31982L0319

19.5.1982 *ÚŘEDNÍ VĚSTNÍK EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ* L 139/17

# SMĚRNICE KOMISE

## ze dne 2. dubna 1982,

## kterou se přizpůsobuje technickému pokroku směrnice Rady 77/541/EHS o sbližování právních předpisů členských států týkajících se bezpečnostních pásů a zádržných systémů motorových vozidel

(82/319/EHS)

KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského hospodářského společenství,

s ohledem na směrnici Rady 70/156/EHS ze dne 6. února 1970 o sbližování právních předpisů členských států týkající se schvalování typu motorových vozidel a jejich přípojných vozidel [1], naposledy pozměněnou směrnicí 80/1267/EHS [2], a zejména na článek 11 uvedené směrnice,

s ohledem na směrnici Rady 77/541/EHS ze dne 28. června 1977 o sbližování právních předpisů členských států týkajících se bezpečnostních pásů a zádržných systémů motorových vozidel [3], naposledy pozměněnou směrnicí 81/576/EHS [4], a zejména na článek 10 uvedené směrnice,

vzhledem k tomu, že v zájmu bezpečnosti silničního provozu rozšířila Rada směrnicí 81/576/EHS na všechny kategorie motorových vozidel rozsah působnosti směrnice 77/541/EHS, která byla původně omezena na vozidla kategorie $M_1$ podle definice v příloze I směrnice 70/156/EHS; že toto rozšíření rozsahu působnosti umožnil technický pokrok, kterého bylo mezitím dosaženo; že zavedení takového opatření však nutně vyžaduje vyrovnání požadavků a zkoušek podle této směrnice s rozšířeným rozsahem její působnosti; že zkušenosti získané při používání směrnice prokázaly potřebu, aby některá ustanovení byla více přizpůsobena skutečným zkušebním podmínkám;

vzhledem k tomu, že opatření této směrnice jsou v souladu se stanoviskem Výboru pro přizpůsobování směrnic o odstraňování technických překážek obchodu v oblasti motorových vozidel technickému pokroku,

PŘIJALA TUTO SMĚRNICI:

*Článek 1*

Přílohy I, III, VI, VII, VIII, IX, X a XIV směrnice 77/541/EHS se mění v souladu s přílohou této směrnice.

*Článek 2*

1. Od 1. října 1982 nesmějí členské státy

a) z důvodů týkajících se bezpečnostních pásů a zádržných systémů

— odmítnout udělit EHS schválení typu nebo vydat doklad uvedený v čl. 10 odst. 1 poslední odrážce směrnice 70/156/EHS nebo udělit vnitrostátní schválení typu pro typ motorového vozidla kategorie $M_1$, ani

— zakázat první uvedení do provozu vozidla kategorie $M_1$,

pokud bezpečnostní pásy a zádržné systémy tohoto typu vozidla nebo tohoto vozidla splňují požadavky směrnice 77/541/EHS ve znění této směrnice;

b) — odmítnout udělit EHS schválení typu konstrukční části pro typ bezpečnostního pásu nebo zádržného systému určeného pro montáž do vozidla kategorie $M_1$, který splňuje požadavky směrnice 77/541/EHS ve znění této směrnice, ani

— zakázat uvedení na trh takového bezpečnostního pásu nebo zádržného systému, který je opatřen značkou EHS schválení typu konstrukční části podle této směrnice.

2. Od 1. října 1983 členské státy

a) — nesmějí již vydat doklad uvedený v čl. 10 odst. 1 poslední odrážce směrnice 70/156/EHS pro typ motorového vozidla kategorie $M_1$ a

[1] Úř. věst. L 42, 23.2.1970, s. 1.
[2] Úř. věst. L 375, 31.12.1980, s. 34.
[3] Úř. věst. L 220, 29.8.1977, s. 95.
[4] Úř. věst. L 209, 29.7.1981, s. 32.

— mohou odmítnout udělit vnitrostátní schválení typu pro typ motorového vozidla kategorie $M_1$,

jehož bezpečnostní pásy nebo zádržné systémy nesplňují požadavky směrnice 77/541/EHS ve znění této směrnice;

b) mohou odmítnout udělit EHS schválení typu konstrukční části pro typ bezpečnostního pásu nebo zádržného systému určeného pro montáž do vozidel kategorie $M_1$, který nesplňuje požadavky směrnice 77/541/EHS ve znění této směrnice.

3. Od 1. října 1990 členské státy

— mohou zakázat první uvedení do provozu motorového vozidla kategorie $M_1$, jehož bezpečnostní pásy a zádržné systémy nesplňují požadavky směrnice 77/541/EHS ve znění této směrnice, a

— mohou zakázat uvedení na trh bezpečnostního pásu nebo zádržného systému, který je určen pro montáž do vozidel kategorie $M_1$ a který není označen značkou EHS schválení typu konstrukční části podle této směrnice.

*Článek 3*

Od 1. října 1982 nesmějí členské státy

a) z důvodů týkajících se bezpečnostních pásů a zádržných systémů

— odmítnout udělit EHS schválení typu nebo vydat doklad uvedený v čl. 10 odst. 1 poslední odrážce směrnice 70/156/EHS nebo udělit vnitrostátní schválení typu pro typ motorového vozidla kategorie jiné než $M_1$, ani

— zakázat první uvedení do provozu vozidla některé z těchto kategorií,

pokud bezpečnostní pásy a zádržné systémy tohoto typu vozidla nebo tohoto vozidla splňují požadavky směrnice 77/541/EHS ve znění této směrnice;

b) — odmítnout udělit EHS schválení typu konstrukční části pro typ bezpečnostního pásu nebo zádržného systému určeného k montáži do vozidel kategorií jiných než $M_1$, který splňuje požadavky směrnice 77/541/EHS ve znění této směrnice, ani

— zakázat uvedení na trh bezpečnostního pásu nebo zádržného systému, který je určen k montáži do vozidel těchto kategorií a který je opatřen značkou EHS schválení typu konstrukční části podle této směrnice.

