RICHTLIJN VAN DE COMMISSIE

van 2 april 1982

houdende aanpassing aan de vooruitgang van de techniek van Richtlijn 77/541/EEG van de Raad betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der Lid-Staten inzake veiligheidsgordels en bevestigingssystemen in motorvoertuigen

(82/319/EEG)

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap,

Gelet op Richtlijn 70/156/EEG van de Raad van 6 februari 1970 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de Lid-Staten betreffende de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan (1), laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 80/1267/EEG (2), in het bijzonder op artikel 11,

Gelet op Richtlijn 77/541/EEG van de Raad van 28 juni 1977 betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der Lid-Staten inzake veiligheidsgordels en bevestigingssystemen in motorvoertuigen (3), laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 81/576/EEG (4), in het bijzonder op artikel 10,

Overwegende dat de Raad met het oog op de veiligheid van het wegverkeer bij Richtlijn 81/576/EEG heeft besloten tot uitbreiding van het toepassingsgebied van Richtlijn 77/541/EEG, dat tot dusverrre alleen categorie M_1 als omschreven in bijlage I van Richtlijn 70/156/EEG omvatte, tot alle categorieën motorvoertuigen; dat een dergelijke uitbreiding van het toepassingsgebied door de intussen bereikte stand van de techniek mogelijk is geworden; dat de uitvoering van deze maatregel echter een aanpassing van de voorschriften en proeven van deze richtlijn aan het verruimde toepassingsgebied noodzakelijk maakt; dat bij de toepassing van de richtlijn bovendien is gebleken dat sommige bepalingen beter moeten worden aangepast aan de feitelijke beproevingsomstandigheden;

Overwegende dat de bepalingen van deze richtlijn in overeenstemming zijn met het advies van het Comité voor aanpassing van de richtlijn tot opheffing van technische handelsbelemmeringen bij motorvoertuigen aan de vooruitgang van de techniek,

HEEFT DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

De bijlagen I, III, VI, VII, VIII, IX, X en XIV van Richtlijn 77/541/EEG worden overeenkomstig de bijlage bij deze richtlijn gewijzigd.

Artikel 2

1. Met ingang van 1 oktober 1982 mogen de Lid-Staten

a) om redenen in verband met de veiligheidsgordels en bevestigingssystemen,

— voor een type voertuig van categorie M_1 de EEG-goedkeuring of de afgifte van het in artikel 10, lid 1, laatste streepje, van Richtlijn 70/156/EEG bedoelde document of de nationale goedkeuring niet weigeren,

— het voor de eerste maal in het verkeer brengen van voertuigen van categorie M_1 niet verbieden,

indien de veiligheidsgordels en bevestigingssystemen van dit type voertuig of van deze voertuigen voldoen aan de voorschriften van Richtlijn 77/541/EEG, zoals gewijzigd bij onderhavige richtlijn;

b) — voor een type veiligheidsgordel of bevestigingssysteem dat bestemd is om in een voertuig van categorie M_1 te worden aangebracht de EEG-typegoedkeuring niet weigeren, indien dit voldoet aan de voorschriften van Richtlijn 77/541/EEG, zoals gewijzigd bij onderhavige richtlijn,

— het in de handel brengen van dergelijke veiligheidsgordels en bevestigingssystemen niet verbieden, indien deze zijn voorzien van het in deze richtlijn bedoelde EEG-typegoedkeuringsmerk.

2. Met ingang van 1 oktober 1983 mogen de Lid-Staten

a) — het in artikel 10, lid 1, laatste streepje van Richtlijn 70/156/EEG bedoelde document

(1) PB nr. L 42 van 23. 2. 1970, blz. 1.
(2) PB nr. L 375 van 31. 12. 1980, blz. 34.
(3) PB nr. L 220 van 29. 8. 1977, blz. 95.
(4) PB nr. L 209 van 29. 7. 1981, blz. 32.

niet langer afgeven voor een type voertuig van categorie M_1,

— de nationale goedkeuring van een type voertuig van categorie M_1 weigeren,

indien de veiligheidsgordels of bevestigingssystemen niet voldoen aan de voorschriften van Richtlijn 77/541/EEG, zoals gewijzigd bij onderhavige richtlijn;

b) de EEG-goedkeuring van een voor een voertuig van categorie M_1 bestemd type veiligheidsgordel of bevestigingssysteem weigeren, indien dit type of systeem niet voldoet aan de voorschriften van Richtlijn 77/541/EEG, zoals gewijzigd bij onderhavige richtlijn.

3. Met ingang van 1 oktober 1990 mogen de Lid-Staten

— het voor de eerste maal in het verkeer brengen van voertuigen van categorie M_1 verbieden indien de veiligheidsgordels of bevestigingssystemen daarvan niet voldoen aan de voorschriften van Richtlijn 77/541/EEG, zoals gewijzigd bij onderhavige richtlijn,

— het in de handel brengen van voor voertuigen van categorie M_1 bestemde veiligheidsgordels en bevestigingssystemen, indien deze niet zijn voorzien van de in deze richtlijn vermelde EEG-goedkeuringsmerken.

