31996L0037

DIRECTIVA 96/37/CE A COMISIEI
din 17 iunie 1996
de adaptare la progresul tehnic a Directivei 74/408/CEE a Consiliului privind amenajarea interiorului autovehiculelor (rezistența scaunelor și a ancorajelor acestora)

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA COMUNITĂȚILOR EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene,

având în vedere Directiva 70/156/CEE a Consiliului din 6 februarie 1970 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la omologarea de tip a autovehiculelor și a remorcilor acestora ([1]), astfel cum a fost modificată ultima dată prin Directiva 95/54/CE a Comisiei ([2]), în special articolul 13 alineatul (2) al celei dintâi,

având în vedere Directiva 74/408/CEE a Consiliului din 22 iulie 1974 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la amenajarea interiorului autovehiculelor (rezistența scaunelor și a ancorajelor acestora) ([3]), astfel cum a fost modificată ultima dată prin Directiva 81/577/CEE a Comisiei ([4]), în special articolul 5 al celei dintâi,

întrucât Directiva 74/408/CEE este una dintre directivele speciale privind procedura de omologare CEE care a fost stabilită de Directiva 70/156/CEE; întrucât dispozițiile prevăzute de Directiva 70/156/CEE cu privire la sistemele, componentele și unitățile tehnice individuale ale autovehiculelor se aplică, prin urmare, prezentei directive;

întrucât, în special în temeiul articolului 3 alineatul (4) și articolului 4 alineatul (3) din Directiva 70/156/CEE, este necesar să se atașeze la fiecare directivă individuală o fișă informativă care să conțină articolele relevante din anexa I la directiva menționată, precum și un certificat de omologare prevăzut la anexa VI la aceasta pentru ca omologarea respectivă să poată fi informatizată;

întrucât este posibil ca prezenta directivă să fie adaptată în continuare la progresul tehnic, pentru a îmbunătăți protecția pasagerilor din autovehicule în ceea ce privește rezistența scaunelor și montarea de tetiere, impunând ca dispozițiile tehnice din Regulamentul nr. 17.04 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite să fie respectate și, în special, cea referitoare la înălțimea tetierelor prevăzută pentru seria 05 a modificărilor la regulamentul menționat;

întrucât este de asemenea posibil să se solicite montarea de tetiere la scaunele laterale față la vehicule din categoria M_1, astfel încât să se reducă la minim riscul de vătămare a gâtului în caz de coliziune în partea din spate a vehiculelor;

întrucât metoda de stabilire a punctului H al unui scaun este dată în anexa III la Directiva 77/649/CEE a Consiliului ([5]), astfel cum a fost modificată ultima dată prin Directiva 90/630/CEE a Comisiei ([6]) și, prin urmare, nu este necesar să fie reprodusă în prezenta directivă; întrucât se face trimitere la Directiva 74/60/CEE a Consiliului ([7]), astfel cum a fost modificată ultima dată prin Directiva 78/632/CEE a Comisiei ([8]) și la Directiva 78/932/CEE a Consiliului ([9]);

întrucât este necesar să se acorde în continuare atenție elaborării unor cerințe privind rezistența scaunelor specifice vehiculelor din categoria M_2, pe baza experienței acumulate și a cercetării accidentelor. Întrucât este necesar să se acorde atenție în continuare performanței scaunelor supuse solicitării combinate a ocupantului cu centură și a pasagerului fără centură din spate; întrucât, în următorii doi ani, este necesară realizarea unui program de cercetare în vederea elaborării unei metode noi de încercare statică a scaunelor care să asigure un grad de siguranță echivalent cu cel al încercării dinamice existente;

întrucât este necesar să se acorde în continuare atenție îmbunătățirii protecției oferite de tetiere, pornind de la analiza tipurilor de vătămare, inclusiv prin introducerea posibilă a vătămării gâtului drept criteriu de performanță, pe baza utilizării manechinului de încercare Hybrid III;

întrucât intrarea în vigoare a unei modificări la Directiva 77/541/CEE a Consiliului ([10]), astfel cum a fost modificată ultima dată prin Directiva 90/628/CEE a Comisiei ([11]), care să ceară dotarea cu centuri de siguranță a vehiculelor M_2 și M_3 depinde de adaptarea la progresul tehnic a Directivei 76/115/CEE a Consiliului ([12]), astfel cum a fost modificată ultima dată prin Directiva 90/629/CEE a Comisiei ([13]) privind punctele de ancorare ale centurilor de siguranță și prin prezenta directivă privind rezistența scaunelor;

([1]) JO L 42, 23.2.1970, p. 1.
([2]) JO L 266, 8.11.1995, p. 1.
([3]) JO L 221, 12.8.1974, p. 1.
([4]) JO L 209, 29.7.1981, p. 34.
([5]) JO L 267, 19.10.1977, p. 1.
([6]) JO L 341, 6.12.1990, p. 20.
([7]) JO L 38, 11.2.1974, p. 2.
([8]) JO L 206, 29.7.1978, p. 26.
([9]) JO L 325, 20.11.1978, p. 1.
([10]) JO L 220, 29.8.1977, p. 95.
([11]) JO L 341, 6.12.1990, p. 1.
([12]) JO L 24, 30.1.1976, p. 6.
([13]) JO L 341, 6.12.1990, p. 14.

întrucât dispozițiile prezentei directive sunt conforme cu avizul Comitetului pentru adaptarea la progresul tehnic înființat prin Directiva 70/156/CEE,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

Articolul 1

(1) Titlul Directivei 74/408/CEE se modifică după cum urmează: „Directiva 74/408/CEE a Consiliului referitoare la scaunele, ancorajele și tetierele autovehiculelor."

(2) În Directiva 74/408/CEE, articolele se modifică după cum urmează:

1. articolul 1 se citește la sfârșit: „(…) cu excepția vehiculelor care circulă pe șine, a tractoarelor agricole și forestiere și a tuturor mecanismelor mobile.";

2. articolul 2 se citește: „(…) din motive legate de rezistența scaunelor sau a ancorajelor acestora să acorde omologarea CEE sau omologarea națională a unui scaun din motive legate de rezistența și de capacitatea sa de a proteja ocupantul, dacă acestea corespund cerințelor stabilite în anexele II sau III, după caz, dacă vehiculul face parte din categoria M și este dotat cu centuri de siguranță, și cerințelor stabilite în anexa IV, dacă vehiculul face parte din categoria M_2 sau M_3 și nu este dotat cu centuri de siguranță sau face parte din categoria N. Definițiile categoriilor de vehicule sunt date în anexa IIA la Directiva 70/156/CEE.";

3. articolul 3 se citește: „(…) din motive legate de rezistența scaunelor sau a ancorajelor acestora sau să interzică vânzarea, introducerea în circulație sau utilizarea oricărui scaun din motive legate de rezistența și de capacitatea sa de a proteja ocupantul, dacă acestea corespund cerințelor din anexele relevante în funcție de categoria din care face parte vehiculul în conformitate cu prevederile articolului 2.";

4. la articolul 4, „anexa I, punctul 2.2" se înlocuiește cu „anexa II, punctul 2.2, anexa III, punctul 2.3 sau anexa III, punctul 2.4, după caz";

5. la articolul 5, „anexele I-IV" se înlocuiește cu „anexele".

(3) Anexele la Directiva 74/408/CEE se modifică în conformitate cu anexa la prezenta directivă.

Articolul 2

(1) Începând cu 1 ianuarie 1997, din motive legate de scaune, ancoraje și tetiere, statele membre:

— nu pot să refuze acordarea omologării CE sau a omologării naționale pentru un tip de autovehicul sau pentru un tip de scaun;

— nu pot să interzică înmatricularea, vânzarea sau introducerea în circulație a vehiculelor ori vânzarea sau introducerea în circulație a scaunelor;

dacă scaunele, ancorajele și tetierele acestora respectă cerințele Directivei 74/408/CEE, astfel cum a fost modificată prin prezenta directivă.

(2) Începând cu 1 octombrie 1999, pentru vehiculele din categoria M_2 cu o greutate maximă care nu depășește 3 500 kg, și, pentru toate celelalte vehicule, începând cu 1 octombrie 1997, statele membre:

— nu mai acordă omologarea CE;

— pot să refuze acordarea omologării naționale

pentru un tip de vehicul din motive legate de scaunele, ancorajele și tetierele acestora și pentru un tip de scaun, dacă nu sunt îndeplinite cerințele Directivei 74/408/CEE, astfel cum a fost modificată prin prezenta directivă.

(3) Începând cu 1 octombrie 2001, pentru vehiculele din categoria M_2 cu o greutate maximă care nu depășește 3 500 kg, și, pentru toate celelalte vehicule din categoriile M și N_1, începând cu 1 octombrie 1999, statele membre:

— consideră că certificatele de conformitate care însoțesc noile vehicule în conformitate cu dispozițiile Directivei 70/156/CEE nu mai sunt valabile în sensul articolului 7 alineatul (1) din directiva menționată;

— pot să refuze înregistrarea, vânzarea și introducerea în circulație a noilor vehicule care nu sunt însoțite de un certificat de conformitate conform Directivei 70/156/CEE;

— pot să refuze vânzarea și introducerea în circulație a noilor scaune

din motive legate de scaune, ancoraje și tetierele acestora, dacă nu sunt îndeplinite cerințele Directivei 74/408/CEE, astfel cum a fost modificată prin prezenta directivă.

(4) Începând cu 1 octombrie 1999, cerințele referitoare la scaune, ca elemente componente, prevăzute de Directiva 74/408/CEE, astfel cum a fost modificată prin prezenta directivă, se aplică în sensul articolului 7 alineatul (2) din Directiva 70/156/CEE.

Articolul 3

În termen de doi ani de la data prevăzută la articolul 4, Comisia procedează la analiza următoarelor aspecte:

— echivalența încercării statice a scaunelor în sensul anexei III;

— cerințele aplicabile tetierelor în sensul anexei II;

— cerințele specifice privind rezistența scaunelor la vehiculele din categoria M_2;

— cerințele de rezistență a scaunului atunci când este supus la o solicitare combinată;

— posibilitatea de aplicare a centurilor de siguranță în cazul scaunelor dispuse lateral.

Pe baza rezultatelor analizei menționate, se poate propune o altă modificare a directivei în conformitate cu procedura stabilită în articolul 13 din Directiva 70/156/CEE.

Articolul 4

(1) Statele membre pun în aplicare actele cu putere de lege și actele administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive până la 31 decembrie 1996. Statele membre informează de îndată Comisia cu privire la aceasta.

Atunci când statele membre adoptă aceste dispoziții, ele cuprind o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o asemenea trimitere la data publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri.

(2) Comisiei îi sunt comunicate de statele membre textele principalelor prevederi de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.

Articolul 5

Prezenta directivă intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Comunităților Europene*.

Articolul 6

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles la 17 iunie 1996.

Pentru Comisie

Martin BANGEMANN

Membru al Comisiei

ANEXĂ

Între articolele directivei și anexa I se introduce o listă a anexelor după cum urmează:

„LISTA ANEXELOR

ANEXA I: Dispoziții administrative pentru omologarea CEE.

Apendicele 1: Fișă informativă (vehicul)

Apendicele 2: Certificat de omologare CEE (vehicul)

Apendicele 3: Fișă informativă (a componentelor)

Apendicele 4: Certificat de omologare CEE (a componentelor)

Apendicele 5: Model pentru marca de omologare CEE

ANEXA II: Domeniul de aplicare, definițiile și cerințele pentru vehiculele din categoria M_1.

Apendicele 1: Încercări și instrucțiuni de utilizare

Apendicele 2: Metoda de încercare pentru verificarea disipării energiei

Apendicele 3: Metodă de încercare a ancorajelor scaunelor

ANEXA III: Domeniu de aplicare, definiții și cerințe pentru anumite vehicule din categoriile M_2 și M_3.

Apendicele 1: Metode de încercare pentru scaune și/sau ancoraje

Apendicele 2: Metodă de încercare pentru ancorajele unui vehicul

Apendicele 3: Măsurătorile care trebuie să fie efectuate

Apendicele 4: Determinarea criteriilor de omologare

Apendicele 5: Cerințe privind încercarea statică

Apendicele 6: Cerințe privind absorbția energiei

ANEXA IV Specificații generale pentru vehiculele care nu sunt incluse în domeniul de aplicare al anexelor II și III.”

Se introduce o nouă anexă I după cum urmează:

„ANEXA I

DISPOZIȚII ADMINISTRATIVE PRIVIND OMOLOGAREA CEE

1. **Cererea de omologare CEE a unui vehicul**

1.1. Cererea de omologare CEE a unui vehicul din categoria M sau N, cu privire la scaune, ancoraje și tetierele acestora sau a unui vehicul din categoria M_2 sau M_3, cu privire la ancoraje, în temeiul articolului 3 alineatul (4) din Directiva 70/156/CEE este înaintată de producătorul autovehiculului.

1.2. Un model de fișă informativă figurează la apendicele 1 la prezenta anexă.

1.3. Următoarele elemente trebuie prezentate autorității de inspecție tehnică responsabile cu efectuarea încercărilor de omologare:

1.3.1. Un vehicul reprezentativ pentru tipul de vehicul ce urmează să fie omologat și, dacă este necesar, o parte relevantă din structura vehiculului;

1.3.2. pentru vehiculele incluse în domeniul de aplicare al anexei II sau III, un set suplimentar de scaune de tipul cu care este dotat vehiculul, împreună cu ancorajele acestora;

1.3.3. pentru vehiculele din categoria M_1, din categoria M_2 cu o greutate maximă care nu depășește 3 500 kg și din categoria N_1, cu scaunele la care sunt montate sau pot fi montate tetiere, în plus față de cerințele prevăzute la punctele 1.3.1 și 1.3.2:

1.3.3.1. în cazul tetierelor detașabile: un set suplimentar de scaune, pe care sunt montate tetierele, de tipul cu care este dotat vehiculul, împreună cu ancorajele acestora;

1.3.3.2. în cazul tetierelor separate: un set suplimentar de scaune de tipul cu care este dotat vehiculul, cu ancorajele acestora, un set suplimentar de tetiere corespunzătoare și componenta din structura vehiculului pe care se montează tetiera sau o structură completă.

2. **Cererea de omologare CEE a componentei unui scaun**

2.1. Cererea de omologare CEE a componentei unui scaun, în temeiul articolului 3 alineatul (4) din Directiva 70/156/CEE este înaintată de producător.

2.2. Un model de fișă informativă figurează la apendicele 3 la prezenta anexă.

2.3. Următoarele elemente trebuie prezentate autorității de inspecție tehnică responsabile cu efectuarea încercărilor de omologare:

2.3.1. Trei eșantioane de scaun ce aparțin tipului ce urmează să fie omologat. Pe fiecare scaun trebuie să fie marcată în mod clar și de neșters marca comercială sau marca de fabrică a constructorilor sau marca și denumirea modelului.

3. **Acordarea omologării CEE**

3.1. Dacă sunt îndeplinite cerințele relevante, se acordă omologarea CEE în temeiul articolului 4 alineatul (3) și, dacă este cazul, al articolului 4 alineatul (4) din Directiva 70/156/CEE.

3.2. Un model de certificat de omologare CEE figurează în:

3.2.1. apendicele 3 pentru cererile menționate la punctul 1;

3.2.2. apendicele 4 pentru cererile menționate la punctul 2.