*Článek 4*

Členské státy uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí nejpozději do 30. září 1982. Neprodleně o nich uvědomí Komisi.

*Článek 5*

Tato směrnice je určena členským státům.

V Bruselu dne 2. dubna 1982.

*Za Komisi*

Karl-Heinz NARJES

*člen Komise*

*PŘÍLOHA*

**Změny k přílohám směrnice 77/541/EHS**

*PŘÍLOHA I –* **OBLAST PŮSOBNOSTI, DEFINICE, EHS SCHVÁLENÍ TYPU KONSTRUKČNÍ ČÁSTI, POŽADAVKY NA MONTÁŽ**

Bod 0 se nahrazuje tímto:

„0. OBLAST PŮSOBNOSTI

Tato směrnice se vztahuje na bezpečnostní pásy a zádržné systémy, které jsou konstruovány pro montáž do vozidel podle definice v článku 9 a jsou určeny pro jednotlivé používání, tj. jako individuální zařízení pro osoby s postavou dospělých sedící na sedadlech směřujících dopředu.“

Bod 1.1.3 se nahrazuje tímto:

„1.1.3 ‚*tříbodovým pásem*‘ se rozumí pás, který je v podstatě kombinací břišního a diagonálního popruhu;“

Body 1.1.4, 1.2.3, 1.6 a 1.7: Ve francouzském a italském znění se slova „ensemble“ a „complesso“ nahrazují slovy „ceinture“ a „cintura“.

V bodě 1.5 se poslední věta nahrazuje tímto:

„Seřizovací zařízení může být součástí spony nebo navíječe nebo jakékoli jiné části bezpečnostního pásu.“

Za bod 1.8.4.2 se vkládá nový bod, který zní:

„1.8.5 ‚*navíječem s nouzovým blokováním s vyšším prahem odezvy*‘ (typ 4N) se rozumí navíječ typu uvedeného v bodu 1.8.4, ale který má zvláštní vlastnosti z hlediska jeho použití ve vozidlech kategorií $M_2$, $M_3$, $N_1$, $N_2$ a $N_3$ [1]“.

Za bod 1.19 se vkládají nové body, které znějí:

„1.20 ‚*zapuštěné uvolňovací tlačítko spony*‘: sponu nesmí být možno otevřít koulí o průměru 40 mm;

1.21 ‚*nezapuštěné uvolňovací tlačítko spony*‘: sponu musí být možno otevřít koulí o průměru 40 mm.“

V bodě 2.1.2.1 se první věta nahrazuje tímto:

„technický popis typu pásu uvádějící podrobnosti o použitých popruzích a tuhých částech, v trojím vyhotovení spolu se souvisejícími výkresy, a v případě navíječů také návod k jejich montáži a k montáži čidel.“

Body 2.1.2.2, 2.1.2.3 a 2.1.2.4 se nahrazuje tímto:

„2.1.2.2 pět vzorků typu pásu a

2.1.2.3 deset metrů každého druhu popruhu použitého pro typ pásu.

2.1.2.4 Technická zkušebna je oprávněna požadovat další vzorky.“

Bod 2.4.1.2 Ve francouzském a italském znění se slova „ensemble“ a „complesso“ nahrazují slovy „ceinture“ a „cintura“.

[1] 1 Vozidla kategorií uvedených v příloze I směrnice 70/156/EHS (Úř. věst. L 42, 23.2.1970).

Bod 2.4.1.4 Ve francouzském a italském znění se slova „ensemble“ a „complesso“ nahrazují slovy „ceinture“ a „cintura“. V anglickém znění se slova „plastic parts“ nahrazují slovy „parts made of plastics“.

V bodě 2.4.2.2 se návětí v druhé větě nahrazuje tímto:

„Povrch, na který se působí tímto tlakem, musí mít, při tlačítku v otevřené poloze spony a při promítnutí do roviny kolmé k počátečnímu směru pohybu tlačítka, tyto rozměry:“

Bod 2.4.2.3 se nahrazuje tímto:

„2.4.2.3 Spona musí snést opakovanou manipulaci a musí se před dynamickou zkouškou předepsanou v bodu 2.7.8 podrobit 5 000 cyklům otevírání a uzavírání za podmínek běžného používání.“

Bod 2.4.5.2.1.1 se nahrazuje tímto:

„2.4.5.2.1.1 musí blokovat, jakmile zpomalení vozidla dosáhne hodnoty 0,45 g v případě navíječe typu 4 nebo 0,85 g v případě navíječe typu 4N.“

Bod 2.4.5.2.1.2 se nahrazuje tímto:

„2.4.5.2.1.2 nesmí blokovat při hodnotách zrychlení popruhu menších než 0,8 g u navíječe typu 4 a menších než 1,0 g u navíječů typu 4N, měřeno ve směru odvíjení popruhu.“

Bod 2.4.5.2.1.3 se nahrazuje tímto:

„2.4.5.2.1.3 kromě toho nesmí blokovat, je-li čidlo odkloněno v kterémkoliv směru o úhel nepřesahující 12° od montážní polohy uvedené výrobcem.“

Bod 2.4.5.2.1.4 se nahrazuje tímto:

„2.4.5.2.1.4 musí blokovat, je-li čidlo v kterémkoliv směru odkloněno od montážní polohy uvedené výrobcem o více než 27° u navíječů typu 4 a o více než 40° u navíječů typu 4N.“

Za bod 2.4.5.2.1.4 se vkládá nový bod, který zní:

„2.4.5.2.1.5 je-li činnost navíječe nezávislá na vnějším signálu nebo energetickém zdroji, musí zařízení zajistit automatické blokování navíječe při poruše nebo přerušení signálu nebo odpojení zdroje energie.“

Bod 2.4.5.2.2 se nahrazuje tímto:

„2.4.5.2.2 navíječ s nouzovým blokováním s vícenásobnou citlivostí včetně citlivosti na odvíjení popruhu musí při zkoušce podle bodu 2.7.7.2 plnit stanovené požadavky a také blokovat při zrychlení popruhu nejméně 1,5 g u navíječe typu 4 nebo při zrychlení nejméně 2,0 g u navíječe typu 4N, měřeném ve směru odvíjení popruhu.“

Bod 2.6: Ve francouzském a italském znění se slova „ensemble“ a „complesso“ nahrazují slovy „ceinture“ a „cintura“.

Bod 2.6.1.2 se nahrazuje tímto:

„2.6.1.2 Dynamická zkouška se provede na dvou soupravách pásů, které nebyly předtím zatíženy, avšak s výjimkou souprav pásů tvořících součást zádržných systémů; v tomto případě se dynamická zkouška provede na zádržných systémech určených pro jednu skupinu sedadel, které nebyly předtím zatíženy. Spony zkoušených pásů musí plnit požadavky bodu 2.4.2.3.“

Bod 2.6.1.2.1 se nahrazuje tímto:

„2.6.1.2.1 Pásy se podrobí zkoušce odolnosti proti korozi definované v bodu 2.7.2, po které se spony podrobí dalším 500 cyklům otevírání a uzavírání za podmínek běžného používání.“

Bod 2.6.1.2.2 se nahrazuje tímto:

„2.6.1.2.2 U bezpečnostních pásů s navíječi musí být předtím navíječ podroben zkoušce podle bodu 2.4.5.1 nebo 2.4.5.2. Jestliže však navíječ již byl podroben zkoušce odolnosti proti korozi podle bodu 2.6.1.2.1, není nutné tuto zkoušku opakovat.“

Za bod 2.6.1.2 se vkládá nový bod, který zní:

„2.6.1.3 V průběhu této zkoušky musí být splněny následující požadavky:

2.6.1.3.1 žádná část soupravy pásu nebo zádržného systému zajišťující osobu ve vozidle se nesmí přetrhnout a žádné spony ani blokovací nebo seřizovací systémy se nesmějí odblokovat;

2.6.1.3.2 posuv figuríny směrem vpřed smí být u břišních pásů od 80 mm do 200 mm ve výši pánve. U ostatních typů pásů smí být posuv vpřed od 80 mm do 200 mm ve výši pánve a od 100 mm do 300 mm ve výši hrudníku. Tyto posuvy se vztahují k měřicím bodům vyznačeným v příloze VIII na obrázku 6.“

Dosavadní bod 2.6.1.3 se označuje jako bod 2.6.1.4.

Dosavadní bod 2.6.1.3.1 se označuje jako bod 2.6.1.4.1.

Dosavadní bod 2.6.1.3.2 se označuje jako bod 2.6.1.4.2 a nahrazuje se tímto:

„2.6.1.4.2 U vozidel, kde jsou taková zařízení použita, musí být možno po provedení dynamické zkoušky nadále ručně ovládat přestavovací a zajišťovací systémy, které umožňují cestujícím všech sedadel vystoupit z vozidla.“

V bodě 2.6.2.1 se doplňují nové věty, které znějí:

„U postupů typu 1 a typu 2 se zkouška pevnosti v tahu provede pouze se vzorky popruhu (bod 2.7.5). U postupu typu 3 se zkouška pevnosti v tahu provede s popruhem a vhodnými tuhými částmi (bod 2.7.6).“

Bod 2.6.2.2 V tabulce se postup typu 2 nepoužije na seřizovací zařízení.

Bod 2.7.1.1 se nahrazuje tímto:

„2.7.1.1 Pro kontrolu spony, zkoušku spony za nízké teploty, popřípadě zkoušku za nízké teploty podle bodu 2.7.6.4, zkoušku životnosti spony, zkoušku odolnosti pásu proti korozi, zkoušky činnosti navíječů a zkoušku otevírání spony po dynamické zkoušce se požadují dva pásy nebo zádržné systémy. Jeden z těchto dvou vzorků se použije pro kontrolu pásu nebo zádržného systému.“

Bod 2.7.1.2 se nahrazuje tímto:

„2.7.1.2 Jeden pás nebo zádržný systém se požaduje pro kontrolu spony a zkoušku pevnosti spony, připevňovacích kování, seřizovacích zařízení pásu a popřípadě navíječů.“

Bod 2.7.1.3 se nahrazuje tímto:

„2.7.1.3 Dva pásy nebo zádržné systémy se požadují pro kontrolu spony, zkoušku mikroprokluzu a zkoušku odolnosti proti oděru. Zkouška činnosti seřizovacího zařízení se provede na jednom z těchto dvou vzorků.“

Bod 2.7.1.4 zní jako dosavadní bod 2.7.1.5.

Body 2.7.1.5 a 2.7.1.6 se zrušují.

Bod 2.7.2: Ve francouzském a italském znění se slova „ensemble“ a „complesso“ nahrazují slovy „ceinture“ a „cintura“.

