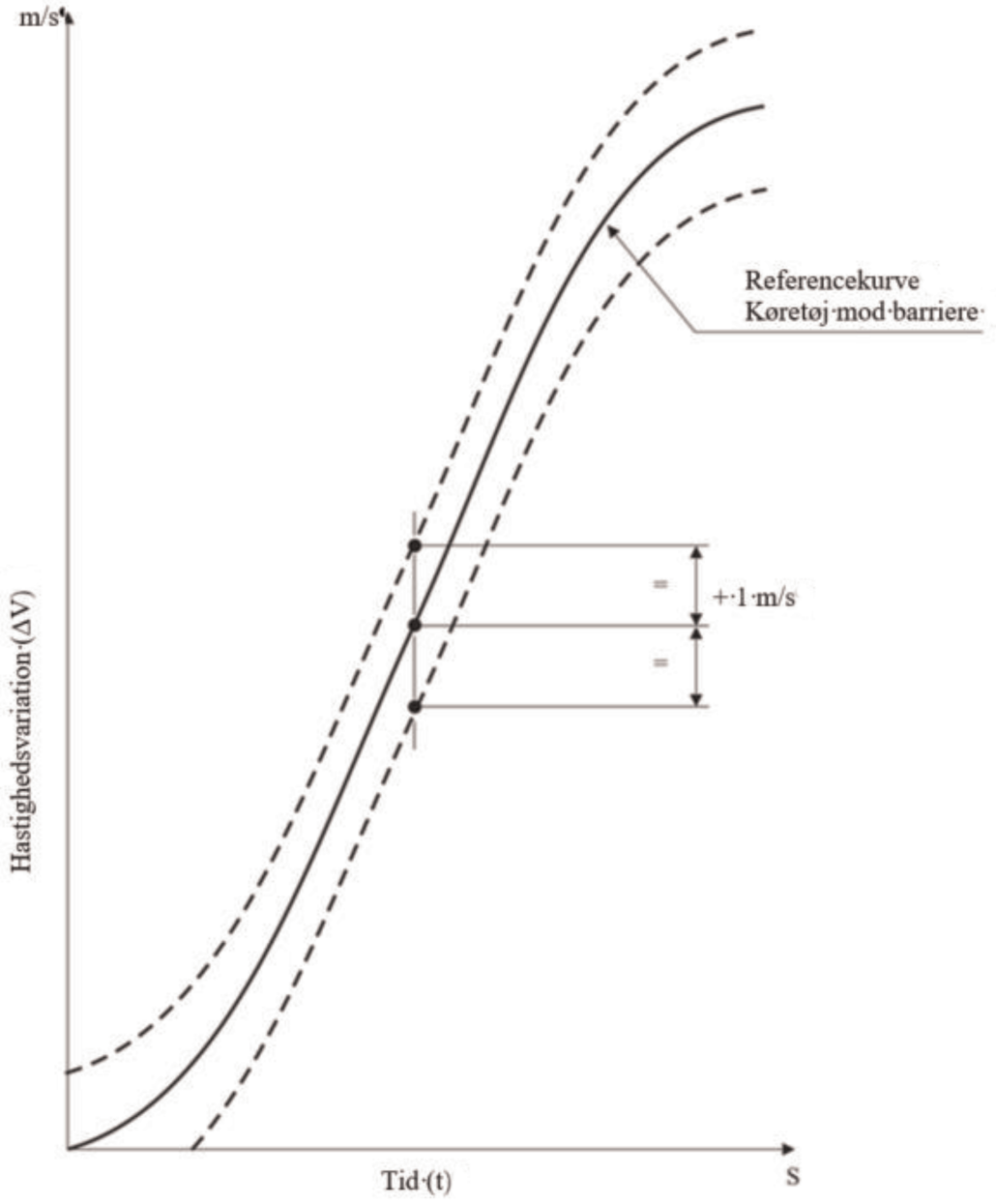
Denne referencekurve dannes ved integration af decelerationskurven for det pågældende køretøj, målt under den frontale kollisionstest mod en barriere, som angivet i bilag 3, punkt 6, i dette regulativ.

1.8. Ækvivalent metode

Prøven kan udføres på anden måde end ved deceleration af en vogn, for så vidt den pågældende metode opfylder de i punkt 1.6 ovenfor angivne krav til hastighedsvariationen.

TILLÆG

Ækvivalenskurve — toleranceområde for kurven ΔV = f(t)



BILAG 8

MÅLETEKNIK I MÅLEPRØVNINGER: INSTRUMENTERING

1. DEFINITIONER

1.1. Datakanal

En datakanal omfatter alle instrumenter fra en transducer (eller flere transducere, hvis udgange er kombineret på nærmere angivet måde) til og med eventuelle analyseprocedurer, der kan ændre frekvens- eller amplitudeindholdet af data.

1.2. Transducer

Den første anordning i en datakanal, der konverterer den fysiske målestørrelse til en anden størrelse (f.eks. en elektrisk spænding), der kan behandles af den øvrige del af kanalen.