3.3. În conformitate cu anexa VII la Directiva 70/156/CEE, se atribuie un număr de omologare pentru fiecare tip de vehicul sau pentru fiecare tip de scaun omologat. Același stat membru nu atribuie același număr altui tip de vehicul sau altui tip de scaun.

4. **Modificările tipului și modificările omologărilor**

4.1. În cazul modificărilor tipului omologat în temeiul prezentei directive, se aplică dispozițiile de la articolul 5 din Directiva 70/156/CEE.

5. **Conformitatea producției**

5.1. De regulă, se iau măsuri pentru a se asigura conformitatea producției conform dispozițiilor stabilite în articolul 10 din Directiva 70/156/CEE.

6. **Marcaje**

6.1. Fiecare scaun care este conform tipului omologat în temeiul prezentei directive poartă marcajul de omologare CEE a componentelor.

6.2. Acest marcaj conține:

6.2.1. un dreptunghi în care este înscrisă litera «e» urmată de un număr sau de literele distinctiv(e) ale statului membru care a acordat omologarea:

1.	pentru Germania	12.	pentru Austria
2.	pentru Franța	13.	pentru Luxemburg
3.	pentru Italia	17.	pentru Finlanda
4.	pentru Țările de Jos	18.	pentru Danemarca
5.	pentru Suedia	21	pentru Portugalia
6.	pentru Belgia	23.	pentru Grecia
9.	pentru Spania	IRL.	pentru Irlanda
11.	pentru Regatul Unit		

6.2.2. lângă dreptunghi se trece «numărul omologării de bază» care se regăsește la punctul 4 din sistemul de numerotare a omologării menționat la anexa VII la Directiva 70/156/CEE, precedat de cele două cifre care indică numărul de ordine atribuit celei mai recente modificări tehnice importante a Directivei 74/408/CEE la data acordării omologării CEE. În prezenta directivă, numărul de ordine este 00.

6.2.3. simbolul suplimentar «D» înscris deasupra dreptunghiului indică efectuarea încercării (încercărilor) dinamice pentru omologarea scaunului conform apendicelui 1 la anexa III.

6.3. Marca de omologare CEE trebuie atașată scaunului sau scaunelor în mod lizibil și de nește rs.

6.4. Un exemplu de marcă de omologare CEE figurează la apendicele 5.

Apendicele 1

Fișa informativă nr. …
conform anexei I la Directiva 70/156/CEE [1]
cu privire la omologarea CEE a unui vehicul referitoare la scaunele, ancorajele și tetierele acestora, Directiva 74/408/CEE, astfel cum a fost modificată ultima dată prin Directiva 96/37/CE

Datele prezentate în continuare trebuie să fie furnizate, dacă este cazul, în trei exemplare și să includă o listă a componentelor cuprinse. Desenele trebuie să fie prezentate la scara corespunzătoare și să suficient de detaliate în format A4 sau într-un dosar de format A4. Dacă există fotografii, acestea trebuie să fie suficient de detaliate.

Dacă sistemele, componentele sau unitățile tehnice independente sunt prevăzute cu comenzi electronice, trebuie furnizate date referitoare la performanța acestora.

0. **Generalități**

0.1. Marca (marca comercială a constructorului):

0.2. Tipul și descrierea(ile) comercială(e) generală(e):

0.3. Mijloacele de identificare a tipului dacă acestea sunt marcate pe vehicul ([b]):

0.3.1. Amplasarea marcajului menționat:

0.4. Categoria vehiculului ([c]):

0.5. Numele și adresa constructorului:

0.8. Adresa(ele) atelierului(elor) de montar e:

1. **Caracteristicile constructive generale ale vehiculului**

1.1. Fotografiile și/sau desenele unui vehicul reprezentativ:

9. **Caroseria**

9.1. Tipul caroseriei:

9.2. Materialele utilizate și metodele de construcție:

9.10. Amenajările interioare

9.10.3. Scaunele

9.10.3.1. Numărul:

9.10.3.2. Poziția și dispunerea:

9.10.3.3. Masa:

9.10.3.4. Caracteristici: pentru scaunele care nu sunt omologate în calitate de componente, descrierea și desenele

9.10.3.4.1. scaunelor și ancorajelor acestora:

9.10.3.4.2. sistemului de reglare:

9.10.3.4.3. sistemelor de deplasare și de blocare:

9.10.3.4.4. ancorajelor centurii de siguranță (dacă sunt încorporate în structura scaunului):

9.10.3.4.5. componentelor vehiculului utilizate ca puncte de ancorare:

9.10.3.5. Coordonatele sau desenul punctului R (x)

9.10.3.5.1. Scaunul conducătorului auto:

9.10.3.5.2. Alte locuri pe scaun:

9.10.3.6. Înclinarea proiectată a spătarului

9.10.3.6.1. Scaunul conducătorului auto:

9.10.3.6.2. Alte locuri pe scaun:

9.10.3.7. Limitele de reglare a scaunelor

9.10.3.7.1. Scaunul conducătorului auto:

9.10.3.7.2. Alte locuri pe scaun:

9.10.4. Tetierele

9.10.4.1. Tipul(tipurile) de tetiere: încorporate/detașabile/separate ([1])

9.10.4.2. Numărul(ele) de omologare, dacă există:

9.10.4.3. Pentru tetierele care nu sunt încă omologate

9.10.4.3.1. Descrierea detaliată a tetierei, specificând în special natura materialului sau materialelor de capitonare utilizat(e) și, dacă este cazul, poziția și specificația întăriturilor și a componentelor de ancorare pentru tipul sau tipurile de scaune pentru care se cere omologarea:

9.10.4.3.2. Pentru o tetieră «separată»

9.10.4.3.2.1. Descrierea detaliată a zonei structurale pe care este proiectată fixarea tetierei:

9.10.4.3.2.2. Desenele cu dimensiuni ale componentelor caracteristice ale structurii și tetierei:

Data, dosarul

Pentru cererile referitoare la scaune, la ancorajele acestora și, dacă este cazul, la tetierele acestora, trebuie indicate toate elementele enumerate mai sus, cu excepția punctului 9.10.3.4.5.

Pentru cererile referitoare la ancorajele scaunelor vehiculelor din categoria M_2 sau M_3, trebuie indicate elementele 0-0.8, 1, 1.1, 9-9.2, 9.10.3.4 și 9.10.3.4.5.

Apendicele 2

MODEL

[formatul maxim A4 (210 × 297 mm)]

CERTIFICAT DE OMOLOGARE CEE

Ștampila autorității

Comunicare referitoare la

— omologare (1)

— prelungirea omologării (1)

— refuzul omologării (1)

— retragerea omologării (1)

unui tip de vehicul/componentă/unitate tehnică separată (1) în temeiul Directivei 74/408/CEE, astfel cum a fost modificată ultima dată prin Directiva 96/37/CE.

Numărul omologării:

Motivul prelungirii:

Punctul I

0.1. Marca (numele societății constructoare):

0.2. Tipul și descrierea(ile) comercială(e) generală(e):

0.3. Mijloacele de identificare a tipului dacă sunt marcate pe vehicul/componentă/unitate tehnică independentă (1) (2):

0.3.1. Amplasarea marcajului menționat:

0.4. Categoria vehiculului (3):

0.5. Numele și adresa constructorului:

0.7. Pentru componentele și unitățile tehnice independente, amplasarea și metoda de atașare a mărcii de omologare CEE:

0.8. Adresa(ele) atelierului(elor) de montare:

Punctul II

1. Date suplimentare (dacă este cazul) (a se vedea addendum)

2. Autoritatea de inspecție tehnică responsabilă cu efectuarea încercărilor:

3. Data raportului de încercare:

4. Numărul raportului de încercare:

5. Observații (dacă sunt) (a se vedea addendum)

6. Locul:

7. Data:

8. Semnătura:

9. Se atașează indexul dosarului de date tehnice depus la autoritatea de omologare, care se poate obține la cerere.

(1) A se șterge, după caz.

(2) Dacă mijloacele de identificare a tipului conțin caractere care nu sunt relevante pentru descrierea tipului de vehicul, componentă sau unitate tehnică independentă specificat(ă) în prezentul certificat de omologare, aceste caractere se reprezintă în documentație cu ajutorul simbolului «?» (de exemplu, ABC??123??).

(3) Conform definiției din anexa II A la Directiva 70/156/CEE.

Addendum la certificatul de omologare CEE nr. …

privind omologarea unui vehicul conform Directivei 74/408/CEE, astfel cum a fost modificată ultima dată prin Directiva 96/37/CE

1. Date suplimentare

1.1. Marca și tipul scaunelor având omologarea CEE a componentelor (dacă este cazul):

1.2. pentru fiecare rând de scaune: individuale/banchete, fixe/reglabile, spătar fix/reglabil, basculant/rabatabil ([1]).

1.3. Poziția și dispunerea scaunelor (scaune omologate CEE și alte scaune):

1.4. Scaune, dacă există, dotate cu un sistem încorporat de ancorare a centurii de siguranță:

1.5. pentru fiecare scaun: tipul de tetiere, dacă sunt încorporate/detașabile/separate ([1]).

1.6. Scurtă descriere a tipului de vehicul cu privire la ancorajele scaunelor și la distanța minimă dintre ancoraje (în cazul omologărilor acordate cu privire la ancorajele scaunelor la vehiculele din categoria M_2 sau M_3):

5. Observații:

([1]) Numerele punctelor și notele de subsol utilizate în prezenta fișă informativă corespund celor stabilite în anexa I la Directiva 70/156/CEE. Sunt omise punctele nerelevante în sensul prezentei directive.

Apendicele 3

Fișă informativă nr. …
referitoare la omologarea CEE a componentelor scaunel,
Directiva 74/408/CEE, astfel cum a fost modificată ultima dată prin Directiva 96/37/CE

Datele prezentate în continuare trebuie să fie furnizate, dacă este cazul, în trei exemplare și să includă o listă a componentelor. Desenele trebuie să fie prezentate la scară corespunzătoare și trebuie să fie suficient de detaliate în format A4 sau într-un dosar de format A4. Dacă există fotografii, acestea trebuie să fie suficient de detaliate.

Dacă sistemele, componentele sau unitățile tehnice independente sunt prevăzute cu comenzi electronice, trebuie furnizate date referitoare la performanța acestora.

0. **GENERALITĂȚI**

0.1. Marca (marca comercială a producătorului):

0.2. Tipul și descrierea(ile) comercială(e) generală(e):

0.5. Numele și adresa producătorului:

0.7. Pentru componentele și unitățile tehnice independente, amplasarea și metoda de atașare a mărcii de omologare CEE:

0.8. Adresa(ele) atelierului(elor) de montare:

1. **Descrierea dispozitivului**

1.1. Caracteristici: Descrierea și desenele

1.1.1. Scaunului și sistemului de fixare a acestuia:

1.1.2. Sistemului de reglare:

1.1.3. Sistemelor de deplasare și blocare:

1.1.4. Ancorajelor centurii de siguranță (dacă sunt încorporate în structura scaunului):

1.1.5. Distanței minime dintre punctele de fixare:

1.1.6. Tetierelor, dacă există:

1.2. Coordonatele sau desenul punctului R (x):

1.3. Limitele de reglare a scaunului:

Data, dosarul

Apendicele 4

MODEL

[formatul maxim A4 (210 × 297 mm)]

CERTIFICAT DE OMOLOGARE CEE

Ştampila autorităţii

Comunicare referitoare la

— omologare (1)

— prelungirea omologării (1)

— refuzul omologării (1)

— retragerea omologării (1)

unui tip de vehicul/componentă/unitate tehnică independentă (1) conform Directivei 74/408/CEE, astfel cum a fost modificată ultima dată prin Directiva 96/37/CE.

Număr de omologare:

Motivul prelungirii:

Punctul I

0.1. Marca (numele societăţii producătoare):

0.2. Tipul şi descrierea(ile) comercială(e) generală(e):

0.3. Mijloacele de identificare a tipului, dacă sunt marcate pe vehicul/componentă/unitate tehnică independentă (1) (2):

0.3.1. Amplasarea marcajului menţionat:

0.4. Categoria vehiculului (3):

0.5. Numele şi adresa constructorului:

0.7. Pentru componentele şi unităţile tehnice independente, amplasarea şi metoda de ataşare a mărcii de omologare CEE:

0.8. Adresa(ele) atelierului(elor) de montare:

Punctul II

1. Date suplimentare (dacă este cazul) (a se vedea addendum)

2. Autoritatea de inspecţie tehnică responsabilă cu efectuarea încercărilor:

3. Data raportului de încercare:

4. Numărul raportului de încercare:

5. Observaţii (dacă sunt) (a se vedea addendum)

6. Locul:

7. Data:

8. Semnătura:

9. Se ataşează indexul dosarului de date tehnice depus la autoritatea de omologare, care se poate obţine la cerere.

(1) A se şterge, după caz.

(2) Dacă mijloacele de identificare a tipului conţin caractere care nu sunt relevante pentru descrierea tipului de vehicul, componentă sau unitate tehnică independentă specificat(ă) în prezentul certificat de omologare, aceste caractere se reprezintă în documentaţie cu ajutorul simbolului «?» (de exemplu, ABC??123??).

(3) Conform definiţiei din anexa II A la Directiva 70/156/CEE.

Addendum la certificatul de omologare CEE nr. …

cu privire la omologarea componentelor a unui tip de scaun conform Directivei 74/408/CEE, astfel cum a fost modificată ultima dată prin Directiva 96/37/CE

1. Date suplimentare

1.1. Scurtă descriere a tipului de scaun, a elementelor de fixare și a sistemelor de reglare, deplasare și blocare a acestuia, inclusiv distanța minimă dintre punctele sale de fixare:

1.3. Poziția și dispunerea scaunelor:

1.4. Scaunele, dacă există, cu sistem încorporat de ancorare a centurii de siguranță:

1.5. Tipul de tetieră, dacă există: încorporată/detașabilă/separată (1)

5. Observații:

5.1. Încercarea de absorbție a energiei pe partea din spate a spătarului da/nu (1)

5.1.2. Desene ale zonei părții din spate a spătarului pentru care s-a determinat disiparea energiei.

5.2. Scaun omologat în conformitate cu punctul 3.2.1 din anexa III (încercare dinamică): da/nu (1)

5.2.1. Încercarea 1: da/nu (1)

5.2.2. Încercarea 2: da/nu (1)

5.2.3. Descrierea centurilor și a ancorajelor utilizate la încercarea 2:

5.2.4. Tipul scaunului auxiliar utilizat în încercarea 2 (dacă este diferit de tipul scaunului omologat):

5.3. Scaunul omologat conform punctul 3.2.2 din anexa III (încercare statică): da/nu (1)

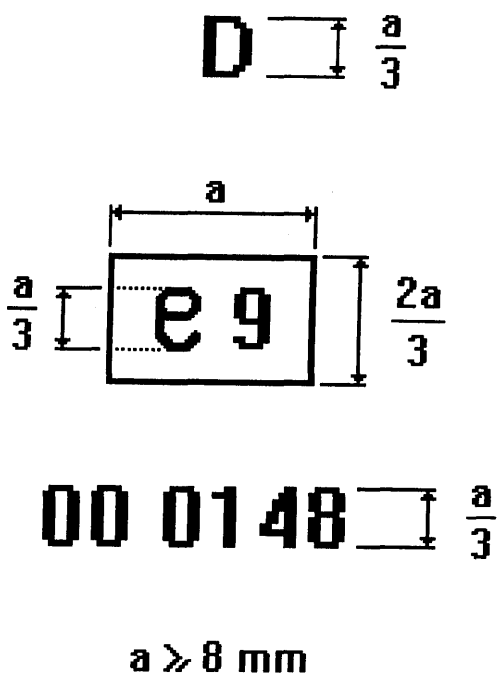
5.3.1. Încercare conform apendicelui 5: da/nu (1)

5.3.2. Încercare conform apendicelui 6: da/nu (1)

(1) Numerele punctelor și notele de subsol utilizate în prezenta fișă informativă corespund celor stabilite în anexa I la Directiva 70/156/CEE. Sunt omise punctele nerelevante în sensul prezentei directive.