V bodě 2.7.3.2.1 se první věta nahrazuje tímto:

„Použije se doporučení ISO/R-105-B 02-1978.“

Bod 2.7.3.2.2 se nahrazuje tímto:

„2.7.3.2.2 Popruh se pak ponechá nejméně 24 hodin v atmosféře o teplotě (20 ± 5) °C a relativní vlhkosti (65 ± 5) %. Jestliže nemůže být zkouška provedena ihned po stabilizaci, musí být vzorek až do zahájení zkoušky uložen v hermeticky uzavřené nádobě. Pevnost popruhu v tahu se musí stanovit do 5 minut od jeho vyjmutí ze stabilizační atmosféry nebo z nádoby.“

Bod 2.7.3.6.4.2 se nahrazuje tímto:

„2.7.3.6.4.2 Postup typu 2: v případech, kdy popruh při průchodu některou tuhou částí mění jednou směr.

Úhly svírané oběma konci popruhů musí odpovídat příloze XII obrázku 2.

Musí se působit stálou silou 0,5 daN. Jestliže popruh při průchodu některou tuhou částí mění směr více než jednou, může se zatížení 0,5 daN zvětšit, aby se dosáhlo předepsaného posuvu popruhu 300 mm při průchodu touto tuhou částí.“

Bod 2.7.6 Ve francouzském a italském znění se slova „ensemble“ a „complesso“ nahrazují slovy „ceinture“ a „cintura“.

Bod 2.7.6.1 se nahrazuje tímto:

„2.7.6.1 Spona a seřizovací zařízení popruhu se připojí ke stroji na zkoušení pevnosti v tahu jejich běžnými připevňovacími kováními a působí se silou 980 daN. Je-li spona nebo seřizovací zařízení součástí připevňovacího kování nebo společné součásti tříbodového pásu, musí se spona nebo seřizovací zařízení zkoušet společně s připevňovacími kováními podle bodu 2.7.6.2, s výjimkou případu navíječů s vodicím válečkem u horního kotevního úchytu pásu. V tomto případě musí být zkušební síla 980 daN a délka popruhu, která zůstane navinutá na cívce v okamžiku zablokování, musí být co nejblíže hodnotě 450 mm.“

Bod 2.7.6.3 se nahrazuje tímto:

„2.7.6.3 Dva vzorky soupravy pásu se uloží do mrazicí komory s teplotou (-10 ± 1) °C na dobu 2 hodin. Okamžitě po vyjmutí z komory musí být spojovací části spony do sebe ručně zaklesnuty.“

Bod 2.7.6.4 V anglickém znění se slova „plastic parts“ nahrazují slovy „parts made of plastics“.

V bodě 2.7.7.2.2 druhé větě se hodnota „10 g“ nahrazuje hodnotou „25 g“.

Bod 2.7.7.4 se nahrazuje tímto:

„2.7.7.4 Navíjecí síla“

V bodě 2.7.7.4.1 první větě se počáteční slova nahrazují tímto:

„Navíjecí síla se měří.....“;

ve druhé větě se poslední slova nahrazují tímto:

„..... zatímco popruh je navíjen rychlostí přibližně 0,6 m za minutu.“

Ve francouzském a italském znění se slova „ensemble“ a „complesso“ nahrazují slovy „ceinture“ a „cintura“.

Bod 2.7.8 Ve francouzském a italském znění se slova „ensemble“ a „complesso“ nahrazují slovy „ceinture“ a „cintura“.

Bod 2.7.8.1.1 se nahrazuje tímto:

„2.7.8.1.1 Tvoří-li bezpečnostní pás část soupravy, která je předmětem žádosti o schválení typu konstrukční části jako zádržného systému, namontuje se tento pás na část nosné konstrukce vozidla, k níž se běžně připojuje, a tato část se připevní níže popsaným způsobem na zkušební vozík:“

V bodě 2.7.8.1.4 se poslední věta nahrazuje tímto:

„Opěradlo sedadla, je-li jeho sklon seřiditelný, se zajistí v poloze uvedené výrobcem nebo, není-li poloha uvedena, v poloze s účinným úhlem opěradla co nejbližším 25° u vozidel kategorií $M_1$ a $N_1$ a co nejbližším 15° u vozidel všech ostatních kategorií.“

V bodě 2.7.8.1.5 se slova „bodu 2.6.1.3.1“ nahrazují slovy „bodu 2.6.1.4.1“.

Bod 2.7.8.2 se nahrazuje tímto:

„2.7.8.2 Souprava pásu se připevní na figurínu popsanou v příloze VIII. Mezi záda figuríny a opěradlo sedadla se vloží deska o tloušťce 25 mm. Pás se na figuríně pevně utáhne. Pak se deska vyjme a figurína usadí tak, aby její záda byla po celé délce v dotyku s opěradlem sedadla.“

V bodě 2.7.8.6 se slova „bodu 2.6.1.3.1“ nahrazují slovy „bodu 2.6.1.4.1“.

Bod 2.7.9 Ve francouzském a italském znění se slova „ensemble“ a „complesso“ nahrazují slovy „ceinture“ a „cintura“.

Bod 2.7.9.2 se nahrazuje tímto:

„2.7.9.2 Souprava pásu se odmontuje od zkušebního vozíku bez otevření spony. Na sponu se působí přímo tažnou silou 30 daN. Je-li spona spojena s tuhou částí, musí se při působení síly brát v úvahu úhel vytvořený sponou a tuhou částí v průběhu dynamické zkoušky. Při rychlosti (400 ± 20) mm/min působí síla na geometrický střed uvolňovacího tlačítka spony. Síla působí podél konstantní osy rovnoběžné s počátečním směrem pohybu tlačítka. Při působení síly požadované pro otevření spony je spona držena tuhou podpěrou. Výše uvedená síla nesmí překročit mezní hodnotu uvedenou v bodu 2.4.2.5. Místo dotyku zkušebního zařízení musí mít kulový tvar s poloměrem (2,5 ± 0,1) mm. Musí mít hladký kovový povrch.“

Bod 2.7.9.3 se zrušuje.