1.3. Kanalamplitudeklasse: (CAC)

Betegnelsen for en datakanal, der opfylder visse amplitudekarakteristika som angivet i dette bilag. CAC-nummeret er numerisk lig måleområdets øvre grænseværdi.

1.4. De karakteristiske frekvenser F_H, F_L og F_N:

Disse frekvenser er defineret i figur 1 i dette bilag.

1.5. Kanalfrekvensklasse: CFC

Kanalens frekvensklasse kendetegnes ved et tal, som angiver, at kanalens frekvenskarakteristik er inden for de i figur 1 i dette bilag angivne grænser. Dette tal er numerisk lig frekvensen F_H i Hz.

1.6. Følsomhedskoefficient

Hældningen af den rette linje, der er den bedste tilnærmelse til kalibreringsværdierne, bestemt ved mindste kvadrats metode inden for kanalens amplitudeklasse.

1.7. Kalibreringsfaktor for datakanal

Gennemsnittet af følsomhedskoefficienterne, beregnet over frekvenser, som er jævnt fordelt over en logaritmisk skala mellem

$$F_L \text{ og } \frac{F_H}{2{,}5}.$$

1.8. Linearitetsfejl

Forholdet i procent, mellem den største forskel mellem kalibreringsværdien og den tilhørende værdi, aflæst på den i punkt 1.6 ovenfor definerede rette linje ved kanalamplitudeklassens øvre grænse.

1.9. Krydsfølsomhed

Forholdet mellem udgangs- og indgangssignal, når transduceren påvirkes af et anslag vinkelret på måleaksen. Det udtrykkes som procentdel af følsomheden i måleaksens retning.

1.10. Faseforsinkelsestid

Faseforsinkelsestiden for en datakanal er lig faseforsinkelsen (i radianer) af et sinussignal, divideret med det pågældende signals vinkelhastighed (i radianer/s).

1.11. Miljø

Den samlede virkning i et givet øjeblik af alle de ydre vilkår og påvirkninger, som datakanalen er underkastet.

2. PRÆSTATIONSKRAV

2.1. Linearitetsfejl

Den absolutte størrelse af linearitetsfejlen af en datakanal ved en vilkårlig frekvens i CFC må over hele måleområdet højst være 2,5 % af CAC.

2.2. Amplitude mod frekvens

En datakanals frekvensrespons skal ligge inden for de i figuren i dette bilag angivne grænsekurver. Linjen nul dB er bestemt ved kalibreringsfaktoren.

2.3. Faseforsinkelsestid

Faseforsinkelsestiden mellem indgangs- og udgangssignaler for en datakanal skal bestemmes og må ikke variere med mere end $1/10 \times F_H$ sekunder i intervallet mellem $0{,}03 \times F_H$ og F_H.

2.4. Tidsangivelse

2.4.1. Tidsreference

Der skal registreres en tidsreference med et interval på mindst 1/100 s målt med en nøjagtighed på 1 %.

2.4.2. Relativ tidsforsinkelse

Den relative tidsforsinkelse mellem signalet fra to eller flere datakanaler må, uanset disses frekvensklasse, ikke overstige 1 ms, fraregnet forsinkelse som følge af faseskiftet.

To eller flere datakanaler, hvis signaler er kombineret, skal have samme frekvensklasse, og deres relative tidsforsinkelse må ikke overstige $1/10\ F_H$ s.

Kravet gælder såvel analoge signaler som synkroniseringsimpulser og digitale signaler.

2.5. Krydsfølsomhed af transducere

Transducerens krydsfølsomhed skal være mindre end 5 % i enhver retning.

2.6. Kalibrering

2.6.1. Generelt

En datakanal skal mindst én gang årligt kalibreres mod referenceudstyr, der kan spores til kendte standarder. Den metode, hvormed sammenligning med referenceudstyr finder sted, må ikke give anledning til fejl større end 1 % af CAC. Brugen af referenceudstyr er begrænset til det frekvensområde, til hvilket det er kalibreret. Delsystemer af en datakanal kan evalueres individuelt og resultaterne indregnes i nøjagtigheden af den samlede datakanal. Dette kan for eksempel ske ved hjælp af et elektrisk signal af kendt amplitude, som simulerer transducerens udgangssignal, hvorved det er muligt at kontrollere datakanalens forstærkningsfaktor, transduceren undtaget.

2.6.2. Nøjagtigheden af det referenceudstyr, som anvendes til kalibrering

Referenceudstyrets nøjagtighed skal være certificeret eller attesteret af en officiel metrologisk tjeneste.

2.6.2.1. Statisk kalibrering

2.6.2.1.1. Acceleration

Fejlen skal være under ± 1,5 % af CAC.

2.6.2.1.2. Kræfter

Fejlen skal være under ± 1 % af CAC.

2.6.2.1.3. Forskydninger

Fejlen skal være under ± 1 % af CAC.

2.6.2.2. Dynamisk kalibrering

2.6.2.2.1. Acceleration

Fejlen i referenceacceleration, udtrykt som procent af CAC, skal under 400 Hz være mindre end ± 1,5 %, mellem 400 Hz og 900 Hz være mindre end ± 2 % og over 900 Hz være mindre end ± 2,5 %.