Apendicele 5

Model de marcă de omologare CEE



Scaunul care poartă marca de omologare CEE de mai sus este un dispozitiv care a fost omologat în Spania (e9) cu numărul omologării de bază 0148 conform prezentei directive (00). Cifrele utilizate sunt doar orientative.”

Se introduce o nouă anexă II după cum urmează:

„ANEXA II

DOMENIU DE APLICARE, DEFINIȚII ȘI CERINȚE PENTRU VEHICULELE DIN CATEGORIA M1

1. **Domeniu de aplicare**

1.0. Cerințele prezentei anexe se aplică vehiculelor din categoria M_1.

1.1. Cerințele prezentei anexe nu se aplică scaunelor pliante, celor dispuse lateral sau orientate înspre înapoi ale vehiculului sau tetierelor montate pe aceste scaune.

1.2. Se consideră că tetierele omologate conform cerințelor Directivei 78/392/CEE respectă cerințele aplicabile ale prezentei directive.

1.3. Se consideră că respectă cerințele corespunzătoare ale prezentei directive componentele din spate ale scaunelor situate în zona 1 sau componentele din spate ale tetierelor care respectă cerințele de la punctul 5.7 din anexa I la Directiva 74/60/CEE (cu privire la amenajările interioare).

2. **Definiții**

În sensul prezentei anexe:

2.1. «Omologarea unui vehicul» înseamnă omologarea unui tip de vehicul din punctul de vedere al rezistenței scaunelor și al ancorajelor acestora, construcției componentelor din spate ale spătarelor scaunelor și caracteristicilor tetierelor;

2.2. «Tipul vehiculului» înseamnă autovehiculele care nu prezintă diferențe majore în privința:

2.2.1. structurii, formei, dimensiunilor, materialelor și greutății scaunelor, deși scaunele pot să aibă tapițerie și culori diferite; se consideră că diferențele de greutate care nu depășesc 5 % din greutatea tipului de scaun omologat sunt nesemnificative;

2.2.2. tipului și dimensiunilor sistemelor de reglare, de deplasare și de blocare a spătarului scaunului și a scaunelor și componentelor acestora;

2.2.3. tipului și dimensiunilor ancorajelor scaunelor;

2.2.4. dimensiunilor, cadrului, materialelor și capitonării tetierelor, deși acestea pot să aibă culori și tapițerie diferite;

2.2.5. tipului și dimensiunilor sistemelor de fixare a tetierelor și caracteristicilor componentei vehiculului pe care se fixează tetiera, în cazul tetierei separate;

2.3. «Scaun» înseamnă o structură cu tapițerie care poate să fie sau nu parte integrantă din structura vehiculului, care oferă un loc de ședere pentru o persoană adultă. Termenul desemnează atât un scaun individual, cât și o parte dintr-o banchetă care oferă un loc de ședere pentru o persoană;

2.4. «Banchetă» înseamnă o structură cu tapițerie care oferă un loc pe scaun pentru mai mult de o persoană adultă;

2.5. «Ancoraj» înseamnă un sistem cu ajutorul căruia ansamblul scaunului se fixează pe structura vehiculului, inclusiv componentele implicate ale cadrului vehiculului;

2.6. «Sistem de reglare» înseamnă un dispozitiv care permite reglarea scaunului sau a componentelor acestuia într-o poziție potrivită morfologiei ocupantului așezat. Acest tip de dispozitiv poate să permită, în special:

2.6.1. reglarea longitudinală;

2.6.2. reglarea verticală;

2.6.3. reglarea înclinării;

2.7. «Sistem de deplasare» înseamnă un dispozitiv care permite deplasarea sau rotirea scaunului sau a uneia dintre componentele sale, fără o poziție intermediară fixă, pentru a permite accesul ușor la spațiul din spatele scaunului în cauză;

2.8. «Sistem de blocare» înseamnă un dispozitiv care asigură menținerea scaunului și a componentelor acestuia în poziția de utilizare;

2.9. «Strapontină» înseamnă un scaun auxiliar destinat utilizării ocazionale și care în mod normal este pliat;

2.10. «Plan transversal» înseamnă un plan vertical perpendicular pe planul longitudinal median al vehiculului;

2.1. «Plan longitudinal» înseamnă un plan paralel cu planul longitudinal median al vehiculului;

2.12. «Tetieră» înseamnă un dispozitiv a cărui funcție este aceea de a limita deplasarea spre spate a capului unui ocupant adult în raport cu torsul său pentru a reduce pericolul vătămării vertebrelor cervicale ale ocupantului respectiv în caz de accident;

2.12.1. «Tetieră încorporată» înseamnă o tetieră care constituie marginea superioară a spătarului scaunului. Tetierele sunt conforme definițiilor de la punctele 2.12.2 și 2.12.3 prezentate în continuare, dar care se pot detașa de scaun sau de cadrul vehiculului doar cu ajutorul unor scule sau prin scoaterea parțială sau totală a tapițeriei scaunului corespund prezentei definiții;

2.12.2. «Tetieră detașabilă» înseamnă o tetieră parte componentă care poate fi separată de scaun, proiectată să fie introdusă și păstrată în poziție fixă pe cadrul spătarului scaunului;

2.12.3. «Tetieră separată» înseamnă o tetieră care este o componentă separată a scaunului, proiectată să fie introdusă și/sau păstrată în poziție fixă pe cadrul vehiculului;

2.13. «Punctul R» înseamnă punctul de referință al locurilor pe scaun conform definiției din anexa III la Directiva 77/649/CEE;

2.14. «Linia de referință» reprezintă o linie de pe manechin reprodusă în figura 1.

3. **Cerințe**

3.1. Tetiera se montează pe fiecare scaun din față al fiecărui vehicul din categoria M_1. (Se mai pot omologa conform prezentei anexe scaunele dotate cu tetiere, proiectate să fie montate în alte poziții și la alte categorii de vehicule).

3.2. Cerințe generale aplicabile tuturor scaunelor

3.2.1. În fiecare sistem de reglare și deplasare prevăzut este încorporat un sistem de blocare, care funcționează automat. Nu sunt necesare sisteme de blocare pentru rezemătoarele brațelor sau alte accesorii de confort, cu excepția cazului în care prezența lor poate să prezinte un risc suplimentar de vătămare a ocupanților unui vehicul în caz de coliziune.

3.2.2. Comanda de deblocare a unui dispozitiv menționat la punctul 2.7 se amplasează pe partea exterioară a scaunului, lângă portieră. Ea trebuie să fie ușor accesibilă, chiar și pentru ocupantul scaunului situat chiar în spatele scaunului în cauză.

3.2.3. Componentele din spate ale scaunelor situate în zona 1, descrisă la punctul 8.1.1 din apendicele 1, trebuie să reziste la încercarea de disipare a energiei în conformitate cu cerințele din apendicele 2 ([1]).

3.2.3.1. Se consideră că prezenta cerință este respectată dacă, la încercările realizate prin metoda specificată la apendicele 2, decelerarea capului fals nu depășește 80 g în mod continuu timp de peste 3 ms. În plus, nu trebuie să apară nici o muchie periculoasă în timpul încercării sau să se mențină după încercare.

3.2.3.2. Prezenta cerință de la punctul 3.2.3 nu se aplică scaunelor situate la extremitatea posterioară al vehiculului sau scaunelor amplasate spate-în-spate.

3.2.4. Suprafața părților din spate ale scaunelor nu trebuie să prezinte rugozități periculoase sau muchii ascuțite care pot să sporească riscul unei vătămări serioase a ocupanților ([1]) Se consideră că această cerință este îndeplinită, dacă suprafața părților din spate ale scaunelor supuse încercării în condițiile specificate la apendicele 1 prezintă o curbură cu razele mai mari de:

— 2,5 mm în zona 1,

— 5,0 mm în zona 2,

— 3,2 mm în zona 3.

Zonele menționate sunt descrise la punctul 8.1 din apendicele 1.

3.2.4.1. Prezenta cerință nu se aplică:

— componentelor din diferite zone care prezintă o proeminență mai mică de 3,2 mm față de suprafața înconjurătoare, care trebuie să prezinte muchii neascuțite, sub rezerva ca înălțimea proeminenței să nu fie mai mare decât jumătate din lățimea sa;

— scaunelor de la extremitatea posterioară a vehiculului și scaunelor spate-în-spate;

— componentelor din spate ale scaunelor situate dedesubtul unui plan orizontal care trece prin punctul R cel mai de jos din fiecare rând de scaune. (Dacă rândurile de scaune au înălțimi diferite, începând din spate, planul se întoarce în sus sau în jos ca să formeze o treaptă verticală care să treacă prin punctul R al rândului de scaune aflate imediat în față);

— componentele precum «plasa de sârmă flexibilă».

3.2.4.2. În zona 2, descrisă la punctul 8.1.2 din apendicele 1, suprafețele pot să prezinte raze de curbură mai mici de 5 mm, dar nu mai mici de 2,5 mm, sub rezerva ca acestea să reziste la încercarea de disipare a energiei prevăzută la apendicele 2. În plus, suprafețele respective trebuie să fie capitonate pentru a evita contactul direct al capului cu cadrul ramei scaunului.

3.2.4.3. Dacă zonele susmenționate conțin componente acoperite cu un material cu o duritate mai mică de 50 Shore, cerințele menționate mai sus, cu excepția celor referitoare la încercarea de disipare a energiei conform cerințelor din apendicele 2, se aplică doar componentelor rigide.

3.2.5. Rama scaunului sau ancorajul scaunului, sistemele de reglare și deplasare sau dispozitivele de blocare ale acestora nu trebuie să prezinte nici o deteriorare în timpul sau după încercarea prevăzută la punctele 2 și 3 din apendicele 1. Se pot accepta deformațiile permanente, inclusiv rupturile, sub rezerva ca acestea să nu sporească riscul vătămării în caz de coliziune și să reziste la solicitările specificate.

3.2.6. În timpul încercărilor prevăzute la punctul 3 din apendicele 1, nu trebuie să se producă declanșarea sistemelor de blocare.

3.2.7. După încercări, sistemele de deplasare proiectate să permită sau să faciliteze accesul ocupanților trebuie să fie în stare de funcționare; ele trebuie să permită deblocarea cel puțin o dată și deplasarea scaunului sau a componentei scaunului pentru care sunt proiectate.

3.2.8. Nu este necesar ca alte sisteme de deplasare, precum și sistemele de reglare și sistemele lor de blocare să fie în stare de funcționare.

3.2.9. Pentru scaunele prevăzute cu tetiere, dacă, după încercarea conform punctului 4.3.6, nu are loc ruperea scaunului sau a spătarului scaunului, se consideră că rezistența spătarului și a dispozitivelor de blocare a acestuia corespund cerințelor stabilite la punctul 2; în caz contrar, trebuie să se demonstreze că scaunul satisface cerințele stabilite la punctul 2.

3.2.10. Pentru scaunele (banchetele) cu mai multe locuri decât tetiere, se efectuează încercarea descrisă la punctul 2.

3.3. Cerințe speciale pentru scaunele dotate sau care pot fi dotate cu tetiere.

3.3.1. Prezența tetierei nu trebuie să reprezinte un pericol suplimentar pentru ocupanții vehiculului. În special, aceasta nu trebuie să prezinte rugozități periculoase sau muchii ascuțite care pot să crească riscul sau gravitatea vătămării ocupanților, indiferent de poziția în care se utilizează.

3.3.2. Este necesar ca părțile din față și din spate ale tetierelor situate în zona 1, conform definiției de la punctul 8.1.1.3 din apendicele 1, să reziste la încercarea de absorbție a energiei.

3.3.2.1. Dacă, în încercările realizate prin metoda specificată la apendicele 2, decelerarea capului fals nu depășește 80 g în mod continuu timp de peste 3 ms, se consideră că prezenta cerință este îndeplinită. În plus, nici o muchie periculoasă nu trebuie să apară în timpul încercării sau să se mențină după încercare.

3.3.3. Fețele din față și din spate ale tetierelor situate în zona 2, conform definiției de la punctul 8.1.2 din apendicele 1, sunt capitonate în așa fel încât să prevină orice contact direct al capului cu componentele structurii și îndeplinesc cerințele de la punctul 3.2.4 aplicabile componentelor din spate ale scaunelor situate în zona 2.

3.3.4. Cerințele de la punctele 3.3.2 și 3.3.3 nu se aplică fețelor din spate ale tetierelor proiectate să fie montate pe scaunele în spatele cărora nu mai există nici un scaun.

3.3.5. Tetiera se fixează pe cadrul scaunului sau a vehiculului în așa fel încât părțile rigide și periculoase să nu iasă din capitonajul tetierei sau din sistemul său de fixare pe spătar, ca urmare a presiunii exercitate de capul manechinului în timpul încercării.

3.3.6. Pentru un scaun dotat cu tetieră, se poate considera, cu acordul autorității de inspecție tehnică, că dispozițiile de la punctul 3.2.3 sunt îndeplinite, dacă scaunul respectiv dotat cu tetieră respectă dispozițiile de la punctul 3.3.2.

3.4. Înălțimea tetierelor

3.4.1. Înălțimea tetierelor se măsoară conform metodei descrise la punctul 5 din apendicele 1.

3.4.2. Pentru tetierele a căror înălțime nu este reglabilă, înălțimea nu este mai mică de 800 mm (2) pentru scaunele din față și de 750 mm (3) pentru alte locuri pe scaun.

3.4.3. Pentru tetierele cu înălțime reglabilă:

3.4.3.1. înălțimea nu este mai mică de 800 mm (3) pentru scaunele din față și de 750 mm (3) pentru alte locuri pe scaun; această valoare se obține într-o poziție aflată între poziția cea mai înaltă și cea mai joasă a intervalului de reglare;

3.4.3.2. nu se utilizează nici o poziție care are ca rezultat o înălțime mai mică de 750 mm (3);

3.4.3.3. pentru alte scaune decât scaunele din față, tetierele pot fi deplasate într-o poziție care are ca rezultat o înălțime mai mică de 750 mm ([3]), cu condiția ca ocupantul să poată constata imediat că acest loc nu este proiectat pentru utilizarea tetierei;

3.4.3.4. pentru scaunele din față, tetierele pot fi deplasate automat, atunci când scaunul nu este ocupat, într-o poziție care are ca rezultat o înălțime mai mică de 750 mm ([3]), cu condiția ca ele să revină automat la poziția de utilizat atunci când scaunul este ocupat.

