31977L0541

29.8.1977 URADNI LIST EVROPSKIH SKUPNOSTI L 220/95

DIREKTIVA SVETA

z dne 28. junija 1977

o približevanju zakonodaje držav članic o varnostnih pasovih in sistemih za zadrževanje potnikov v motornih vozilih

(77/541/EGS)

SVET EVROPSKIH SKUPNOSTI JE

ob upoštevanju Pogodbe o ustanovitvi Evropske gospodarske skupnosti in zlasti člena 100 Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Komisije,

ob upoštevanju mnenja Evropskega parlamenta ([1]),

ob upoštevanju mnenja Ekonomsko-socialnega odbora ([2]),

ker se tehnične zahteve, ki jih morajo izpolnjevati motorna vozila na podlagi nacionalne zakonodaje, med drugim nanašajo tudi na varnostne pasove in na sisteme za zadrževanje potnikov;

ker so te zahteve v posameznih državah članicah različne; ker je zato potrebno, da vse države članice bodisi poleg svojih obstoječih predpisov ali namesto njih sprejmejo enake zahteve, zlasti da bi bilo tako mogoče uvesti postopek EGS-homologacije za vsak tip vozila na podlagi Direktive Sveta 70/156/EGS z dne 6. februarja 1970 o približevanju zakonodaje držav članic o homologaciji motornih in priklopnih vozil ([3]);

ker so skupne zahteve za notranje dele potniškega prostora, razporeditev upravljalnih naprav, streho, naslone in zadnje dele sedežev določene z Direktivo 74/60/EGS ([4]); ker so zahteve za notranjo opremo glede zaščite voznika pred poškodbami, ki bi jih povzročil krmilni mehanizem v primeru trčenja, določene z Direktivo 74/297/EGS ([5]); ker so zahteve glede trdnosti sedežev in njihovih pritrdišč določene z Direktivo 74/408/EGS ([6]); ker so zahteve, ki se nanašajo na pritrdišča varnostnih pasov določene z Direktivo 76/115/EGS ([7]); ker bodo druge zahteve glede notranje opreme, zlasti zahteve glede naslonov za glavo in označevanja upravljalnih naprav, določene pozneje;

ker predpisi za varnostne pasove in sisteme za zadrževanje potnikov ne vključujejo le zahtev glede konstrukcije, ampak tudi glede njihove vgradnje v motorna vozila;

ker usklajen postopek homologacije sestavnega dela za varnostne pasove in sisteme za zadrževanje potnikov omogoča vsaki državi članici preverjanje skladnosti s skupnimi zahtevami glede konstrukcije in preskusov in obveščanje drugih držav članic o svojih ugotovitvah, tako da jim pošlje kopijo certifikata o homologaciji za vsak tip varnostnih pasov in sistemov za zadrževanje potnikov; ker na podlagi oznake o EGS-homologaciji na vseh varnostnih pasovih in sistemih za zadrževanje potnikov, izdelanih skladno s homologiranim tipom, njihovo tehnično preverjanje v drugih državah članicah ni več potrebno;

ker je glavni namen usklajenih zahtev zagotavljanje večje varnosti v cestnem prometu; ker bi zato bilo treba predpisati vgradnjo varnostnih pasov in sistemov za zadrževanje potnikov kot obvezno v vozilih, ki jih ureja ta direktiva;

ker približevanje nacionalne zakonodaje, ki se nanaša na motorna vozila, pomeni vzajemno priznavanje preverjanj, ki jih opravi vsaka država članica na podlagi skupnih zahtev,

SPREJEL NASLEDNJO DIREKTIVO:

Člen 1

1. Vsaka država članica podeli EGS-homologacijo sestavnega dela za vsak tip tritočkovnega ali trebušnega varnostnega pasu ter za vsak tip sistema za zadrževanje potnikov, ki izpolnjuje zahteve glede konstrukcije in preskusov iz točke 2 Priloge I ter Prilog IV do XIV.

([1]) UL C 76, 7.4.1975, str. 37.
([2]) UL C 263, 17.11.1975, str. 37.
([3]) UL L 42, 23.2.1970, str. 1.
([4]) UL L 38, 11.2.1974, str. 2.
([5]) UL L 165, 20.6.1974, str. 16.
([6]) UL L 221, 12.8.1974, str. 1.
([7]) UL L 24, 30.1.1976, str. 6.

2. Država članica, ki je podelila EGS-homologacijo sestavnega dela, sprejme potrebne ukrepe zaradi zagotavljanja skladnosti proizvodnje s homologiranim tipom, po potrebi v sodelovanju s pristojnimi organi drugih držav članic.

3. Zaradi izvajanja odstavka 2 zadošča, da država članica zagotovi vsaj uporabo postopkov za kontrolo kakovosti iz točke 2.8.1 Priloge I.

Če pa država članica sama izvaja preglede, ali pa pregled opravijo od nje pooblaščeni laboratoriji, mora uporabiti metode, ki bodo dale vsaj tako zanesljive rezultate kot postopki, določeni v odstavku 1. Zlasti postopek, določen v točki 2.8.2 Aneksa I, velja za primerno metodo.

Člen 2

Za vsak tip varnostnega pasu ali sistema za zadrževanje potnikov, ki ga homologirajo na podlagi člena 1, države članice izdajo proizvajalcu ali njegovemu pooblaščenemu zastopniku oznako EGS-homologacije sestavnega dela, ki ustreza enemu izmed vzorcev, prikazanih v Prilogi III.

Države članice sprejmejo vse potrebne ukrepe, da bi preprečile uporabo oznak, ki bi lahko povzročile zamenjavo varnostnih pasov in sistemov za zadrževanje potnikov, ki jim je bila podeljena homologacija na podlagi člena 1, z drugimi napravami.

Člen 3

1. Nobena država članica ne sme prepovedati dajanja v promet varnostnih pasov in sistemov za zadrževanje potnikov zaradi razlogov, ki se nanašajo na njihovo konstrukcijo ali način delovanja, če imajo le-ti oznako EGS-homologacije sestavnega dela.

2. Vendar lahko država članica prepove dajanje v promet varnostnih pasov in sistemov za zadrževanje potnikov, ki imajo oznako EGS-homologacije sestavnega dela, in ki sistematično niso skladni s homologiranim tipom.

Ta država takoj obvesti druge države članice in Komisijo o sprejetih ukrepih ob navedbi razlogov za svojo odločitev.

Člen 4

Pristojni organi vsake države članice v roku enega meseca pošljejo pristojnim organom drugih držav članic kopijo certifikata o homologaciji; vzorec certifikata se nahaja v Prilogi II in mora biti izpolnjen za vsak tip varnostnega pasu in sistema za zadrževanje potnikov, ki ga ti organi odobrijo ali zavrnejo.

Člen 5

1. Če država članica, ki je podelila EGS-homologacijo sestavnega dela, ugotovi, da določeno število varnostnih pasov in sistemov za zadrževanje potnikov, ki imajo enako oznako EGS-homologacije sestavnega dela, niso skladni s tipom, ki mu je podelila homologacijo, sprejme potrebne ukrepe zaradi zagotavljanja skladnosti proizvodnje s homologiranim tipom. Pristojni organi te države obvestijo pristojne organe drugih držav članic o sprejetih ukrepih, ki lahko, v primeru sistematične neskladnosti, vključujejo tudi preklic EGS-homologacije sestavnega dela. Omenjeni organi sprejmejo enake ukrepe, če jih pristojni organi druge države članice obvestijo o takšni neskladnosti.

2. Pristojni organi držav članic v roku enega meseca obvestijo drugi druge o morebitnem preklicu EGS-homologacije sestavnega dela ter o razlogih za takšen ukrep.

3. Če država članica, ki je podelila EGS-homologacijo sestavnega dela, spodbija neskladnost, o kateri je bila obveščena, si prizadete države prizadevajo rešiti spor. O tem sproti obveščajo Komisijo, ki po potrebi skliče primerna posvetovanja za razrešitev spora.

Člen 6

Vsako odločitev o zavrnitvi ali preklicu EGS-homologacije sestavnega dela za varnostne pasove ali sisteme za zadrževanje potnikov, ali o prepovedi njihovega dajanja v promet ali uporabe, sprejeto skladno s predpisi, sprejetimi za izvajanje te direktive je treba podrobno utemeljiti. O taki odločitvi se seznani prizadeto stranko, hkrati pa se navede razpoložljiva pravna sredstva, skladno s veljavno zakonodajo v državah članicah in o roku za njihovo uveljavitev.

Člen 7

Nobena država članica ne sme zavrniti podelitve EGS-homologacije ali nacionalne homologacije za vozilo zaradi razlogov, ki se nanašajo na varnostne pasove ali sisteme za zadrževanje potnikov, s katerimi je vozilo opremljeno, če imajo le-ti oznako EGS-homologacije sestavnega dela in so vgrajeni skladno z zahtevami iz točke 3 Priloge I.

Člen 8

Nobena država članica ne sme zavrniti ali prepovedati prodaje, registracije, začetka uporabe ali uporabe katerega koli vozila zaradi razlogov, ki se nanašajo na varnostne pasove ali sisteme za zadrževanje potnikov, če imajo le-ti oznako EGS-homologacije sestavnega dela in so vgrajeni skladno z zahtevami točke 3 Priloge I.

Člen 9

V tej direktivi izraz „vozilo“ pomeni vsako motorno vozilo kategorije M_1, kot je to določeno v Prilogi I k Direktivi 70/156/EGS, ki je namenjeno za uporabo na cesti, z vsaj štirimi kolesi in z največjo konstrukcijsko določeno hitrostjo večjo od 25 km/h.

Člen 10

Spremembe, potrebne zaradi prilagajanja prilogam o tehničnemu napredku, se sprejmejo po postopku, ki je določen v členu 13 Direktive 70/156/EGS.

Člen 11

1. Države članice sprejmejo predpise, potrebne za uskladitev s to direktivo v 18 mesecih po njeni notifikaciji in o tem takoj obvestijo Komisijo.

2. Države članice predložijo Komisiji besedila temeljnih predpisov nacionalne zakonodaje, sprejetih na področju, ki ga ureja ta direktiva.

Člen 12

Ta direktiva je naslovljena na države članice.

V Luxembourgu, 28. junija 1977

Za Svet

Predsednik

W. RODGERS

PRILOGA I

PODROČJE UPORABE, POMEN IZRAZOV, PODELITEV EGS-HOMOLOGACIJE SESTAVNEGA DELA, ZAHTEVE GLEDE VGRADNJE

0. PODROČJE UPORABE

Ta direktiva se uporablja za varnostne pasove in sisteme za zadrževanje potnikov, ki so konstruirani za vgradnjo v vozila, kot so opredeljena v členu 9 in so namenjeni posamični uporabi, to je kot osebna oprema, s strani odraslih oseb na sedežih, ki so obrnjeni v smeri vožnje.

1. POMEN IZRAZOV

V tej direktivi:

1.1 izraz „*varnostni pas*“ pomeni sistem trakov z varnostno sponko, napravami za nastavitev ter pritrdilnih elementov, ki ga lahko pritrdimo v vozilo na motorni pogon in je narejen tako, da zmanjšuje možnost poškodb za njegovega uporabnika v primeru trčenja ali nenadnega zmanjšanja hitrosti vozila, tako da omejuje gibljivost telesa uporabnika pasu. Takšen sistem se ponavadi imenuje „sistem pasov“, termin, ki pokriva tudi vsako napravo za absorpcijo energije ali navijanje pasu nazaj;

1.1.1 izraz „*trebušni pas*“ pomeni pas, ki poteka čez prednjo stran uporabnikovega medeničnega predela;

1.1.2 izraz „*diagonalni pas*“ pomeni pas, ki poteka diagonalno čez prednjo stran prsnega koša, od boka do rame na nasprotni strani;

1.1.3 izraz „*tritočkovni pas*“ pomeni kateri koli sistem pasov, ki so pritrjeni na treh točkah, ter je kombinacija trebušnega pasu in diagonalnega pasu;

1.1.4 izraz „*H - pas*“ pomeni pas, ki vsebuje trebušni pas ter pasove čez ramena;

1.2 izraz „*tip pasu*“ pomeni kategorijo pasov, ki se bistveno ne razlikujejo v naslednjih vidikih:

1.2.1 trdih delih (sponka, pritrdilni elementi, navijalo, itd.),

1.2.2 materialu, tkanju, merah ter barvi pasov,

1.2.3 geometriji sistema pasov;

1.3 izraz „*trak*“ pomeni prilagodljiv element, ki mora držati telo uporabnika ter prenašati sile na pritrdišča pasu;

1.4 izraz „*sponka*“ pomeni napravo za hitro odpenjanje, ki uporabniku omogoča, da ga pas drži. Sponka lahko vključuje napravo za nastavitev pasu;

1.5 izraz „*naprava za nastavitev pasu*“ pomeni napravo, ki omogoča, da se pas nastavi glede na zahteve posameznega uporabnika ter položaj sedeža. Naprava za nastavitev je lahko del sponke ali navijala;

1.6 izraz „*pritrdilni elementi*“ pomeni dele sistema pasov, vključno s potrebnimi varnostnimi deli, ki omogočajo pritrditev v pritrdišča pasov;

1.7 izraz „*naprava za absorpcijo energije*“ pomeni napravo, ki absorbira energijo neodvisno ali skupaj z pasom in je del sistema pasov;

1.8 izraz „*navijalo*“ pomeni napravo za delno ali celotno navitje traku varnostnega pasu;

1.8.1 izraz „*navijalo brez zaskočitve*“ (tip 1) pomeni navijalo, iz katerega potegnemo celotno dolžino traku s pomočjo manjše zunanje sile in ki ne omogoča nobenega reguliranja izvlečenega traku;

1.8.2 izraz „*navijalo z ročno sprostitvijo*“ (tip 2) pomeni navijalo, ki zahteva od uporabnika, da ročno sprosti navijalo, da bi dobil želeno dolžino izvlečenega traku in ki se samodejno zaskoči, ko je omenjeni postopek končan;

1.8.3 izraz „*navijalo s samodejno zaskočitvijo*“ (tip 3) pomeni potezni mehanizem, ki omogoča, da pas izvlečemo do želene dolžine in ki potem, ko ga zapnemo, samodejno regulira pas glede na uporabnika. Nadaljnje izvlečenje pasu ni mogoče, če tega zavestno ne naredi uporabnik pasu;

1.8.4 izraz „*navijalo z zaskočitvijo v sili*“ (tip 4) pomeni navijalo, ki pri normalnem načinu vožnje ne omejuje uporabniku svobode gibanja. Ima napravo za reguliranje dolžine, ki samodejno prilagaja dolžino glede na uporabnika ter mehanizem za zaskočitev, ki ga v sili sproži:

1.8.4.1 pojemek vozila, izvlečenje pasu glede na navijalo ali katera koli druga samodejna naprava (enostranska občutljivost), ali

1.8.4.2 katera koli kombinacija navedenih faktorjev (večstranska občutljivost);

1.9 izraz „*pritrdišča pasu*“ pomeni dele ogrodja vozila ali sedeža ali vsakega drugega dela vozila, kamor so pritrjeni varnostni pasovi;

1.10 izraz „*tip vozila*“ v smislu varnostnih pasov in sistemov za zadrževanje potnikov pomeni kategorijo vozil na motorni pogon, ki se ne razlikujejo v tako bistvenih vidikih kot so mere, oblika ter uporabljen material v delih ohišja vozila ali sedeža ali kateremkoli drugem delu vozila, kamor so pritrjeni varnostni pasovi ali sistemi za zadrževanje potnikov;

1.11 izraz „*sistem za zadrževanje potnikov*“ pomeni sistem, ki ga sestavljajo sedež, ki je s primernimi sredstvi pritrjen na ohišje vozila ter varnostni pas, ki ima vsaj eno sidrišče na sedežu;

1.12 izraz „*sedež*“ pomeni element, ki je ali pa ni del strukture vozila, skupaj z opremo, kjer lahko sedi ena odrasla oseba. Izraz pomeni oboje, tako ločen sedež kot tudi del sedežne klopi, kjer lahko sedi ena oseba;

1.13 izraz „*skupina sedežev*“ pomeni bodisi sedež v obliki klopi ali pa ločene sedeže, ki so eden ob drugem (pritrjeni tako, da so prednja sidrišča enega od sedežev poravnana s prednjimi ali zadnjimi sidrišči drugih sedežev ali pa so med sidrišči drugega sedeža), na katerih lahko sedi ena ali več odraslih oseb;

1.14 izraz „*sedežna klop*“ pomeni strukturo skupaj z opremo, kjer lahko sedita najmanj dve odrasli osebi;

1.15 izraz „*sistem za nastavitev*“ pomeni napravo, s pomočjo katere lahko sedež ali njegove dele nastavimo v položaj, ki ustreza telesni zgradbi uporabnika sedeža. Takšna naprava omogoča zlasti naslednje:

1.15.1 nastavitev po dolžini,

1.15.2 nastavitev po višini,

1.15.3 nastavitev kota;

1.16 izraz „*pritrdišče sedeža*“ pomeni sistem, s katerim je sedež pritrjen na ohišje vozila, skupaj s pripadajočimi deli na konstrukciji vozila;

1.17 izraz „*tip sedeža*“ pomeni kategorijo sedežev, ki se ne razlikujejo v tako bistvenih vidikih kot so:

1.17.1 zgradba, oblika, mere in materiali,

1.17.2 tip in mere sistemov za nastavitev ter vseh sistemov za zaskočitev (blokiranje),

1.17.3 tip in mere pritrdišč pasov na sedežu, pritrdišča sedeža ter pripadajočih delov na konstrukciji vozila;

1.18 izraz „*sistem za odmikanje*“ pomeni napravo, ki omogoča, da odmaknemo sedež ali del sedeža pod kotom ali po dolžini, brez fiksne vmesne pozicije, da olajšamo vstop potnikom;

1.19 izraz „*sistem za zaskočitev*“ pomeni napravo, ki omogoča, da sedež in njegovi deli ostanejo v katerem koli položaju za uporabo.

2. EGS-HOMOLOGACIJA SESTAVNEGA DELA

2.1 **Vloga za podelitev EGS-homologacije sestavnega dela**

2.1.1 Vlogo za podelitev EGS-homologacije sestavnega dela za določen tip varnostnih pasov vloži imetnik znamke ali njegov zastopnik.

Vlogo za podelitev EGS-homologacije sestavnega dela za določen tip sistema za zadrževanje potnikov vloži imetnik znamke ali njegov predstavnik ali pa proizvajalec vozila, v katero bo tak sistem vgrajen, ali njegov zastopnik.

2.1.2 Vlogi morajo biti priloženi naslednji dokumenti:

2.1.2.1 trije izvodi tehničnega opisa tipa pasu z natančnimi podatki o trakovih in trdih delih, skupaj s primernimi slikami in navodili za vgraditev v primeru navijal. Slike morajo prikazovati mesto oznake EGS-homologacije. Opis mora navajati barvo modela, ki je predložen v homologacijo ter podrobno določiti tip(-e) vozil, katerim je tip pasu namenjen. V primeru sistema za zadrževanje potnikov naj opis vsebuje: slike v primernem merilu in sicer ohišja vozila, sedeža, sistema nastavitve sedeža in pritrdilnih elementov, prikaz položajev pritrdišč sedeža in pritrdišč pasov ter ojačitve do zadovoljivih podrobnosti; specifikacijo uporabljenih materialov, ki lahko vplivajo na trdnost pritrdišč sedeža in pritrdišč pasov; tehnični opis pritrdišč sedeža in pritrdišč pasov;

2.1.2.2 pet vzorcev tipa pasu brez navijala;

2.1.2.3 šest vzorcev tipa pasu z navijalom;

2.1.2.4 10 metrov vsake vrste traku, ki je uporabljen za ta tip varnostnega pasu.