Dosavadní bod 2.7.9.4 se označuje jako bod 2.7.9.3.

Dosavadní bod 2.7.9.5 se označuje jako bod 2.7.9.4.

V bodě 2.7.10 se slova „bodu 2.6.1.3.1“ nahrazují slovy „bodu 2.6.1.4.1“ a ve francouzském a italském znění se slova „ensemble“ a „complesso“ nahrazují slovy „ceinture“ a „cintura“.

V bodech 2.8.1.1 a 2.8.1.2 (d) se slova „souprav pásů“ nahrazují slovy „pásů a zádržných systémů“.

Bod 2.8.1.4.1 se nahrazuje tímto:

„2.8.1.4.1 U všech pásů a zádržných systémů, které obsahují navíječ s nouzovým blokováním, se musí kontrolovat, zda splňují:

— požadavky bodu 2.4.5.2.1.1 podle zkušebních podmínek definovaných v bodu 2.4.5.2.3 nebo

— požadavky bodu 2.4.5.2.1.4.

Je-li druhé ustanovení splněno, nejméně 10 % z výrobní série musí být také zkoušeno v souladu s bodem 2.4.5.2.1.1.“

Bod 2.8.2.1: V německém znění se slova „eine Anordnung“ nahrazují slovy „ein Exemplar“ a ve francouzském znění se slovo „ensemble“ nahrazuje slovem „exemplaire“.

Bod 3 se nahrazuje tímto:

„3. POŽADAVKY NA MONTÁŽ DO VOZIDLA“

Bod 3.2.2.2 se nahrazuje tímto:

„3.2.2.2 u pásu, který je správně nasazen, co nejvíce zmenšovaly míru nebezpečí sklouznutí popruhu z ramene uživatele způsobeného pohybem uživatele vpřed;“

---

*PŘÍLOHA III* – **ZNAČKA EHS SCHVÁLENÍ TYPU KONSTRUKČNÍ ČÁSTI**

V bodě 1.1.1 se doplňují písmena „GR“ pro Řecko.

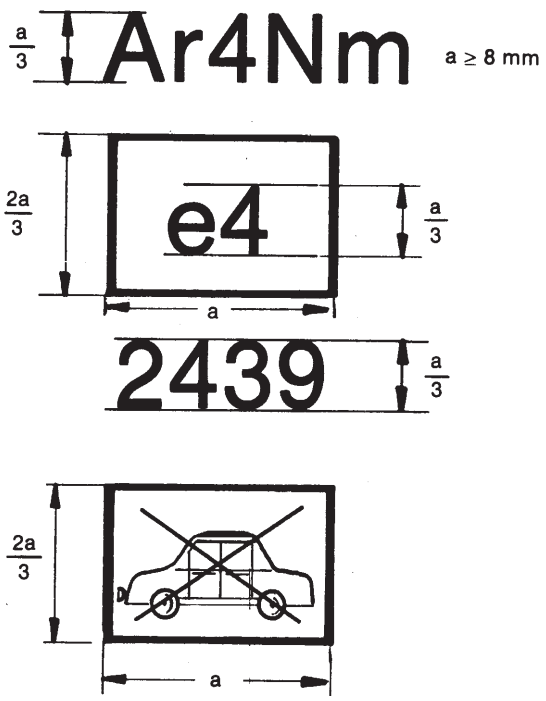
Vkládá se nový bod, který zní:

„1.1.4 Pásy vybavené navíječem typu 4N se také označí značkou, která se skládá z přeškrtnutého obdélníku s nakresleným vozidlem kategorie $M_1$ a která označuje, že použití tohoto typu navíječe je zakázáno ve vozidlech této kategorie.“

V bodech 2.1, 2.2 a 2.3 se rovnost „a = 8 mm“ nahrazuje nerovností „a ≥ 8 mm“ a v nizozemském znění se v bodě 2.3 slovo „harnastype“ nahrazuje slovy „special type“.

Za bod 2.3 se vkládá nový bod, který zní:

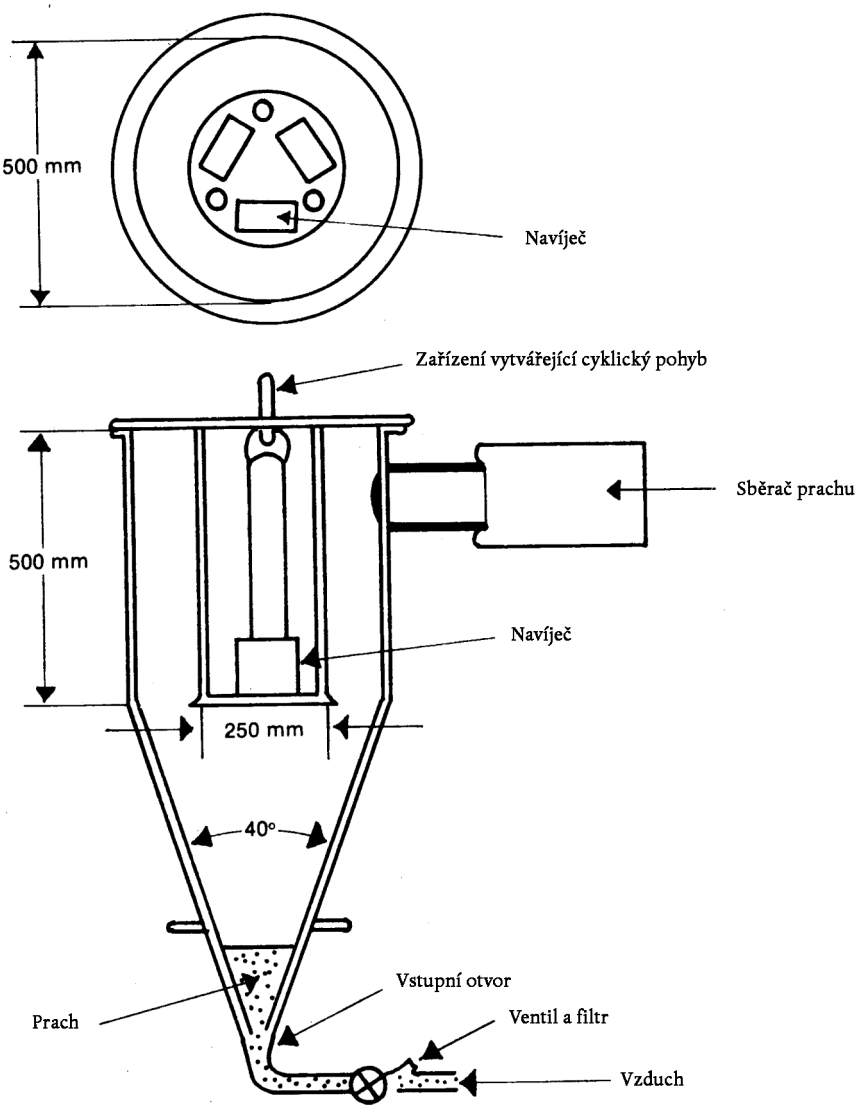
„2.4




Pás označený touto značkou schválení typu je tříbodový pás („A“), který má navíječ typu 4N („r4N“) s vícenásobnou citlivostí („m“), jehož EHS schválení typu konstrukční části bylo uděleno v Nizozemsku („e4“) pod číslem 2439. Tímto pásem nesmí být vybaveno vozidlo kategorie $M_1$.“

*PŘÍLOHA VI* – **PŘÍKLAD ZAŘÍZENÍ PRO ZKOUŠKY ODOLNOSTI PROTI PRACHU**

Původní nákres se nahrazuje tímto:



*PŘÍLOHA VII* – **POPIS VOZÍKU, SEDADLA, KOTEVNÍCH ÚCHYTŮ A BRZDNÉHO ZAŘÍZENÍ**

V bodě 2 se první věta nahrazuje tímto:

„S výjimkou zkoušek zádržných systémů musí mít sedadlo tuhou konstrukci a hladký povrch."

Bod 3 se nahrazuje tímto:

„3. KOTEVNÍ ÚCHYTY

Kotevní úchyty musí být umístěny tak, jak jsou vyznačeny na obrázku 1. Kruhové značky, které odpovídají uspořádání kotevních úchytů, označují polohu připevnění konců pásů k vozíku, popřípadě k snímači síly. Kotevní úchyty pro běžné použití jsou body A, B a K, jestliže není délka popruhu mezi horní hranou spony a otvorem pro upevnění držáku popruhu větší než 250 mm. Jinak se použijí body $A_1$ a $B_1$. Konstrukce nesoucí kotevní úchyty musí být tuhá. Horní kotevní úchyt se nesmí v podélném směru posunout o více než 0,2 mm, působí-li na něj v tomto směru síla 98 daN. Vozík musí být konstruován tak, aby při zkoušce nemohlo dojít k trvalé deformaci částí nesoucích kotevní úchyty.

Jestliže je nutný čtvrtý kotevní úchyt pro upevnění navíječe, musí tento kotevní úchyt:

— být umístěn ve svislé podélné rovině procházející bodem K,

— umožnit naklonění navíječe do úhlu předepsaného výrobcem,

— ležet na kruhovém oblouku se středem K a s poloměrem $KB_1$ = 790 mm, není-li vzdálenost mezi horním vodítkem popruhu a výstupem popruhu z navíječe menší než 540 mm; ve všech ostatních případech má kruhový oblouk se středem v K poloměr 350 mm."

V bodě 4 se třetí pododstavec nahrazuje tímto:

„Rozměry jednotlivých částí tohoto tlumiče pohlcujícího energii jsou na obrázcích 2, 3 a 4. Vlastnosti materiálu pohlcujícího energii jsou uvedeny níže. Bezprostředně před každou zkouškou musí být trubky stabilizovány při teplotě od 15 °C do 25 °C po dobu nejméně 12 hodin, aniž jich bylo použito. Teplota brzdného zařízení v průběhu dynamických zkoušek bezpečnostních pásů a zádržných systémů musí být stejná jako v průběhu zkoušky kalibrace s dovolenou odchylkou ± 2 °C.