3.4.4. Dimensiunile menționate la punctele 3.4.2 și 3.4.3.1 de mai sus se pot reduce pentru a lăsa un spațiu adecvat între tetieră și suprafața interioară a acoperișului, ferestrelor sau orice altă componentă a structurii vehiculului; totuși, acest spațiu nu poate depăși 25 mm. Pentru scaunele dotate cu sisteme de deplasare și/sau reglare, această cerință se aplică tuturor locurilor pe scaun. În plus, prin derogare de la punctul 3.4.3.2, nu există nici un loc pe scaun utilizat care să aibă ca rezultat o înălțime mai mică de 700 mm.

3.4.5. Prin derogare de la cerințele privind înălțimea menționate la punctele 3.4.2, 3.4.3.1 și 3.4.3.2, înălțimea oricărei tetiere proiectată să fie montată pe scaunele sau locurile pe scaun centrale din spate nu este mai mică de 700 mm.

3.5. Pentru scaunele care pot fi dotate cu tetieră, se verifică dispozițiile de la punctele 3.2.3 și 3.3.2.

3.5.1. În cazul tetierelor reglabile în înălțime, înălțimea porțiunii dispozitivului pe care se reazemă capul, măsurată prin metoda descrisă la punctul 5 din apendicele 1, nu este mai mică de 100 mm, în cazul tetierei cu înălțime reglabilă.

3.6. Pentru un dispozitiv la care nu se poate regla înălțimea, spațiul dintre spătar și tetieră nu poate depăși 60 mm. Dacă înălțimea tetierei se poate regla, aceasta nu poate să se afle, în poziția sa cea mai joasă, la mai mult de 25 mm față de marginea superioară a spătarului. Pentru scaunele sau locurile pe banchetă cu înălțimea reglabilă dotate cu tetiere separate, se verifică prezenta cerință pentru toate pozițiile scaunului sau ale locului de pe banchetă.

3.7. Pentru tetierele care fac parte integrantă din spătarul scaunului, zona care trebuie avută în vedere este situată:

— deasupra unui plan perpendicular pe linia de referință situată la 540 mm față de punctul R;

— între două planuri longitudinale verticale care trec la distanța de 85 mm de fiecare parte a liniei de referință. În zona descrisă, se admit unul sau mai multe spații libere, care pot, indiferent de forma lor, să reprezinte o distanță «a» mai mare de 60 mm, măsurată conform metodei descrise la punctul 7 din apendicele 1, cu condiția ca, după încercarea suplimentară conform punctului 4.3.3.2 din apendicele 1, să fie îndeplinite cerințele de la punctul 3.10.

3.8. Pentru tetierele cu înălțimea reglabilă, se admit unul sau mai multe spații pe partea dispozitivului care servește ca tetieră, și care, indiferent de forma lor, pot să reprezinte o distanță «a» mai mare de 60 mm, măsurată conform metodei descrise la punctul 7 din apendicele 1, cu condiția ca, după încercarea suplimentară conform punctului 4.3.3.2 din apendicele 1, să fie îndeplinite cerințele de la punctul 3.10.

3.9. Tetiera trebuie să aibă o lățime care să susțină în mod corespunzător capul unei persoane care este așezată normal. Determinată conform procedurii descrise la punctul 6 din apendicele 1, lățimea tetierei trebuie să acopere o suprafață de minimum 85 de mm de fiecare parte a planului median vertical al scaunului pentru care este proiectată tetiera.

3.10. Tetiera și ancorajul sunt proiectate în așa fel încât deplasarea maximă înapoi X a capului pe care o permite tetiera și care se măsoară conform procedeului static prevăzut la punctul 4.3 din apendicele 1 să fie mai mică de 102 mm.

3.11. Tetiera și ancorajul sunt suficient de rezistente pentru a suporta fără să se rupă sarcina specificată la punctul 4.3.6 din apendicele 1. Pentru tetierele care fac parte integrantă din spătarul scaunului, cerințele prezentului punct se aplică componentelor cadrului spătarului care sunt situate deasupra unui plan perpendicular pe linia de referință situată la 540 mm față de punctul R.

3.12. Dacă tetiera este reglabilă, nu este posibil ca ea să fie ridicată peste înălțimea maximă de exploatare, cu excepția cazului în care utilizatorul acționează în mod deliberat într-un mod diferit decât cel necesar pentru reglarea acesteia.

3.13. Se consideră că rezistența spătarului și a dispozitivelor de blocare a acestuia îndeplinește cerințele prevăzute la punctul 2 din apendicele 1 atunci când, după încercarea conform punctului 4.3.6 din apendicele 1, scaunul sau spătarul scaunului nu se rupe; în caz contrar, se demonstrează că scaunul poate să îndeplinească cerințele de încercare stabilite la punctul 2 din apendicele 1.

Apendicele 1

Încercări și instrucțiuni de utilizare

1. **Specificații generale aplicabile tuturor încercărilor**

1.1. Dacă este reglabil, spătarul scaunului se blochează într-o poziție înclinată spre spate la un unghi cât mai aproape de 25° față de linia verticală de referință a torsului manechinului prezentat în figura 1, cu excepția cazului în care există alte specificații ale producătorului.

1.2. Dacă un scaun, mecanismul său de blocare a acestuia și modul său de instalare sunt identice sau simetrice față de un alt scaun din vehicul, autoritatea de inspecție tehnică poate să efectueze încercarea doar a unuia din aceste scaune.

1.3. Pentru scaunele cu tetiere reglabile, încercările se realizează cu tetierele dispuse în poziția cea mai nefavorabilă (în general în poziția cea mai înaltă) pe care o permite sistemul său de reglare.

2. **Încercarea de rezistență a spătarului scaunului și a sistemelor de reglare a acestuia**

2.1. Se aplică o forță care produce un moment de 530 Nm în raport cu punctul R timp de 30 ms, în sens longitudinal și spre spate, pe marginea superioară a ramei spătarului scaunului printr-o componentă care imită spatele manechinului. Pentru un loc pe banchetă, dacă o parte sau întreaga ramă de susținere (inclusiv cea a tetierelor) este comună pentru mai multe locuri pe scaun, încercarea se realizează simultan pentru toate locurile pe scaun.

3. **Încercarea de rezistență a ancorajelor de reglare, de blocare și de deplasare a scaunului**

3.1. Se aplică o decelerare orizontală, longitudinală, înspre față, nu mai mică de 20 g timp de 30 ms pe întreaga carcasă sau pe o componentă reprezentativă a carcasei vehiculului, conform cerințelor de la punctul 1 din apendicele 3.

3.2. Se aplică o decelerare longitudinală, înspre spate, conform cerințelor de la punctul 3.1.

3.3. Se verifică cerințele de la punctele 3.1 și 3.2 pentru toate pozițiile scaunului. Pentru scaunele dotate cu tetieră reglabilă, încercarea se realizează cu tetierele așezate în pozițiile cele mai nefavorabile (în general în poziția cea mai înaltă) pe care le permite sistemul de reglare. În timpul încercării, scaunul se poziționează în așa fel încât nici un factor extern să nu împiedice declanșarea sistemelor de blocare.

Se consideră că aceste cerințele sunt îndeplinite, dacă se efectuează încercarea scaunului reglat în următoarele poziții:

— reglarea longitudinală se fixează cu o crestătură sau 10 mm în spatele poziției normale de conducere celei mai avansate sau a poziției de utilizare indicate de constructor (pentru scaunele cu reglare verticală independentă, șezutul se așază în poziția sa cea mai înaltă);

— reglarea longitudinală se fixează cu o crestătură sau 10 mm în fața poziției normale de conducere celei înapoi sau a poziției de utilizare indicate de constructor (pentru scaunele cu reglare verticală independentă, șezutul se așază în poziția sa cea mai joasă) și, dacă este cazul, conform cerințelor de la punctul 3.4.

3.4. Dacă într-o altă poziție a scaunului decât cele specificate la punctul 3.3 sistemele de blocare sunt astfel poziționate încât distribuția forțelor pe dispozitivele de blocare și pe ancoraje poate fi mai puțin favorabilă decât în oricare dintre configurațiile specificate la punctul 3.3, încercările se efectuează pentru acea poziție a scaunului, mai puțin favorabilă.

3.5. Se consideră că sunt satisfăcute condițiile de încercare de la punctul 3.1 dacă, la cererea constructorului, acestea sunt înlocuite cu o încercare de coliziune a întregului vehicul, în stare de funcționare, cu o barieră rigidă după cum este prevăzut la punctul 2 din apendicele 3 la prezenta anexă. În acest caz, scaunul se reglează la condițiile cel mai puțin favorabile de distribuție a forțelor în cadrul ancorajului, așa cum este prevăzut la punctele 1.1, 3.3 și 3.4.

4. **Încercarea performanței tetierelor**

4.1. Dacă tetiera este reglabilă, ea se așază în poziția cea mai nefavorabilă (în general poziția cea mai înaltă) pe care o permite sistemul ei de reglare.

4.2. Pentru un loc pe banchetă, dacă o parte sau întreaga ramă de susținere (inclusiv cea a tetierelor) este comună pentru mai multe locuri pe scaun, se realizează simultan încercarea tuturor locurilor pe scaun în cauză.

4.3. Încercarea

4.3.1. Se trasează toate liniile, inclusiv proiecțiile liniei de referință, din planul median vertical al scaunului sau al locului pe scaun în cauză (a se vedea figura 2).

4.3.2. Linia de referință deplasată se determină prin aplicarea pe porțiunea care simulează spatele manechinului, prezentată în figura 2, a unei forțe inițiale care produce un moment spre spate de 373 Nm aproape de punctul R.

4.3.3. Cu ajutorul capului fals de formă sferică cu diametrul de 165 mm, se aplică o forță inițială, în unghiuri drepte față de linia de referință deplasată și la o distanță de 65 mm sub marginea superioară a tetierei, forță care produce un moment de 373 Nm aproape de punctul R, linia de referință menținându-se în poziția deplasată stabilită conform cerințelor de la punctul 4.3.2.

4.3.3.1. Dacă prezența spațiilor libere împiedică aplicarea forței prevăzute la punctul 4.3.3 la 65 mm de la marginea superioară a tetierei, distanța se poate reduce, astfel încât axa forței să treacă prin linia mediană a elementului ramei cel mai apropiat de spațiul liber.

4.3.3.2. Pentru situația descrisă la punctele 3.7 și 3.8 din anexa II, se repetă încercarea prin aplicarea unei forțe pe fiecare spațiu liber, utilizând pentru aceasta o sferă cu diametrul de 165 mm, după cum urmează:

— forța trece prin centrul de greutate al celei mai mici dintre secțiunile spațiului liber, de-a lungul planurilor transversale paralele cu linia de referință

și

— reproduce un moment de 373 Nm aproape de punctul R.

4.3.4. Se determină tangenta Y la capul fals de formă sferică, paralelă cu linia de referință deplasată.

4.3.5. Se măsoară distanța X prevăzută la punctul 3.10 din anexa II, dintre tangenta Y și linia de referință deplasată.

4.3.6. Pentru a verifica eficacitatea tetierei, se mărește sarcina inițială specificată la punctele 4.3.3 și 4.3.3.2 până la 890 N, cu excepția cazului în care scaunul sau spătarul scaunului s-a rupt înainte.

5. **Determinarea înălțimii tetierei**

5.1. Se trasează toate liniile, inclusiv proiecția liniei de referință, din planul median vertical al scaunului sau al locului pe scaun în cauză, intersecția acestui plan cu scaunul determinând conturul tetierei și al spătarului (a se vedea figura 1a).

5.2. Manechinul descris în anexa III la Directiva 77/649/CEE se așază pe scaun, într-o poziție normală.

5.3. Apoi se trasează proiecția liniei de referință a manechinului din scaunul în cauză, în planul specificat la punctul 4.3.1.

Se trasează tangenta S la marginea superioară a tetierei perpendicular pe linia de referință.

5.4. Distanța «h» de la punctul R la tangenta S reprezintă înălțimea care trebuie luată în calcul la punerea în aplicare a cerințelor de la punctul 3.4 din anexa II.

6. **Determinarea lățimii tetierei (figura 1b)**

6.1. Planul S_1, perpendicular pe linia de referință și situat la 65 mm sub tangenta S definită la punctul 5.3, determină o secțiune în tetieră, care este definită de linia de contur C.

6.2. Lățimea tetierei care urmează să fie luată în calcul la aplicarea cerințelor de la punctul 3.9 din anexa II este distanța «L», măsurată în planul S_1, dintre planurile longitudinale verticale p și p′.

6.3. Lățimea tetierei se mai determină, dacă este necesar, în planul perpendicular pe linia de referință aflată la 635 mm deasupra punctului R al scaunului, distanța respectivă fiind măsurată de-a lungul liniei de referință.

7. **Determinarea distanței «a» a spațiilor tetierei (figura 3)**

7.1. Distanța «a» se determină pentru fiecare spațiu liber și în raport cu partea din față a tetierei, cu ajutorul unei sfere cu diametrul de 165 mm.

7.2. Se aduce sfera în contact cu spațiul liber într-un punct al suprafeței spațiului liber care să permită pătrunderea maximă a sferei, considerând că nu se aplică nici o sarcină.

7.3. Distanța dintre cele două puncte de contact ale sferei cu spațiul liber reprezintă distanța «a» care urmează să fie luată în calcul la evaluarea dispozițiilor de la punctele 3.7 și 3.8 din anexa II.

8. **Încercări pentru verificarea disipării energiei pe spătarul scaunului și pe tetieră**

8.1. Suprafețele componentelor din spate ale scaunelor care trebuie verificate sunt cele situate în zonele definite în continuare care pot să vină în contact cu o sferă cu diametrul de 165 mm atunci când scaunul este montat pe vehicul.

8.1.1. Zona 1

8.1.1.1. Pentru scaunele separate fără tetiere, această zonă include partea din spate a spătarului scaunului situată între planurile verticale longitudinale situate la distanța de 100 mm de fiecare parte a planului median longitudinal al fiecărui loc lateral pe scaun lateral de producător și deasupra planului perpendicular pe linia de referință, aflat la la 100 mm sub marginea superioară a spătarului scaunului.

8.1.1.2. Pentru locurile pe banchetă fără tetiere, această zonă se întinde între planurile verticale longitudinale situate la distanța de 100 mm de fiecare parte a planului median longitudinal al fiecărui loc lateral pe scaun specificat de producător și deasupra unui plan perpendicular pe linia de referință, aflat la la 100 mm sub marginea superioară a spătarului scaunului.

8.1.1.3. Pentru scaunele sau locurile pe banchetă dotate cu tetiere, această zonă se întinde între planurile verticale longitudinale, de fiecare parte, și la 70 mm de planul median longitudinal al scaunului sau al locului pe scaun în cauză și se situează deasupra planului perpendicular pe linia de referință la 635 mm de punctul (R). Pentru încercare, tetiera, dacă este reglabilă, se așază în poziția cea mai nefavorabilă (în general cea mai înaltă) pe care o permite sistemul său de reglare.