Artikel 3

Met ingang van 1 oktober 1982 mogen de Lid-Staten

a) om redenen in verband met de veiligheidsgordels en bevestigingssystemen:

— voor andere typen voertuigen dan die van categorie M_1 de EEG-goedkeuring, de afgifte van het in artikel 10, lid 1, laatste streepje, van Richtlijn 70/156/EEG bedoelde document of de nationale goedkeuring niet weigeren,

— het voor de eerste maal in het verkeer brengen van die categorieën voertuigen niet verbieden,

indien de veiligheidsgordels en bevestigingssystemen van dit type voertuig of van deze voertuigen voldoen aan de bepalingen van Richtlijn 70/541/EEG, zoals gewijzigd bij onderhavige richtlijn;

b) — voor een type veiligheidsgordel of bevestigingssysteem bestemd voor andere voertuigen dan die van categorie M_1, de EEG-goedkeuring niet weigeren, indien dit type of dit systeem voldoet aan de voorschriften van Richtlijn 77/541/EEG, zoals gewijzigd bij onderhavige richtlijn,

— het in de handel brengen van veiligheidsgordels en bevestigingssystemen bestemd voor voertuigen van die categorieën verbieden indien deze niet zijn voorzien van het in deze richtlijn vermelde EEG-typegoedkeuringsmerk.

Artikel 4

De Lid-Staten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke maatregelen in werking treden om uiterlijk op 30 september 1982 aan deze richtlijn te voldoen. Zij stellen de Commissie hiervan onverwijld in kennis.

Artikel 5

Deze richtlijn is gericht tot de Lid-Staten.

Gedaan te Brussel, 2 april 1982.

Voor de Commissie
Karl-Heinz NARJES
Lid van de Commissie

BIJLAGE

Wijzigingen van de bijlagen bij Richtlijn 77/541/EEG

BIJLAGE I — **TOEPASSINGSGEBIED, DEFINITIES, EEG-TYPEGOEDKEURING EN MONTAGEVOORSCHRIFTEN**

0. Dit punt luidt als volgt:

„0. TOEPASSINGSGEBIED

Deze richtlijn is van toepassing op veiligheidsgordels en bevestigingssystemen voor montage in voertuigen die overeenkomen met de definitie van artikel 9 en die afzonderlijk, d.w.z. als individuele voorzieningen, voor inzittenden van volwassen postuur op naar voren gerichte zitplaatsen zijn bestemd.".

1.1.3 luidt als volgt:

„1.1.3. *„driepuntsgordel"* — alle gordels in het bijzonder bestaande uit een combinatie van een heup- en diagonaalband.".

1.1.4, 1.2.3, 1.6, 1,7: In de Franse en Italiaanse tekst worden de woorden „ensemble" resp. „complesso" vervangen door „ceinture" resp. „cintura".

1.5. De laatste zin wordt:

„De verstelinrichting kan een onderdeel vormen van de sluiting, het oprolmechanisme of van een ander gedeelte van de veiligheidsgordel;".

Na 1.8.4.2 wordt het volgende nieuwe punt 1.8.5 ingevoegd:

„1.8.5. oprolmechanisme met noodvergrendeling met verhoogde aanspreekdrempel (type 4N), een oprolmechanisme overeenkomstig 1.8.4, echter met bijzondere eigenschappen voor toepassing in voertuigen van de categorieën M_2, M_3, N_1, N_2 en N_3 (1).".

Na 1.19 worden de volgende nieuwe punten 1.20 en 1.21 ingevoegd:

„1.20. *„omsloten ontgrendelingsknop"* — de sluiting kan met een bol met een diameter van 40 mm niet worden geopend;

1.21. *„niet-omsloten ontgrendelingsknop"* — de sluiting kan met een bol met een diameter van 40 mm worden geopend.".

2.1.2.1. De eerste zin dient als volgt te luiden:

„een technische beschrijving in drievoud van het type veiligheidsgordel, waarin de banden en niet buigzame delen worden gespecificeerd, vergezeld van doelmatige tekeningen en, bij oprolmechanismen, van de montagevoorschriften hiervoor en voor de sensors.".

De punten 2.1.2.2, 2.1.2.3 en 2.1.2.4 luiden als volgt:

„2.1.2.2. vijf exemplaren van het gordeltype en

2.1.2.3. tien meter van elk type band dat voor het gordeltype wordt gebruikt.

2.1.2.4. De met de goedkeuringsproeven belaste technische dienst heeft het recht om extra monsters te vragen.".

2.4.1.2. In de Franse en Italiaanse tekst worden de woorden „ensemble" resp. „complesso" vervangen door „ceinture" resp. „cintura".

„(1) Definitie van de voertuigcategorieën overeenkomstig bijlage I bij Richtlijn 70/156/EEG (PB nr. L 42 van 23. 2. 1970).".

2.4.1.4. In de Franse en Italiaanse tekst worden de woorden „ensemble" resp. „complesso" vervangen door „ceinture" resp. „cintura"; in de Engelse tekst wordt „plastic parts" vervangen door „parts made of plastics".

2.4.2.2. De tweede zin van de derde alinea dient als volgt te luiden:

„Het oppervlak waarop de druk wordt uitgeoefend, moet in de stand van feitelijke ontgrendeling van de knop en geprojecteerd in een vlak loodrecht op de aanvankelijke richting van de beweging van de knop de volgende afmetingen hebben:".

2.4.2.3 luidt:

„2.4.2.3. De sluiting moet bestand zijn tegen langdurig gebruik en moet vóór de dynamische proef vermeld in punt 2.7.8, onder normale gebruiksomstandigheden 5 000-maal worden geopend en gesloten.".

2.4.5.2.1.1 luidt:

„2.4.5.2.1.1. Het oprolmechanisme moet vergrendeld zijn wanneer de vertraging van het voertuig bij type 4 0,45 g en bij type 4N 0,85 g heeft bereikt.".

2.4.5.2.1.2 luidt:

„2.4.5.2.1.2. Het mag niet vergrendelen bij een in de uittrekrichting gemeten bandversnelling van minder dan 0,8 g bij type 4 en 1,0 g bij type 4N.".

2.4.5.2.1.3 luidt:

„2.4.5.2.1.3. Het oprolmechanisme mag niet vergrendelen wanneer de sensor onder een hoek van 12° of minder wordt gekanteld in ongeacht welke richting en uitgaande van de door de fabrikant opgegeven montagestand.".