2.6.2.3. Tidsangivelse

Den relative fejl i referencetiden skal være mindre end 10-^{5}.

2.6.3. Følsomhedskoefficient og linearitetsfejl

Følsomhedskoefficienten og linearitetsfejlen bestemmes ved måling af datakanalens udgangssignal ved forskellige kendte indgangssignaler. Kalibreringen af datakanalen skal dække hele amplitudeklassens område.

For bidirektionelle kanaler skal både de positive og de negative størrelser anvendes.

Såfremt kalibreringsudstyret ikke er i stand til at frembringe det nødvendige indgangssignal som følge af meget store måleværdier, skal kalibrering finde sted inden for grænserne af kalibreringsstandarderne, og disse grænser skal angives i prøvningsrapporten.

Den samlede datakanal skal kalibreres ved en frekvens eller ved et sæt frekvensværdier med en signifikant størrelse mellem

F_L og $\frac{F_H}{2,5}$.

2.6.4. Kalibrering af frekvensrespons

Responskurverne for fase og amplitude mod frekvens bestemmes ved måling af fase og amplitude af datakanalens udgangssignaler ved forskellige kendte indgangssignaler mellem F_L og 10 gange CFC, dog højst 3 000 Hz.

2.7. Påvirkning fra miljøet

Der skal regelmæssigt foretages kontrol til påvisning af eventuelle påvirkninger fra det omgivende miljø (såsom magnetisk flux, kabelhastighed mv.). Dette kan for eksempel ske ved registrering af udgangssignalet fra reservekanaler, der er udstyret med attraptransducere. Hvis signifikante udgangssignaler registreres, skal der træffes korrigerende foranstaltninger, for eksempel udskiftning af kabler.

2.8. Valg og betegnelse af datakanal

CAC og CFC definerer en datakanal.

CAC skal være 1, 2 eller 5 i tiende potens.

3. TRANSDUCERNES MONTERING

Transducerne skal være stift fastgjort, så målingerne påvirkes mindst muligt af vibrationer. Enhver montering med laveste resonansfrekvens lig mindst fem gange frekvensen F_H af den pågældende datakanal anses for gyldig. Navnlig skal accelerationstransducere monteres således, at den oprindelige vinkel mellem den faktiske måleakse og den tilsvarende akse i referenceaksesystemet ikke er større end 5°, medmindre der foretages en analytisk eller eksperimentel vurdering af opstillingens indvirkning på de indsamlede data. Ved måling af multiaksial acceleration i et punkt skal hver accelerationstransducers akse passere dette punkt i en afstand af højst 10 mm, og centrum af hvert accelerometers seismiske masse skal være inden for en afstand af 30 mm fra punktet.

4. DATABEHANDLING

4.1. Filtrering

Filtrering svarende til frekvenserne af datakanalens klasse kan finde sted enten under registreringen eller under behandlingen af data. Før registrering bør analog filtrering ved et niveau højere end CFC imidlertid finde sted for at udnytte mindst 50 % af recorderens dynamiske område og mindske risikoen for, at høje frekvenser medfører mætning af recorderen eller giver anledning til fejl i digitaliseringsprocessen.

4.2. Digitalisering

4.2.1. Samplingfrekvens

Samplingfrekvensen skal mindst være 8 F_H.

4.2.2. Amplitudeopløsning

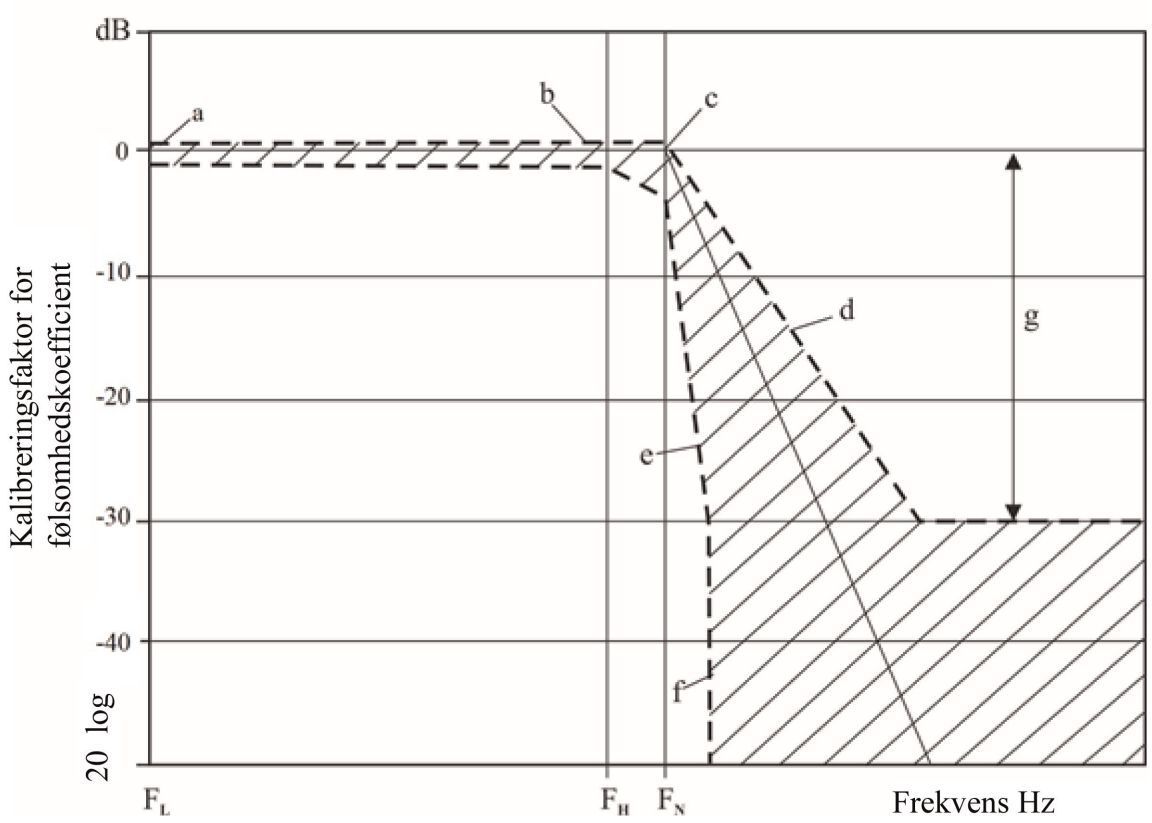
Digitale ord skal bestå af mindst 7 bit og 1 paritetsbit.