8.1.2. Zona 2

8.1.2.1. Pentru scaunele sau locurile pe banchetă care nu sunt dotate cu tetiere și scaunele sau locurile pe banchetă dotate cu tetiere detașabile sau separate, zona 2 se întinde deasupra unui plan perpendicular pe linia de referință altul decât părțile zonei 1, la distanța de 100 mm de marginea superioară a spătarului.

8.1.2.2. Pentru scaunele sau locurile pe banchetă dotate cu tetiere încorporate, zona 2 se întinde deasupra unui plan perpendicular pe linia de referință altul decât părțile zonei 1, la distanța de 440 mm de punctul R al scaunului sau al locului pe scaun în cauză.

8.1.3. Zona 3

8.1.3.1. Zona 3 este definită ca fiind partea din spătarul scaunului sau al locurilor pe bancheta din spate, situată deasupra planurilor orizontale definite la a treia liniuță a punctului 3.2.4.1 din prezenta anexă, fără a se lua în considerare părțile situate în zona 1 și zona 2.

9. **Metode de încercare echivalente**

Dacă se utilizează o altă metodă de încercare decât cele specificate la punctele 2, 3, 4 de mai sus și la apendicele 2, se dovedește echivalența acesteia.

INSTRUCȚIUNI DE UTILIZARE

Pentru scaunele dotate cu tetiere reglabile, producătorii oferă instrucțiuni de utilizare, de reglare, de blocare și, dacă este cazul, de îndepărtare a tetierelor.

Apendicele 2

Metodă de încercare pentru verificarea disipării energiei

1. **Instalarea, aparatura de încercare, instrumente de înregistrare și modul de lucru**

1.1. Instalarea

1.1.1. Scaunul, așa cum este montat pe vehicul, se fixează bine pe bancul de încercare cu ajutorul elementelor de prindere furnizate de producător, astfel încât să rămână pe loc sub efectul șocului.

1.1.2. Spătarul scaunului, dacă este reglabil, se blochează în poziția specificată la punctul 1.1 din apendicele 1.

1.1.3. Dacă scaunul este dotat cu tetieră, aceasta se montează pe spătarul scaunului așa cum trebuie să fie montată în vehicul. Dacă tetiera este separată, ea se atașează la acea componentă a cadrului vehiculului la care se atașează de obicei.

1.1.4. Dacă tetiera este reglabilă, se așază în poziția cea mai nefavorabilă pe care o permite dispozitivul de reglare.

1.2. Aparatura de încercare

1.2.1. Aparatura respectivă este constituită dintr-un pendul al cărui braț este susținut de rulmenți și a cărui masă [4] redusă în centrul său de percuție este de 6,8 kg Extremitatea inferioară a pendulului este alcătuită din capul fals rigid, cu diametrul de 165 mm, al cărui centru coincide cu centrul de percuție al pendulului.

1.2.2. Pe capul fals se montează două accelerometre și un vitezometru, toate capabile să măsoare valorile în direcția impactului.

1.3. Instrumentele de înregistrare

Instrumentele de înregistrare utilizate asigură măsurarea cu gradele de precizie următoare:

1.3.1. Accelerația

precizia: ± 5 % din valoarea reală;

categoria de frecvență a canalului de date: clasa 600 corespunzătoare standardului ISO 6487 (1987);

sensibilitatea axei transversale: ≤ 5 % din cel mai de jos punct al scalei.

1.3.2. Viteza

precizia: ± 2,5 % din valoarea reală;

sensibilitatea: 0,5 km/h

1.3.3. Înregistrarea timpului

instrumentele trebuie să facă posibilă înregistrarea acțiunii pe toată durata ei și efectuarea citirilor de miimi de secundă;

inițierea impactului în momentul primului contact dintre capul fals și piesa supusă încercării se detectează pe înregistrările utilizate la analiza încercării.

1.4. Metoda de încercare

1.4.1. Încercările spătarului scaunului

Cu scaunul instalat conform indicațiilor de la punctul 1.1 din prezentul apendice, direcția impactului dinspre spate spre față este situată într-un plan longitudinal la un unghi de 45° față de verticală.

Laboratorul de încercări selectează punctele de impact din zona 1 definită la punctul 8.1.1 din apendicele 1 sau, dacă este necesar, din zona 2 definită la punctul 8.1.2 din apendicele 1, pe suprafețele cu razele de curbură mai mici de 5 mm.

1.4.2. Încercările tetierei

Tetiera se montează și se reglează conform indicațiilor de la punctul 1.1 din prezentul apendice. Laboratorul de încercări selectează punctele în care se aplică impactul în zona 1 definită la punctul 8.1.1 din apendicele 1 și, posibil, în zona 2 definită la punctul 8.1.2 din apendicele 1, pe suprafețele cu raze de curbură mai mici de 5 mm.

1.4.2.1. Pentru suprafața din spate, direcția impactului dinspre spate spre față este situată într-un plan longitudinal la un unghi de 45° față de verticală.

1.4.2.2. Pentru suprafața frontală, direcția impactului dinspre față spre spate este orizontală într-un plan longitudinal.

1.4.2.3. Zonele din față și din spate sunt definite în mod respectiv de un plan orizontal tangențial la marginea superioară a tetierei, determinat conform punctului 5 din apendicele 1.

1.4.3. Capul fals lovește piesa supusă încercării cu o viteză de 24,1 km/h; această viteză se obține fie prin simpla energie de propulsare, fie cu ajutorul unui dispozitiv suplimentar de propulsie.

2. **Rezultatele**

Valoarea decelerării este media citirilor de la două decelerometre.

3. **Metode echivalente**

(a se vedea punctul 9 din apendicele 1 la prezenta anexă).

Apendicele 3

Metoda de determinare a rezistenței ancorajelor scaunelor și a sistemelor de reglare, de blocare și de deplasare a acestora

1. **Determinarea rezistenței la inerție**

1.1. Scaunele ce urmează să fie încercate se montează pe șasiul vehiculului pentru care sunt proiectate. Șasiul vehiculului respectiv se ancorează strâns pe un cărucior de încercare conform punctelor următoare.

1.2. Metoda utilizată pentru ancorarea caroseriei vehiculului pe căruciorul de încercare nu conduce la consolidarea ancorajelor scaunelor.

1.3. Scaunele și componentele acestora se reglează și se blochează conform indicațiilor de la punctul 1.1 și într-una dintre pozițiile descrise la punctul 3.3 sau 3.4 din apendicele 1 la prezenta anexă.

1.4. Dacă scaunele dintr-un grup nu prezintă diferențe esențiale în sensul punctului 2.2 din prezenta anexă, încercările prevăzute la punctele 3.1 și 3.2 din apendicele 1 pot fi efectuate cu un scaun reglat în poziția sa cea mai avansată și cu celălalt scaun reglat în poziția sa cea mai retrasă.

1.5. Decelerarea căruciorului se măsoară cu canalele de date cu categoria de frecvență (CFC) 60, corespunzătoare caracteristicilor standardului internațional ISO 6487 (1980).

2. **Încercarea de coliziune a întregului vehicul cu o barieră rigidă**

2.1. Bariera este constituită dintr-un bloc de beton armat cu lățimea de minimum 3 m, înălțimea de minimum 1,5 m și grosimea de minimum 0,6 m. Fața frontală este perpendiculară pe porțiunea finală a pistei de lansare și acoperită cu plăci de placaj având grosimea de 19 ± 1 mm. În spatele blocului de beton armat se tasează cel puțin 90 tone de pământ. Bariera din beton armat și pământ se poate înlocui cu obstacole care să aibă aceeași suprafață frontală cu condiția ca acestea să dea rezultate echivalente.

2.2. În momentul impactului, vehiculul este în cursă liberă. El ajunge la obstacolul descriind o traiectorie perpendiculară pe peretele de coliziune; dezalinierea laterală maximă admisă între linia mediană verticală a părții frontale a vehiculului și linia mediană verticală a peretelui de coliziune este de ± 30 cm; în momentul impactului, vehiculul nu mai este supus acțiunii nici unui alt dispozitiv suplimentar de direcție sau propulsie. Viteza la impact este cuprinsă între 48,3 km/h și 53,1 km/h.

2.3. Rezervorul de carburant se umple cu apă având masa egală cu până la 90 % din capacitatea unui rezervor plin, specificată de producător.

2.3.1. Toate celelalte sisteme (frâne, răcire etc.) pot să fie goale; în acest caz se compensează masa lichidelor.

Figura 1a

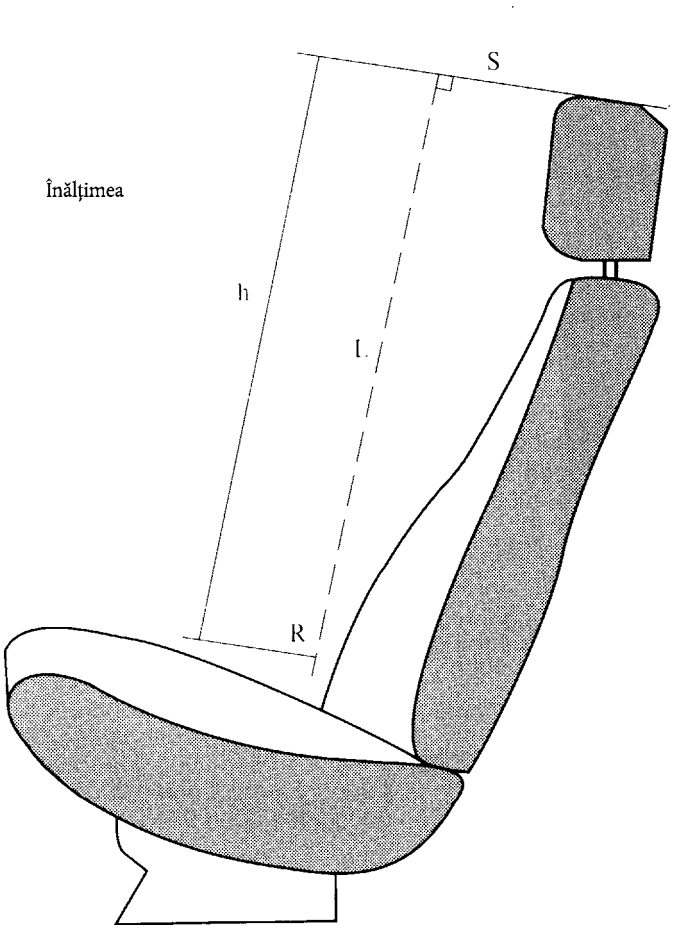


Figura 1b

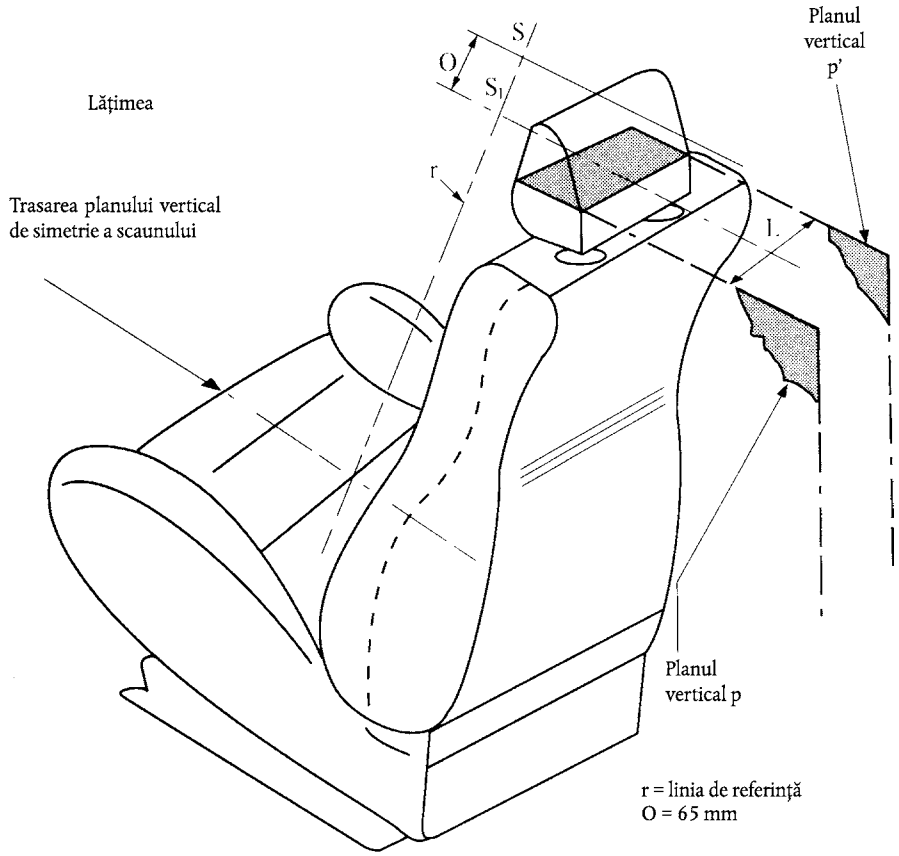
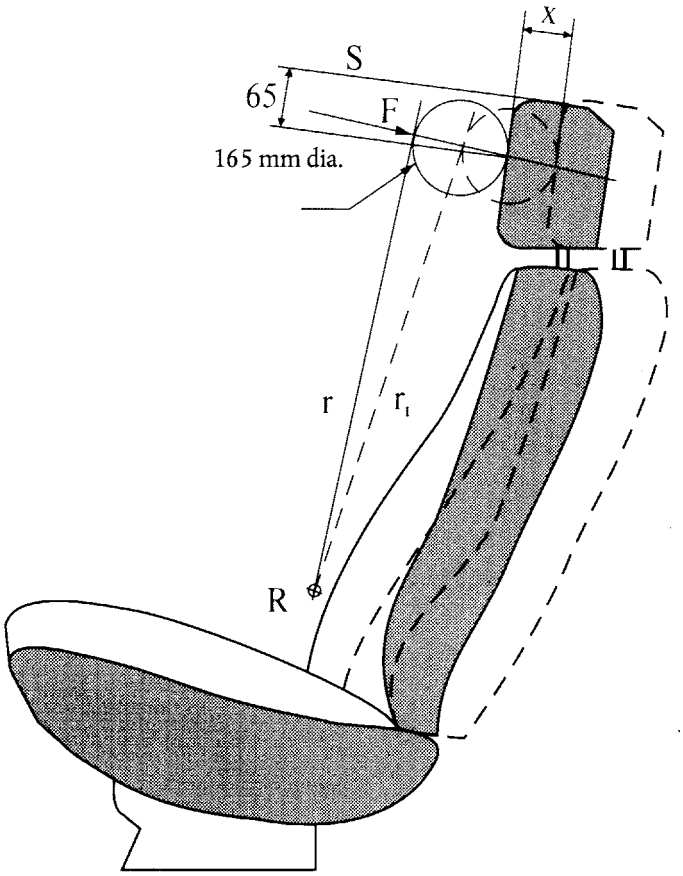

Planul
vertical
p'
S/
O
S1
Lățimea
r
Trasarea planului vertical
de simetrie a scaunului
l.
Planul
vertical p
r = linia de referință
O = 65 mm