2.4.5.2.1.4 luidt:

„2.4.5.2.1.4. Het oprolmechanisme moet vergrendelen wanneer de sensor bij type 4 27° en meer en bij type 4N 40° en meer in ongeacht welke richting afwijkt van de door de fabrikant opgegeven montagestand.".

Na 2.4.5.2.1.4 wordt het volgende nieuwe punt 2.4.5.2.1.5 ingevoegd:

„2.4.5.2.1.5. Indien de werking van het oprolmechanisme afhankelijk is van een extern signaal of een energiebron, moet bij het uitvallen of een onderbreking van het signaal of de energiebron een automatische vergrendeling van het oprolmechanisme zijn gewaarborgd.".

2.4.5.2.2 luidt:

„2.4.5.2.2. Een oprolmechanisme met noodvergrendeling met meervoudige gevoeligheid, waarvan één de bandgevoeligheid is, moet bij beproeving overeenkomstig punt 2.7.7.2 aan bovenstaande eisen voldoen en moet bovendien vergrendelen wanneer de in de uittrekrichting gemeten bandversnelling bij type 4 1,5 g of meer en bij type 4N 2,0 g of meer bedraagt.".

2.6. In de Franse en Italiaanse tekst worden de woorden „ensemble" resp. „complesso" vervangen door „ceinture" resp. „cintura".

2.6.1.2 luidt:

„2.6.1.2. De dynamische proef moet worden verricht met twee veiligheidsgordels die tevoren niet aan een belasting zijn onderworpen, behalve waar het gordels betreft die deel uitmaken van bevestigingssystemen; in het laatste geval wordt de dynamische beproeving uitgevoerd met bevestigingssystemen voor een groep zitplaatsen die niet eerder aan een belasting zijn onderworpen. De sluitingen van de te beproeven gordels moeten voldoen aan het bepaalde in punt 2.4.2.3.".

2.6.1.2.1 luidt:

„2.6.1.2.1. De gordels moeten de corrosieproef van punt 2.7.2 hebben doorstaan en na afloop daarvan moeten de sluitingen onder normale gebruiksomstandigheden nogmaals 500-maal worden geopend en gesloten.".

2.6.1.2.2 luidt:

„2.6.1.2.2. Bij veiligheidsgordels met oprolmechanismen moeten de oprolmechanismen, overeenkomstig het geval, aan de in de punten 2.4.5.1 of 2.4.5.2 bedoelde proeven worden onderworpen. Indien een oprolmechanisme echter krachtens het bepaalde in punt 2.6.1.2.1 reeds aan de corrosieproef is onderworpen, dan behoeft deze proef niet te worden herhaald.".

Na 2.6.1.2 wordt het volgende nieuwe punt 2.6.1.3 ingevoegd:

„2.6.1.3. Tijdens de proef moet worden gecontroleerd of aan de volgende voorwaarden wordt voldaan:

2.6.1.3.1. geen enkel deel van een veiligheidsgordel of bevestigingssysteem waarmede de inzittende van het voertuig op zijn plaats wordt gehouden, mag breken en geen enkele sluiting of geen enkel vergrendelings- of wegklapsysteem mag opengaan, of ontgrendelen en

2.6.1.3.2. de voorwaartse verplaatsing van de proefpop moet, voor heupgordels, ter hoogte van het bekken beperkt blijven tussen 80 en 200 mm. Bij andere gordeltypen moet de voorwaartse verplaatsing, ter hoogte van het bekken beperkt blijven tussen 80 en 200 mm en ter hoogte van de borstkas, tussen 100 en 300 mm. Deze verplaatsingen moeten worden gemeten ten opzichte van de in bijlage VIII, figuur 6, vermelde referentiepunten.".

Het oorspronkelijke punt 2.6.1.3 wordt een nieuw punt 2.6.1.4.

Het oorspronkelijke punt 2.6.1.3.1 wordt een nieuw punt 2.6.1.4.1.

Het oorspronkelijke punt 2.6.1.3.2 wordt een nieuwe punt 2.6.1.4.2 en luidt als volgt:

„2.6.1.4.2. Bij voertuigen die van deze systemen zijn voorzien, moet het vergrendelings- en het wegklapsysteem waardoor de inzittenden het voertuig kunnen verlaten, steeds na de dynamische beproeving met de hand kunnen worden ontgrendeld.".

2.6.2.1 wordt als volgt aangevuld:

„Bij de procedures type 1 en type 2 wordt de beproeving van de breuksterkte uitsluitend met de monsters van de band uitgevoerd (2.7.5). Bij de procedure type 3 wordt de beproeving van de breuksterkte uitgevoerd met de band, de betrokken niet buigzame delen inbegrepen (2.7.6).".

2.6.2.2. In de tabel mag procedure type 2 niet op de verstelinrichting van de gordel worden toegepast.

2.7.1.1 luidt:

„2.7.1.1. Voor de inspectie van de sluiting, de beproeving van de werking van de sluiting in koude toestand, eventueel de koudeproef overeenkomstig punt 2.7.6.4, de duurproef van de sluiting, de corrosieproef van de gordel, de proeven inzake de werking van het oprolmechanisme, de dynamische proef en de proef betreffende het openen van de sluiting na de dynamische proef, zijn twee gordels of bevestigingssystemen vereist. Voor de inspectie van de gordel of het bevestigingssysteem wordt één van beide monsters gebruikt.".

2.7.1.2 luidt:

„2.7.1.2. Voor de inspectie van de sluiting en de beproeving van de sterkte van de sluiting, de bevestigingselementen, de verstelinrichtingen en eventueel de oprolmechanismen is één gordel of één bevestigingssysteem vereist.".