5. FREMLÆGGELSE AF RESULTATER

Resultaterne skal forelægges på papir i A4-format (ISO/R 216). Til resultater i diagramform skal der som målestok på aksernes benyttes et passende multiplum af den valgte enhed (f.eks. 1, 2, 5, 10, 20 mm). Der skal anvendes SI-enheder, bortset fra køretøjets hastighed, hvor km/h kan benyttes, og den af kollisionen forårsagede acceleration, hvor enheden g kan anvendes ($g = 9{,}8\ m/s^2$).

Figur

Frekvensresponskurve



CFC	F_L Hz	F_H Hz	F_N Hz
1 000	≤ 0,1	1 000	1 650
600	≤ 0,1	600	1 000
180	≤ 0,1	180	300
60	≤ 0,1	60	100

N	Logaritmisk skala	
a	± 0,5	dB
b	+ 0,5 – 1	dB
c	+ 0,5 – 4	dB
d	– 9	dB/oktav
e	– 24	dB/oktav
f	∞	
g	– 30	

BILAG 9

Prøvningsprocedurer for beskyttelsen af personer i eldrevne køretøjer mod højspænding og elektrolytudslip

I dette bilag beskrives prøvningsprocedurerne til påvisning af overensstemmelse med kravene til elektrisk sikkerhed i punkt 5.2.8 i dette regulativ. F.eks. er megohmmeter- eller oscilloskopmålinger et passende alternativ til den fremgangsmåde, der er beskrevet nedenfor til måling af isolationsmodstand. I så fald kan det være nødvendigt at deaktivere køretøjets system til overvågning af isolationsmodstand.

Inden der foretages kollisionsprøvning af køretøjet, skal højspændingsbussens spænding (V_b) (se figur 1 nedenfor) måles og registreres for at bekræfte, at den ligger inden for køretøjets driftsspænding som angivet af køretøjsfabrikanten.

1. PRØVNINGSOPSÆTNING OG -UDSTYR

Hvis der anvendes en højspændingsafbryder, skal der foretages målinger fra begge sider af anordningen, der udfører afbryderfunktionen.

Hvis højspændingsafbryderen er integreret i REESS-systemet eller energiomdannelsessystemet, og højspændingsbussen heri er beskyttet i henhold til IPXXB-beskyttelsen efter kollisionsprøvningen, må der kun foretages målinger mellem den anordning, der udfører afbryderfunktionen, og de elektriske belastninger.

Det til denne prøvning anvendte voltmeter skal måle jævnstrømsværdier og have en intern modstand på mindst 10 MΩ.