2.1.3 Pri sistemih za zadrževanje potnikov mora vložnik tehnični službi izročiti dva vzorca, ki lahko vključujeta dva vzorca pasov iz točke 2.1.2.2 in, po izbiri proizvajalca, eno vzorčno vozilo tistega tipa, ki mu je treba podeliti homologacijo, ali pa del ali dele vozila, ki jih tehnična služba, ki opravlja homologacijske preskuse, smatra za bistvene.

2.2 **Oznake**

Vzorci tipa pasu ali tipa sistema za zadrževanje potnikov, ki so bili predloženi za pridobitev homologacije po točki 2.1, morajo nositi jasne in neizbrisne oznake z imenom proizvajalca, znamko ali oznako.

2.3 **Splošne zahteve**

2.3.1 Vsak vzorec, predložen skladno s točko 2.1, mora ustrezati zahtevam iz točk 2.3 do 2.7.

2.3.2 Pas ali sistem za zadrževanje potnikov mora biti konstruiran in izdelan tako, da ob pravilni montaži in uporabi zadovoljivo deluje in zmanjšuje možnost telesnih poškodb v primeru nesreče.

2.4 **Togi deli**

2.4.1 *Splošno*

2.4.1.1 Togi deli, kot so sponke, naprave za nastavitev, pritrdilni elementi in podobno, ne smejo imeti ostrih robov, ki bi lahko povzročili obrabo ali trganje pasu zaradi drgnjenja.

2.4.1.2 Vsi deli sistema pasov, ki bi lahko bili izpostavljeni koroziji, morajo biti primerno zaščiteni pred njo. Po opravljenem korozijskem preskusu, predpisanem v točki 2.7.2, ne sme izkušen opazovalec s prostim očesom videti nobenih znakov slabšega stanja, ki bi lahko ogrozilo pravilno delovanje naprave, niti nobene omembe vredne korozije.

2.4.1.3 Togi deli, ki so namenjeni absorpciji energije ali ki bodo izpostavljeni obremenitvam ali pa bodo obremenitev prenašali naprej, ne smejo biti lomljivi.

2.4.1.4 Togi in plastični deli varnostnega pasu morajo biti nameščeni tako, da se, kadar motorno vozilo normalno uporabljamo, ne morejo ujeti pod drseč sedež ali med vrata vozila. Če eden od delov ne ustreza navedenim zahtevam, je treba na njem opraviti preskus „hladnega udarca“, določen v točki 2.7.6.4. Če so po opravljenem preskusu vidne razpoke na plastičnih prevlekah ali ohišjih togih delov, je potrebno te plastične dele odstraniti, ostali del sklopa varnostnega pasu pa preskusiti glede preostale varnosti. Če je preostali del še vedno varen, ali če niso prisotne vidne razpoke, ga je treba pregledati še enkrat, ali resnično ustreza zahtevam iz točk 2.4.2, 2.4.3 ter 2.6.

2.4.2 *Sponka*

2.4.2.1 Sponka mora biti narejena tako, da izključuje vsako možnost nepravilne uporabe. To med drugim pomeni, da ne sme obstajati možnost, da bi sponka ostala v napol zaprtem položaju. Postopek odpiranja sponke mora biti očiten. Kjer koli obstaja možnost stika sponke z uporabnikom varnostnega pasu, ne sme biti širina stične površine manjša od 46 mm.

2.4.2.2 Tudi kadar ni obremenjena, mora sponka ostati zaprta, ne glede na njen položaj. Odpreti je ne sme biti mogoče s silo, ki je manjša od 1daN.

Sponka mora biti narejena tako, da jo je lahko prijeti in uporabljati. Odpreti se mora pod obremenitvijo, ki je podrobneje določena v točki 2.7.9.2.

Sponka se mora odpirati s pritiskom na gumb ali podobno napravo. Površina, na katero pritisnemo, mora imeti v položaju, ko je odprta:

— za naprave, obdane z ohišjem, mesto, ki ni manjše od 4,5 cm^2 ter širino večjo od 15 mm;

— za naprave, ki niso obdane z ohišjem, mesto, ki ni manjše od 2,5 cm^2 ter širino večjo od 10 mm.

Mesto mora biti obarvano rdeče. Nobeni drugi del sponke ne sme biti iste barve.

2.4.2.3 Sponka mora prenesti večkratno zapiranje in odpiranje. Pred dinamičnim preskusom, ki je opisan v točki 2.7.8, mora prestati 500 odpiranj in zapiranj. Poleg tega morajo biti vzmeti sponk za zapiranje aktivirane 4 500-krat v pogojih normalne uporabe.

2.4.2.4 Po opravljenih preskusih iz točke 2.7.6.3 mora sponka normalno delovati.

2.4.2.5 Sila, ki je potrebna za odpiranje sponke v preskusu po točki 2.7.9, ne sme presegati 6 daN.

2.4.2.6 Trdnost sponke je treba preskusiti v skladu z zahtevami iz točk 2.7.6.1 in 2.7.6.5, kar je bolj primerno. Pri predpisani obremenitvi, se sponka se ne sme zlomiti, deformirati ali se odtrgati.

2.4.2.7 V primeru sponk, ki vsebujejo skupni element za dve napravi, če se lahko sponka ene naprave uporablja skupaj z ustreznim delom te naprave ali enakim delom druge naprave, je treba testirati trdnost in odpiranje iz točk 2.7.8 ter 2.7.9 za oba možna načina uporabe.

2.4.3 *Naprava za nastavitev pasu*

2.4.3.1 Dva vzorca vsake naprave za nastavitev pasu je treba preskusiti v skladu z zahtevami iz točke 2.7.4. Zdrs pasu pri posameznem vzorcu naprave za nastavitev ne sme presegati 25 mm, vsi premiki pri vseh napravah za nastavitev pasu pa ne smejo presegati dolžine 40 mm.

2.4.3.2 Trdnost vseh naprav za nastavitev je treba preskusiti v skladu s točko 2.7.6.1. Pri predpisani obremenitvi se ne smejo zlomiti ali odtrgati.

2.4.3.3 Pri izvajanju preskusa skladno s točko 2.7.6.6, ne sme sila, potrebna za rokovanje s katero koli ročno napravo, presegati 5 daN.

2.4.4 *Pritrdilni elementi*

Trdnost pritrdilnih elementov je treba preskusiti v skladu z zahtevami iz točk 2.7.6.1 in 2.7.6.2. Pri predpisani obremenitvi se ne smejo zlomiti ali odtrgati.

2.4.5 *Navijala*

Navijala morajo zadoščati spodaj navedenim zahtevam in uspešno prestati trdnostne preskuse, ki so predpisani v točkah 2.7.6.1 in 2.7.6.2.

2.4.5.1 Navijalo s samodejno zaskočitvijo

2.4.5.1.1 Trak varnostnega pasu, ki je opremljen z navijalom s samodejno zaskočitvijo, se ne sme med položajema zaskočitve poteznega mehanizma premakniti za več kot 30 mm. Ko se uporabnik pasu nasloni nazaj, mora pas bodisi ostati v svojem prvotnem položaju ali pa se mora samodejno vrniti v ta položaj po zaporednih premikih uporabnika pasu naprej.

2.4.5.1.2 Če je navijalo del trebušnega pasu, ne sme biti uvlečna sila navijala, merjena na prosti dolžini traku med preskusno lutko in navijalom po točki 2.7.7.4, manjša od 0,7 daN. Pri podobnih meritvah navijala, ki je del diagonalnega varnostnega pasu, ne sme biti uvlečna sila manjša od 0,2 daN in ne večja od 0,7 daN. Če trak teče čez prekretno vodilo, je uvlečno silo treba meriti na prosti dolžini traku med preskusno lutko ter prekretnim vodilom. Če ima varnostni pas napravo, ki pri ročnem ali samodejnem upravljanju preprečuje, da bi se trak navil do konca, pri meritvi uvlečne sile takšna naprava ne sme delovati.

2.4.5.1.3 Trak mora dopuščati ponavljajoče se izvlečenje in navijanje, v skladu s postopkom, ki je opisan v točki 2.7.7.1, dokler se ne doseže 5 000 izvlečenj in navijanj. Nato se na navijalu opravi korozijski preskus, ki je predpisan v točki 2.7.2, ki mu sledi preskus odpornosti proti prahu iz točke 2.7.7.3. Po vsem tem mora uspešno prestati nadaljnjih 5 000 izvlečenj in navijanj, nato pa mora še vedno ustrezati zahtevam iz točk 2.4.5.1.1 ter 2.4.5.1.2. Po zgoraj navedenih preskusih mora navijalo še vedno pravilno delovati in učinkovito navijati jermen.

2.4.5.2 Navijala z zaskočitvijo v sili

2.4.5.2.1 Pri preskušanju skladno s točko 2.7.7.2, mora navijalo, ki se zaskoči v sili, zadostiti naslednjim pogojem:

2.4.5.2.1.1 mora se zaskočiti, ko pojemek vozila doseže vrednost 0,45 g;

2.4.5.2.1.2 ne sme se zaskočiti pri pospeševanju trakov, ko jih merimo v smeri izvlečenja, ki so nižja od 0,8 g;

2.4.5.2.1.3 ne sme se zaskočiti, ko je mehanizem nagnjen pod kotom 12° ali manj v kateri koli smeri od osnovne lege namestitve po navodilih proizvajalca;

2.4.5.2.1.4 mora se zaskočiti, ko je nagnjen za 27° ali več v kateri koli smeri od osnovne lege namestitve po navodilih proizvajalca;

2.4.5.2.2 pri preskušanju v skladu s točko 2.7.7.2, se mora navijalo, ki se zaskoči v sili in je večstransko občutljivo in je ena od občutljivosti občutljivost jermena, poleg tega, da zadosti zgoraj navedenim zahtevam, zaskočiti, ko je pospešek pasu najmanj 1,5 g, merjeno v smeri izvlečenja pasu;

2.4.5.2.3 pri nobenem izmed preskusov, ki so navedeni v točkah 2.4.5.2.1 in 2.4.5.2.2, ne sme premik traku preden se navijalo zaskoči, presegati 50 mm, izhajajoč iz dolžine, določene v točki 2.7.7.2.1. Šteje se, da navijalo ustreza zahtevam iz točke 2.4.5.2.1.2, če se, pri vrednostih pospeška traku, predpisanih v navedeni točki, ne zaskoči, dokler ni bilo odvitih vsaj prvih 50 mm traku, izhajajoč iz dolžine, določene v točki 2.7.7.2.1;

2.4.5.2.4 če je navijalo del trebušnega pasu, ne sme biti uvlečna sila navijala manjša od 0,7 daN, ko jo merimo na prosti dolžini traku med preskusno lutko in navijalom, skladno s točko 2.7.7.4. Po podobnih meritvah navijala, ki je del diagonalnega varnostnega pasu, ne sme biti uvlečna sila manjša od 0,2 daN in ne večja od 0,7 daN. Če trak teče čez prekretno vodilo, je uvlečno silo treba meriti na prosti dolžini traku med preskusno lutko ter prekretnim vodilom. Če ima varnostni pas napravo, ki pri ročnem ali samodejnem upravljanju preprečuje, da bi se jermen navil do konca, pri merjenju uvlečne sile takšna naprava ne sme delovati;

2.4.5.2.5 trak mora dopuščati ponavljajoče izvlečenje in navijanje, v skladu s postopkom, ki je opisan v točki 2.7.7.1, dokler se ne dopolni 40 000 izvlečenj in navijanj. Nato se na navijalu opravi korozijski preskus, ki je predpisan v točki 2.7.2, ki mu sledi preskus odpornosti proti prahu iz točke 2.7.7.3. Po vsem tem mora uspešno prestati nadaljnjih 5 000 izvlečenj in navijanj, nato pa mora še vedno zadoščati zahtevam iz točk 2.4.5.2.1, 2.4.5.2.2, 2.4.5.2.3 ter 2.4.5.2.4. Po zgoraj navedenih preskusih mora navijalo še vedno pravilno delovati in učinkovito navijati trak.

2.5 **Trakovi**

2.5.1 *Splošno*

2.5.1.1 Trakovi morajo biti takšni, da je njihov pritisk na telo uporabnika varnostnega pasu čimbolj enakomerno porazdeljen po njihovi celotni širini ter da se ne zvijajo, tudi če so obremenjeni. Imeti morajo sposobnost prevzema in preoblikovanja energije.

2.5.1.2 Širina traku pod obremenitvijo 980 daN ne sme biti manjša od 46 mm. To dimenzijo je potrebno meriti med preskusom natezne trdnosti, ki je predpisan v točki 2.7.5, brez zaustavitve preskusne naprave.

2.5.2 *Natezna trdnost po kondicioniranju pri sobni temperaturi*

V primeru dveh vzorcev traku v skladu s točko 2.7.3.1, ne sme biti obremenitev, pri kateri se trak pretrga, merjena po postopku iz točke 2.7.5, manjša od 1 470 daN. Razlika med obremenitvijo dveh vzorcev ne sme presegati 10 % tiste izmerjene obremenitve, ki je bila višja.

2.5.3 *Natezna trdnost po kondicioniranju v posebnih razmerah*

V primeru dveh vzorcev traku v skladu z enim od določil iz točke 2.7.3 (razen 2.7.3.1), ne sme biti obremenitev pri raztrganju manjša od 75 % povprečja obremenitev, določenih v preskusu iz točke 2.5.2. in ne manj kot 1 470 daN. Tehnična služba lahko opusti enega ali več teh preskusov, če sestava uporabljenega materiala, ali podatki, ki so na voljo, kažejo, da so takšni preskusi odveč.

2.6 **Komplet varnostnih pasov ali sistem za zadrževanje potnikov**

2.6.1 *Zahteve za dinamični preskus*

2.6.1.1 Na kompletu varnostnih pasov ali sistemu za zadrževanje potnikov je treba opraviti dinamični preskus skladno s točko 2.7.8.

2.6.1.2 Dinamični preskus je treba opraviti na dveh kompletih pasov, ki pred tem nista bila obremenjena, razen v primeru pasov, ki so del sistemov za zadrževanje potnikov, ko mora biti dinamični preskus izveden na sistemih za zadrževanje potnikov, namenjenim skupini sedežev, ki pred tem še niso bili obremenjeni. Sponke varnostnih pasov, namenjenih za preskušanje, morajo ustrezati zahtevam iz točke 2.4.2.3. V primeru varnostnih pasov z navijalom, mora biti navijalo predhodno preskušeno glede vzdržljivosti po točki 2.7.7.1, odpornosti na korozijo po točki 2.7.2 ter odpornosti proti prahu po točki 2.7.7.3. Med preskušanjem morajo biti izpolnjene naslednje zahteve:

2.6.1.2.1 noben del varnostnega pasu ali sistema za zadrževanje potnikov, ki varuje uporabnika, se ne sme zlomiti, nobena sponka, sistem zaskočitve ali nastavitve se ne sme odpreti;

2.6.1.2.2 v primeru trebušnega pasu se sme preskusna lutka v predelu medenice premakniti naprej za 80 do 200 mm. V primeru drugih vrst pasov je lahko premik naprej v predelu medenice za 80 do 200 mm ter od 100 do 300 mm v predelu prsnega koša. Ti premiki so premiki v smislu merilnih točk, ki so prikazane v Prilogi VIII, slika 6.

2.6.1.3 Pri sistemu za zadrževanje potnikov:

2.6.1.3.1 premik referenčnih točk na prsnem košu sme presegati vrednosti iz točke 2.6.1.2.2, če je mogoče dokazati, s pomočjo izračuna ali nadaljnjih preskusov, da ne bo noben del trupa ali glave preskusne lutke, uporabljene pri dinamičnem preskušanju, prišel v stik s katerim koli prednjim trdim delom vozila, ne glede na stik prsnega koša z volanom, če le-ta ustreza zahtevam Direktive 74/297/EGS in če ne pride do takšnega stika pri hitrosti, ki je višja od 24 km/h. Za takšno oceno mora biti sedež v položaju, ki ga določa točka 2.7.8.1.5;

2.6.1.3.2 v primeru vozila z dvojimi vrati, morata, po opravljenem dinamičnem preskusu, sistema zaskočitve in odmikanja, ki uporabnikom zadnjih sedežev omogočata, da zapustijo vozilo, še vedno delovati ročno.

2.6.2 *Natezna trdnost po postopku odrgnjenja*

2.6.2.1 Za oba vzorca, kondicionirana po točki 2.7.3.6, je treba ugotoviti natezno trdnost v skladu s točkama 2.5.2 in 2.7.6. Znašati mora vsaj 75 % povprečja nateznih trdnosti, izmerjenih med preskusi na neodrgnjenih pasovih in ne sme biti manjša od minimalne obremenitve, določene za preskušanje. Razlika med natezno trdnostjo obeh vzorcev ne sme presegati 20 % večje od izmerjene natezne trdnosti.

2.6.2.2 Spodnja tabela prikazuje elemente, ki morajo biti izpostavljeni drgnjenju ter uporabljene postopke. Za vsak postopek je treba uporabiti nov vzorec.

	Postopek tipa 1	Postopek tipa 2	Postopek tipa 3
Pritrdilni element	—	—	x
Prekretno vodilo	—	x	—
Uho za trak na sponki	—	x	x
Naprava za nastavitev	x	x	x
Deli, prišiti na jermen	—	—	x

2.7 **Preskusi**

2.7.1 *Uporaba vzorcev, ki so namenjeni preskušanju za pridobitev EGS-homologacije za tip pasu ali sistema za zadrževanje potnikov* (glej Prilogo XIV)

2.7.1.1 Dva kompleta pasov sta potrebna za preskušanje sestavljenega pasu, preskušanje odpiranja sponke in za preskus „hladnega udarca“.

2.7.1.2 En komplet pasov je potrebno uporabiti kot vir delov pasu, ki se preskušajo glede korozije ter za preskušanje trdnosti sponke.

2.7.1.3 Dva kompleta pasov se uporabita v postopku drgnjenja ter pri preskusu mikro-zdrsa.

2.7.1.4 Dva dodatna kompleta pasov, ki sta navedena v točki 2.1.2.3, se uporabita pri korozijskem preskusu.

2.7.1.5 En vzorec traku je treba uporabiti pri preskušanju traku glede odpornosti proti trganju. Del tega vzorca je treba shraniti, dokler je homologacija veljavna.

2.7.1.6 Tehnična služba, ki je pristojna za izvajanje testov za pridobitev homologacije, sme poleg kompletov pasov iz točk 2.1.2.2, 2.1.2.3 ter 2.1.2.4, zahtevati dodatno število vzorcev pasov.

2.7.2 *Korozijski preskus*

2.7.2.1 V prostor za preskušanje se namesti celoten komplet varnostnih pasov, kot je to predpisano v Prilogi XIII. V primeru kompleta, ki vsebuje navijalo, mora biti pas odvit na celotno dolžino minus 300 ± 3 mm.

Razen kratkih prekinitev, ki so morda potrebne, npr. za preverjanje in dodajanje raztopine soli, mora biti pas izpostavljen preskusu nepretrgoma v trajanju petdeset ur.

2.7.2.2 Po končanem preskusu, se pas previdno umije ali potopi v čisto tekočo vodo, ki ni toplejša od 38 °C, da se odstranijo morebitni ostanki soli, nato se pas suši pri sobni temperaturi 24 ur, pred pregledom v skladu s točko 2.4.1.2.

2.7.3 *Kondicioniranje trakov pri preskusu natezne trdnosti*

Odrezane vzorce traku, kot je to navedeno v točki 2.1.2.4, je treba kondicionirati na naslednji način.

2.7.3.1 Kondicioniranje pri sobni temperaturi

Trak mora biti najmanj 24 ur v okolju s temperaturo 20 ± 5 °C ter relativno vlago 65 ± 5 %. Če se preskus ne opravi takoj po kondicioniranju, je treba pas do preskusa shraniti v hermetično zaprto posodo. Natezno trdnost je treba izmeriti v času petih minut po tistem, ko se trak vzame iz okolja kondicioniranja ali iz zaprte posode.