Figura 2



——— Poziția inițială

- - - - - - - - - Poziția în condiții de sarcină

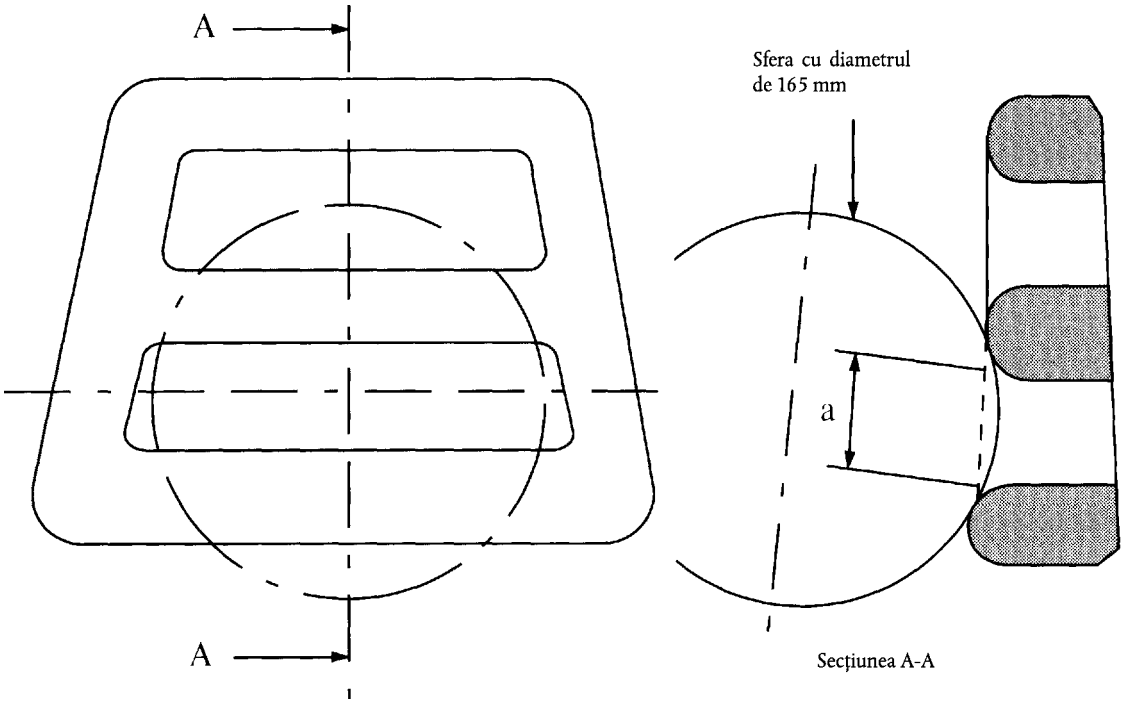
r: linia de referință

r_1: linia de referință deplasată

Momentul lui F în funcție de R = 373 Nm

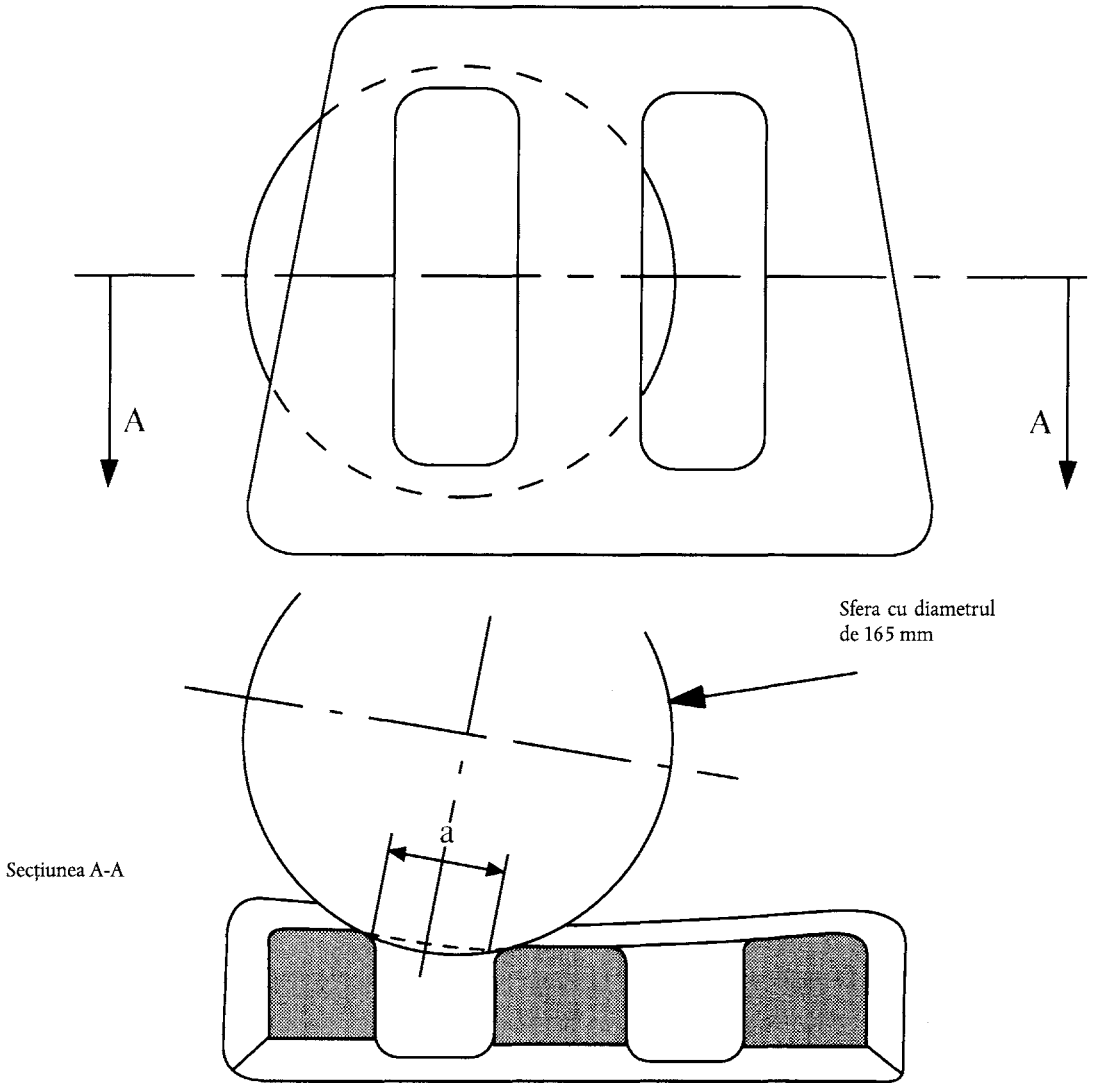
Figura 3

Determinarea dimensiunii «a» a spațiilor libere ale tetierei



Exemplu de spații libere orizontale

Notă: Secțiunea A-A trebuie poziționată într-un punct din zona spațiului liber care să permită pătrunderea maximă a sferei, fără să exercite vreo solicitare.



Exemplu de spații verticale

Notă: Secțiunea A-A trebuie poziționată într-un punct din zona spațiului liber care să permită pătrunderea maximă a sferei, fără să exercite vreo solicitare.

(1) Se consideră că vehiculele din categoria M_1 respectă dispozițiile de la punctele 3.2.3 și 3.2.4 din prezenta anexă, sub rezerva respectării dispozițiilor Directivei 74/60/CEE.

(2) Până la 1.10.1999 pentru tipurile noi de vehicule și 1.10.2001 pentru toate vehiculele, se aplică valoarea de 750 mm.

(3) Până la 1.10.1999 pentru tipurile noi de vehicule și 1.10.2001 pentru toate vehiculele, se aplică valoarea de 700 mm.

(4) Relația dintre masa redusă «m_r» a pendulului și masa totală «m» a pendulului la o distanță «a» între centrul de percuție și axa de rotație și la o distanță «l» între centrul de greutate și axa de rotație este dată de formula: $m_r = m \cdot l/a$."

Se introduce o nouă anexă IV după cum urmează:

„*ANEXA III*

DOMENIU DE APLICARE, DEFINIȚII ȘI CERINȚE PENTRU ANUMITE VEHICULE DIN CATEGORIILE M_2 ȘI M_3

1. **Domeniu de aplicare**

1.1. Prezenta anexă se aplică scaunelor vehiculelor din categoriile M_2 și M_3, cu excepția vehiculelor din aceste categorii care sunt proiectate atât pentru uz urban, cât și pentru pasagerii în picioare, în ceea ce privește:

1.1.1. Fiecare scaun de pasageri, proiectat să fie instalat cu fața în direcția de mers;

1.1.2. Ancorajele scaunelor prevăzute în vehicul și destinate fixării scaunelor indicate la punctul 1.1 sau oricărui alt tip de scaun destinat să fie fixat pe ancorajele respective.

1.2. Este posibilă omologarea vehiculelor M_2 conform anexei II, ca o alternativă la prezenta anexă.

1.3. Vehiculele în care unele scaune beneficiază de derogarea prevăzută la punctul 5.5.4 din anexa I la Directiva 76/115/CEE se omologhează conform prezentei anexe.

1.4. Încercările descrise în prezenta anexă se mai pot aplica și altor componente ale vehiculelor (inclusiv scaunele orientate înspre spatele vehiculului), menționate la punctul 3.1.10 din anexa I la Directiva 77/541/CEE și punctul 4.3.7 din anexa I la Directiva 76/115/CEE.

2. **Definiții**

În sensul prezentei anexe:

2.1. «Omologarea unui scaun» înseamnă omologarea componentelor unui tip de scaun, din punct de vedere al protecției ocupanților scaunelor orientate în direcția de mers, cu privire la rezistența lor și construcția spătarelor.

2.2. «Omologarea unui vehicul» înseamnă omologarea unui tip de vehicul din punct de vedere al rezistenței componentelor cadrului vehiculului pe care urmează să se fixeze scaunele, cât și al instalării scaunelor.

2.3. «Tipul scaunului» înseamnă scaunele care nu prezintă diferențe majore din punct de vedere al caracteristicilor următoare care pot să afecteze rezistența și agresivitatea acestora:

2.3.1. Structura, forma, dimensiunile și materialele componentelor purtătoare de sarcină;

2.3.2. Tipurile și dimensiunile sistemelor de reglare și blocare a spătarelor;

2.3.3. Dimensiunile, structura și materialele sistemelor de prindere și susținere (de exemplu, picioarele).

2.4. «Tipul vehiculului» înseamnă vehicule care nu prezintă diferențe majore din punct de al:

— caracteristicilor constructive relevante pentru prezenta directivă; și

— tipului sau tipurilor de scaun(e) având omologarea CE a componentelor care sunt montate pe vehicul, dacă există.

2.5. «Scaun» înseamnă un cadru cu tapițerie care poate să fie ancorat pe structura vehiculului, care oferă un loc de ședere pentru una sau mai multe persoane adulte.

2.6. «Scaun individual» înseamnă un scaun proiectat și construit pentru un pasager așezat.

2.7. «Scaun dublu» înseamnă un scaun proiectat și construit pentru doi pasageri așezați unul lângă altul; două scaune unul lângă altul și care nu sunt legate între ele sunt considerate două scaune individuale.

2.8. «Rând de scaune» înseamnă un scaun proiectat și construit pentru trei sau mai mulți pasageri așezați unul lângă altul; mai multe scaune individuale sau scaune duble dispuse unele lângă altele nu sunt considerate rând de scaune.

2.9. «Șezutul scaunului» înseamnă componenta scaunului care este dispusă aproape orizontal și proiectată să susțină un pasager așezat.

2.10. «Spătarul scaunului» înseamnă componenta scaunului care este aproape verticală, proiectată să susțină spatele, umerii și eventual capul pasagerului.

2.11. «Sistem de reglare» înseamnă un dispozitiv care permite reglarea scaunului sau a componentelor acestuia într-o poziție potrivită pentru morfologia ocupantului așezat.

2.12. «Sistem de deplasare» înseamnă un dispozitiv care permite deplasarea laterală sau longitudinală a unghiului unui scaun sau al uneia dintre componentele acestuia, fără o poziție intermediară fixă a scaunului sau a uneia dintre componentele acestuia, pentru a facilita accesul pasagerilor.

2.13. «Sistem de blocare» înseamnă un dispozitiv care asigură menținerea scaunului și a componentelor acestuia în poziția de utilizare.

2.14. «Ancoraj» înseamnă o componentă a podelei sau a caroseriei vehiculului pe care se poate fixa scaunul.

2.15. «Accesorii de fixare» înseamnă bolțurile și alte componente care se utilizează pentru fixarea scaunului pe vehicul.

2.16. «Cărucior» înseamnă un echipament de încercare realizat și utilizat pentru reproducerea dinamică a accidentelor rutiere care implică coliziuni frontale.

2.17. «Scaun auxiliar» înseamnă un scaun pentru manechin montat pe cărucior în spatele scaunului care urmează să fie supus încercării. Acest scaun este reprezentativ pentru scaunul care urmează să fie utilizat în vehicul în spatele scaunului supus încercării.

2.18. «Plan de referință» înseamnă planul care trece prin punctele de contact ale călcâielor manechinului, utilizat pentru determinarea punctului H și a unghiului real al torsului pentru poziția așezat în autovehicul.

2.19. «Înălțime de referință» înseamnă înălțimea marginii superioare a scaunului deasupra planului de referință.

2.20. «Manechin», un manechin care corespunde specificațiilor pentru Hybrid II sau III ([1]).

2.21. «Zonă de referință» înseamnă spațiul dintre două planuri longitudinale verticale, la distanță de 400 mm unul față de celălalt și simetrice față de punctul H și care sunt definite prin rotirea aparatului descris în anexa II la Directiva 74/60/CEE, din poziția verticală în cea orizontală. Aparatul se poziționează conform specificațiilor din anexa menționată și se fixează la lungimea maximă de 840 mm.

2.22. «Centură în trei puncte» în sensul prezentei directive include și centurile cu mai mult de trei puncte de prindere.

2.23. «Intervalul dintre scaune» reprezintă distanța pe orizontală dintre scaunele succesive, măsurată de la suprafața anterioară a spătarului unui scaun până la suprafața posterioară a spătarului scaunului din față, la înălțimea de 620 mm deasupra podelei.

3. **Cerințe pentru scaune**

3.1. Fiecare tip de scaun este supus cerințelor de încercare specificate fie la apendicele 1 (încercarea dinamică), fie la apendicele 5 și 6 (încercarea statică) la cererea producătorului.

3.2. Încercările la care a fost supus tipul de scaun în cauză se înregistrează în addendum la certificatul de omologare (apendicele 4 la anexa I).

3.3. Fiecare sistem de reglare și deplasare prevăzut conține un sistem de blocare, care funcționează automat.

3.4. Nu este necesar ca sistemele de reglare și de blocare să fie în perfectă stare de funcționare după încercare.

3.5. Se montează o tetieră pe fiecare scaun frontal lateral în fiecare vehicul din categoria M_2 cu o greutate maximă mai mică de 3 500 kg; tetierele montate în aceste vehicule corespund cerințelor prezentei anexe sau ale Directivei 78/932/CEE.

4. **Cerințe pentru ancorajele scaunelor unui tip de vehicul**

4.1. Ancorajele pentru scaunele din vehicul rezistă:

4.1.1. fie la încercarea descrisă la apendicele 2,

4.1.2. fie la încercările descrise la apendicele 1, dacă scaunul este montat pe partea structurii vehiculului care este supusă încercării. Scaunul nu trebuie omologat dacă îndeplinește cerințele punctului 3.2.1 din apendicele menționat anterior.