2.7.1.3 luidt:

„2.7.1.3. Voor de inspectie van de sluiting, de microslipproef en de schuurproef zijn twee gordels of bevestigingssystemen vereist. Voor de beproeving van de verstelmogelijkheden wordt één van beide monsters gebruikt.".

2.7.1.4 luidt als het oorspronkelijke punt 2.7.1.5.

2.7.1.5 en 2.7.1.6 vervallen.

2.7.2. In de Franse en Italiaanse tekst worden de woorden „ensemble" resp. „complesso" vervangen door „ceinture" resp. „cintura".

2.7.3.2.1. De eerste zin luidt als volgt:

„Hiervoor geldt de ISO-aanbeveling R 105—B 02—1978.".

2.7.3.2.2 luidt:

„2.7.3.2.2. Na blootstelling moet de band ten minste 24 uur lang worden geplaatst in een atmosfeer met een temperatuur van 20 °C ± 5 °C en een relatieve vochtigheidsgraad van 65 % ± 5 %. Indien de proef niet onmiddellijk na deze behandeling wordt verricht, dan moet het monster in een hermetisch afgesloten recipiënt worden bewaard tot met de proef wordt begonnen. De breukbelasting moet worden bepaald binnen vijf minuten nadat het monster uit genoemde atmosfeer of recipiënt is genomen.".

2.7.3.6.4.2 luidt:

„2.7.3.6.4.2. Procedure type 2: voor die gevallen waarin de band door een niet buigzaam deel gaat en hierbij van richting verandert.

De hoeken van de twee uiteinden van de band moeten in overeenstemming zijn met figuur 2 van bijlage XII.

De belasting van 0,5 daN moet permanent worden aangebracht. Indien de band door een niet buigzaam deel gaat en hierbij meer dan eenmaal van richting verandert, mag de belasting van 0,5 daN zodanig worden opgevoerd dat de band over de vereiste afstand van 300 mm door dat niet buigzame deel heen en weer beweegt.".

2.7.6. In de Franse en Italiaanse tekst worden de woorden „ensemble" resp. „complesso" vervangen door „ceinture" resp. „cintura".

2.7.6.1 luidt:

„2.7.6.1. De sluiting en de verstelinrichting moeten met behulp van de normale bevestigingselementen aan de trekproefapparatuur worden verbonden; de belasting wordt dan opgevoerd tot 980 daN. Indien de sluiting of de verstelinrichting deel uitmaakt van het bevestigingselement of van het gemeenschappelijke gedeelte van een driepuntsgordel, moet deze sluiting of deze verstelinrichting worden beproefd met het bevestigingselement overeenkomstig punt 2.7.6.2, met uitzondering van oprolmechanismen met een riemgeleider of katrol aan het bovenste bevestigingspunt. In dit geval bedraagt de proefbelasting 980 daN en de bandlengte die op het ogenblik van de blokkering op de bandspoel opgerold blijft moet 450 mm zoveel mogelijk benaderen.".

2.7.6.3 luidt:

„2.7.6.3. Twee exemplaren van de complete veiligheidsgordel moeten gedurende twee uur in een koelruimte worden geplaatst bij een temperatuur van −10 °C ±1 °C. De in elkaar passende delen van de sluiting moeten onmiddellijk na het verlaten van de koelruimte met de hand aan elkaar worden verbonden.".

2.7.6.4. In de Engelse tekst wordt „plastic parts" vervangen door „parts made of plastics".

2.7.7.2.2. Tweede zin: de waarde „10 g" wordt vervangen door de waarde „25 g".

2.7.7.4 luidt:

„2.7.7.4. Oprolkracht

2.7.7.4.1. De eerste zin moet als volgt beginnen:

„De voor het oprollen benodigde kracht moet: . . .".

De laatste zin moet als volgt eindigen:

„. . . terwijl de band opgerold wordt met een snelheid van ongeveer 0,6 m per minuut.".

In de Franse en Italiaanse tekst worden de woorden „ensemble" resp. „complesso" vervangen door „ceinture" resp. „cintura".

2.7.8. In de Franse tekst wordt het woord „ensemble" vervangen door het woord „ceinture".

2.7.8.1.1 luidt:

„2.7.8.1.1. Indien een veiligheidsgordel deel uitmaakt van een geheel waarvoor een typegoedkeuring als bevestigingssysteem wordt aangevraagd, wordt deze veiligheidsgordel aan het gedeelte van de voertuigconstructie bevestigd waarvoor deze normaal is bestemd; dit gedeelte wordt op de hieronder omschreven wijze op de beproevingswagen gemonteerd.".

2.7.8.1.4. De laatste zin luidt als volgt:

„Indien de zitplaats een verstelbare rugleuning heeft, moet deze rugleuning worden vergrendeld overeenkomstig de aanwijzingen van de fabrikant of indien dergelijke aanwijzingen niet zijn verstrekt, zodanig worden vergrendeld dat bij voertuigen van de categorieën M_1 en N_1 zoveel mogelijk een effectieve hoek van 25° wordt gevormd en bij voertuigen van alle andere categorieën zoveel mogelijk een effectieve hoek van 15°.".

2.7.8.1.5. Punt 2.6.1.3.1 wordt vervangen door punt 2.6.1.4.1.

2.7.8.2 luidt:

„2.7.8.2. De gordel moet op de volgende wijze op de in bijlage VIII beschreven proefpop worden aangebracht. Tussen de rug van de proefpop en de rugleuning van de zitplaats wordt een plank met een dikte van 25 mm geplaatst. De gordel moet stevig om de proefpop worden bevestigd. Vervolgens wordt de plank weggenomen en de proefpop wordt zodanig geplaatst dat de rug over de gehele lengte de rugleuning van de zitplaats raakt.".