2.7.3.2 Kondicioniranje s svetlobo

2.7.3.2.1 Uporabiti je treba določbe Priporočila ISO/R 105-1959, „Preskus obstojnosti barv pri tkaninah“, spremenjen z Dopolnilom I (ISO/R 105-1959/A1-1963) in Dopolnilom II (ISO/R 105/II-1963). Trak mora biti izpostavljen svetlobi tako dolgo, da preskusni etalon modre barve št. 7 obledi do kontrasta, ki ustreza stopnji štiri na lestvici sive barve.

2.7.3.2.2 Po tem kondicioniranju mora trak ostati najmanj 24 ur v okolju s temperaturo 20 ± 5 °C ter relativno vlago 65 ± 5 %. Natezno trdnost je treba izmeriti v času petih minut po tistem, ko se trak vzame iz okolja kondicioniranja.

2.7.3.3 Kondicioniranje pri nizkih temperaturah

2.7.3.3.1 Trak mora biti najmanj 24 ur v okolju s temperaturo 20 ± 5 °C ter relativno vlago 65 ± 5 %.

2.7.3.3.2 Nato mora trak ostati vsaj uro in pol na ravni podlagi v komori, v kateri je temperatura zraka − 30 ± 5 °C. Nato ga je treba preganiti in pregib obtežiti z dvokilogramsko utežjo, predhodno ohlajeno na − 30 ± 5 °C. Potem, ko je bil trak obtežen 30 minut v isti komori, se utež odstrani ter izmeri natezna trdnost v času petih minut po tistem, ko se trak vzame iz komore.

2.7.3.4 Kondicioniranje pri visokih temperaturah

2.7.3.4.1 Trak mora biti tri ure v prostoru s temperaturo 60 ± 5 °C ter relativno vlago 65 ± 5 %.

2.7.3.4.2 Natezna trdnost se ugotavlja v času petih minut po tistem, ko se trak vzame iz takšnega vročega prostora.

2.7.3.5 Kondicioniranje v vodi

2.7.3.5.1 Trak mora biti tri ure v celoti potopljen v destilirano vodo s temperaturo 20 ± 5 °C, kateri je bilo dodano malo omakalnega sredstva. Uporabi se lahko katero koli omakalno sredstvo, ki je primerno za vlakno, ki se preskuša.

2.7.3.5.2 Natezna trdnost se ugotavlja v času desetih minut po tistem, ko se trak vzame iz vode.

2.7.3.6 Kondicioniranje z drgnjenjem

2.7.3.6.1 Postopek drgnjenja je potrebno opraviti povsod tam, kjer je trak v stiku s togim delom pasu. Vendar pa preskusa drgnjenja tipa 1 (2.7.3.6.4.1) ni potrebno izvajati na napravi za nastavitev pasu, kjer test mikro-zdrsa (2.7.4) kaže, da pas zdrsne za manj kot polovico predpisane dolžine. Nastavitev na napravi za testiranje mora približno ohraniti relativno pozicijo traku in stične površine.

2.7.3.6.2 Vzorci, ki so izpostavljeni drgnjenju, morajo ostati vsaj 24 ur v okolju s temperaturo 20 ± 5 °C ter relativno vlago 65 ± 5 %. Sobna temperatura med preskušanjem mora biti med 15 in 30 °C.

2.7.3.6.3 Spodnja tabela navaja zahteve za vsak postopek drgnjenja:

	Breme daN	Frekvenca Hz	Število ciklov	Premik mm
Postopek tipa 1	2,5	0,5	5 000	300 ± 20
Postopek tipa 2	0,5	0,5	45 000	300 ± 20
Postopek tipa 3 ([1])	0–5	0,5	45 000	—

([1]) Glej 2.7.3.6.4.3.

Premik iz petega stolpca tabele predstavlja amplitudo nihanja traku naprej in nazaj.

2.7.3.6.4 Posebni pogoji postopka.

2.7.3.6.4.1 Postopek tipa 1: za primere, ko trak drsi skozi napravo za nastavitev.

En del traku mora biti stalno obremenjen z navpično silo 2,5 daN.

Drugi del, ki poteka vodoravno, mora biti vpet v napravo, ki izvaja gibanje naprej in nazaj.

Naprava za nastavitev naj bo nameščena tako, da ostane vodoravni del traku obtežen z bremenom (glej Prilogo XII, slika 1).

2.7.3.6.4.2 Postopek tipa 2: za primere, ko trak spremeni smer, ko gre skozi togi del.

Medsebojni kot obeh delov traku mora ustrezati kotu iz Priloge XII, slika 2.

Na trak deluje stalna sila 0,5 daN.

2.7.3.6.4.3 Postopek tipa 3: za primere, ko je trak pritrjen na togi del tako, da je prišit ali pritrjen na podoben način.

Skupni premik mora biti 300 ± 20 mm, sila 5 daN pa deluje le v času, ki ustreza premiku 100 ± 20 mm za vsak polovični cikel (glej Prilogo XII, slika 3).

2.7.4 *Preskus mikro-zdrsa* (glej Prilogo XII, slika 3).

2.7.4.1 Pred preskusom mikro-zdrsa, morajo biti deli oz. naprave varnostnega pasu najmanj 24 ur v okolju s temperaturo 20 ± 5 °C ter relativno vlago 65 ± 5 %.

Preskus se izvaja pri temperaturi med 15 in 30° C.

2.7.4.2 Treba je zagotoviti, da na preskusni napravi prosti del traku za nastavitev gleda v smeri navzgor ali navzdol, tako kot v vozilu.

2.7.4.3 Sila 5 daN (utež) deluje na nižji konec dela traku.

Drugi del mora biti vpet v napravo, ki izvaja gibanje naprej in nazaj z amplitudo 300 ± 20 mm (glej sliko).

2.7.4.4 Če obstaja prosti del, ki služi kot rezervni trak, ne sme biti na noben način pritrjen ali pripet na obteženi del pasu.

2.7.4.5 Treba je zagotoviti, da je na preskusni napravi konkavna stran traku v ohlapnem položaju, glede na napravo za nastavitev, obrnjena v isto smer, kot v vozilu.

Silo 5 daN na preskusni napravi je treba voditi navpično tako, da ne pride do nihanja uteži ali zvijanja traku.

Pritrdilni element mora biti pritrjen na utež na enak način, kot v vozilu.

2.7.4.6 Pred dejanskim začetkom preskusa ponovimo postopek 20-krat, da se samozatezni sistem pravilno namesti.

2.7.4.7 Opraviti je treba 1 000 ciklov s frekvenco 0,5 na sekundo, s skupno amplitudo 300 ± 20 mm. Sila 5 daN deluje le v času, ki ustreza premiku 100 ± 20 mm za vsak polovični cikel.

2.7.5 *Preskus natezne trdnosti traku* (statični test)

2.7.5.1 Preskus je treba vsakokrat izvesti na dveh novih vzorcih traku, ki sta dovolj dolga ter sta bila kondicionirana skladno z eno od določb točke 2.7.3.

2.7.5.2 Vsak trak se pritrdi v vpenjalne čeljusti trgalnega stroja. Vpenjalne čeljusti morajo biti izdelane tako, da ne pride do trganja pasu v točki ali blizu točke stika s čeljustmi. Hitrost premikanja mora znašati 100 mm na minuto. Na začetku preskusa mora biti prosta dolžina vzorca traku med čeljustma stroja 200 ± 40 mm.

2.7.5.3 Ko sila doseže 980 daN, se izmeri širina traku brez zaustavitve delovanja stroja.

2.7.5.4 Obremenitev se nato povečuje, dokler se trak ne strga. Silo, pri kateri se je pas strgal, je treba zabeležiti.

2.7.5.5 Če pas zdrsne ali se strga v točki stika z eno od čeljusti ali na dolžini 10 mm od ene od njih, je preskus neveljaven. Treba je izvesti nov preskus na novem vzorcu traku.

2.7.6 *Statični preskus sestavnih delov varnostnega pasu, ki vsebujejo toge dele*

2.7.6.1 Sponko in napravo za nastavitev je treba s pritrdilnimi elementi varnostnega pasu vpeti v trgalni stroj in obremeniti s silo 980 daN. Če pa je sponka ali naprava za nastavitev del pritrdilnega elementa, moramo sponko ali napravo za nastavitev preskušati s pritrdilnim elementom, skladno s točko 2.7.6.2, razen v primeru navijal s prekretnim vodilom v navpičnem položaju. Kjer se preskuša navijalo kot naprava za nastavitev, mora biti dolžina preostanka traku, ki je navita na kolut, v trenutku zaskočitve čim bližja meri 450 mm.

2.7.6.2 Pritrdilne elemente je treba preskušati na način, ki je opisan v točki 2.7.6.1, le da je sila 1 470 daN. Pri tem je v skladu z določbami drugega stavka točke 2.7.8.1 treba uporabiti najbolj neugodne pogoje, ki se lahko pojavijo v vozilu, v katerem je pas pravilno nameščen. V primeru navijal se opravi preskus s popolnoma odvitim trakom.

2.7.6.3 Dva vzorca celotnega kompleta pasu se postavi za dve uri v komoro s temperaturo − 10 ± 1 °C. Potem, ko se vzameta iz komore, je treba pripadajoče dele sponke ročno zapreti.

2.7.6.4 Dva vzorca celotnega kompleta pasu se postavi za dve uri v komoro s temperaturo − 10 ± 1 °C. Trde in plastične dele, ki se preskušajo, se nato enega za drugim položi na ravno jekleno podlago (ki je bila predhodno skupaj s pasovi v komori), ki leži na vodoravni površini kompaktnega trdega bloka, ki tehta najmanj 100 kg; v času 30 sekund potem, ko so vzeti iz komore, se spusti nanje 18-kilogramska jeklena masa, ki naj pod vplivom težnosti pade z višine 300 mm. Stran, s katero ta masa udari, mora imeti trdoto najmanj 45 HRC, imeti mora obliko izbočene površine s prečnim polmerom 10 mm in vzdolžnim polmerom 150 mm. En vzorec se preskusi z osjo ukrivljene palice v smeri osi pasu, drugi vzorec pa pod kotom 90° na pas.

2.7.6.5 Sponke z deli, ki so skupni dvema varnostnima pasovoma, je treba obremeniti tako, da se simulira pogoje uporabe v vozilu, kjer so sedeži v srednji poziciji svoje namestitve. Smer obremenitve se ugotovi v skladu s točko 2.7.8.1. Sila 1 470 daN deluje istočasno na vsakega od obeh pasov. Naprava, primerna za zgoraj opisani preskus, je prikazana v Prilogi XI.

2.7.6.6 Pri preskusu katere koli ročne naprave za nastavitev mora trak enakomerno teči skozi takšno napravo, upoštevajoč pogoje normalne uporabe, s približno hitrostjo 100 mm/s, maksimalno silo pa moramo izmeriti z natančnostjo 0,1 daN po tistem, ko se premakne prvih 25 mm pasu. Preskus je treba opraviti v obeh smereh drsenja pasu skozi napravo za nastavitev, pred meritvami pa opravimo 10 ponavljanj.

2.7.7 *Dodatni preskusi navijal*

2.7.7.1 Vzdržljivost navijala

2.7.7.1.1 Trak se izvleče in spusti, da se zategne nazaj, tolikokrat, kot je zahtevano in sicer največ 30-krat na minuto. Pri navijalih z zaskočitvijo v sili, se v vsakem petem postopku opravi sunkovit poteg, da se navijalo zaskoči. Enako število teh sunkovitih potegov je treba izvesti pri vsaki od petih različnih dolžin izvlečenja, ki predstavljajo 90, 80, 75, 70 in 65 % celotne dolžine traku na navijalu. Če pa je na voljo več kot 900 mm traku, se zgornji odstotki nanašajo na zadnjih 900 mm traku, ki ostane navit na navijalcu.

2.7.7.1.2 Naprava, ki je primerna za izvajanje preskusov iz točke 2.7.7.1.1, je prikazana v Prilogi IV.

2.7.7.2 Zaskočitev navijal z zaskočitvijo v sili

2.7.7.2.1 Navijalo je treba preskusiti glede zaskočitve, ko ostane na kolutu mehanizma navitih 300 ± 3 mm traku.

2.7.7.2.1.1 V primeru navijal, kjer zaskočitev sproži premikanje traku, se trak izvleče v smeri, ki je enaka tisti, ki se normalno pojavi, ko je navijalo nameščeno v vozilu.

2.7.7.2.1.2 Pri preskušanju navijal glede občutljivosti na pojemek vozila, jih je treba preskušati pri zgoraj omenjenem izvlečenem delu in sicer v obeh smereh vzdolž dveh pravokotnih osi, ki sta vodoravni, če je navijalo nameščeno v vozilo po navodilih proizvajalca varnostnih pasov. Eno od smeri preskušanja izbere tehnična služba, ki izvaja preskuse za pridobitev homologacije, da se doseže najbolj neugodne razmere za aktiviranje sistema zaskočitve.

2.7.7.2.2 Naprava, ki je primerna za izvajanje preskusov iz točke 2.7.7.2.1, je prikazana v Prilogi V. Naprava mora biti izdelana tako, da se doseže zahtevani pospešek, ki povprečno narašča za najmanj 10 g na sekundo.

2.7.7.2.3 Za preskus zahtev iz točk 2.4.5.2.1.3 in 2.4.5.2.1.4, se namesti navijalo na vodoravno mizo, ki se nagiba s hitrostjo, ki ne presega 2° na sekundo, dokler ne pride do zaskočitve. Preskus se ponovi v drugih smereh, da se tako preveri, ali so zahteve dejansko izpolnjene.

2.7.7.3 Odpornost proti prahu

2.7.7.3.1 Navijalo se namesti v prostor za preskušanje, kot ga prikazuje Priloga VI. Njegov relativni položaj naj bo isti kot je v vozilu. Prostor za preskušanje mora vsebovati količino prahu, ki izpolnjuje zahteve iz točke 2.7.7.3.2. 500 mm traku se izvleče iz navijala, tako da ostane izvlečen, vendar je treba v minuti ali dveh po vsakem premešanju prahu narediti 10 kompletnih izvlečenj in navijanj.

V času petih ur je treba premešati prah vsakih 20 minut v trajanju 5 sekund s pomočjo stisnjenega zraka, ki je suh in brez mazivnih olj in izhaja skozi odprtino s premerom 1,5 ± 0,1 mm pri pritisku $5,5 \times 10^5 \pm 0,5 \times 10^5$ Pa.

2.7.7.3.2 Prah, ki se uporabi v preskusu iz točke 2.7.7.3.1, mora vsebovati približno 1 kg suhega kremena. Filter, ki prepušča delce, mora ustrezati naslednjim zahtevam:

(a) odprtina velikosti 150 μ m, premer žice 104 μ m, prepušča: 99 do 100 %;

(b) odprtina velikosti 105 μ m, premer žice 64 μ m, prepušča: 76 do 86 %;

(c) odprtina velikosti 75 μ m, premer žice 52 μ m, prepušča: 60 do 70 %.

2.7.7.4 Sila uvlečenja (navijanja) traku

2.7.7.4.1 Sile pri izvlečenju in navijanju je treba meriti na varnostnem pasu, ki je nameščen na preskusni lutki, tako kot pri dinamičnem preskusu iz točke 2.7.8. Napetost v traku se meri čim bližje dotikališča traku z lutko (vendar brez dotika z njo), medtem ko se trak odvija ali navija s hitrostjo približno 0,6 m na minuto.

2.7.8 *Dinamični preskusi varnostnih pasov ali sistema za zadrževanje potnikov*

2.7.8.1 Komplet varnostnih pasov se namesti na preskuševalni voziček s sedežem in pritrdišči, kot to zahteva Priloga VII. Če je varnostni pas namenjen za določeno vozilo ali za določene tipe vozil, razdaljo med preskusno lutko in pritrdišči določi tehnična služba, ki opravlja preskuse, v skladu z navodili za montažo, ki so priložena pasu, ali s podatki, ki jih predloži proizvajalec vozila.

2.7.8.1.1 V primeru varnostnega pasu, ki je del sistema za zadrževanje potnikov, le-tega namestimo na tisti del strukture vozila, kjer je normalno nameščen, ta del pa pritrdimo na preskuševalni voziček skladno s spodaj opisanim načinom.

2.7.8.1.2 Način pritrditve vozila ne sme ojačati pritrdišč sedežev ali varnostnih pasov, ali zmanjšati normalne deformacije strukture.

Prisoten ne sme biti noben prednji del vozila, ki bi s tem, ko omejuje gibanje lutke naprej, razen njenih nog, zmanjšal obremenitev, ki ji je med preskusom izpostavljen sistem za zadrževanje potnikov. Manjkajoče dele strukture vozila lahko zamenjamo z deli enake trdnosti, če ne ovirajo gibanja lutke naprej.

2.7.8.1.3 Naprava za pritrditev je zadovoljiva, če ne vpliva na področje, ki se razteza po celotni širini strukture in če je vozilo ali struktura fiksirano spredaj na razdalji, ki ni manjša od 500 mm od pritrdišča preskušanega sistema za zadrževanje potnikov. Zadaj pritrdimo strukturo na taki razdalji za pritrdišči, da je dovolj velika in, da izpolnjuje zahteve iz točke 2.7.8.1.2.

2.7.8.1.4 Sedeži morajo biti prilagojeni in postavljeni v tak položaj za voznika ali potnika, za katerega tehnična služba, ki izvaja homologacijske preskuse, smatra, da zagotavlja najbolj neugodne pogoje glede trdnosti, z ozirom na položaj preskusne lutke v vozilu. Položaj sedežev mora biti naveden v poročilu. Če ima sedež naslon z nastavljivim naklonom, mora biti naslon v položaju, ki ga določi proizvajalec, če pa tega podatka ni, mora biti nameščen tako, da tvori kot kar najbližje 25°.

2.7.8.1.5 Pri ocenjevanju izpolnjevanja zahtev iz točke 2.6.1.3.1, se upošteva sedež v njegovem najbolj sprednjem položaju za voznika ali potnika, odvisno od mer preskusne lutke.

2.7.8.1.6 Vse sedeže iste sedežne skupine je treba preskušati istočasno.

2.7.8.2 Varnostni pas se namesti na preskusno lutko, ki je opisana v Prilogi VIII, na naslednji način. Desko debeline 25 mm se namesti med hrbet lutke in naslonjalo sedeža. Pas se namesti na lutko tako, da se trdno prilega. Nato se deska odstrani, lutka pa se namesti tako, da se po celotni dolžini hrbta dotika naslona sedeža. Če imamo sponko ekscentričnega tipa, se mora zapreti le s pomočjo svoje vzmeti, ne sme se je zapreti na silo. Če se uporablja sponka, kjer se spenjajo kovinski deli, je treba preveriti, da način spajanja obeh delov ne zmanjšuje zanesljivosti zapiranja ali trdnosti sponke.

2.7.8.3 Prosti deli traku morajo segati dovolj daleč od naprav za nastavitev, da dovoljujejo drsenje.

2.7.8.4 Nato se preskuševalni voziček pospeši tako, da ima v trenutku trka lastno hitrost 50 ± 1 km/h, preskusna lutka pa mora ostati stabilna. Pot zaustavitve vozička mora biti 400 ± 50 mm. Med zaviranjem mora ostati voziček v vodoravnem položaju. Voziček se zavira s pomočjo naprave, ki jo prikazuje Priloga VII, ali katere koli druge naprave, ki daje enake rezultate. Naprava mora ustrezati zahtevam iz Priloge IX.

2.7.8.5 Meri se hitrost preskuševalnega vozička v trenutku pred trčenjem ter največji nagib lutke naprej.

2.7.8.6 Po trčenju se na pogled oceni varnostni pas ali sistem za zadrževanje potnikov ter njegove toge dele, brez odpiranja sponke, da se ugotovi, če je prišlo do kakšne poškodbe ali trganja. V primeru sistemov za zadrževanje potnikov je treba po preskusu opraviti pregled, da se ugotovi, če je prišlo do trajne deformacije delov ohišja vozila, ki so pritrjeni na voziček. Vsako takšno ugotovljeno deformacijo je treba upoštevati pri vsakem izračunu v skladu s točko 2.6.1.3.1.