2. FØLGENDE INSTRUKSER KAN FØLGES VED SPÆNDINGSMÅLING

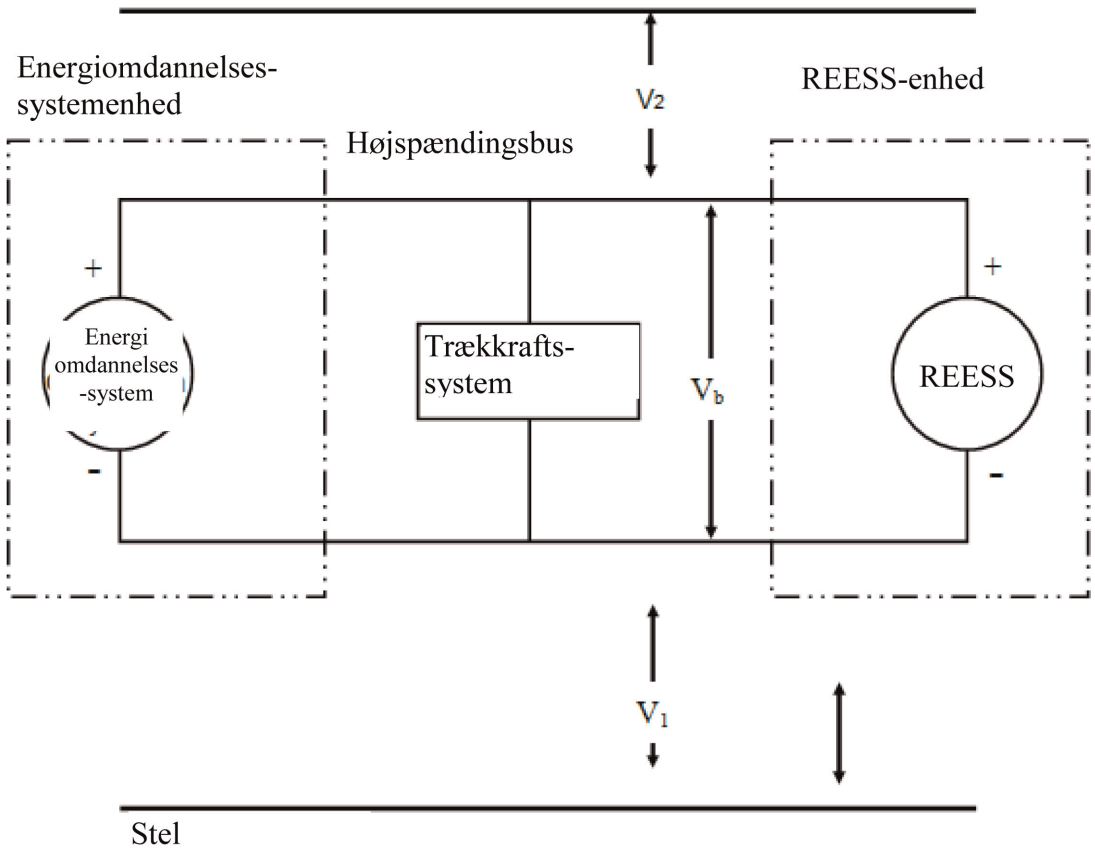
Efter kollisionsprøvningen bestemmes højspændingsbussens spænding (V_b, V_1, V_2) (se figur 1).

Spændingsmålingen foretages tidligst 5 sekunder og højst 60 sekunder efter kollisionen.

Denne procedure finder ikke anvendelse, hvis prøvningen foretages under forhold, hvor det elektriske fremdriftssystem ikke strømfødes.

Figur 1

Måling af V_b, V_1, V_2



3. VURDERINGSPROCEDURE FOR LAV ELEKTRISK ENERGI

Forud for kollisionen forbindes en kontakt S_1 og en kendt udladningsmodstand R_e parallelt til den relevante kondensator (jf. figur 2).

Tidligst 5 sekunder og senest 60 sekunder efter kollisionen slukkes kontakten S_1, mens spændingen V_b og strømmen I_e måles og registreres. Produktet af spændingen V_b og strømmen I_e integreres for den periode, der starter det øjeblik, hvor kontakten S_1 slukkes (t_c), og ophører, når spændingen V_b falder til under højspændings-tærsklen på 60 V DC (t_h). Den deraf følgende integration er lig med den samlede energi (TE) i joule.

a) $TE = \int_{tc}^{th} V_b \times I_e dt$

Når V_b måles et sted mellem 5 sekunder og 60 sekunder efter kollisionen, og X-kondensatorernes kapacitans (C_x) er angivet af fabrikanten, beregnes den samlede energi (TE) efter følgende formel:

b) $TE = 0{,}5 \times C_x \times (V_b^2 - 3\,600)$

Når V_1 og V_2 (se figur 1 ovenfor) måles et sted mellem 5 sekunder og 60 sekunder efter kollisionen, og Y-kondensatorernes kapacitans (C_{y1}, C_{y2}) er angivet af fabrikanten, beregnes den samlede energi (E_{y1}, TE_{y2}) efter følgende formler:

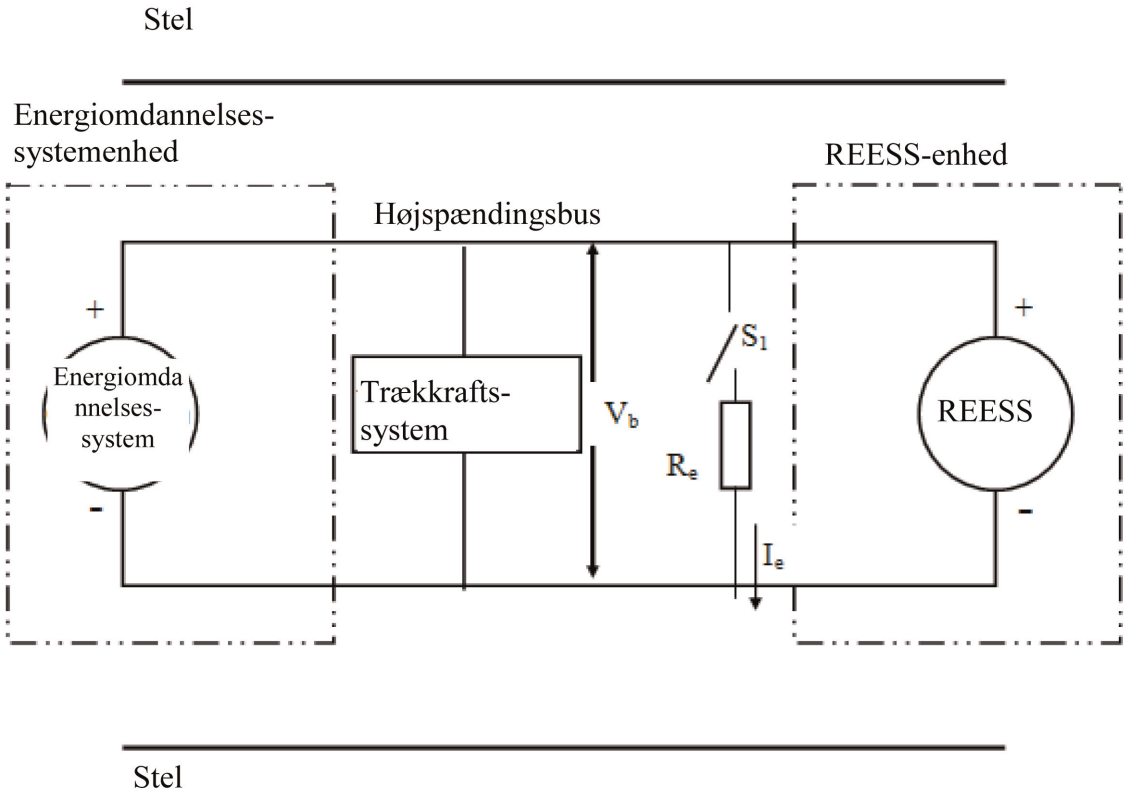
c) $TE_{y1} = 0,5 \times C_{y1} \times (V_1^2 - 3\,600)$

$TE_{y2} = 0,5 \times C_{y2} \times (V_2^2 - 3\,600)$

Denne procedure finder ikke anvendelse, hvis prøvningen foretages under forhold, hvor det elektriske fremdriftssystem ikke strømfødes.

Figur 2

Eksempel på måling af højspændingbusenergi oplagret i X-kondensatorer



4. FYSISK BESKYTTELSE

Efter kollisionsprøvning af køretøjet skal alle dele, der omgiver højspændingskomponenter, åbnes, adskilles eller fjernes uden brug af værktøj. Alle resterende omgivende dele betragtes som en del af den fysiske beskyttelse.

Prøvefingeren med led, der er beskrevet i figuren i tillægget, indsættes i enhver form for huller eller åbninger i den fysiske beskyttelse med en prøvekraft på 10 N ± 10 % med henblik på vurdering af den elektriske sikkerhed. Hvis fingeren med led helt eller delvist kan trænge ind i den fysiske beskyttelse, placeres den i samtlige nedenfor angivne positioner.

Med udgangspunkt i en lige position roteres begge prøvefingerens led lidt efter lidt i en vinkel på op til 90 grader i forhold til aksen for fingerens tilstødende del og placeres i enhver mulig position.

Indre elektriske beskyttelsesbarrierer betragtes som en del af indkapslingen.

Eventuelt forbindes en strømforsyning med lavspænding (ikke under 40 V og ikke over 50 V) serielt med en passende lampe mellem prøvefingeren med led og strømførende højspændingsdele inden i den elektriske beskyttelsesbarriere eller -indkapsling.

4.1. Acceptkriterier

Kravene i punkt 5.2.8.1.3 i dette regulativ anses for opfyldt, hvis prøvefingeren med led, der er beskrevet i figuren i tillægget, ikke er i stand til at komme i kontakt med strømførende højspændingsdele.

Om nødvendigt kan der anvendes et spejl eller et fiberskop for at kontrollere, om prøvefingeren med led berører højspændingsbusserne.

Hvis dette krav kontrolleres ved hjælp af et signalkredsløb mellem prøvefingeren med led og de strømførende højspændingsdele, må lampen ikke lyse.

5. ISOLATIONSMODSTAND

Isolationsmodstanden mellem højspændingsbussen og stel kan påvises enten ved måling eller ved en kombination af måling og beregning.

Følgende instrukser bør følges, hvis isolationsmodstanden påvises ved måling.

Spændingen (V_b) mellem højspændingsbussens minusside og plusside (se figur 1) måles og registreres.

Spændingen (V_1) mellem højspændingsbussens minusside og stel måles og registreres (se figur 1).

Spændingen (V_2) mellem højspændingsbussens plusside og stel måles og registreres (se figur 1).

Hvis V_1 er større end eller lig med V_2, indsættes en kendt standardmodstand (R_o) mellem højspændingsbussens minusside og stel. Med R_o anbragt måles spændingen (V_1') mellem højspændingsbussens minusside og køretøjets stel (se figur 3).