2.7.8.6. Punt 2.6.1.3.1 wordt vervangen door punt 2.6.1.4.1.

2.7.9. In de Franse en Italiaanse tekst worden de woorden „ensemble" resp. „complesso" vervangen door „ceinture" resp. „cintura".

2.7.9.2 luidt:

„2.7.9.2. De gordel wordt van de beproevingswagen losgemaakt zonder dat de sluiting wordt geopend. Op de sluiting wordt een directe trekbelasting uitgeoefend van 30 daN. Indien de sluiting is verbonden met een niet buigzaam gedeelte, wordt de kracht uitgeoefend met inachtneming van de hoek die tijdens de dynamische proef wordt gevormd door de sluiting en het niet buigzame uiteinde. Met een snelheid van 400 mm/min. ± 20 mm/min. wordt op het geometrische middelpunt van de knop waarmee de sluiting wordt geopend een belasting aangebracht langs een constante as die evenwijdig loopt aan de aanvankelijke bewegingsrichting voor het openen van de knop. Bij het uitoefenen van de voor het openen van de sluiting benodigde kracht wordt de sluiting ondersteund door een niet buigzame steun. De voornoemde belasting mag de in punt 2.4.2.5 vermelde grens niet overschrijden. Het contactpunt van de beproevingsapparatuur moet bolvormig zijn met een straal van 2,5 mm ± 0,1 mm en een gepolijst metalen oppervlak hebben.".

2.7.9.3 wordt geschrapt.

Het oorspronkelijke punt 2.7.9.4 wordt een nieuw punt 2.7.9.3.

Het oorspronkelijke punt 2.7.9.5 wordt een nieuw punt 2.7.9.4.

2.7.10. Punt 2.6.1.3.1 wordt vervangen door punt 2.6.1.4.1.
In de Franse en Italiaanse tekst worden de woorden „ensemble" resp. „complesso" vervangen door „ceinture" resp. „cintura.".

In de punten 2.8.1.1 en 2.8.1.2 sub d), wordt de uitdrukking („veiligheids)-gordels" vervangen door de uitdrukking „veiligheidsgordels en bevestigingssystemen".

2.8.1.4.1 luidt:

„2.8.1.4.1. Bij alle veiligheidsgordels en bevestigingssystemen met een oprolmechanisme met noodvergrendeling moet worden gecontroleerd of wordt voldaan:

— hetzij aan de eisen van punt 2.4.5.2.1.1 overeenkomstig het bepaalde in punt 2.4.5.2.3,

— hetzij aan de eisen van punt 2.4.5.2.1.4.

In het laatste geval moet bovendien bij ten minste 10 % van de produktie worden gecontroleerd of aan de eisen van punt 2.4.5.2.1.1 wordt voldaan.".

2.8.2.1. In punt 2.8.2.1 wordt de uitdrukking „een gordel" vervangen door „een exemplaar".

3. Dit punt luidt:

„3. VOORSCHRIFTEN VOOR MONTAGE IN HET VOERTUIG"

3.2.2.2 luidt:

„3.2.2.2. bij een juiste draagwijze de kans dat bij een voorwaartse beweging de band van de schouder van de drager glijdt tot een minimum wordt beperkt.".

3.3.2. De laatste zin wordt als volgt aangevuld:

„. . . worden gecontroleerd of de breedte van het contactoppervlak . . .".

BIJLAGE III — **EEG-GOEDKEURINGSMERK**

1.1.1. In dit punt toevoegen „GR" voor Griekenland.

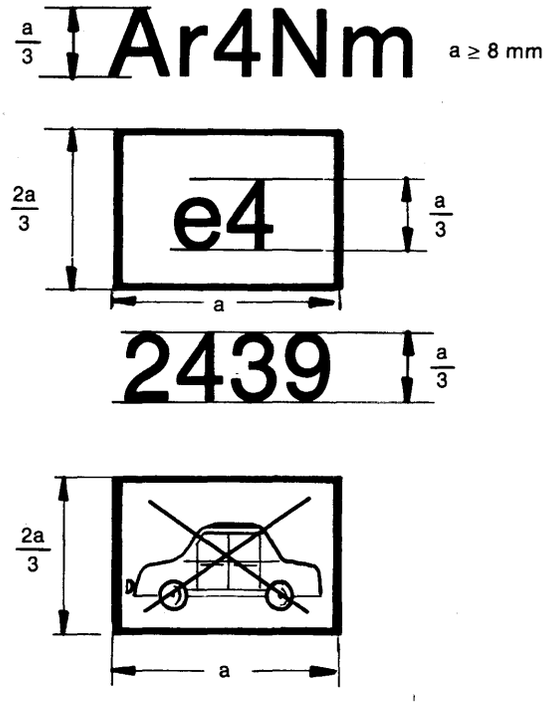
Er word een punt 1.1.4 toegevoegd dat als volgt luidt:

„1.1.4. voor gordels met oprolmechanismen van het type 4N, een symbool bestaande uit een rechthoek met een voertuig van categorie M_1, waardoor een kruis is geplaatst ten einde aan te geven dat dit type oprolmechanisme niet is toegelaten voor voertuigen van categorie M_1.".

In de punten 2.1, 2.2 en 2.3 moet de vermelding „a = 8 mm" worden vervangen door „a ⩾ 8 mm". In punt 2.3 moet tevens het woord „harnastype" worden vervangen door „speciaal type".