2.7.9 *Preskus odpiranja sponke*

2.7.9.1 Za ta preskus je treba uporabiti pasove, ki so že prestali dinamični preskus skladno s točko 2.7.8.

2.7.9.2 Varnostni pas se sname s preskuševalnega vozička brez odpiranja sponke. Sponka se obremeni v smeri naprej z natezno silo, ki znaša 30 daN. Kjer je sponka povezana s togim delom, mora sila delovati tako, da se upošteva kot, ki ga tvorita sponka in togi del med dinamičnim preskusom. Na geometrični center gumba za odpiranje sponke deluje sila in sicer s hitrostjo 400 mm/min ± 20 mm/min. Smer delovanja sile je v smeri začetnega gibanja gumba sponke in ostaja nespremenjena. Med delovanjem te sile mora trdna opora držati sponko na mestu. Ta sila ne sme preseči vrednosti iz točke 2.4.2.5. Dotikalna točka opreme za preskus mora biti kroglaste oblike s polmerom 2,5 mm ± 0,1 mm. Imeti mora polirano kovinsko površino.

2.7.9.3 Silo, potrebno za odpiranje sponke, se uvaja s tehtnico na vzmet ali podobno merilno napravo, na način in v smeri, ki sta normalna za odpiranje sponke.

2.7.9.4 Treba je izmeriti silo, ki odpre sponko ter zabeležiti vsako napako sponke.

2.7.9.5 Po preskusu odpiranja sponke je treba pregledati sestavne dele pasu ali sistema za zadrževanje potnikov, na katerih so že bili opravljeni preskusi, predpisani v točki 2.7.8, v poročilu o preskusu pa navesti obseg poškodb, ki so nastale na varnostnem pasu ali sistemu za zadrževanje potnikov.

2.7.10 *Poročilo o preskusu*

Poročilo o preskusu mora vsebovati rezultate preskusov, ki so predpisani v točki 2.7 in zlasti hitrost preskusnega vozička, največji odklon lutke naprej, položaj sponke in vsako napako ali trganje. Če, v skladu s točko 2.7.8.1, niso bile spoštovane zahteve iz Priloge VII glede pritrdišč, mora poročilo opisati, kako je nameščen pas ali sistem zadrževanja potnikov ter navesti pomembne kote in mere. Poročilo mora omeniti tudi vsako zvijanje ali zlom sponke, do katerega je prišlo med preskusom.

Pri sistemu za zadrževanje potnikov mora poročilo o preskusu podrobno razložiti metodo pritrditve ohišja vozila na preskusni voziček, položaj sedežev ter naklon naslonov sedežev. Če je odklon lutke naprej presegel vrednosti, ki so predpisane v točki 2.6.1.2.2, mora poročilo navesti, ali so bile izpolnjene zahteve iz točke 2.6.1.3.1.

2.8 **Preverjanje skladnosti**

2.8.1 *Minimalne zahteve pri preverjanju skladnosti*

2.8.1.1 Proizvajalec ali njegov pooblaščeni zastopnik, ki uporablja oznako EGS-homologacije, mora neprestano sam kontrolirati ali poskrbeti za kontrolo kakovosti, da bi zagotovil enovito proizvodnjo varnostnih pasov v skladu z določbami te direktive.

2.8.1.2 Proizvajalec ali njegov pooblaščeni zastopnik je odgovoren za:

(a) izvajanje postopkov kontrole kakovosti;

(b) potrebno opremo za preverjanje skladnosti;

(c) vodenje evidence o rezultatih preskusov, poročil o preskusih in vse pripadajoče dokumentacije;

(d) uporabo rezultatov preskusov pri preverjanju in zagotavljanju doslednosti proizvedenih varnostnih pasov, ki dopušča le tiste razlike, ki so dovoljene v serijski proizvodnji.

2.8.1.3 Na vzorcih, ki so bili izbrani za preverjanje skladnosti, je treba opraviti tiste preskuse, navedene v točkah 2.6 in 2.7, ki so bili izbrani v soglasju s pristojnimi organi.

2.8.1.4 Treba je izpolniti zlasti naslednje minimalne zahteve.

2.8.1.4.1 Za vse varnostne pasove z navijali, ki se zaskočijo v sili, je potrebno preveriti spoštovanje zahtev iz točke 2.4.5.2.1.1, v skladu s posebnimi navodili iz točke 2.4.5.2.3.

2.8.1.4.2 Preverjanje odpornosti vzorcev varnostnih pasov v dinamičnem preskusu je treba izvesti po postopku, ki je opisan v točki 2.7.8. Preverjanje je treba opraviti na osnovi statistične naključne izbire vzorcev, v vsakem primeru pa na enem od 25 000 pasov ali na enem proizvedenem pasu mesečno, upoštevajoč tisto število, ki je višje.

Pri letni proizvodnji 5 000 pasov ali manj je potrebno preveriti vsaj en varnostni pas letno.

Med preskusom je treba s prostim očesom pregledati varnostni pas po trčenju, brez odpiranja sponke, zaradi ugotavljanja, če je prišlo do napake ali lomljenja. Če pas ne opravi testa, mora proizvajalec izbrati nove vzorce in sprejeti potrebne ukrepe, da bi zagotovil ustrezno proizvodnjo.

2.8.2 *Minimalne zahteve za naključne preskuse, ki jih izvajajo države članice*

2.8.2.1 Pogostost naključnih preskusov naj bo takšna, da se izvedejo preskusi, ki so predpisani v točki 2.8.2.2, vsaj na enem od 5 000 varnostnih pasov ali sistemu za zadrževanje potnikov vsakega proizvedenega homologiranega tipa, z minimalno frekvenco ena in maksimalno frekvenco 50 na vsakih 12 mesecev proizvodnje.

2.8.2.2 Na pasovih, ki so bili izbrani za preverjanje skladnosti s homologiranim tipom, je treba opraviti tiste preskuse, navedene v točkah 2.6 in 2.7, ki jih izbere pristojni organ.

Vsaj 10 % varnostnih pasov, izbranih za preverjanje skladnosti, upoštevajoč minimum ena in maksimum pet na 12 mesecev proizvodnje, je treba preskusiti z dinamičnim preskusom.

2.8.2.3 Če je eden izmed vzorcev zavrnjen, je treba opraviti še en preskus na preostalih treh vzorcih.

Če je eden od preostalih treh vzorcev zavrnjen, je treba uporabiti odstavek 2 člena 3.

2.8.2.4 Preskuse je treba izvajati na varnostnih pasovih, ki so namenjeni za prodajo.

2.9 **Navodila**

Vsak varnostni pas mora imeti priložena navodila, določena v Prilogi X.

3. ZAHTEVE GLEDE MONTAŽE

3.1 **Oprema vozila**

Vsako vozilo, ki ga zajema člen 9, mora imeti varnostne pasove ali sisteme za zadrževanje potnikov, ob upoštevanju naslednje namestitve varnostnih pasov (pri tem se ne sme uporabljati niti navijal brez zaskočitve (1.8.1), niti navijal z ročno sprostitvijo (1.8.2)):

3.1.1 za prednje zunanje sedeže, tritočkovni varnostni pasovi z navijalom, ki se zaskoči v sili z večstransko občutljivostjo (1.8.4); vendar je na sopotnikovem sedežu dovoljeno navijalo z samodejno zaskočitvijo (1.8.3);

3.1.2 za prednje sredinsko postavljene sedeže, tritočkovni varnostni pasovi, brez ali z navijalom;

3.1.2.1 za prednje sredinsko postavljene sedeže so kljub temu dovoljeni trebušni pasovi, z ali brez navijala, če je vetrobransko steklo izven referenčnega območja, ki je določeno v Prilogi II k Direktivi 74/60/EGS;

v primeru varnostnih pasov se vetrobransko steklo šteje za del referenčnega območja, če lahko pride v statični stik z napravo za testiranje po postopku, opisanem v Prilogi II k Direktivi 74/60/EGS;

3.1.2.2 ne glede na točki 3.1.2 in 3.1.2.1, je lahko do 1. januarja 1979 vsak prednji sredinsko postavljen sedež opremljen le s trebušnim pasom, z ali brez navijala;

3.1.3 na zadnjih sedežih s trebušnimi ali tritočkovnimi pasovi, z ali brez navijala;

3.1.4 pri tritočkovnih pasovih z navijalom mora delovati eno navijalo vsaj na diagonalnem delu pasu.

3.2 **Splošne zahteve**

3.2.1 Varnostni pasovi in sistemi za zadrževanje potnikov morajo biti pritrjeni na pritrdišča v skladu z določbami Direktive 76/115/EGS.

3.2.2 Varnostni pasovi in sistemi za zadrževanje potnikov morajo biti nameščeni tako, da ob pravilni uporabi zadovoljivo delujejo in zmanjšujejo možnost telesnih poškodb v primeru nesreče. Nameščeni morajo biti zlasti tako, da:

3.2.2.1 pasovi ne morejo zavzeti lege, ki bi lahko povzročila nevarnost potnikom;

3.2.2.2 mora biti ob pravilni uporabi možnost zdrsa pasu z ramena minimalna;

3.2.2.3 je nevarnost poslabšanja stanja pasu zaradi stika s trdimi deli vozila ali sedeža zmanjšana na minimum.

3.3 **Posebne zahteve za toge dele varnostnih pasov ali sistemov za zadrževanje potnikov**

3.3.1 Togi deli, kot so sponke, naprave za nastavitev ali pritrdilni elementi, ne smejo v primeru nesreče povečati možnosti telesnih poškodb za uporabnika ali druge potnike v vozilu.

3.3.2 Naprava za odpiranje sponke mora biti za uporabnika jasno vidna in lahko dosegljiva, narejena pa mora biti tako, da je ni mogoče odpreti po nesreči ali zaradi nepazljivosti. Sponka mora biti nameščena tudi tako, da je lahko dosegljiva reševalcu, ki mora v sili osvoboditi uporabnika.

Sponka mora biti nameščena tako, da jo lahko uporabnik pasu, tako takrat, ko ni obremenjena, kot takrat, ko mora nositi težo uporabnika, odpre z enim samim enostavnim gibom ene roke v eni smeri. V primeru varnostnih pasov ali sistemov za zadrževanje potnikov na prednjih zunanjih sedežih, mora biti mogoče sponko na enak način tudi zapeti.

Prepričati se je treba, da širina stične površine sponke v stiku z uporabnikom ni manjša od 46 mm.

3.3.3 Ob uporabi pasu se mora pas samodejno prilagoditi uporabniku, ali pa mora biti narejen tako, da je ročna naprava za nastavitev lahko dosegljiva, ko uporabnik sedi, ter je primerna in lahka za uporabo. Prav tako mora biti možno, da jo uporabnik zategne z eno roko, da bi pas ustrezal njegovi telesni zgradbi in položaju sedeža v vozilu.

3.3.4 Varnostni pasovi ali sistemi za zadrževanje potnikov z navijali morajo biti nameščeni tako, da lahko navijala delujejo pravilno in učinkovito ščitijo trak.

PRILOGA II

VZOREC CERTIFIKATA O EGS-HOMOLOGACIJI SESTAVNEGA DELA

(Največji format: A4 (210 x 297 mm))

Ime homologacijskega organa

Obvestilo o podelitvi, zavrnitvi ali preklicu EGS-homologacije sestavnega dela ali podelitvi, zavrnitvi ali preklicu razširitve EGS-homologacije sestavnega dela za določen tip varnostnega pasu ali sistema za zadrževanje potnikov

Št. EGS-homologacije sestavnega dela .....

1. Sistem za zadrževanje potnikov/tritočkovni pas/trebušni pas/posebni tip pasu/opremljen z dušilcem energije/navijalom z zaskočitvijo/navijalom s samodejno zaskočitvijo/navijalom z zaskočitvijo v sili [1]
2. Blagovna znamka ali oznaka .....
3. Proizvajalčeva oznaka tipa pasu ali sistema za zadrževanje potnikov .....
4. Ime in naslov proizvajalca .....
   .....
5. Po potrebi ime in naslov zastopnika proizvajalca .....
   .....
6. Datum oddaje v postopek EGS-homologacije sestavnega dela .....
7. Tehnična služba, ki opravlja preskuse za EGS-homologacijo sestavnega dela .....
8. Datum poročila, ki ga je izdala ta služba .....
9. Številka poročila, ki ga je izdala ta služba .....
10. EGS-homologacija sestavnega dela se podeli/zavrne [1] za splošno uporabo/za uporabo v določenem vozilu ali v določenih tipih vozila [1] (po potrebi glej dodatek)
11. Lega in vrsta oznake .....
12. Kraj .....
13. Datum .....
14. Podpis .....
15. Priloženi so naslednji dokumenti, ki imajo zgoraj navedeno številko EGS-homologacije sestavnega dela:
    ..... risb, shem in načrtov varnostnega pasu, vključno z morebitnim pripadajočim dušilcem energije ali navijalom;
    ..... risb, shem in načrtov sistema za zadrževanje potnikov, strukture vozila in sedeža ter naprav za nastavitev in priključnih elementov, vključno z morebitnim pripadajočim dušilcem energije ali navijalom;
    ..... fotografij varnostnega pasu.

[1] Neustrezno črtati.

PRILOGA III

OZNAKA EGS-HOMOLOGACIJE SESTAVNEGA DELA

1. SPLOŠNO

1.1 Vsak varnostni pas ali sistem za zadrževanje potnikov, ki je skladen s tipom, homologiranim na podlagi te direktive, mora imeti oznako EGS-homologacije sestavnega dela.

Oznaka EGS-homologacije sestavnega dela je sestavljena iz:

1.1.1 pravokotnika, ki obdaja malo črko „e“, ki ji sledi črkovna ali številčna oznaka države članice, ki je podelila EGS-homologacijo sestavnega dela:

1 za Nemčijo,
2 za Francijo,
3 za Italijo,
4 za Nizozemsko,
6 za Belgijo,
11 za Združeno kraljestvo,
13 za Luksemburg,
18 za Dansko,
IRL za Irsko;

1.1.2 številko EGS-homologacije sestavnega dela, ki se nahaja pod pravokotnikom;

1.1.3 naslednji dodatni simbol ali simbole, ki se nahajajo nad pravokotnikom:

1.1.3.1 črko „A“ v primeru tritočkovnega pasu, črko „B“ v primeru trebušnega pasu in črko „S“ v primeru posebnega tipa pasu.

1.1.3.2 Črkam, ki so naštete v točki 1.1.3.1, morajo biti dodane naslednje oznake:

1.1.3.2.1 črka „e“ v primeru pasu z dušilcem energije;

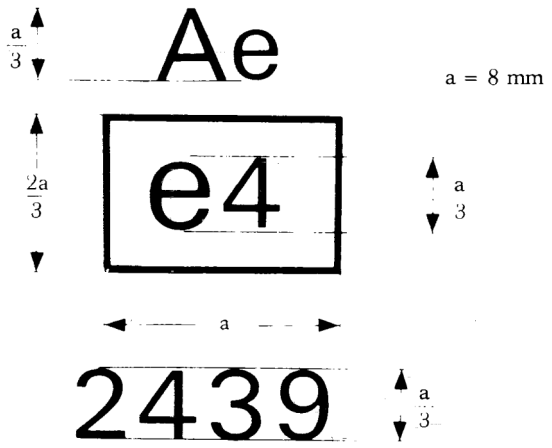
1.1.3.2.2 črka „r“ v primeru varnostnega pasu z navijalom, ki ji sledi številka tipa navijala, skladno s točko 1.8 Priloge I in črka „m“, če gre za navijalo z zaskočitvijo v sili in večstransko občutljivostjo.

1.1.3.3 Pred črkami iz točke 1.1.3.1 mora biti črka „Z“, če je varnostni pas del sistema za zadrževanje potnikov.

1.2 Podatki iz točke 1.1 morajo biti razločni in neizbrisni, nahajati se morajo na nalepki ali pa morajo biti navedeni na samem izdelku. Nalepka ali odtisnjeni znaki morajo biti odporni proti obrabi.

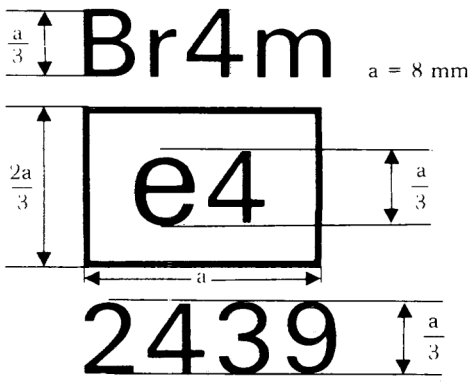
2. RISBE OZNAK EGS-HOMOLOGACIJE SESTAVNEGA DELA

2.1



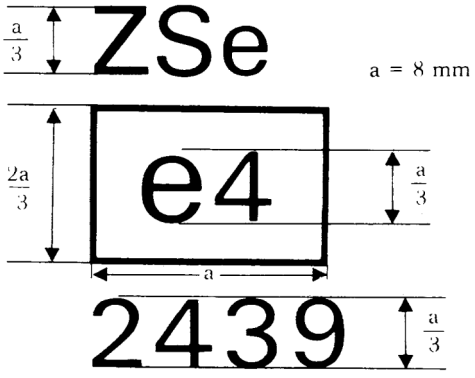
Pas, ki ima zgornjo oznako EGS-homologacije sestavnega dela, je tritočkovni pas („A“) z dušilcem energije (e), homologiran na Nizozemskem (e 4) pod številko 2439.

2.2



Pas, ki ima zgornjo oznako EGS-homologacije sestavnega dela, je trebušni pas („B“) z navijalom z večstransko občutljivostjo 4. tipa, homologiran na Nizozemskem (e 4) pod številko 2439.

2.3



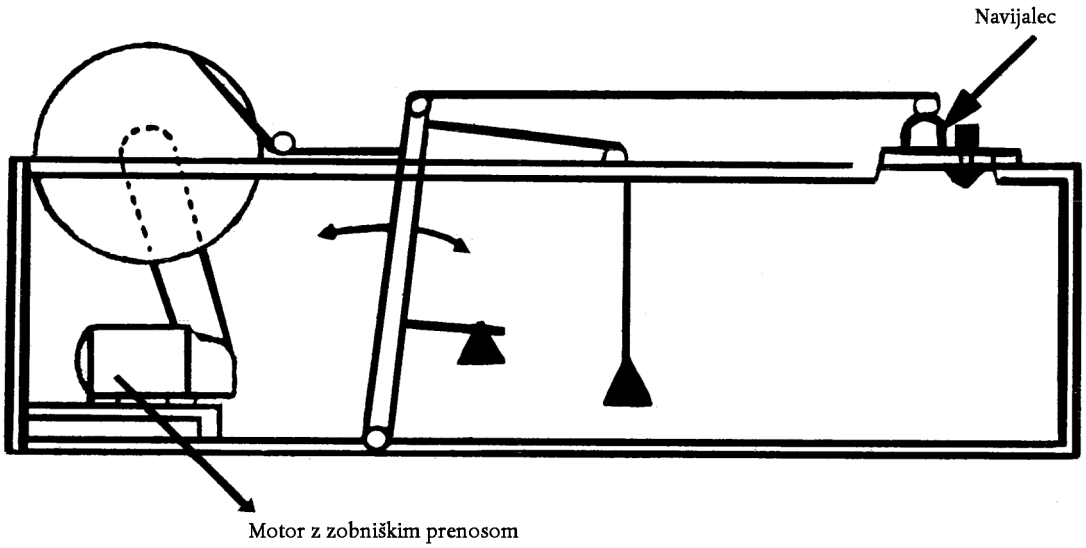
Pri zgornji oznaki EGS-homologacije sestavnega dela gre za poseben tip pasu („S“) z dušilcem energije (e), ki je del sistema za zadrževanje potnikov („Z“), ki je bil homologiran na Nizozemskem (e 4) pod številko 2439.