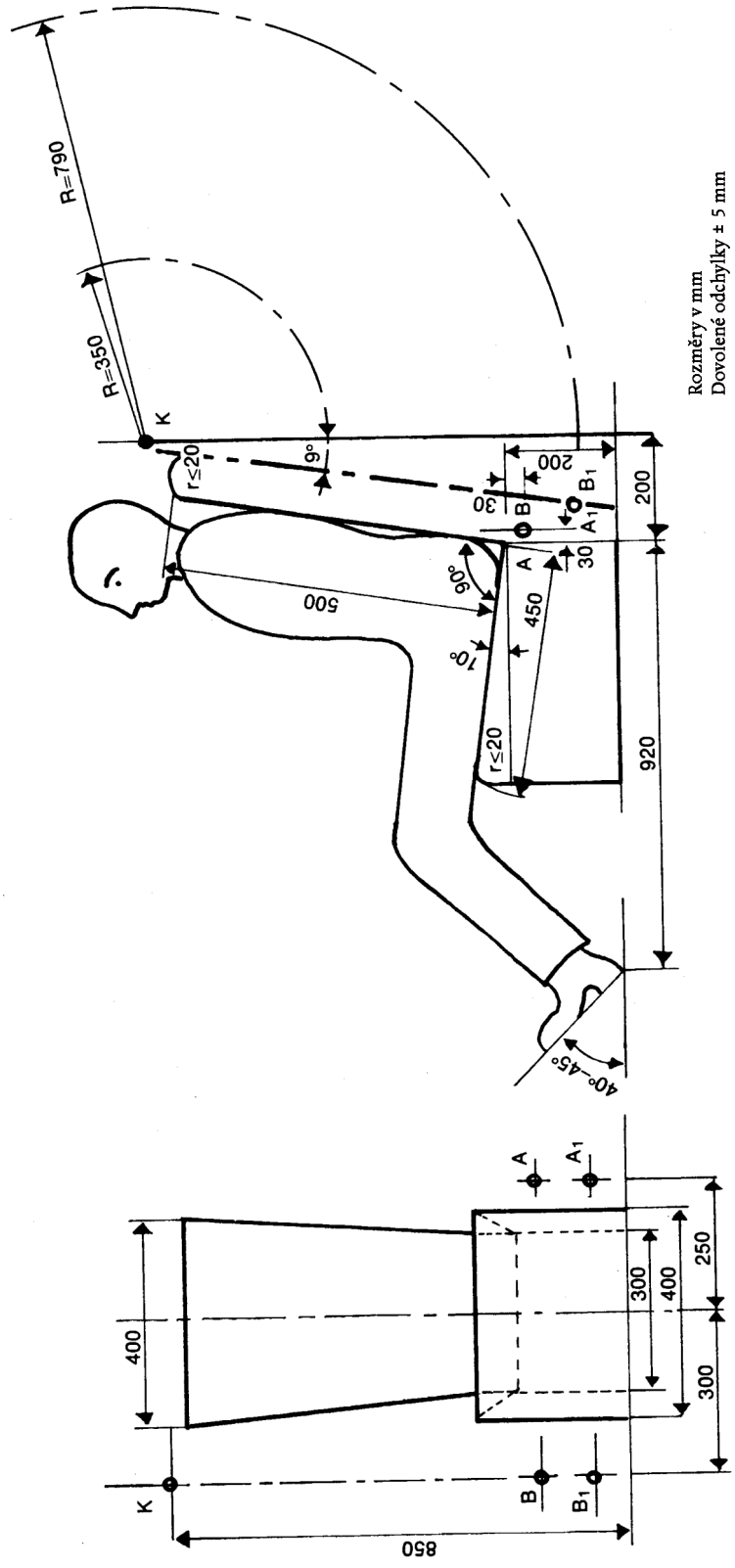
Požadavky týkající se brzdného zařízení jsou uvedeny v příloze IX. Lze připustit jakékoli jiné zařízení dávající rovnocenné výsledky."

TABULKA – **VLASTNOSTI MATERIÁLU TLUMÍCÍHO ENERGII**

První řádek se nahrazuje tímto:

„– Tvrdost Shore A: (95 ± 2) při (20 ± 5) °C."

Obrázek 1 se nahrazuje tímto:




Rozměry v mm
Dovolené odchylky ± 5 mm

*Obrázek 1*

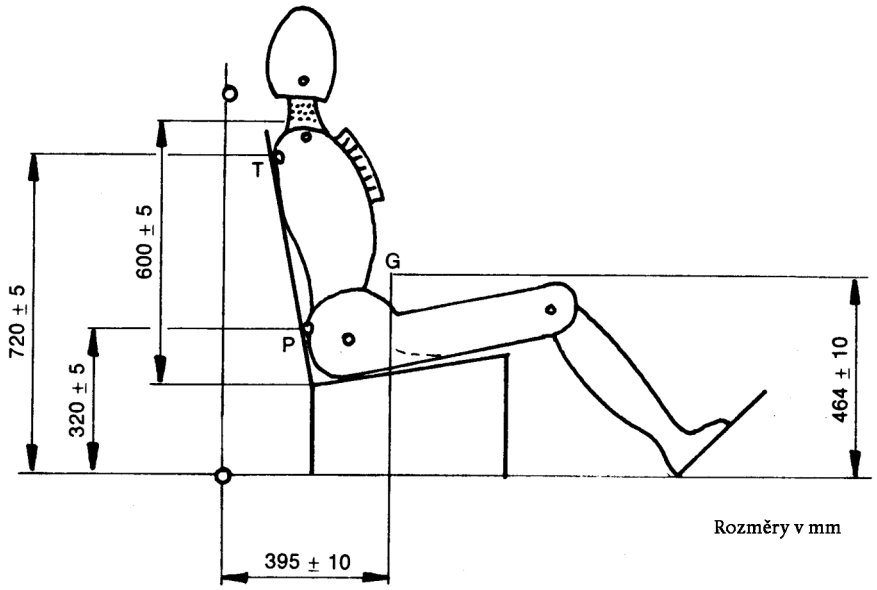
**Vozík, sedadlo, kotevní úchyt**

*PŘÍLOHA VIII* – **POPIS FIGURÍNY**

Obrázek 6 se nahrazuje tímto:

*Obrázek 6*

**Figurína v sedící poloze, jak je znázorněna v příloze VII na obrázku 1.**




G = těžiště

T = měřicí bod trupu (leží vzadu na střednici figuríny)

P = měřicí bod pánve (leží vzadu na střednici figuríny)

---

*PŘÍLOHA IX* – **POPIS KŘIVKY ZPOMALENÍ VOZÍKU V ZÁVISLOSTI NA ČASE**

V prvním pododstavci se poslední věta nahrazuje tímto:

„Brzdná dráha při kalibraci brzdného zařízení musí být (400 ± 20) mm a rychlost vozíku musí být (50 ± 1) km/h.“

Poznámka pod čarou ([1]) se nahrazuje tímto:

„([1]) Tyto požadavky odpovídají doporučení ISO R 6478/1980.“

---

*PŘÍLOHA X* – **NÁVOD K POUŽITÍ**

Za bod 2 se vkládá nový bod, který zní:

„3. U bezpečnostních pásů vybavených navíječem typu 4N musí být vyznačeno v návodu k montáži a na každém balení, že tento pás není vhodný k montáži do osobních vozidel s nejvýše devíti sedadly, včetně sedadla řidiče.“

---

*PŘÍLOHA XIV* –**ČASOVÉ POŘADÍ ZKOUŠEK**

Dosavadní tabulka se nahrazuje touto tabulkou:

| Odpovídající ustanovení Body | Zkouška | Zkušební vzorky | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Číslo pásu nebo zádržného systému | | | | | Číslo popruhu | | | | | | | | | | |
| | | 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 | Kontrola pásu nebo zádržného systému | x | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2.4.2.1, 2.4.2.2 | Kontrola spony | x | x | x | x | x | | | | | | | | | | | |
| 2.4.2.6, 2.4.2.7, 2.7.6.1, 2.7.6.5 | Zkouška pevnosti spony | | | x | | | | | | | | | | | | | |
| 2.4.3.2, 2.7.6.1 | Zkouška pevnosti seřizovacích zařízení (popřípadě navíječů) | | | x | | | | | | | | | | | | | |
| 2.4.4, 2.7.6.2 | Zkoušky pevnosti připevňovacího kování (popřípadě navíječů) | | | x | | | | | | | | | | | | | |
| 2.4.2.4, 2.7.6.3 | Zkouška spony za nízké teploty | x | x | | | | | | | | | | | | | | |
| 2.4.1.4, 2.7.6.4 | Zkouška tuhých částí nárazem za nízké teploty | x | x | | | | | | | | | | | | | | |
| 2.4.3.3, 2.7.6.6 | Snadnost seřizování | | | | x | | | | | | | | | | | | |
| | Stabilizace/zkoušení pásu nebo zádržného systému před dynamickou zkouškou: | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2.4.2.3, 2.6.1.2 | — životnost spony | x | x | | | | | | | | | | | | | | |
| 2.4.1.2, 2.7.2 | — odolnost tuhých částí proti korozi | x | x | | | | | | | | | | | | | | |
| | — stabilizace navíječů | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2.4.5.1.1, 2.4.5.2.1, 2.4.5.2.2, 2.4.5.2.3, 2.7.7.2 | — práh blokování | x | x | | | | | | | | | | | | | | |
| 2.4.5.1.2, 2.4.5.2.4, 2.7.7.4 | — navíjecí síla | x | x | | | | | | | | | | | | | | |
| 2.4.5.1.3, 2.4.5.2.5, 2.7.7.1 | — životnost | x | x | | | | | | | | | | | | | | |
| 2.4.5.1.3, 2.4.5.2.5, 2.7.2 | — koroze | x | x | | | | | | | | | | | | | | |
| 2.4.5.1.3, 2.4.5.2.5, 2.7.7.3 | — prach | x | x | | | | | | | | | | | | | | |
| 2.4.5.1.2, 2.7.5 | Zkouška šířky popruhu | | | | | | x | x | | | | | | | | | |

| Odpovídající ustanovení Body | Zkouška | Zkušební vzorky | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Číslo pásu nebo zádržného systému | | | | | Číslo popruhu | | | | | | | | | | |
| | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 |
| | Zkouška pevnosti popruhu po: | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2.5.2, 2.7.5, 2.7.3.1 | — stabilizaci při podmínkách místnosti | | | | | | x | x | | | | | | | | | |
| 2.5.3, 2.7.5, 2.7.3.2 | — působení světla | | | | | | | | x | x | | | | | | | |
| 2.5.3, 2.7.5, 2.7.3.3 | — stabilizace při nízké teplotě | | | | | | | | | | x | x | | | | | |
| 2.5.3, 2.7.5, 2.7.3.4 | — stabilizace při vysoké teplotě | | | | | | | | | | | | x | x | | | |
| 2.5.3, 2.7.5, 2.7.3.5 | — působení vody | | | | | | | | | | | | | | x | x | |
| 2.4.3.1, 2.7.4 | Zkouška mikroprokluzu | | | | x | x | | | | | | | | | | | |
| 2.6.2, 2.7.3.6 | Zkouška odolnosti proti oděru | | | | x | x | | | | | | | | | | | |
| 2.6.1, 2.7.8 | Dynamická zkouška | x | x | | | | | | | | | | | | | | |
| 2.4.2.5, 2.4.2.7, 2.7.8, 2.7.9 | Zkouška otevírání spony | x | x | | | | | | | | | | | | | | |
| 2.7.1.4 | Uchování vzorku popruhu | | | | | | | | | | | | | | | | x |