Na 2.3 wordt het volgende nieuwe punt 2.4 toegevoegd:

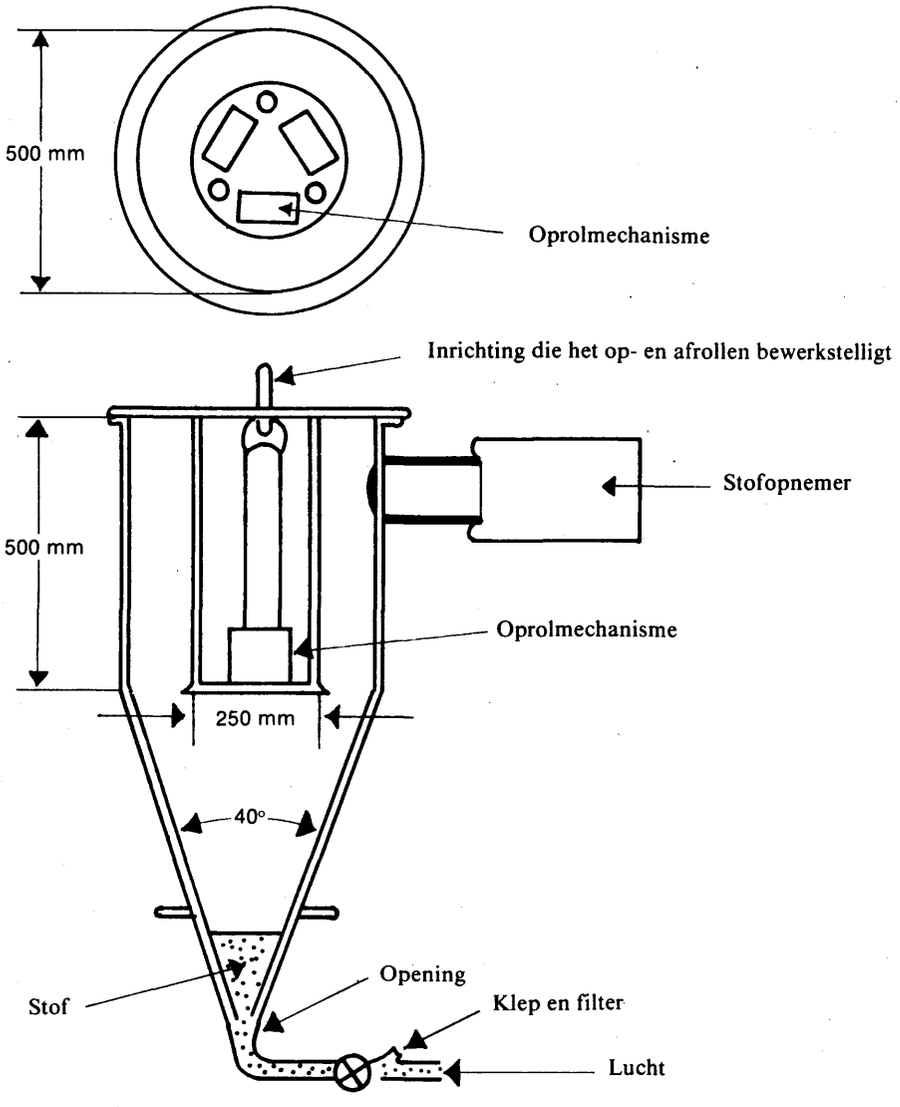
„2.4.



De gordel die is voorzien van bovenstaand EEG-goedkeuringsmerk is een driepuntsgordel („A") met een oprolmechanisme van het type 4N („r4N") met meervoudige gevoeligheid („m") en goedgekeurd in Nederland („e 4") onder nr. 2439. Deze gordel mag niet worden aangebracht in een voertuig van categorie M_1.".

BIJLAGE VI — **VOORBEELD VAN APPARATUUR VOOR DE PROEF INZAKE DE BESTANDHEID VAN HET OPROLMECHANISME TEGEN STOF**

Het schema wordt door onderstaand schema vervangen:



BIJLAGE VII — **BESCHRIJVING VAN DE BEPROEVINGSWAGEN, ZITPLAATS, BEVESTIGINGEN EN STOPINRICHTING**

2. De eerste zin luidt als volgt:

„Behalve bij proeven met bevestigingssystemen moet de zitplaats van stijve constructie zijn en een glad oppervlak hebben.".

3. Dit punt luidt:

„3. BEVESTIGINGEN

De bevestigingen moeten worden aangebracht overeenkomstig figuur 1. De punten die overeenkomen met de plaatsen van de bevestigingen, geven de positie aan van de bevestiging van gordeluiteinden op de wagen of eventueel op de krachtmeters. Indien de lengte tussen de bovenrand van de sluiting en de bevestigingsopening in het versterkte uiteinde van de gordel niet meer dan 250 mm bedraagt, worden de punten A, B en K gewoonlijk als bevestigingspunten gebruikt. In het tegenovergestelde geval moeten de punten A_1 en B_1 worden gebruikt. De constructie die de bevestigingen draagt moet stijf zijn. De verplaatsing van de bovenste bevestiging mag niet groter zijn dan 0,2 mm in de lengterichting indien hierop een belasting van 98 daN in deze richting wordt toegepast. De wagen moet zodanig zijn uitgevoerd dat de delen die tijdens de proef de bevestigingen dragen geen enkele blijvende vervorming ondergaan.

Indien een vierde bevestigingspunt voor de montage van het oprolmechanisme noodzakelijk is dan moet dit:

— in het door K lopende loodrechte vlak in de lengterichting liggen,

— de afstelling van het oprolmechanisme onder de door de fabrikant voorgeschreven hoek mogelijk maken,

— in een cirkel om K met een straal KB1 = 790 mm liggen voor zover de lengte van de gordel tussen de bovenste riemgeleiding en het punt waar de riem uit het oprolmechanisme komt 540 mm of meer bedraagt, terwijl in andere gevallen de cirkel om K een straal moet hebben van 350 mm.".