Opomba:

Številka EGS-homologacije sestavnega dela in znak(-i) se morajo nahajati blizu pravokotnika ter nad ali pod črko „e“ ali pa levo ali desno od te črke. Posamezne cifre številke homologacije sestavnega dela morajo biti na isti strani črke „e“ in morajo gledati v isto smer. Dodatni znak(-i) se morajo nahajati nasproti številki homologacije. V homologacijski številki se je treba izogibati rimskim številkam, da ne bi prišlo do zamenjave z drugimi znaki.

PRILOGA IV

PRIMER NAPRAVE ZA PRESKUŠANJE VZDRŽLJIVOSTI NAVIJALA



PRILOGA V

PRIMER NAPRAVE ZA PRESKUŠANJE ZASKOČITVE NAVIJAL Z ZASKOČITVIJO V SILI

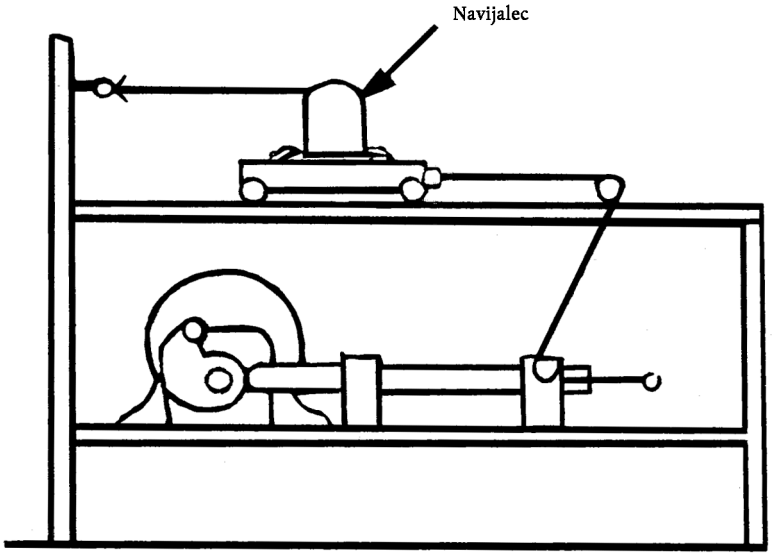
Spodnja slika prikazuje primerno napravo, ki jo sestavljajo odmikač na motorni pogon, katerega dročnik je z žicami pritrjen na majhen voziček, ki se nahaja na tračnicah. Dročnik odmikača vsebuje napravo, ki absorbira vsako gibanje, če bi se kolut navijala zaskočil pred koncem celotnega giba dročnika. Kombinacija oblike odmikača in števila vrtljajev motorja mora zagotavljati pospešek, ki ga določa točka 2.7.7.2.2 iz Priloge I, gib pa mora biti večji od največjega dovoljenega gibanja pasu pred zaskočitvijo.

Na vozičku se nahaja nosilec, ki je vrtljiv, da se lahko namesti navijalo v različne položaje glede na smer gibanja vozička.

Pri preskušanju navijal glede občutljivosti na premikanja pasu se namesti navijalo na primeren trden nosilec, trak pa je pritrjen na voziček.

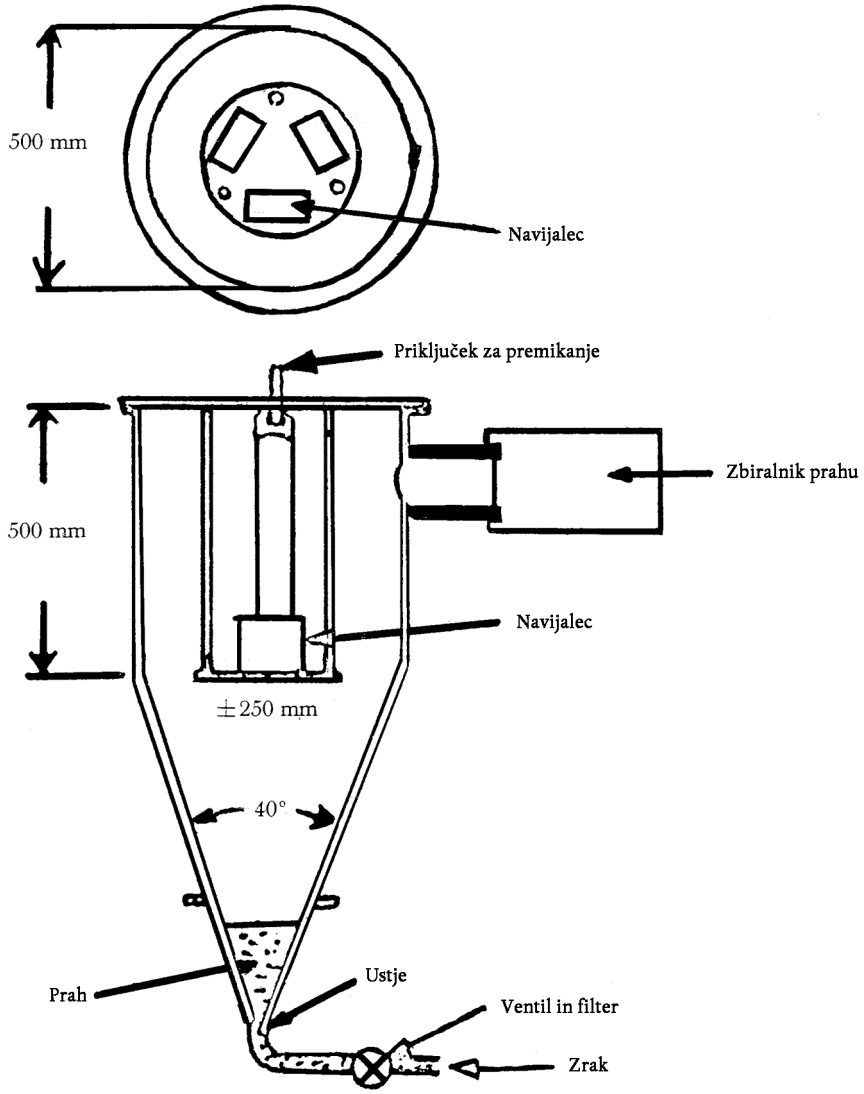
Pri opravljanju zgornjih preskusov je treba vključiti vsak nosilec, itd, ki ga dobavi proizvajalec ali njegov zastopnik, zaradi čim boljše simulacije predvidene namestitve varnostnega pasu v vozilu.

Vsak dodatni nosilec, itd, ki je potreben, zaradi simulacije predvidene namestitve varnostnega pasu v vozilu, mora zagotoviti proizvajalec ali njegov zastopnik.



PRILOGA VI

PRIMER NAPRAVE ZA PRESKUŠANJE ODPORNOSTI PROTI PRAHU



PRILOGA VII

OPIS PRESKUŠEVALNEGA VOZIČKA, SEDEŽA, PRITRDIŠČ IN NAPRAVE ZA ZAUSTAVLJANJE

1. PRESKUŠEVALNI VOZIČEK

Pri preskušanju varnostnih pasov mora imeti voziček, na katerega je pritrjen samo sedež, maso 400 ± 20 kg. Pri preskušanju sistemov za zadrževanje potnikov pa mora imeti voziček, skupaj s pritrjeno strukturo vozila, na katero je zadrževalni sistem pritrjen, maso 800 kg. Vendar lahko po potrebi skupno maso vozička in strukture vozila povečamo tako, da dodajamo po 200 kg. V nobenem primeru se ne sme skupna masa razlikovati od nominalne vrednosti za več kot ± 40 kg.

2. SEDEŽ

Razen pri preskušanju sistemov za zadrževanje potnikov mora imeti sedež trdno strukturo z ravno površino. Upoštevati je treba podrobnosti slike 1 ter zagotoviti, da noben kovinski del ne pride v stik z varnostnim pasom.

3. PRITRDIŠČA

Pritrdišča morajo biti nameščena kot to prikazuje slika 1. Črne pike, ki predstavljajo razporeditev pritrdišč, kažejo, kje morajo biti konci pasu povezani s preskuševalnim vozičkom ali napravami za merjenje sil, odvisno od primera. Pritrdišča se morajo nahajati na trdni konstrukciji. Zgornje pritrdišče se ne sme premakniti za več kot 0,2 mm po dolžini, ko ga v tej smeri obremenimo s silo 98 daN. Preskuševalni voziček mora biti izdelan tako, da ne pride do nobenih trajnih deformacij na tistih delih, kjer se med preskušanjem nahajajo pritrdišča.

4. NAPRAVA ZA ZAUSTAVLJANJE

Napravo sestavljata dva enaka prevzemnika energije, ki sta nameščena vzporedno, razen pri sistemih za zadrževanje potnikov, kjer je treba uporabiti štiri prevzemnike energije pri nominalni masi 800 kg. Po potrebi je treba uporabiti dodatni prevzemnik energije za vsakih dodatnih 200 kg nominalne mase.

Vsak prevzemnik energije vsebuje:

— zunanji okvir, ki ga predstavlja jeklena cev,

— cev za absorpcijo energije iz poliuretana,

— brušeno jekleno glavo ovalne oblike, ki se vtisne v prevzemnik energije,

— drog ter naletno ploščo.

Mere različnih delov prevzemnika energije kažejo slike 2, 3 in 4. Značilnosti absorptivnega materiala prikazuje spodnja tabela. Tik pred vsakim preskusom je potrebno shraniti cevi za najmanj 12 ur pri temperaturi med 15 in 30 °C, ne da bi bile pri tem v uporabi.

Zahteve, ki jih mora izpolnjevati naprava za zaustavljanje, so navedene v Prilogi IX. Dopustna je tudi vsaka druga naprava, ki daje enakovredne rezultate.

ZNAČILNOSTI MATERIALA, KI ABSORBIRA ENERGIJO

(ASTM metoda D 735, če ni drugače navedeno)

Trdota po Shoreu A: 95 ± 2

Porušna trdnost: $R_o \geq 343$ daN/cm²

Najmanjši raztezek: A_o 400 %

Modul: — pri 100 % raztezku: 108 daN/cm²
— pri 300 % raztezku: 235 daN/cm²

Krhkost pri nizkih temperaturah (ASTM metoda D 736): pet ur pri − 55 °C

Stisljivost (metoda B): 22 ur pri 70 °C ≤ 45 %

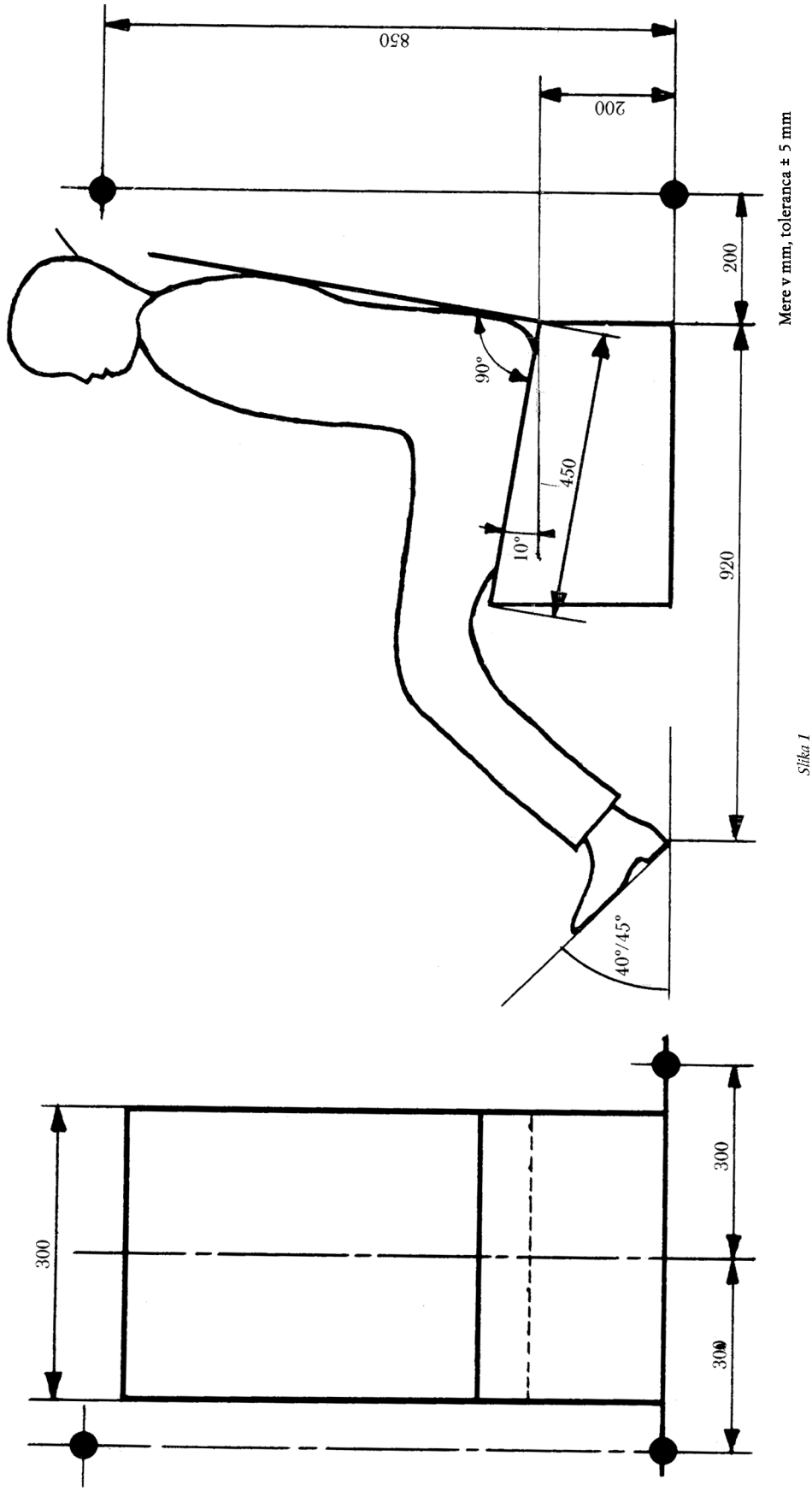
Gostota pri 25 °C: 1,05 do 1,10

Staranje na zraku (ASTM metoda D 573):
— 70 ur pri 100 °C
— trdota po Shoreu A: max. sprememba ± 3
— porušna trdnost: zmanjšanje < 10 % R_o
— raztezek: zmanjšanje < 10 % A_o
— masa: zmanjšanje < 1 %

Potopitev v olje (ASTM metoda št. 1 Oil):
— 70 ur pri 100 °C
— trdota po Shoreu A: max. sprememba ± 4
— porušna trdnost: zmanjšanje < 15 % R_o
— raztezek: zmanjšanje < 10 % A_o
— volumen: nabreknjenje < 5 %

Potopitev v olje (ASTM metoda št. 3 Oil):
— 70 ur pri 100 °C
— porušna trdnost: zmanjšanje < 15 % R_o
— raztezek: zmanjšanje < 15 % A_o
— volumen: nabreknjenje < 20 %

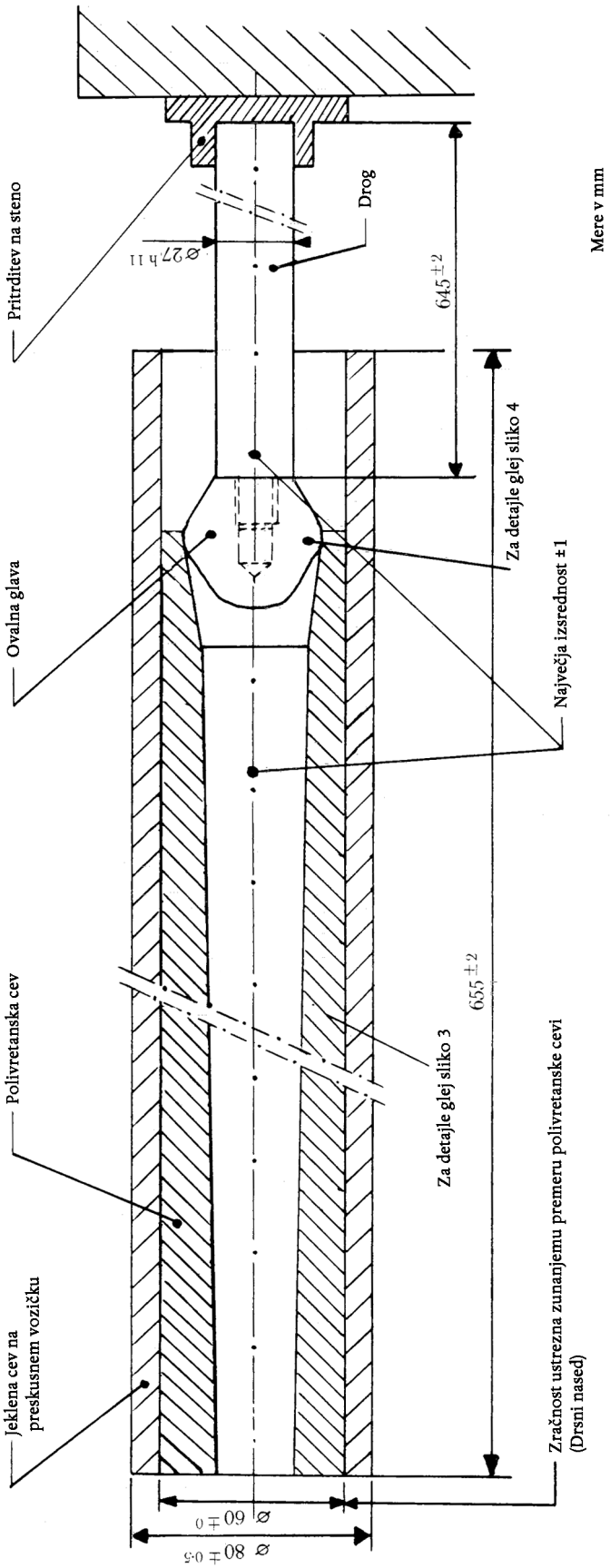
Potopitev v destilirano vodo:
— en teden pri 70 °C
— porušna trdnost: zmanjšanje < 35 % R_o
— raztezek: povečanje < 20 % A_o