4.2. Este admisă deformarea permanentă, inclusiv ruperea unui ancoraj sau a zonei înconjurătoare, cu condiția ca forța prevăzută să fi fost menținută pe întreaga perioadă de timp prevăzută.

4.3. Dacă într-un vehicul există mai multe tipuri de ancoraje, fiecare variantă este supusă încercării în vederea omologării vehiculului.

4.4. Se poate face o singură încercare pentru omologarea simultană a unui scaun și a unui vehicul.

4.5. Pentru vehiculele din categoria M_3, se consideră că ancorajele scaunelor corespund cerințelor de la punctele 4.1 și 4.2, dacă ancorajele centurilor de siguranță ale locurilor corespunzătoare sunt montate direct pe scaunele care urmează să fie instalate și aceste ancoraje ale centurilor corespund cerințelor Directivei 76/115/CEE, dacă este cazul cu derogarea prevăzută la punctul 5.5.4 din anexa I la directiva susmenționată.

5. **Cerințele pentru instalarea scaunelor într-un tip de vehicul**

5.1. Toate scaunele instalate cu fața în direcția de mers se omologhează conform cerințelor de la punctul 3 din prezenta anexă și respectă următoarele condiții:

5.1.1. înălțimea de referință a scaunului este de minimum 1 m și

5.1.2. punctul H al scaunului situat chiar în spate se află cu cel mult 72 mm mai sus decât punctul H al scaunului în cauză sau, dacă scaunul din spate este mai înalt cu mai mult de 72 mm, atunci scaunul se supune încercării și se omologhează pentru instalarea în această poziție.

5.2. Dacă omologarea se face conform apendicelui 1, se aplică încercările 1 și 2, cu următoarele excepții:

5.2.1. Încercarea 1 nu se aplică dacă nu există posibilitatea ca partea din spate a scaunului să fie lovită de un pasager fără centură de siguranță (de exemplu nu există un scaun cu fața în direcția de mers chiar în spatele scaunului supus încercării).

5.2.2. Încercarea 2 nu se aplică

5.2.2.1. dacă nu există posibilitatea ca partea din spate a scaunului să fie lovită de un pasager cu centură de siguranță; sau

5.2.2.2. dacă scaunul din spate este dotat cu o centură în trei puncte, cu ancoraje care corespund pe deplin Directivei 76/115/CEE (fără derogare) sau

5.2.2.3. dacă scaunul corespunde cerințelor de la apendicele 6 din prezenta anexă.

5.3. Dacă omologarea se face conform apendicelor 5 și 6, se aplică toate încercările cu excepția următoarelor:

5.3.1. Încercarea prevăzută la apendicele 5 nu se aplică dacă nu există posibilitatea ca partea din spate a scaunului să fie lovită de un pasager fără centură de siguranță (adică nu există un scaun orientat în direcția de mers chiar în spatele scaunului supus încercării).

5.3.2. Încercarea prevăzută la apendicele 6 nu se aplică

5.3.2.1. dacă nu există posibilitatea ca partea din spate a scaunului să fie lovită de un pasager cu centură de siguranță; sau

5.3.2.2. dacă scaunul din spate este dotat cu o centură în trei puncte, cu ancoraje care corespund pe deplin Directivei 76/115/CEE (fără derogare).

Apendicele 1

Metode de încercare a scaunelor conform punctului 3 și/sau a ancorajelor conform punctului 4.1.2

1. **Cerințe**

1.1. Încercările urmăresc să determine:

1.1.1. Dacă ocupantul (ocupanții) scaunului este (sunt) corect ținut (ținuți) pe loc de scaunul(ele) din fața sa (lor) și/sau prin utilizarea unei centuri de siguranță.

1.1.1.1. Se consideră că cerința menționată este satisfăcută, dacă deplasarea înainte a oricărei părți a trunchiului și a capului manechinului nu trece dincolo de planul vertical transversal situat la 1,6 m față de punctul (R) al scaunului auxiliar;

1.1.2. Dacă ocupantul (ocupanții) nu este (sunt) grav vătămat (vătămați).

1.1.2.1. Se consideră că prezenta cerință este satisfăcută dacă sunt îndeplinite următoarele criterii de acceptabilitate biomecanică pentru manechinul utilizat, determinate în conformitate cu apendicele 4, și anume:

1.1.2.1.1. criteriul de acceptabilitate pentru cap (HAC) este mai mic de 500;

1.1.2.1.2. criteriul de acceptabilitate pentru torace (ThAC) este mai mic de 30 g, cu excepția intervalelor de timp care totalizează mai puțin de 3 ms (g = 9,81 m/s^2);

1.1.2.1.3. criteriul de acceptabilitate pentru femur (FAC) este mai mic de 10 kN și valoarea de 8 kN nu este depășită pe intervale de timp care totalizează mai mult de 20 ms.

1.1.3. Dacă scaunul și ancorajele scaunului sunt suficient de rezistente. Se consideră că prezenta cerință este satisfăcută, dacă:

1.1.3.1. nici o componentă a scaunului, a dispozitivelor de ancorare sau a accesoriilor nu se desprinde complet în timpul încercării;

1.1.3.2. scaunul rămâne bine ancorat, chiar dacă unul sau mai multe dintre dispozitivele de ancorare se desprind parțial și toate sistemele de blocare rămân blocate pe toată durata încercării;

1.1.3.3. după încercare, nici o componentă a structurii scaunului sau accesoriilor nu prezintă fracturi sau muchii sau colțuri ascuțite care pot să provoace vătămări ale corpului.

1.2. Toate piesele care constituie o parte a spătarului scaunului sau accesoriile acestuia sunt de așa natură încât nu pot să provoace vătămări ale pasagerului în timpul impactului. Se consideră că prezenta cerință este îndeplinită, dacă orice componentă care poate veni în contact cu o sferă având diametrul de 165 mm prezintă o rază de curbură de cel puțin 5 mm.

1.2.1. Dacă orice componentă a pieselor sau accesoriilor susmenționate este realizată dintr-un material cu o duritate mai mică de 50 A Shore pe un suport rigid, cerințele stabilite la punctul 3.3 se aplică doar suportului rigid.

1.2.2. Componentele spătarului scaunului, precum dispozitivele de reglare pentru scaun și accesoriile, nu se supun nici unei cerințe de la punctul 3.3 dacă, în poziția de repaus, sunt situate sub un plan orizontal situat la 400 mm deasupra planului de referință, chiar dacă ocupantul ar putea să vină în contact cu acestea.

2. **Pregătirea scaunului care urmează să fie supus încercării**

2.1. Scaunul care urmează să fie supus încercărilor se montează:

2.1.1. fie pe o platformă de încercare reprezentativă pentru șasiul vehiculului,

2.1.2. fie pe o platformă rigidă de încercare.

2.2. Ancorajul de pe platforma de încercare prevăzut pentru scaunul(ele) de încercat este identic cu sau are aceleași caracteristici ca acela utilizat în vehiculul(ele) pentru care scaunul este proiectat.

2.3. Scaunul care urmează să fie încercat este complet, cu întreaga tapițerie și accesorii. Dacă scaunul este prevăzut cu masă, aceasta trebuie să fie pliată.

2.4. Dacă scaunul este reglabil pe laterală, este poziționat la extinderea maximă.

2.5. Dacă spătarul scaunului este reglabil, el se reglează astfel încât înclinarea rezultată a torsului manechinului utilizat pentru determinarea punctului H și înclinarea reală a torsului în pozițiile pe scaun din autovehicul să fie cât mai aproape de cele recomandate de constructor pentru utilizarea în condiții normale sau, în absența unor recomandări speciale ale producătorului, cât mai aproape de 25° spre spate, față de verticală.

2.6. Dacă pe spătarul scaunului este montată o tetieră cu înălțimea reglabilă, aceasta este așezată în cea mai joasă poziție.

2.7. Centurile de siguranță de un tip omologat, care sunt în conformitate cu Directiva 77/541/CEE și sunt montate pe ancoraje instalate conform Directivei 76/115/CEE se montează atât la scaunul auxiliar, cât și la scaunul care urmează să fie încercat.

3. **Încercări dinamice**

3.0. Încercarea 1

3.1. Platforma de încercare se montează pe un cărucior.

3.2. Scaunul auxiliar

Scaunul auxiliar poate să fie de același tip ca scaunul care este încercat și se amplasează în paralel și direct în spatele scaunului care este încercat, cele două scaune având aceeași înălțime, aceeași reglare și la un interval de 750 mm.

3.2.1. Dacă se utilizează un scaun auxiliar de un tip diferit, acest lucru se menționează în addendum la certificatul de omologare (apendicele 4 la anexa 1).

3.3. Manechinul

Se instalează un manechin în spatele fiecărui loc pe scaun care urmează să fie încercat, după cum urmează:

3.3.1. Manechinul se așază pe scaunul auxiliar fără centură de siguranță, astfel încât planul său de simetrie să corespundă planului de simetrie a locului pe scaun în cauză.

3.3.2. Mâinile manechinului se sprijină pe coapse, cu coatele atingând spătarul; picioarele sunt întinse la maximum și, dacă este posibil, sunt dispuse în paralel; călcâiele ating podeaua.

3.3.3. Fiecare manechin necesar se instalează pe un scaun conform procedurii următoare:

3.3.3.1. manechinul se așază pe un scaun cât mai aproape de poziția dorită;

3.3.3.2. se plasează o placă rigidă cu suprafața de 76 mm × 76 mm cât se poate de jos în fața torsului manechinului;

3.3.3.3. placa se presează orizontal pe torsul manechinului cu o forță cuprinsă între 25 și 35 daN:

3.3.3.3.1. torsul se trage înainte de umeri până la poziția verticală, apoi se lasă înapoi pe spătarul scaunului. Această operație se efectuează de două ori;

3.3.3.3.2. fără ca torsul să se miște, se plasează capul într-o astfel de poziție încât platforma care susține instrumentele de măsură aflate în cap să fie orizontală și ca planul median în formă de săgeată al capului să fie paralel cu cel al vehiculului.

3.3.3.4. placa se scoate cu grijă,

3.3.3.5. manechinul este deplasat înainte pe scaun și se repetă procedura de instalare descrisă mai sus,

3.3.3.6. dacă este necesar, se corectează poziția membrelor inferioare,

3.3.3.7. instrumentele de măsură instalate nu afectează în nici un fel deplasarea manechinului în timpul impactului,

3.3.3.8. temperatura sistemului de instrumente de măsură se stabilizează înaintea încercării și se menține cât se poate de mult între 19 și 26 °C.

3.4. Simularea impactului

3.4.1. Viteza de impact a căruciorului este între 30 și 32 km/h.

3.4.2. Decelerarea căruciorului în timpul încercării dinamice la șoc este în conformitate cu dispozițiile din figura 1 de mai jos. Cu excepția intervalelor totalizând mai puțin de 3 ms, variația în timp a decelerării căruciorului se situează între curbele limită prezentate în figura 1.

3.4.3. În plus, decelerarea medie este cuprinsă între 6,5 și 8,5 g.

3.5. Încercarea 2

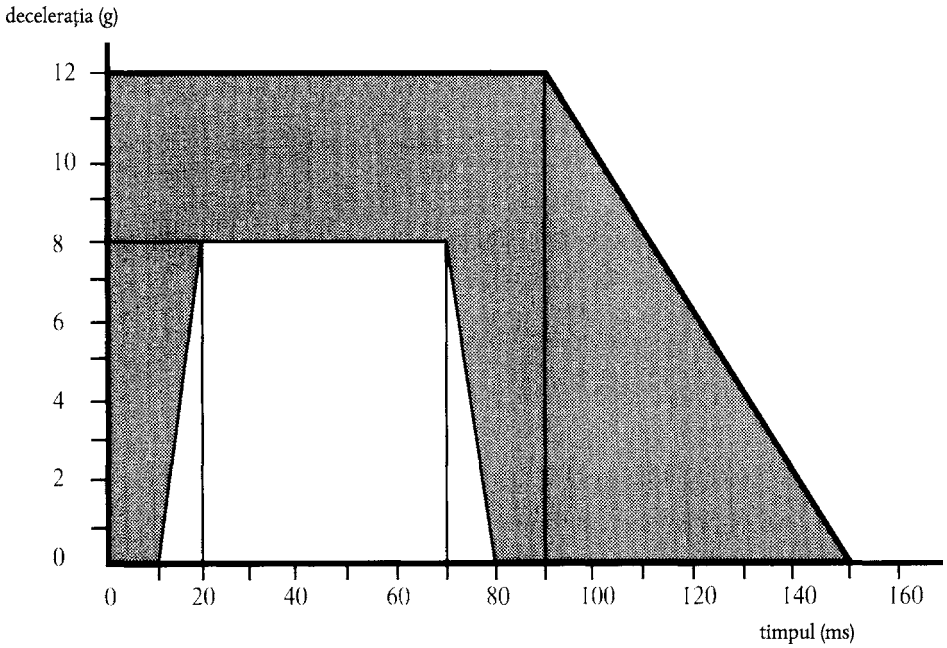
3.5.1. Se repetă încercarea 1 cu un manechin așezat în scaunul auxiliar; manechinul poartă centura de siguranță reglată în conformitate cu instrucțiunile producătorului. Numărul punctelor de prindere a centurii pentru încercarea 2 sunt menționate în addendum la certificatul de omologare pentru scaun (apendicele 4 la anexa I).

3.5.2. Scaunul auxiliar este fie de același tip cu scaunul supus încercării, fie de un alt tip, detalii care sunt menționate în addendum la certificatul de omologare (apendicele 4 din anexa I).

3.5.3. Încercarea 2 se mai poate aplica și altor componente ale vehiculului decât scaunul, conform punctului 3.1.10 din Directiva 77/541/CEE și punctului 4.3.7 din Directiva 76/115/CEE.

3.5.4. Dacă încercarea 2 se efectuează cu manechinul purtând o centură cu trei puncte de prindere și criteriile de vătămare nu sunt depășite, se consideră că scaunul auxiliar a îndeplinit cerințele referitoare la forțele de încercare statică și deplasarea dispozitivului de ancorare superior în timpul încercării specificate în Directiva 76/115/CEE cu privire la această instalare.

Figura 1


decelerația (g)
12
10
8
6
4
2
0
0
20
40
60
80
100
120
140
160
timpul (ms)

Apendicele 2

Metodă de încercare a ancorajelor unui vehicul menționată la punctul 4.1.1

1. **Aparatura de încercare**

1.1. O structură rigidă suficient de reprezentativă pentru scaunul proiectat să fie utilizat în vehicul se fixează cu ajutorul mijloacelor de prindere (bolțuri, șuruburi etc.) furnizate de producător.

1.2. Dacă mai multe tipuri de scaun care diferă între ele în privința distanței dintre partea din față și din spate a picioarelor acestora pot fi montate pe același ancoraj, încercarea se realizează cu distanța dintre picioare cea mai scurtă. Această distanță este menționată în certificatul de omologare.