4. De derde alinea luidt als volgt:

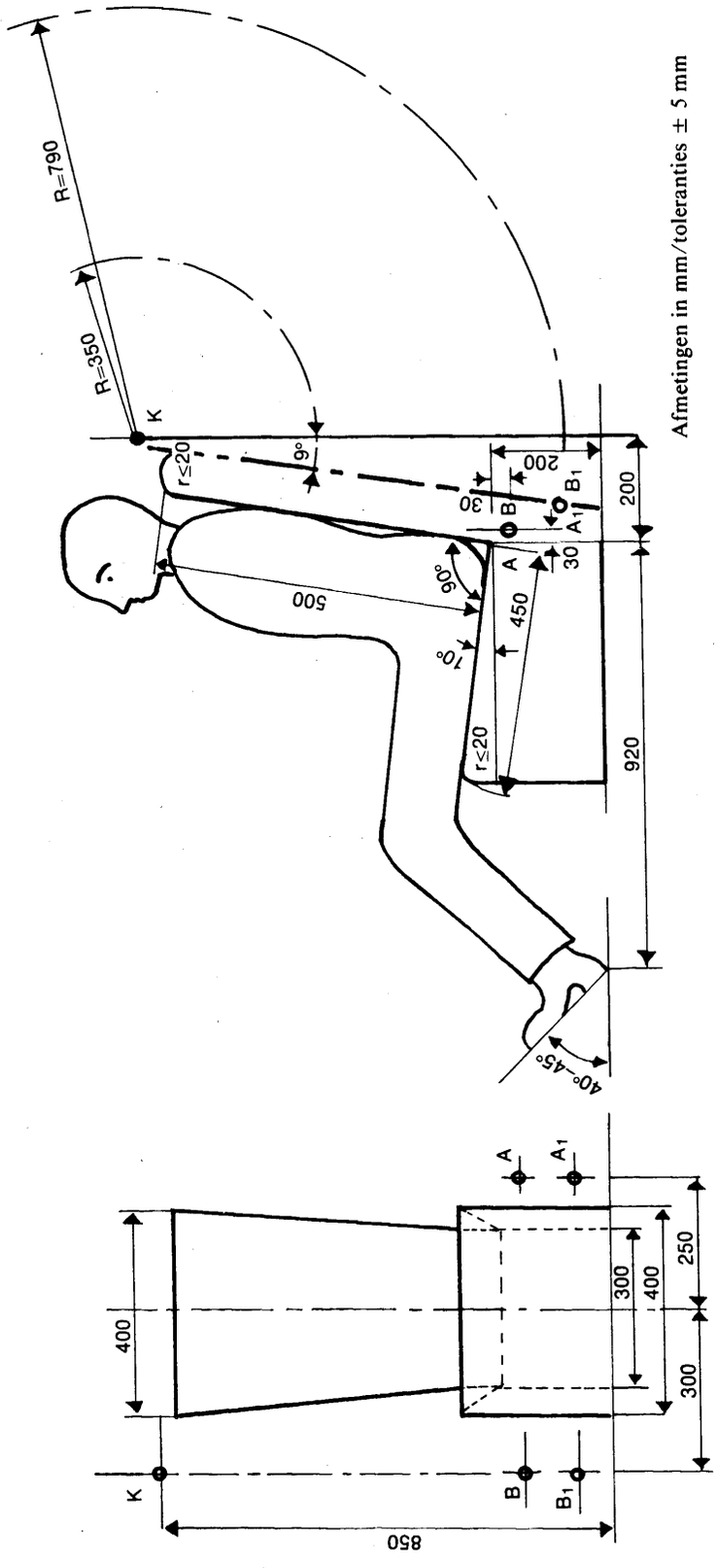
„De afmetingen van de verschillende onderdelen van deze schokdemper zijn aangegeven op de tekeningen die in de figuren 2, 3 en 4 zijn afgebeeld. De kenmerken van het absorberende materiaal zijn hieronder aangegeven. De buizen moeten onmiddellijk vóór elk van de proeven gedurende ten minste 12 uur in een omgeving met een temperatuur tussen 15 en 25 °C worden geplaatst zonder te worden gebruikt. Gedurende de dynamische beproeving van veiligheidsgordels of bevestigingssystemen moet de stopinrichting dezelfde temperatuur hebben als bij de kalibreringsproef, d.w.z. met een tolerantie van ± 2 °C. De eisen waaraan de stopinrichting moet voldoen zijn in bijlage IX aangegeven. Elke andere inrichting die gelijkwaardige resultaten oplevert, mag worden gebruikt.".

TABEL — **KARAKTERISTIEKEN VAN HET ABSORBEREND MATERIAAL**

De eerste regel wordt:

„-Shorehardheid A: 95 ± 2 bij 20 °C ± 5 °C.".

Figuur 1 wordt door onderstaande figuur vervangen:

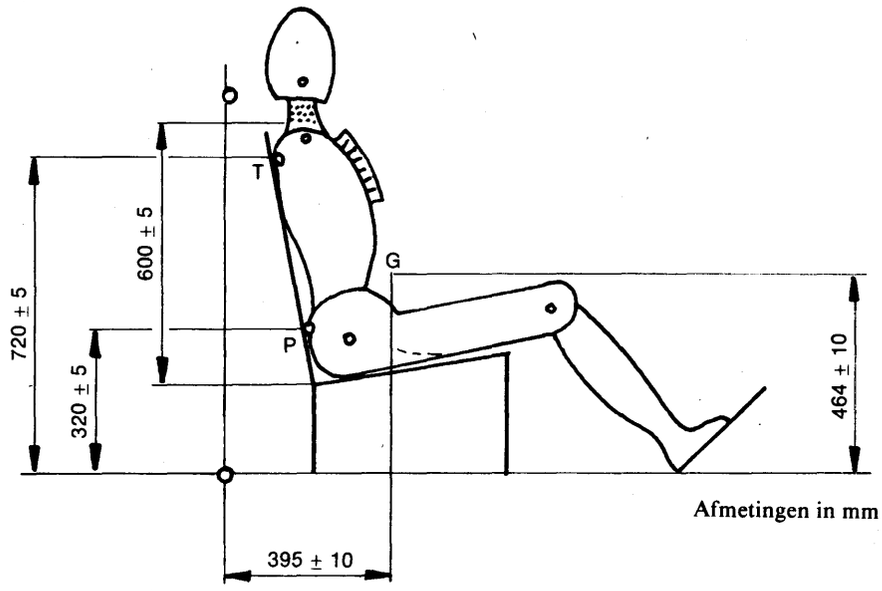


Figuur 1

Beproevingswagen, zitplaats, bevestiging

BIJLAGE VIII — **BESCHRIJVING VAN DE PROEFPOP**

Figuur 6 wordt door onderstaande figuur vervangen:



Figuur 6

Proefpop in zittende houding overeenkomstig figuur 1 van bijlage VII

G = Zwaartepunt
T = Referentiepunt van de romp (gelegen aan de achterzijde op de middellijn van de pop)
P = Referentiepunt van de heup (gelegen aan de achterzijde op de middellijn van de pop)

BIJLAGE IX— **OMSCHRIJVING VAN DE VERTRAGINGSCURVE VAN DE WAGEN ALS FUNCTIE VAN DE TIJD**

Eerste alinea: De laatste zin luidt als volgt:

„Bij de kalibrering van de stopinrichting moet de snelheid van de beproevingswagen 50 km/h ± 1 km/h en de stopafstand 400 mm ± 20 mm bedragen.".

Voetnoot 1 luidt als volgt:

„(1) Deze voorschriften zijn in overeenstemming met ISO-aanbeveling R 6487/1980.".

BIJLAGE X— **GEBRUIKSAANWIJZING**

Na punt 2 wordt een nieuw punt 3 toegevoegd dat als volgt luidt:

„3. Bij veiligheidsgordels met een oprolmechanisme van het type 4N moet er in de instructies voor de montage en, voor zover aanwezig, op de verpakking op worden gewezen dat deze gordel niet geschikt is voor montage in voertuigen voor personenvervoer met ten hoogste negen zitplaatsen, de bestuurderszitplaats inbegrepen.".

BIJLAGE XIV — **CHRONOLOGISCHE VOLGORDE DER PROEVEN**

De tabel wordt door onderstaande tabel vervangen:

Verwijzing naar punten	Proeven	Monsters															
		Veiligheidsgordel of bevestigingssysteem nr.					Band nr.										
		1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
2.2, 2.3.2, 2.4.1.1, 2.5.1.1	Inspectie van de gordel of het bevestigingssysteem	×															
2.4.2.1, 2.4.2.2	Inspectie van de sluiting	×	×	×	×	×											
2.4.2.6, 2.4.2.7, 2.7.6.1, 2.7.6.5	Sterkte van de sluiting			×													
2.4.3.2, 2.7.6.1	Sterkte van de verstelinrichting (eventueel oprolmechanismen)			×													
2.4.4, 2.7.6.2	Sterkte van de bevestigingselementen (eventueel oprolmechanismen)			×													
2.4.2.4, 2.7.6.3	Werking van de sluiting in koude toestand	×	×														
2.4.1.4, 2.7.6.4	Koude schokproef van de niet buigzame delen	×	×														
2.4.3.3, 2.7.6.6	Verstelmogelijkheid				×												
	Behandelingen/beproevingen van de gordel of het bevestigingssysteem vóór de dynamische beproeving:																
2.4.2.3, 2.6.1.2	— duurproef van de sluiting	×	×														
2.4.1.2, 2.7.2	— corrosieproef op de niet buigzame delen	×	×														
	— conditionering van de oprolmechanismen																
2.4.5.1.1, 2.4.5.2.1, 2.4.5.2.2, 2.4.5.2.3, 2.7.7.2	— vergrendelingsdrempel	×	×														
2.4.5.1.2, 2.4.5.2.4, 2.7.7.4	— oprolkracht	×	×														
2.4.5.1.3, 2.4.5.2.5, 2.7.7.1	— duurproef	×	×														
2.4.5.1.3, 2.4.5.2.5, 2.7.2	— corrosie	×	×														
2.4.5.1.3, 2.4.5.2.5, 2.7.7.3	— stof	×	×														
2.4.5.1.2, 2.7.5	Controle van de breedte van de band						×	×									
	Sterkte van de band na conditionering volgens:																
2.5.2, 2.7.5, 2.7.3.1	— omgevingstemperatuur en vochtigheid						×	×									

Verwijzing naar punten	Proeven	Monsters														
		Veiligheidsgordel of bevestigingssysteem nr.					Band nr.									
		1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
2.5.3, 2.7.5, 2.7.3.2	— licht								×	×							
2.5.3, 2.7.5, 2.7.3.3	— koude										×	×					
2.5.3, 2.7.5, 2.7.3.4	— warmte												×	×			
2.5.3, 2.7.5, 2.7.3.5	— water														×	×	
2.4.3.1, 2.7.4	Microslip				×	×											
2.6.2, 2.7.3.6	Schuurproef				×	×											
2.6.1, 2.7.8	Dynamische proef	×	×														
2.4.2.5, 2.4.2.7, 2.7.8, 2.7.9	Proef betreffende het openen van de sluiting	×	×														
2.7.1.4	Bewaring van een monster van de band																×