Mere v mm, tolerance ± 5 mm

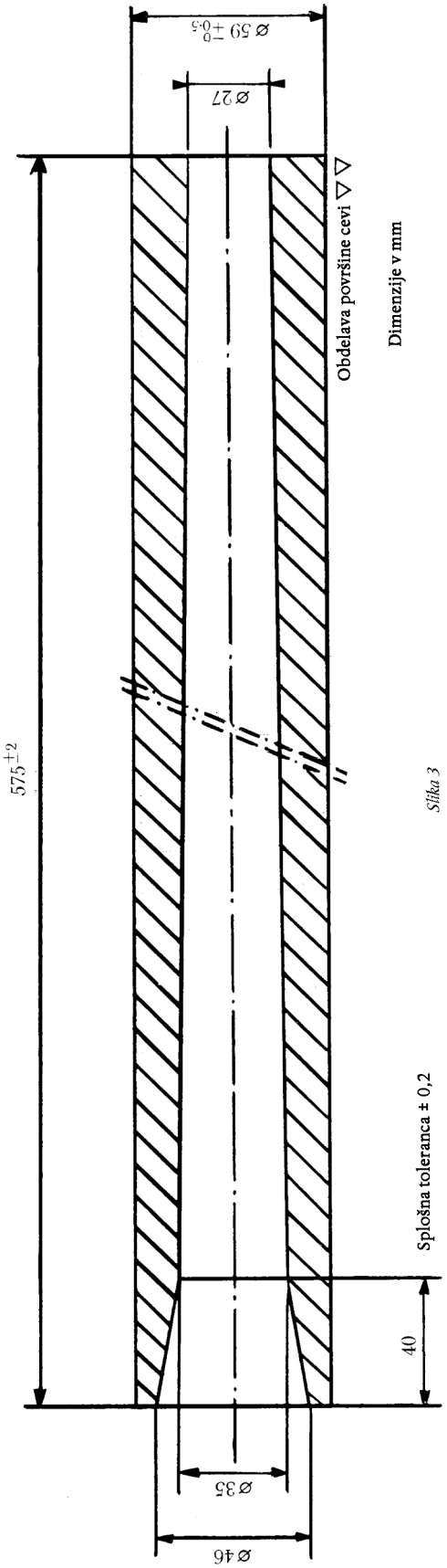
Slika 1

Preskusni voziček, sedež, pritrdišča



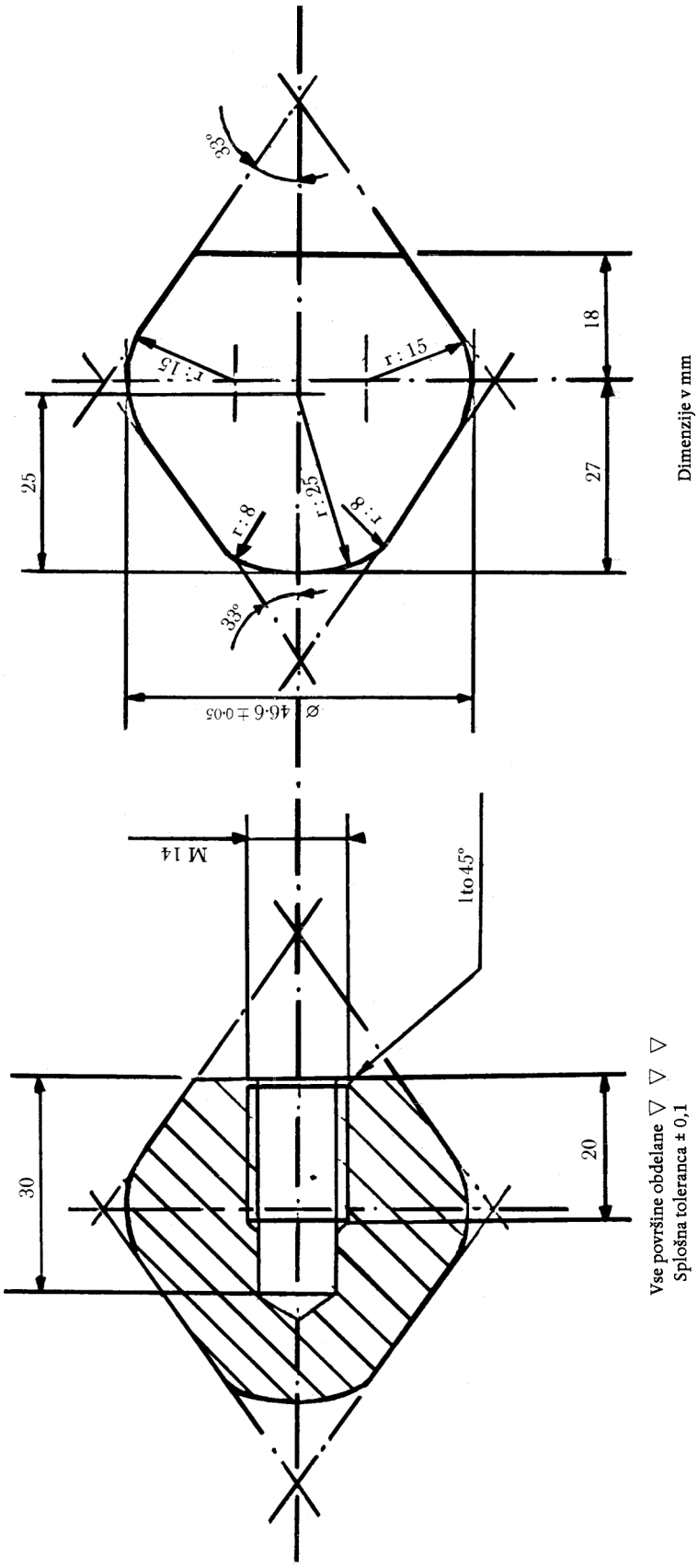
Slika 2

Zaustavljalna naprava



Slika 3

Zaustavljalna naprava
(poliuretanska cev)



Slika 4

Zaustavljalna naprava
(ovalna glava)

PRILOGA VIII

OPIS PRESKUSNE LUTKE

1. TEHNIČNA SPECIFIKACIJA PRESKUSNE LUTKE

1.1 **Splošno**

Glavne značilnosti preskusne lutke so prikazane na naslednjih slikah in v naslednjih tabelah:

slika 1: pogled od strani na glavo, vrat in trup;

slika 2: pogled od spredaj na glavo, vrat in trup;

slika 3: pogled od strani na kolk, stegno in spodnji del noge;

slika 4: pogled od spredaj na kolk, stegno in spodnji del noge;

slika 5: glavne mere;

slika 6: lutka v sedečem položaju, ki prikazuje:
— mesto težišča,
— točke, na katerih se merijo premike,
— višino ramen;

tabela 1: tekoče številke delov, nazivi, materiali in glavne mere sestavnih delov lutke;

tabela 2: masa glave, vratu, trupa, stegna in spodnjega dela noge.

1.2 **Opis lutke**

1.2.1 *Sestava spodnjega dela noge* (glej sliki 3 in 4)

Spodnji del noge sestavljajo trije sestavni deli:

— plošča stopala (30),

— cev, ki predstavlja golenico (29),

— cev, ki predstavlja koleno (26).

Cev, ki predstavlja koleno, ima dva nastavka, ki omejujeta gibanje spodnjega dela noge glede na stegno.

Spodnji del noge se lahko obrne nazaj za približno 120° glede na iztegnjen položaj.

1.2.2 *Sestava stegna* (glej sliki 3 in 4)

Stegno sestavljajo trije deli:

— cev, ki predstavlja koleno (22),

— drog, ki predstavlja stegnenico (21),

— cev, ki predstavlja kolk (20).

Gibanje kolena omejujeta dva utora v cevi, ki predstavlja koleno (22), v katera se lahko zaskočita nastavka spodnjega dela noge.

1.2.3 *Sestava trupa* (glej sliki 1 in 2)

Trup sestavljajo naslednji deli:

— cev, ki predstavlja kolk (2),

— veriga s kolesci (4),

— rebra (6) in (7),

— grodnica (8),

— deli, kamor je pritrjena veriga (3 in deloma 7 ter 8).

1.2.4 *Vrat* (glej sliki 1 in 2)

Vrat je sestavljen iz sedmih diskov iz poliuretana (9). Stopnjo trdote vratu se lahko nastavlja s pomočjo regulatorja napetosti verige.

1.2.5 *Glava* (glej sliki 1 in 2)

Glava (15) je votla; poliuretan je ojačan z jeklenimi obroči (17). Regulator napetosti verige, s katerim se nastavlja vrat, sestavljajo kocka iz poliamida (10), cevni distančnik (11) in napenjalec (12 in 13). Glava se lahko zavrti okoli zgiba med prvim in drugim vratnim vretencem (zgib atlas osi), ki vsebuje napenjalec (14 in 18), cevni distančnik (16) in poliamidni blok (10).

1.2.6 *Kolenski spoj* (glej sliko 4)

Spodnji del noge in stegno sta povezana s cevjo (27) in napenjalcem (28).

1.2.7 *Kolčni spoj* (glej sliko 4)

Stegna in trup povezujejo cev (23), drsne ploščice (24) in napenjalec (25).

1.2.8 *Poliuretan*

Tip: mešanica PU 123 CH

Trdota: 50 do 60 Shore A

1.2.9 *Prevleka*

Preskusna lutka je oblečena s posebno prevleko

2. POPRAVEK MASE

Zaradi nastavitve določenih vrednosti preskusne lutke in njene skupne mase, je treba popraviti porazdelitev mase s pomočjo šestih uteži po 1 kg, ki se pritrdijo na kolčni spoj. Na hrbtni del trupa pa se lahko pritrdi še šest poliuretanskih uteži po 1 kg.

3. BLAZINA

Blazino se namesti na prsni koš preskusne lutke pod prevleko. Blazina mora biti izdelana iz poliuretanske pene, ki ustreza naslednjim zahtevam:

— trdota: 7 do 10 Shore A,

— debelina: 25 ± 5 mm.

Blazina mora biti nadomestljiva.

4. NASTAVITEV ZGIBOV

4.1 **Splošno**

Za dosego ponovljivih rezultatov, je treba podrobno določiti in preveriti trenje vsakega zgiba.

4.2 **Kolenčni zgib:**

zategniti kolenčni zgib;

nastavti stegno in spodnji del noge v navpičen položaj;

zavrteti spodnji del noge za 30°;

postopoma popuščati napenjalec, dokler spodnji del noge ne pade zaradi svoje lastne teže;

blokirati napenjalec v tem položaju.

4.3 **Kolčni zgib:**

povečati togost kolčnih zgibov zaradi nastavitve;

postaviti stegna v vodoraven položaj, trup pa v navpičen položaj;

zavrteti trup naprej, dokler s stegni ne tvori kota 60°;

postopoma popuščati napenjalec, dokler trup ne pade zaradi svoje lastne teže;

blokirati napenjalec v tem položaju.

4.4 **Zgib atlas osi:**

Ta zgib mora biti tako nastavljen, da se glava pod vplivom lastne teže ne nagne niti naprej niti nazaj.

4.5 **Vrat:**

vrat se lahko nastavi s pomočjo regulatorja napetosti verige (13);

ko je vrat nastavljen, se mora zgornji konec regulatorja napetosti, pri obremenitvi v vodoravni smeri s silo 10 daN, premakniti za 40 do 60 mm.

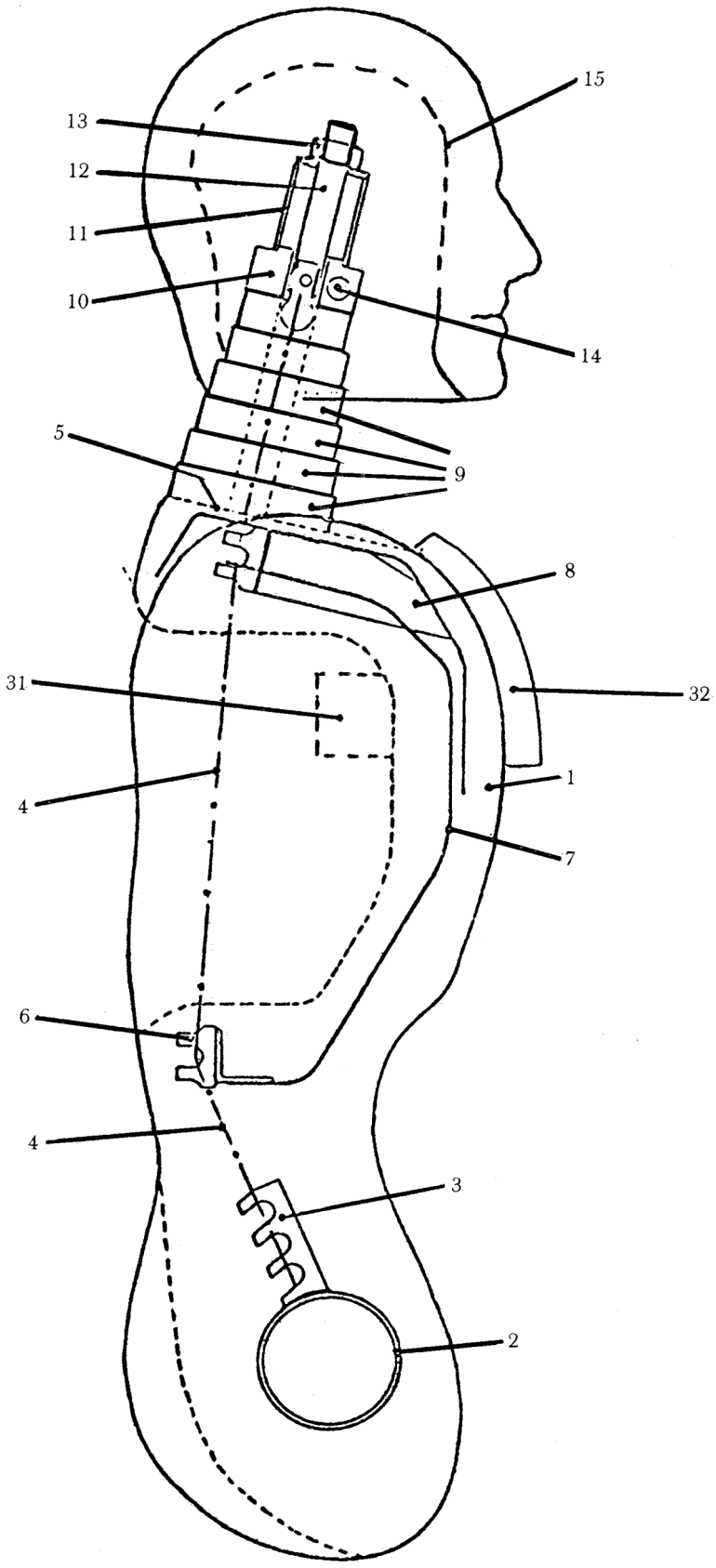
TABELA 1

Zap.št	Naziv	Material	Mere
1	Telo	poliuretan	—
2	Kolčna cev	jeklo	76x70x100 mm
3	Pritrditev verige	jeklo	25x10x70 mm
4	Veriga z valjčki	jeklo	3/4 mm
5	Ramenski del	poliuretan	—
6	Profil	jeklo	30x30x3x250 mm
7	Rebra	perforirana jeklena plošča	400x85x1,5 mm
8	Grodnica	perforirana jeklena plošča	250x90x1,5 mm
9	Diski (6)	poliuretan	Ø 90x20 mm
			Ø 80x20 mm
			Ø 75x20 mm
			Ø 70x20 mm
			Ø 65x20 mm
			Ø 60x20 mm
10	Blok	poliamid	60x60x25 mm
11	Cevni distančnik	jeklo	40x40x2x50 mm
12	Vijak napenjalca	jeklo	M 16x90 mm
13	Matica napenjalca	jeklo	M 16
14	Napenjalec za zgib atlas osi	jeklo	Ø 12x130 mm (M12)
15	Glava	poliuretan	—
16	Cevni distančnik	jeklo	Ø 18x13x17 mm
17	Plošča za ojačanje	jeklo	30x3x500 mm
18	Matici napenjalca	jeklo	M 12
19	Stegno	poliuretan	—
20	Kolčna cev	jeklo	76x70x80 mm
21	Stegnenica	jeklo	30x30x440 mm

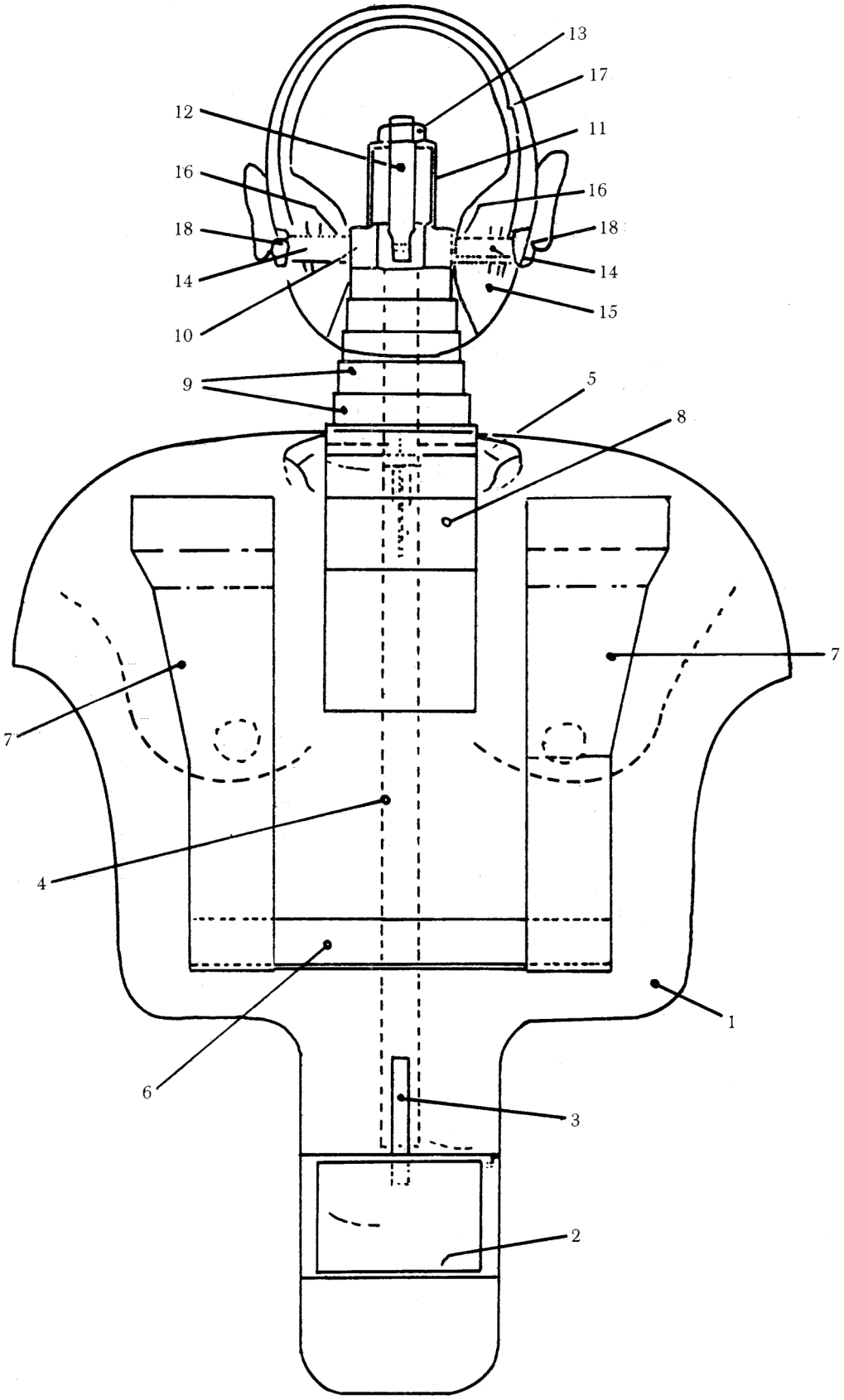
Zap.št	Naziv	Material	Mere
22	Kolenska cev	jeklo	52x46x40 mm
23	Cev, ki spaja kolke	jeklo	70x64x250 mm
24	Torne ploščice (4)	jeklo	160x75x1 mm
25	Napenjalec	jeklo	M 12x320 mm vijak in matica
26	Kolenska cev	jeklo	52x46x160 mm
27	Vezna cev kolena	jeklo	44x39x190 mm
28	Plošča napenjalca	jeklo	Ø 70x4 mm
29	Golenica	jeklo	50x50x2x460 mm
30	Plošča stopala	jeklo	100x170x3 mm
31	Izravnalne uteži prsnega koša (6)	poliuretan	po 1 kg
32	Blazina	poliuretanska pena	350x250x25 mm
33	Prevleka	trakovi iz bombaža in poliamida	
34	Izravnalne uteži kolčnega zgiba (6)	jeklo	masa po 1 kg