2. **Metodă de încercare:**

2.1. Se aplică o forță F:

2.1.1. la înălțimea de 750 mm deasupra planului de referință și pe linia verticală care conține centrul geometric al suprafeței mărginite de poligonul ale cărui vârfuri sunt diferitele de puncte de ancorare sau, dacă este cazul, de dispozitivele de ancorare extreme ale scaunului, cu ajutorul structurii rigide definite la punctul 1.1,

2.1.2. în direcție orizontală și îndreptată spre fața vehiculului,

2.1.3. cu o întârziere cât se poate de scurtă și o durată de cel puțin 0,2 s.

2.2. Forța F se determină fie

2.2.1. cu ajutorul formulei: $F = (5\,000 \pm 50) \times i$

unde: F este dată în N și i reprezintă numărul de locuri pe scaun ale scaunului pentru care urmează să fie omologate dispozitivele de ancorare supuse încercării; fie, la cererea producătorului,

2.2.2. în conformitate cu sarcinile reprezentative măsurate în timpul încercărilor dinamice, conform descrierii din apendicele 1.

Apendicele 3

Măsurătorile de efectuat

1. Toate măsurătorile necesare se realizează cu ajutorul sistemelor de măsură conform specificațiilor din Standardul Internațional ISO 6487 intitulat «Metodă de măsurare pentru încercările la impact: Instrumente» publicat în 1987.

2. Încercarea dinamică

2.1. Măsurătorile care urmează să se efectueze pe cărucior

Se măsoară caracteristicile decelerării căruciorului, pornind de la accelerațiile măsurate pe cadrul rigid al căruciorului, cu sistemele de măsurare având CFC de 60.

2.2. Măsurătorile care urmează să se efectueze pe manechin

Citirile instrumentelor de măsură se înregistrează prin canalele independente de date ale următorului CFC:

2.2.1. *Măsurătorile din capul manechinului*

Accelerarea triaxială rezultantă față de centrul de greutate (γ_r) [2] se măsoară cu CFC de 600.

2.2.2. Măsurătorile din toracele manechinului

Accelerația rezultantă la centrul de greutate se măsoară cu CFC de 180.

2.2.3. Măsurătorile din femurul manechinului

Forța de compresie axială se măsoară cu CFC de 600.

Apendicele 4

Determinarea criteriilor de acceptabilitate

1. **Criteriul de acceptabilitate pentru cap (HAC)**

1.1. Acest criteriu de acceptabilitate (HAC) se calculează pe baza accelerației triaxiale rezultante măsurate conform apendicelui 3, punctul 2.1.1 cu ajutorul următoarei expresii matematice:

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

unde t_1 și t_2 sunt orice valoare de timp în timpul încercării, HAC fiind valoarea maximă pentru un interval t_1-t_2. Valorile pentru t_1 și t_2 se exprimă în secunde.

2. **Criteriul de acceptabilitate pentru torace (ThAC)**

2.1. Acest criteriu se determină pe baza valorii absolute a accelerației rezultante, care se exprimă în g și se măsoară conform apendicelui 3, punctul 2.2.2 și a perioadei de accelerație, exprimate în ms.

3. **Criteriul de acceptabilitate pentru femur (FAC)**

Acest criteriu se determină pe baza forței de comprimare exprimate în kN, transmisă axial pe fiecare femur al manechinului și se măsoară conform apendicelui 3, punctul 2.2.3 și a duratei forței de comprimare, exprimate în ms.

Apendicele 5

Cerințele încercării statice și metode de încercare

1. **Cerințe**

1.1. Cerințele pentru scaunele încercate conform prezentului apendice sunt de a determina:

1.1.1. Dacă ocupanții scaunului sunt reținuți în mod corect de scaunele din fața lor;

1.1.2. Dacă ocupanții scaunului nu sunt vătămați grav și

1.1.3. Dacă scaunul și dispozitivele de prindere ale scaunului sunt suficient de rezistente.

1.2. Se consideră că cerințele de la punctul 1.1.1 sunt îndeplinite dacă deplasarea maximă a punctului central de aplicare a fiecărei forțe specificate la punctul 2.2.1 măsurată în planul orizontal și în planul median longitudinal al locului pe scaun relevant nu depășește 400 mm.

1.3. Se consideră că cerințele de la punctul 1.1.2 sunt îndeplinite, dacă există următoarele caracteristici:

1.3.1. Deplasarea maximă a punctului central de aplicare a fiecăreia dintre forțele specificate la punctul 2.2.1, măsurată conform descrierii de la punctul 1.2, nu este mai mică de 100 mm.

1.3.2. Deplasarea maximă a punctului central de aplicare a fiecăreia dintre forțele specificate la punctul 2.2.2, măsurată conform descrierii de la punctul 1.2, nu este mai mică de 50 mm.

1.3.3. Toate piesele care formează o parte a spătarului scaunului sau accesoriile acestuia sunt concepute astfel încât să nu poată provoca unui pasager vătămări corporale în timpul impactului. Se consideră că prezenta cerință este îndeplinită, dacă oricare dintre componentele care pot veni în contact cu o sferă cu diametrul de 165 mm prezintă o rază de curbură de cel puțin 5 mm.

1.3.4. Dacă oricare dintre piesele sau accesoriile susmenționate este realizată dintr-un material cu duritatea mai mică de 50 A Shore pe un suport rigid, cerințele stabilite la punctul 1.3.3 se aplică doar suportului rigid.

1.3.5. Componentele spătarului scaunului, ca de exemplu dispozitivele de reglare a scaunului și accesoriile, nu sunt supuse nici uneia dintre cerințele de la punctul 1.3.3, dacă în poziția de repaus sunt situate sub un plan orizontal situat la 400 mm deasupra planului de referință, chiar dacă ocupantul ar putea să vină în contact cu ele.

1.4. Se consideră că cerințele de la punctul 1.1.3 sunt îndeplinite dacă:

1.4.1. Nici o componentă a scaunului, a pieselor sau a accesoriilor sale nu se desprinde complet în timpul încercării;

1.4.2. Scaunul rămâne bine ancorat, chiar dacă unul sau mai multe dintre dispozitivele de ancorare se desprind parțial și toate sistemele de blocare rămân blocate pe toată durata încercării;

1.4.3. După încercare, nici o componentă structurală a scaunului sau accesoriile nu prezintă nici o fractură sau muchii sau colțuri ascuțite care pot să provoace vătămări corporale.

2. **Încercări statice**

2.1. *Aparatura de încercare*

2.1.1. Aceasta constă din suprafețe cilindrice cu raza de curbură egală cu 83 (± 3 mm) și lățimea:

2.1.1.1. cel puțin egală cu lățimea spătarului scaunului pentru fiecare loc pe scaun care urmează să fie încercat pentru partea superioară,

2.1.1.2. egală cu 320 (– 0 + 10 mm) pentru partea inferioară, după cum se prezintă în figura 1 din prezentul apendice.

2.1.2. Suprafața care se sprijină pe componentele scaunului este realizată dintr-un material a cărui duritate nu este mai mică de 80 A Shore.

2.1.3. Fiecare suprafață cilindrică este dotată cu cel puțin un traductor de forță capabil să măsoare forțele aplicate în direcția specificată la punctul 2.2.1.1.

2.2. Mod de lucru

2.2.1. *Se aplică o forță de*

$$\frac{1\,000}{H_1} \pm 50\ \text{N}$$

cu ajutorul unui dispozitiv, în conformitate cu punctul 2.1, pe partea din spate a scaunului care corespunde fiecărui loc pe scaun al scaunului respectiv.

2.2.1.1. Direcția de aplicare a forței este situată în planul median vertical al locului pe scaun în cauză; ea este orizontală și în sensul dinspre spatele spre fața scaunului.

2.2.1.2. Direcția este situată la înălțimea H_1, care este între 0,70 m și 0,80 m și deasupra planului de referință. Producătorul stabilește înălțimea exactă.

2.2.2. Se aplică o forță de încercare egală cu

$$\frac{2\,000}{H_2} \pm 100\ \text{N}$$

în mod simultan pe partea din spate a scaunului corespunzătoare fiecărui loc pe scaun, în același plan vertical și în aceeași direcție la înălțimea H_2, care este cuprinsă între 0,45 și 0,55 m deasupra planului de referință, cu ajutorul unui dispozitiv în conformitate cu punctul 2.1. Producătorul stabilește înălțimea exactă.

2.2.3. Capetele false se mențin cât se poate de mult în contact cu partea din spate a scaunului în timpul aplicării forțelor specificate la punctele 2.2.1 și 2.2.2. Ele se pot roti în plan orizontal.

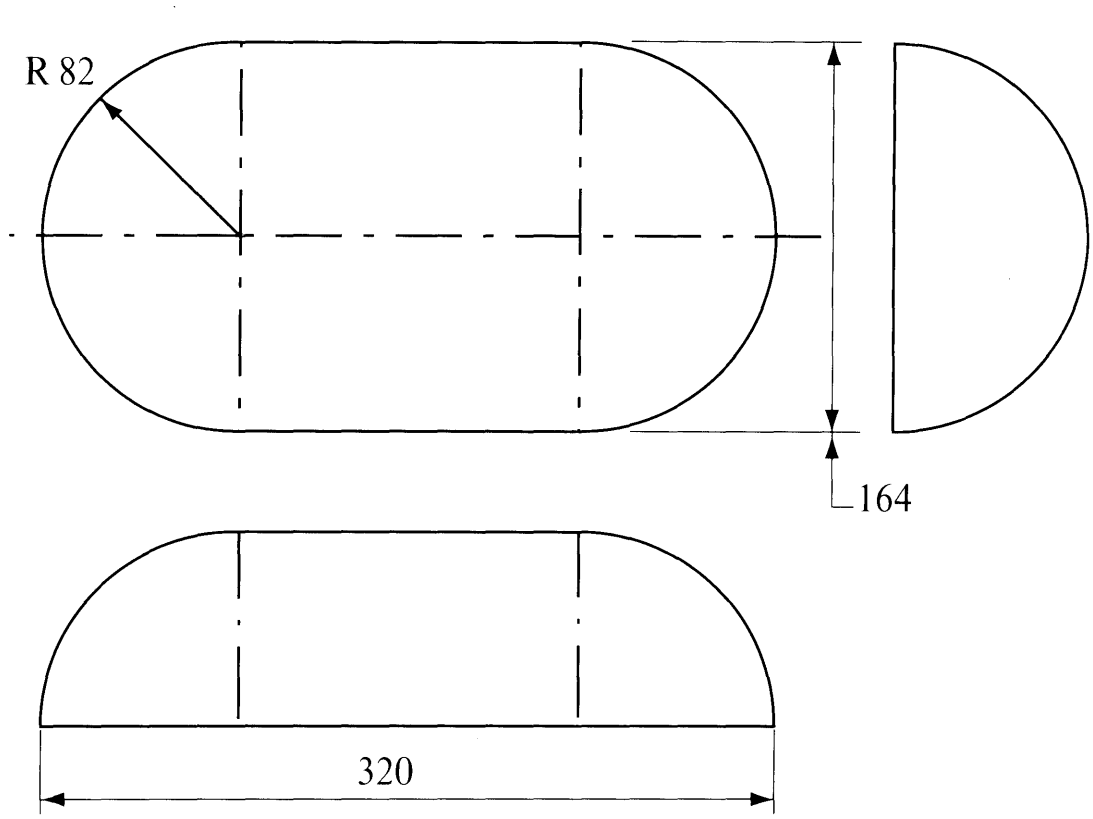
2.2.4. Dacă un scaun conține mai mult de un loc, forțele corespunzătoare fiecărui loc pe scaun se aplică simultan și există tot atâtea manechine superioare și inferioare câte locuri pe scaun.

2.2.5. Poziția inițială a fiecărui loc pe scaun a fiecăruia dintre manechine se determină prin aducerea în contact a dispozitivelor de încercare cu scaunul, folosind o forță egală de cel puțin 20 N.

2.2.6. Forțele indicate la punctele 2.2.1 și 2.2.2 se aplică cât se poate de repede și se mențin împreună la valoarea specificată, indiferent de deformare, timp de cel puțin 0,2 secunde.

2.2.7. Dacă încercarea s-a realizat cu una sau mai multe forțe, dar nu cu toate forțele mai mari decât cele specificate la punctele 2.2.1 și 2.2.2 și dacă scaunul corespunde cerințelor, se consideră că încercarea este concludentă.

Figura 1



Apendicele 6

Caracteristicile privind absorbția de energie ale părții din spate a spătarelor scaunelor pentru vehiculele din categoriile M_2 și M_3

1. Elementele părții din spate a spătarelor situate în zona de referință, definită la punctul 2.2.1 din prezenta anexă, se verifică la cererea producătorului conform tuturor cerințelor privind absorbția energiei stabilite în anexa III la Directiva 74/60/CEE. În acest scop, toate accesoriile montate sunt supuse încercării în toate pozițiile de utilizare, cu excepția meselor care se consideră în poziție pliată.

2. Prezenta încercare se menționează în addendum la certificatul de omologare a scaunului (apendicele 4 la anexa I). Se anexează desenul reprezentând zona părții din spate a spătarului scaunului care a fost verificată prin încercarea de disipare a energiei.

3. Prezenta încercare poate fi aplicată și altor componente ale vehiculului decât scaunul (punctul 3.5.3 din apendicele 1)."

---

(1) Specificațiile tehnice și desenele de detaliu ale Hybrid II și III, care corespund principalelor dimensiuni a jumătate dintre persoanele de sex masculin din Statele Unite ale Americii, iar specificațiile referitoare la ajustarea acestuia pentru prezenta încercare sunt depuse la Secretarul General al Națiunilor Unite și se pot consulta la cerere la secretariatul Comisiei Economice pentru Europa, Palatul Națiunilor, Geneva, Elveția.

(2) Exprimat în g (= 9,81 m/sec^2), a cărui valoare scalară se calculează cu următoarea formulă:
$\gamma_r^2 = \gamma_l^2 + \gamma_v^2 + \gamma_t^2$

unde: γ_v = valoarea accelerației transversale instantanee.

γ_l = valoarea accelerației longitudinale instantanee

γ_v = valoarea accelerației transversale instantanee.

Se introduce o nouă anexă IV după cum urmează:

„*ANEXA IV*

SPECIFICAȚII GENERALE PENTRU VEHICULELE CARE NU SUNT INCLUSE ÎN DOMENIUL DE APLICARE AL ANEXELOR II ȘI III

1. **Generalități**

1.1. Cerințele stabilite în prezenta anexă se aplică vehiculelor din categoria N_1, N_2 sau N_3 și celor din categoriile M_2 și M_3 care nu sunt incluse în domeniul de aplicare al anexei III.

2. **Specificații generale**

2.1. Scaunele și banchetele trebuie să fie bine fixate la vehicul.

2.2. Scaunele și banchetele culisante trebuie să fie prevăzute cu sisteme de blocare automată în toate pozițiile prevăzute.

2.3. Spătarele reglabile ale scaunelor trebuie să fie prevăzute cu sisteme de blocare în toate pozițiile prevăzute.

2.4. Toate scaunele care se pot înclina înainte sau au spătare rabatabile ar trebui să se blocheze automat în poziție normală.

2.5. Se montează o tetieră pe fiecare scaun frontal lateral în fiecare vehicul din categoria M_2 cu o greutate maximă care nu depășește 3 500 kg, precum și în fiecare din categoria N_1; tetierele montate în aceste vehicule respectă cerințele din anexa II sau din Directiva 78/932/CEE.”