Den elektriske isolationsmodstand (R_i) beregnes ved hjælp af nedenfor viste formel.

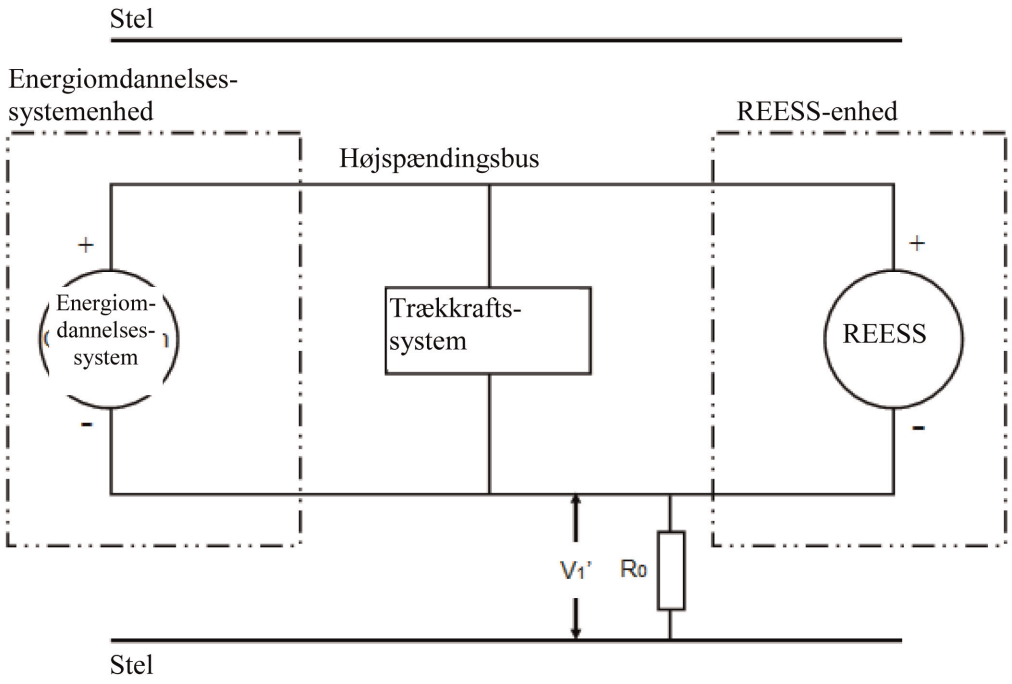
$$R_i = R_o \times (V_b/V_1' - V_b/V_1) \text{ eller } R_i = R_o \times V_b \times (1/V_1' - 1/V_1)$$

Resultatet R_i, der er værdien af den elektriske isolationsmodstand i ohm (Ω), divideres med højspændingsbussens arbejdsspænding i volt (V).

$$R_i\ (\Omega/V) = R_i\ (\Omega)/\text{Arbejdsspænding (V)}$$

Figur 3

Måling af V_1'



Hvis V_2 er større end V_1, indsættes en kendt standardmodstand (R_o) mellem højspændingsbussens plusside og stel. Med R_o anbragt måles spændingen (V_2') mellem højspændingsbussens plusside og stel (se figur 4).

Den elektriske isolationsmodstand (R_i) beregnes ved hjælp af nedenfor viste formel.

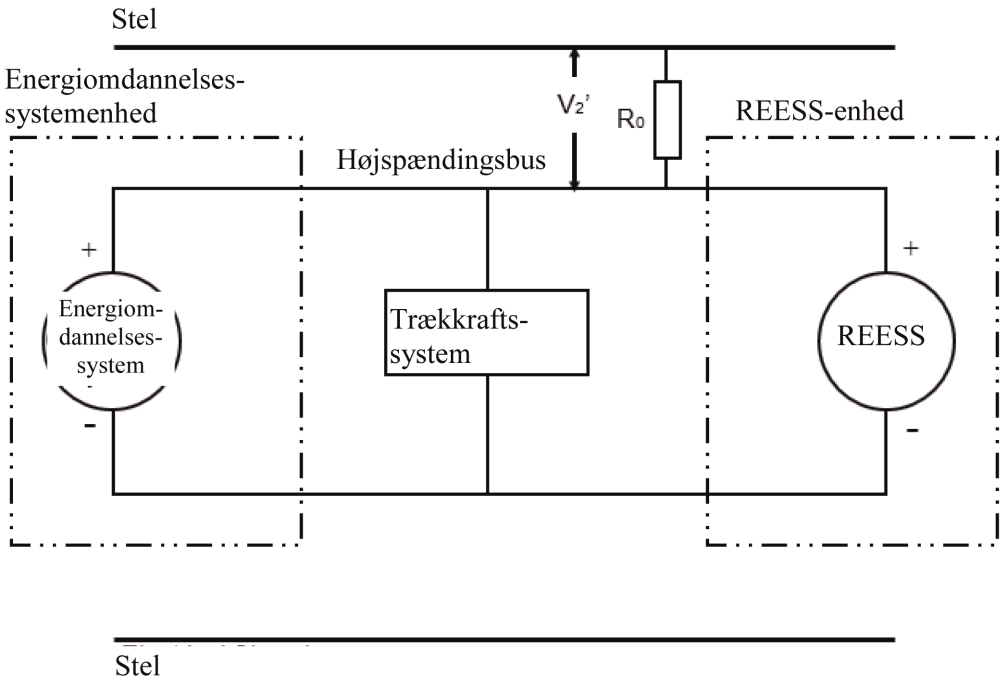
$$R_i = R_o \times (V_b/V_2' - V_b/V_2) \text{ eller } R_i = R_o \times V_b \times (1/V_2' - 1/V_2)$$