TABELA 2

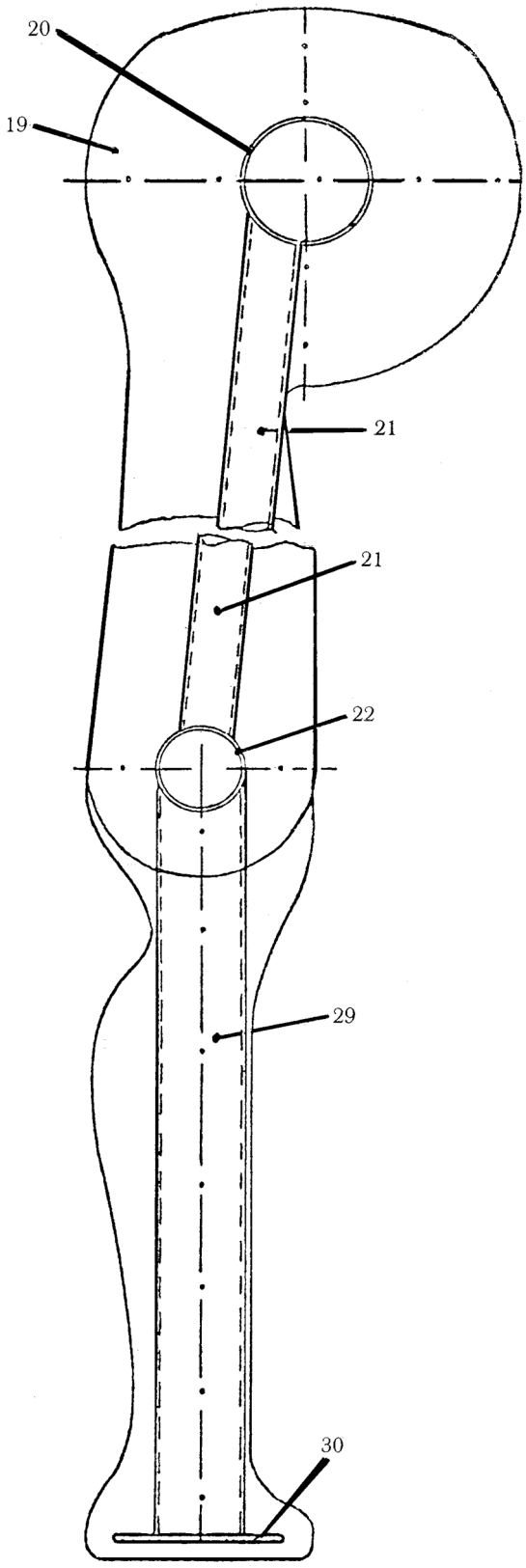
Sestavni deli preskusne lutke	Masa v kilogramih
Glava in vrat	4,6 ± 0,3
Trup in roke	40,3 ± 1,0
Stegna	16,2 ± 0,5
Spodnji del noge in stopalo	9,0 ± 0,5
Skupna masa skupaj z utežmi za uravnavanje	74,5 ± 1,0



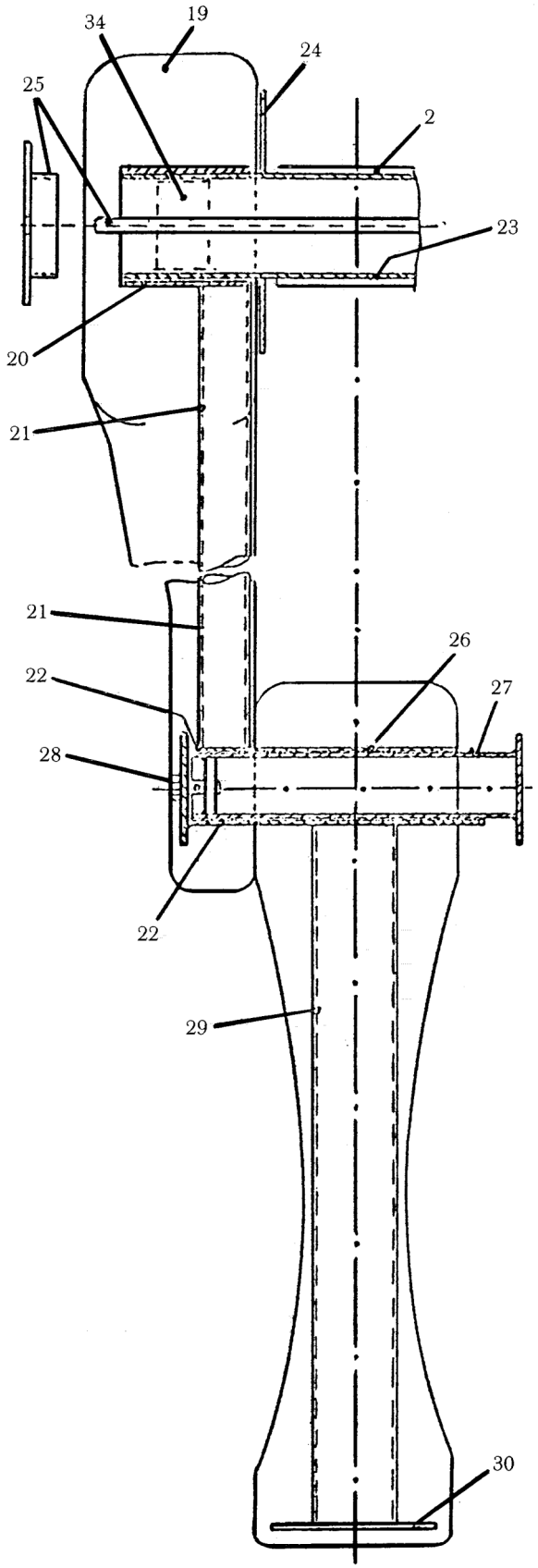
Slika 1



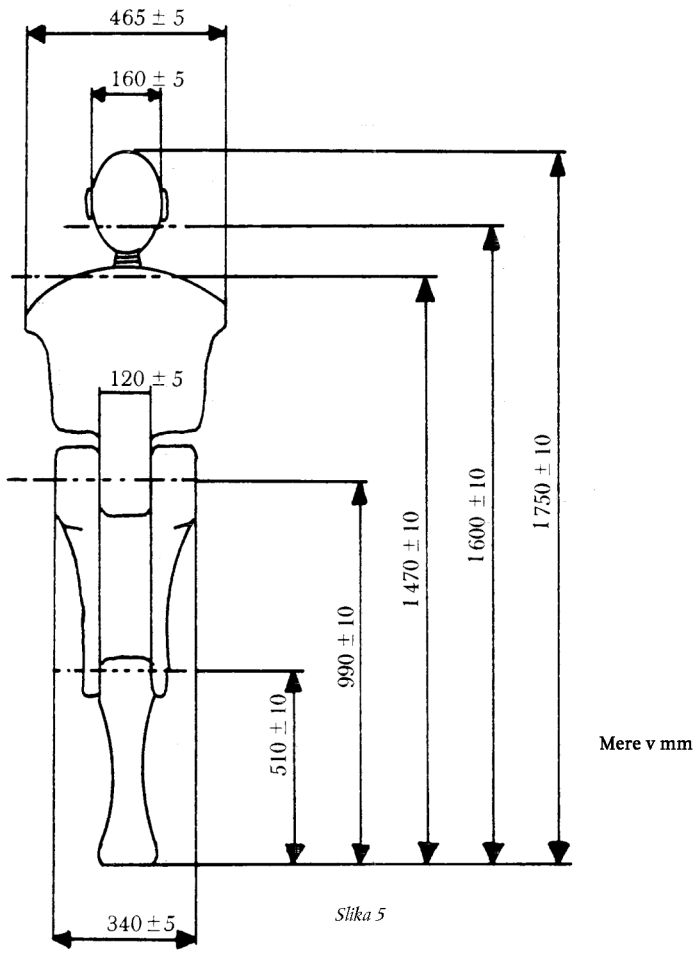
Slika 2



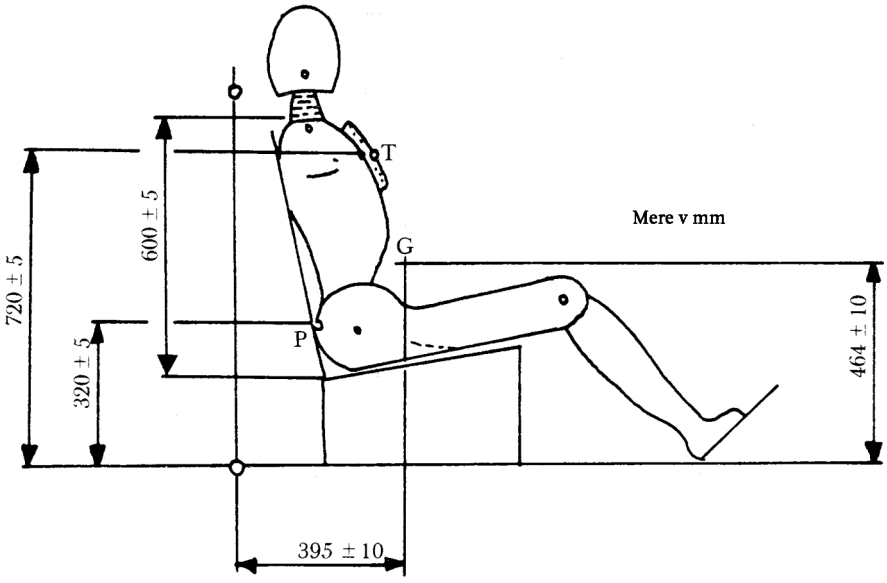
Slika 3



Slika 4



Slika 5



Slika 6

Lutka sedi v položaju, ki je prikazan na sliki 1 iz Priloge VII.

G = težišče

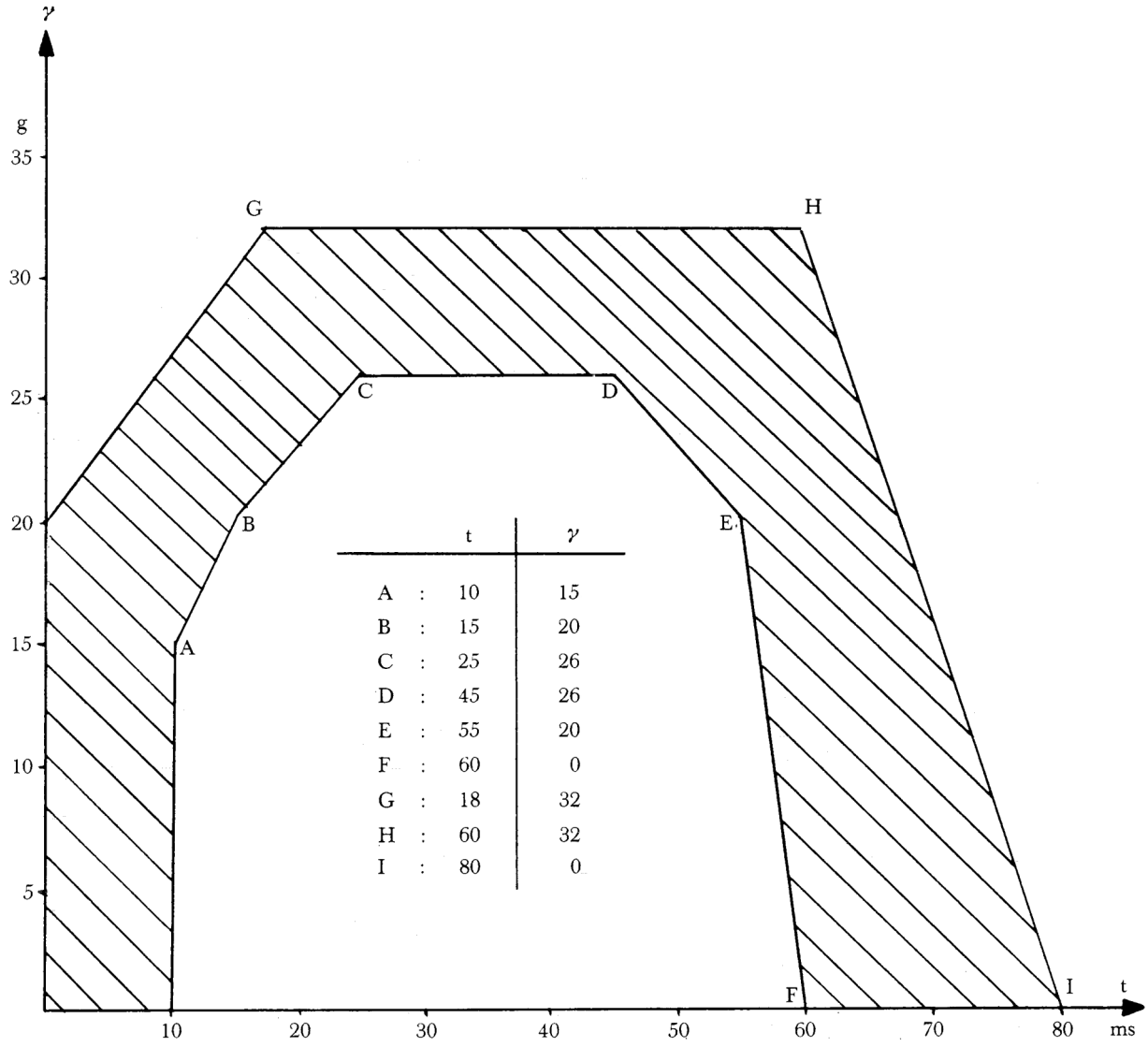
T = merilna točka na trupu (nahaja se spredaj na središčni črti lutke)

P = merilna točka na medenici (nahaja se zadaj na središčni črti lutke)

PRILOGA IX

OPIS POTEKA KRIVULJE POJEMKA PRESKUŠEVALNEGA VOZIČKA V ODVISNOSTI OD ČASA

(Krivulja za preskušanje naprav za zaustavljanje)



	t	γ
A :	10	15
B :	15	20
C :	25	26
D :	45	26
E :	55	20
F :	60	0
G :	18	32
H :	60	32
I :	80	0

Krivulja pojemka preskuševalnega vozička, tehtanega skupaj z balastom, ki da skupno maso 455 kg ± 20 kg pri preskušanju varnostnih pasov, ter 910 kg ± 40 kg pri preskušanju sistemov za zadrževanje potnikov (sedežev z varnostnim pasom) pri nazivni masi vozička in strukture vozila v vrednosti 800 kg, mora ostati znotraj zgornjega diagonalno črtkanega območja. Po potrebi se lahko nazivno maso vozička s pritrjeno strukturo vozila dodatno povečuje po 200 kg, v tem primeru je treba dodati dodatno balastno maso v vrednosti 28 kg na vsakih dodanih 200 kg. V nobenem primeru pa se ne sme skupna masa vozička, strukture vozila ter balasta razlikovati od nazivne vrednosti mase preskusov pri kalibraciji za več kot ± 40 kg. Med kalibracijo vozička mora biti razdalja za zaustavitev preskuševalnega vozička 400 ± 20 mm.

V obeh zgornjih primerih mora imeti merilna oprema v glavnem linearni frekvenčni odziv do 60 Hz in uporabno mejno frekvenco 100 Hz. Mehanska lastna nihanja, ki so povezana z vgradnjo tipal, ne smejo izkrivljati odčitanih podatkov. Upoštevati je treba tudi vpliv dolžine kabla in temperature na frekvenčni odziv ([1]).

([1]) Te zahteve so v skladu s Priporočilom SAE J 211a, kasneje pa jih bo nadomestil ISO standard, ki je trenutno še v pripravi.

PRILOGA X

NAVODILA

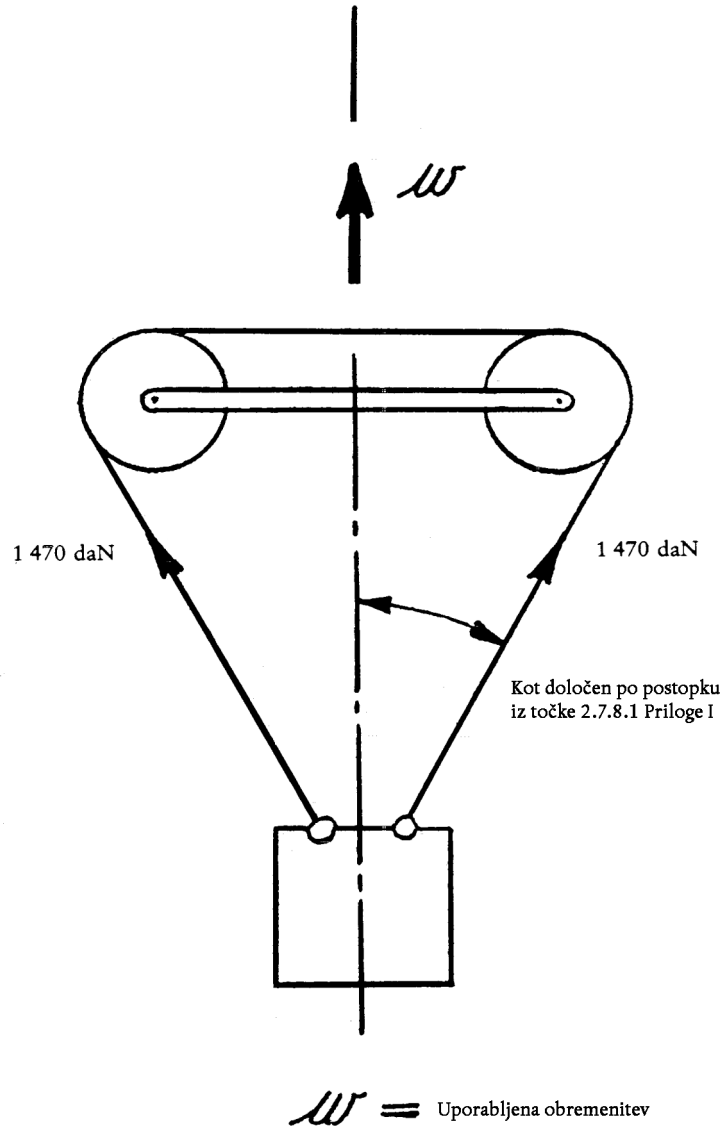
Vsak varnostni pas mora imeti navodila, ki morajo, v jeziku ali jezikih države članice, kjer bo pas v prodaji, vsebovati naslednje:

1. Navodila za vgradnjo (niso potrebna, če proizvajalec dobavlja vozilo, v katerem so varnostni pasovi že vgrajeni), ki določajo, za katere tipe vozil je pas primeren ter pravilen način pritrditve varnostnega pasu na vozilo, skupaj z opozorilom, glede obrabe pasov.
2. Navodila za uporabo (če proizvajalec dobavlja vozilo, v katerem so varnostni pasovi že vgrajeni, so lahko vključena v priročnik o uporabi vozila), ki morajo vsebovati potrebna navodila, da bi uporabnik imel kar največjo korist od varnostnega pasu. V teh navodilih naj bo omenjeno naslednje:
   (a) pomembnost uporabe pasu na vsaki vožnji;
   (b) pravilen način uporabe pasu in zlasti:
      — pravilen položaj sponke,
      — pomembnost tesnega prileganja pasov, kadar so v uporabi,
      — pravilen položaj pasov ter to, da se jih ne sme zvijati,
      — dejstvo, da lahko vsak pas uporablja le en uporabnik ter da se s pasom ne sme pripeti otroka, ki sedi v naročju sopotnika;
   (c) način zapiranja in odpiranja sponke;
   (d) način nastavitve pasov;
   (e) način ravnanja z navijalom, če je del varnostnega pasu ter način, kako preverimo, če se je zaskočil;
   (f) priporočen način čiščenja pasov ter ponovno sestavljanje po čiščenju tam, kjer je to možno;
   (g) potreba po zamenjavi varnostnega pasu, če je bil v uporabi med težjo nesrečo, ali če kaže resnejše znake obrabe ali če je strgan;
   (h) dejstvo, da se pasu ne sme na noben način spreminjati ali prilagajati, ker lahko tako postane neučinkovit; zlasti tam, kjer obstaja možnost razstaviti pas, morajo obstajati navodila, kako se pas pravilno sestavi nazaj;
   (i) dejstvo, da je pas namenjen uporabi odraslim osebam;
   (j) hranjenje pasu, ki se ne uporablja.

PRILOGA XI

PRESKUŠANJE DVOJNE SPONKE

(opis v točki 2.7.6.5 Priloge I)

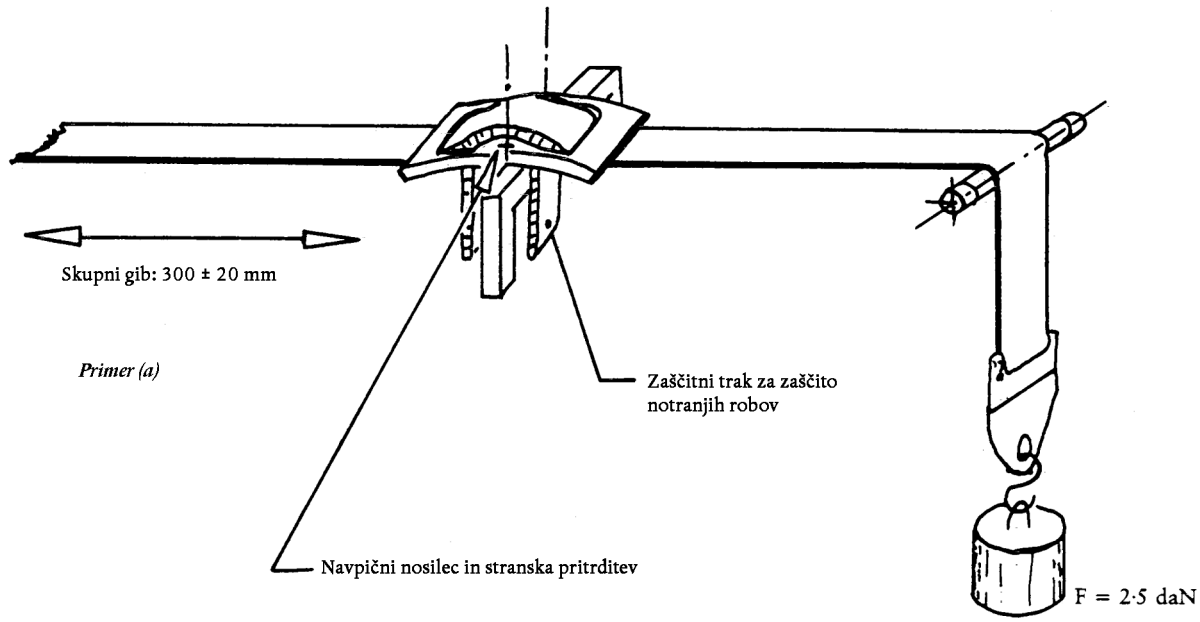


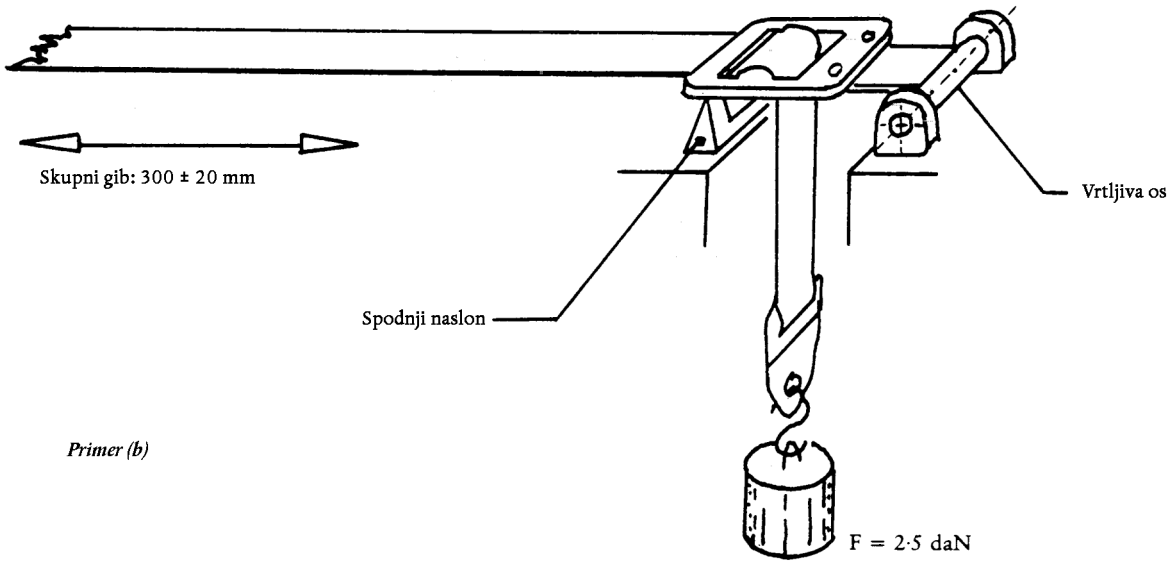
PRILOGA XII

PRESKUŠANJA OBRABE IN MIKRO-ZDRSA

Slika 1

Preskus tipa 1

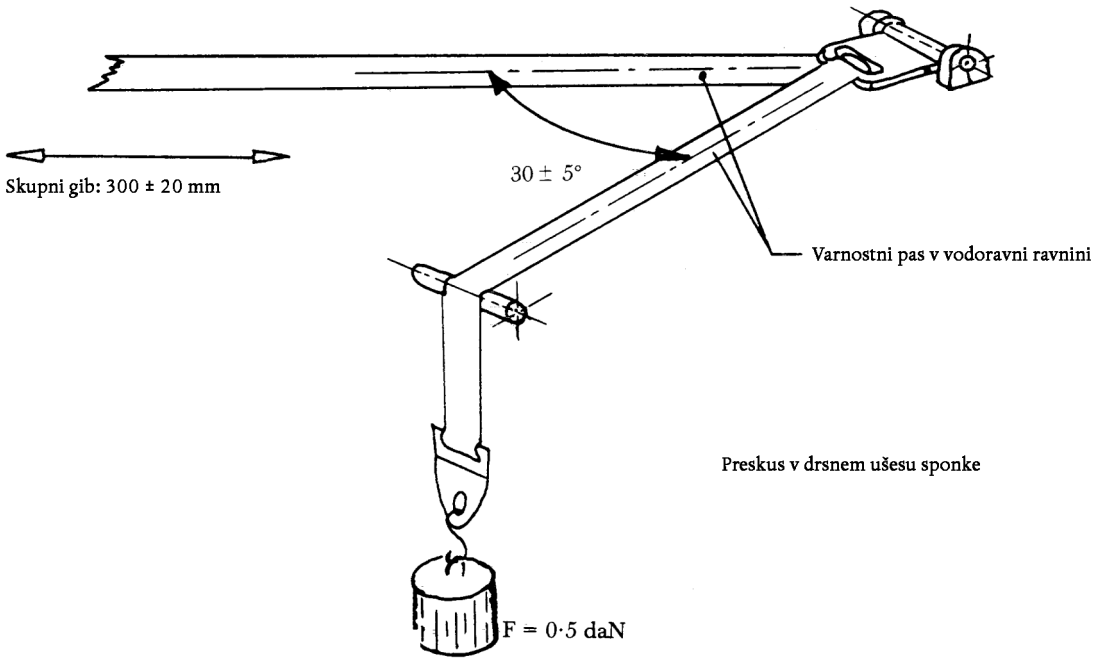


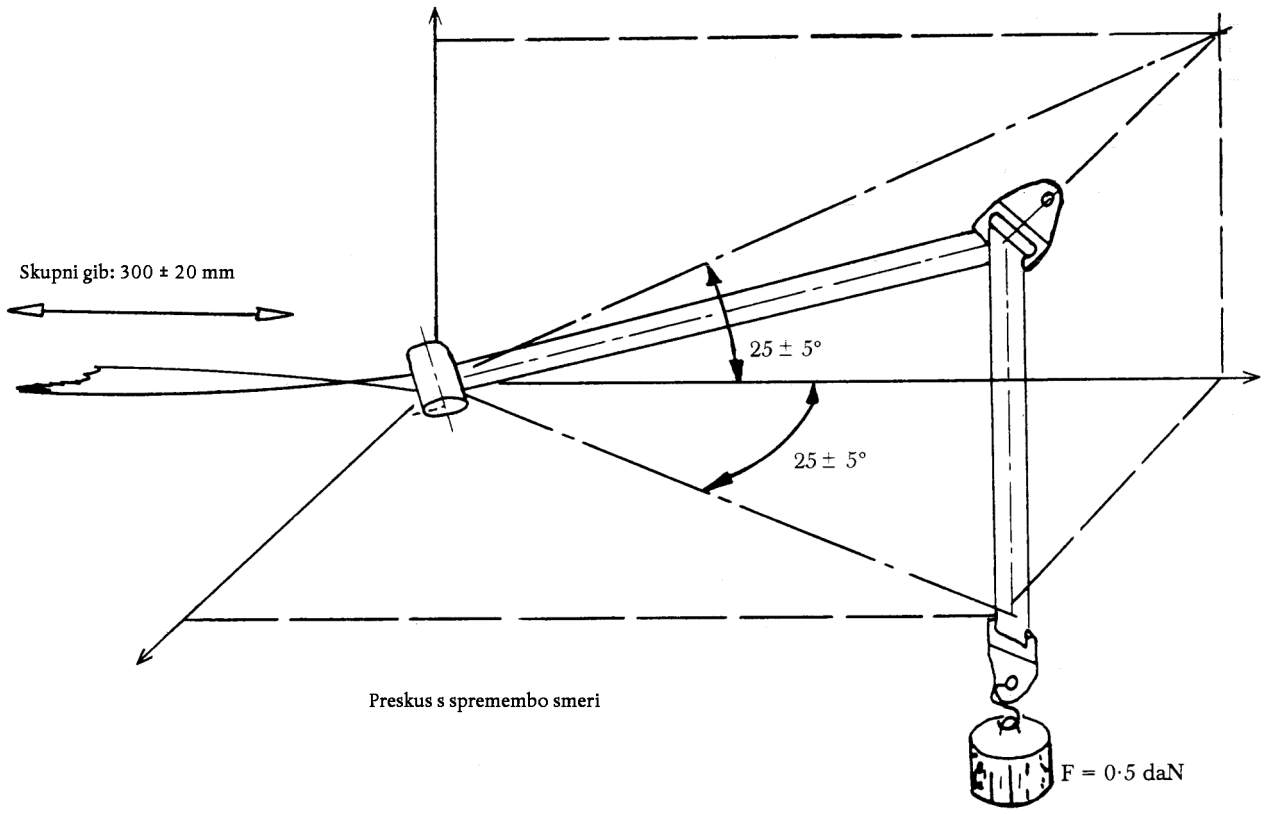


Primera namestitve pri preskusu, odvisno od tipa naprave za nastavitev

Slika 2

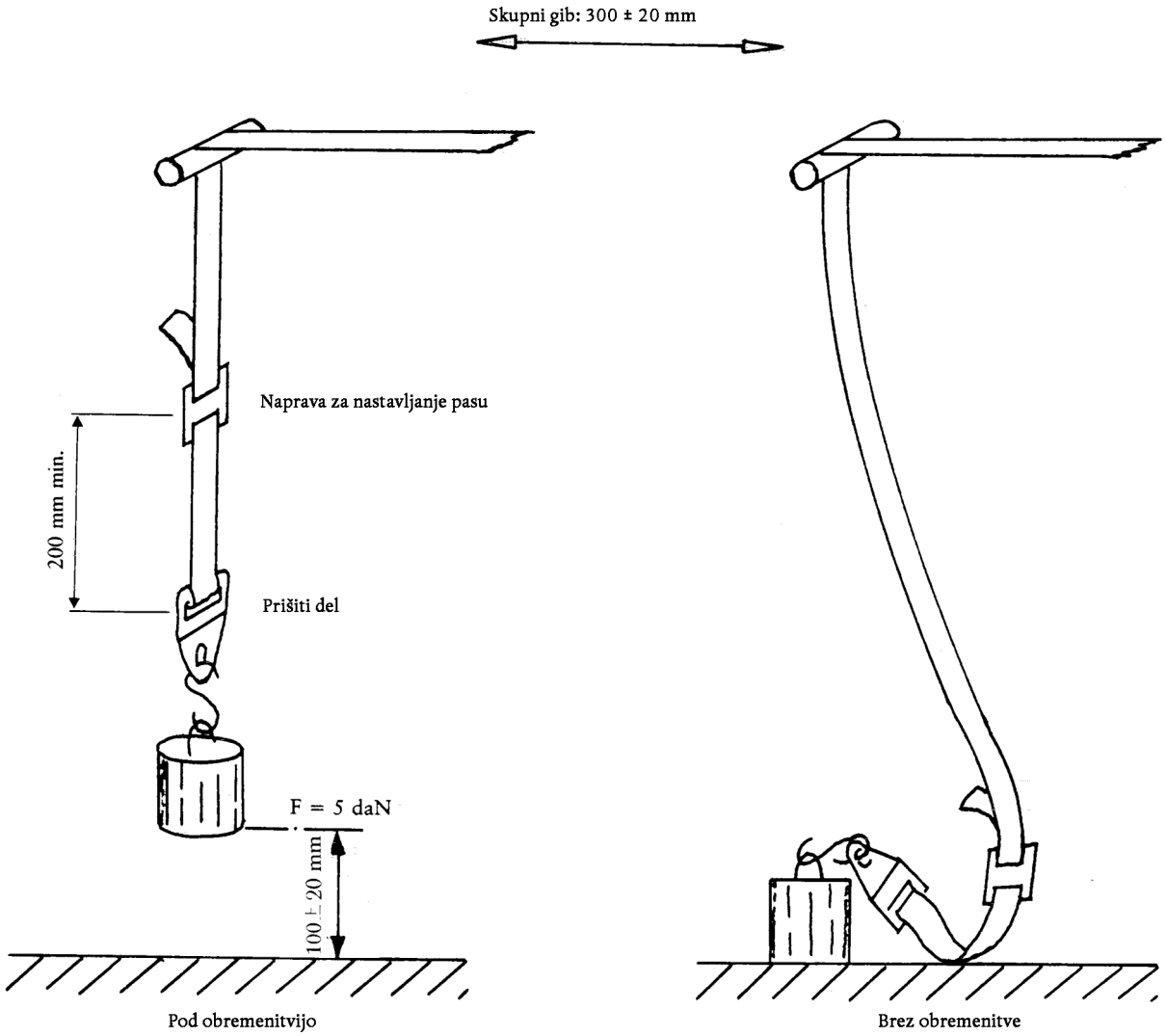
Preskus tipa 2





Slika 3

Preskus tipa 3 in preskus mikro-zdrsa



PRILOGA XIII

KOROZIJSKI PRESKUS

1. PRESKUSNA NAPRAVA

1.1 Napravo sestavljajo komora s slano meglo, posoda z raztopino soli, dovod primerno pripravljenega stisnjenega zraka, ena ali več razpršilnih šob, podloge za preskušane vzorce, priprava za ogrevanje komore in potrebna merilna oprema. Velikost in podrobnosti zgradbe naprave niso predpisane, vendar pa morajo biti izpolnjeni pogoji za preskušanje.

1.2 Pomembno je zagotoviti, da kapljice raztopine, ki se nabira na stropu ali pokrovu komore, ne padajo na vzorce pasov, in

1.3 da se kapljice raztopine, ki padajo z vzorcev pasov, ne vračajo nazaj v zbiralno posodo in ponovno razpršijo.

1.4 Naprava ne sme biti sestavljena iz materialov, ki vplivajo na korozivnost slane megle.

2. NAMESTITEV PRESKUSNIH VZORCEV V KOMORI S SLANO MEGLO

2.1 Vzorci, razen navijal, morajo biti podprti ali obešeni pod kotom 15° do 30° napram navpičnici in po možnosti morajo biti vzporedni z glavno smerjo vodoravnega toka slane megle skozi komoro, kar se nanaša na glavni del površine, ki se preskuša.

2.2 Navijala morajo biti podprta ali obešena na tak način, da so osi koluta, kjer je navit trak, pravokotne na glavno smer vodoravnega toka slane megle skozi komoro. Prav tako mora biti odprtina navijala usmerjena v to smer.

2.3 Vsak vzorec varnostnega pasu mora biti postavljen tako, da omogoča slani megli, da se prosto nabira na vseh vzorcih.

2.4 Vsak vzorec pasu mora biti postavljen tako, da onemogoča, da bi raztopina soli kapljala z enega vzorca na drugega.

3. RAZTOPINA SOLI

3.1 Raztopino soli se pripravi tako, da se raztopi 5 ± 1 masnih delov natrijevega klorida v 95 delih destilirane vode. Sol naj bo natrijev klorid brez primesi niklja in bakra, v suhem stanju pa naj vsebuje največ 0,1 % natrijevega jodida in skupno največ 0,3 % nečistoč.

3.2 Raztopina mora biti takšna, da ima dobljena raztopina po tem, ko se razprši pri 35 °C, pH vrednost med 6,5 in 7,2.

4. DOVOD ZRAKA

Stisnjen zrak, ki gre v razpršilno šobo ali šobe, ki pršijo raztopino soli, ne sme vsebovati olj in nečistoč, pri čemer je treba vzdrževati tlak med 70 kN/m^2 in 170 kN/m^2.

5. POGOJI V KOMORI S SLANO MEGLO

5.1 V komori s slano meglo mora imeti področje, kjer so izpostavljeni vzorci, temperaturo 35 ± 5 °C. Najmanj dva čista zbiralnika slane megle naj bosta v tem področju, da se prepreči zbiranje kapljic raztopine, ki padajo s testnih vzorcev ali od drugod. Zbiralnika naj bosta blizu preskušanih vzorcev, eden čim bližje šobam in drugi čim dlje od šob. Potrebna je taka slana megla, da se na vsakih 80 cm^2 vodoravne zbiralne površine, zbere v vsakem zbiralniku povprečno med 1,0 in 2,0 ml raztopine na uro, če se opravlja meritve najmanj 16 ur.

5.2 Šoba ali šobe naj bodo usmerjene ali speljane stran na tak način, da ne pršijo neposredno na preskusne vzorce.

PRILOGA XIV

KRONOLOŠKO ZAPOREDJE PRESKUSOV

Ustrezne določbe Točke	Preskus	Vzorci													
		Komplet varnostnega pasu št.						Trak varnostnega pasu št.							
		1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
2.2, 2.3.2, 2.4.1.1, 2.4.2.1, 2.5.1.1	Pregled kompleta varnostnega pasu	x															
2.4.2.2	Pregled sponke	x	x	x	x	x	x										
2.4.1.2, 2.7.2	Korozijski preskusi vseh togih delov			x													
2.4.3.2, 2.7.5.1	Trdnost naprave za nastavitev			x													
2.4.3.1, 2.4.3.3, 2.7.5.6	Lahkotnost nastavitve			x													
2.4.4, 2.7.5.2	Trdnost pritrdilnih elementov			x													
2.4.2.3	Vzdržljivost sponke	x	x														
2.4.2.4, 2.7.5.3	Delovanje sponke pri nizkih temperaturah	x	x														
2.4.2.6, 2.7.5.1, 2.7.5.5	Trdnost sponke			x													
2.4.1.4, 2.7.5.4	Vpliv nizkih temperatur na vse toge dele	x	x														
2.4.5, 2.7.6.1, 2.7.2, 2.7.6.3, 2.7.6.2, 2.7.6.4	Delovanje navijala						x										
2.5.1.2, 2.7.5	Preverjanje širine traku							x									
2.5.2, 2.7.3.1, 2.7.4	Trdnost traku po kondicioniranju na sobni temperaturi								x								
2.5.3, 2.7.4	Trdnost pasu po posebnem kondicioniranju:																
2.7.3.2	- svetloba									x	x						
2.7.3.3	- nizke temperature											x	x				
2.7.3.4	- visoke temperature													x	x		
2.7.3.5	- izpostavljanje vodi															x	x
2.6.2, 2.7.3.6	Odrgnjenje				x	x											
2.4.3, 2.7.3.7	Mikro-zdrs				x	x											
2.4.2.7, 2.6.1, 2.4.2.6, 2.7.2, 2.7.6.3, 2.7.7	Dinamični preskus kompleta pasu	x	x														
2.4.2.5, 2.4.2.7, 2.7.8	Preskus odpiranja sponke	x	x														

Opomba: En vzorec kompleta pasu je potreben zaradi poznejše primerjave.