Resultatet Ri, der er værdien af den elektriske isolationsmodstand i ohm (Ω), divideres med højspændingsbussens arbejdsspænding i volt (V).

$$R_i\ (\Omega/V) = R_i\ (\Omega)/\text{Arbejdsspænding (V)}$$

Figur 4

Måling af V_2'



Bemærk: Den kendte standardmodstand R_o (i Ω) bør være værdien af den krævede mindste isolationsmodstand (i Ω/V) multipliceret med køretøjets arbejdsspænding (V) plus/minus 20 %. R_o behøver ikke præcist at være denne værdi, idet ligningerne gælder for enhver R_o. En R_o inden for dette område vil dog normalt sikre en god opløsning for spændingsmålingen.

6. ELEKTROLYTUDSLIP

Hvis det er nødvendigt, skal den fysiske beskyttelse påføres en passende belægning for at bekræfte et eventuelt elektrolytudslip fra REESS-systemet efter kollisionsprøvningen.

Medmindre fabrikanten giver mulighed for at skelne mellem udslip af forskellige væsker, betragtes alle flydende udslip som elektrolyt.

7. REESS-FASTHOLDELSE

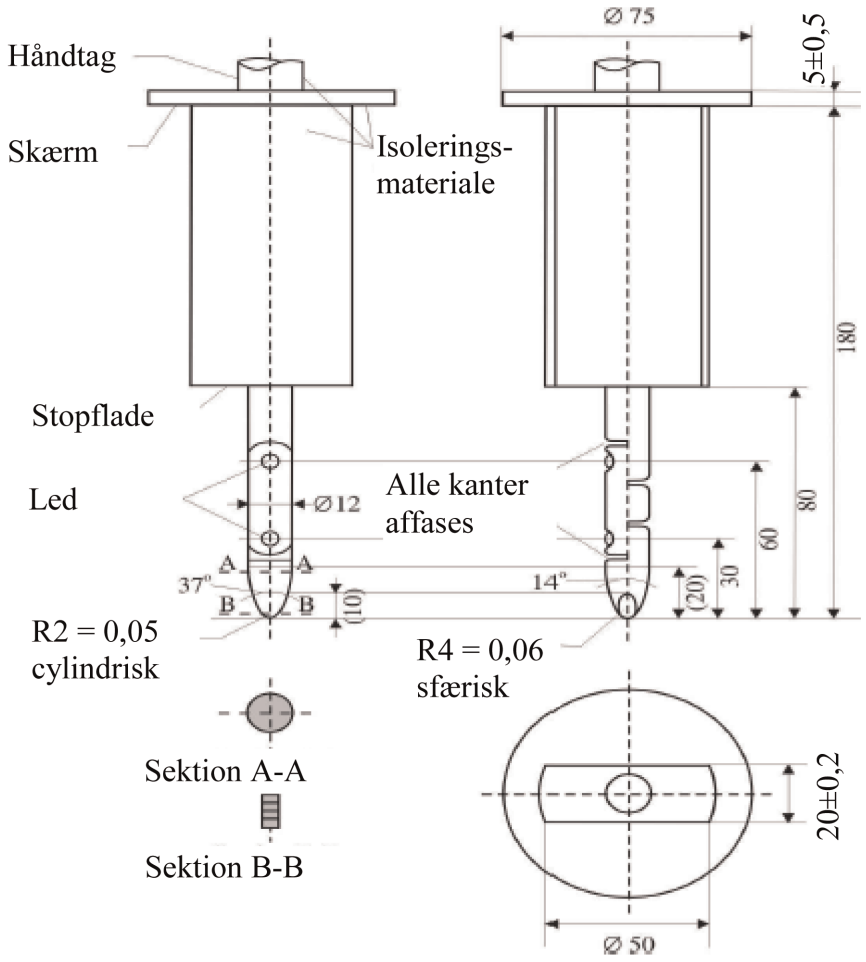
Opfyldelse af kravet afgøres ved visuel kontrol.

TILLÆG

PRØVEFINGER MED LED (IPXXB)

Figur

Prøvefinger med led



Materiale: metal, medmindre andet er angivet

Lineære mål i mm

Tolerancer for mål uden specifikke tolerancer:

a) For vinkler: 0/– 10°

b) For lineære mål: op til 25 mm: 0/– 0,05 mm over 25 mm: ± 0,2 mm.

Begge led skal muliggøre en bevægelse i samme plan og retning gennem en vinkel på 90° med en tolerance på 0 til + 10°.