31982L0319

1982.5.19. *AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK HIVATALOS LAPJA* L 139/17

A BIZOTTSÁG IRÁNYELVE

(1982. április 2.)

a gépjárművek biztonsági öveire és utasbiztonsági rendszereire vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló, 77/541/EGK tanácsi irányelv műszaki fejlődéshez történő hozzáigazításáról

(82/319/EGK)

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA,

tekintettel az Európai Gazdasági Közösséget létrehozó szerződésre,

tekintettel a legutóbb a 80/1267/EGK irányelvvel [1] módosított, a gépjárművek és pótkocsijaik típusjóváhagyására vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló 1970. február 6-i 70/156/EKG tanácsi irányelvre [2] és különösen annak 11. cikkére,

tekintettel a legutóbb a 81/576/EGK irányelvvel [3] módosított, a gépjárművek biztonsági öveire és utasbiztonsági rendszereire vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló 1977. június 28-i 77/541/EGK tanácsi irányelvre [4] és különösen annak 10. cikkére,

mivel a közúti közlekedésbiztonság érdekében a 81/576/EGK irányelvvel a Tanács kiterjesztette a 77/541/EGK irányelv hatályát, amely egészen addig a 70/156/EGK irányelv I. mellékletében maghatározott M1 kategóriájú járművekre korlátozódott, azon célból hogy az magában foglalja a gépjárművek valamennyi kategóriáját; mivel a hatály kiterjesztését az időközben elért műszaki fejlődés tette lehetővé; mivel ezen intézkedés végrehajtása azonban megköveteli a 77/541/EGK irányelv és az abban meghatározott követelményeknek és vizsgálatoknak a kiterjesztett hatályhoz történő hozzáigazítását; mivel az ezen irányelv alkalmazása során szerzett tapasztalatok azt mutatták, hogy bizonyos rendelkezéseket jobban hozzá kell igazítani a tényleges vizsgálati feltételekhez;

mivel az ezen irányelvben foglalt rendelkezések összhangban vannak a gépjárművek kereskedelme műszaki akadályainak megszüntetéséről szóló irányelveknek a műszaki fejlődéshez történő hozzáigazításával foglalkozó bizottság véleményével,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

1. cikk

A 77/541/EKG irányelv I., III., VI., VII., VIII., IX., X. és XIV. melléklete ezen irányelv mellékletével módosul.

2. cikk

(1) 1982. október 1-jétől kezdve a tagállamok

a) biztonsági övekre és utasbiztonsági rendszerekre vonatkozó okokból:

– nem tagadhatják meg az EGK-típusjóváhagyás megadását, a 70/156/EGK irányelv 10. cikke (1) bekezdésének utolsó francia bekezdésében említett bizonyítvány kiállítását vagy valamilyen M1 kategóriájú gépjárműtípus tekintetében a nemzeti típusjóváhagyás megadását, vagy

– nem tilthatják meg az M1 kategóriájú járművek forgalomba helyezését,

amennyiben az ilyen típusú járműnek vagy e járműveknek a biztonsági övei és utasbiztonsági rendszerei megfelelnek az ezen irányelvvel módosított 77/541/EGK irányelv követelményeinek;

b) – nem tagadhatják meg az EGK-alkatrésztípus-jóváhagyás megadását az M1 kategóriájú járműbe történő beszerelésre szánt olyan típusú biztonsági öv vagy utasbiztonsági rendszer tekintetében, amely megfelel az ezen irányelvvel módosított 77/541/EGK irányelv követelményeinek,

– nem tilthatják meg azon biztonsági övek és utasbiztonsági rendszerek forgalomba hozatalát, amelyek rendelkeznek az ezen irányelvben előírt EGK-alkatrésztípus-jóváhagyási jelekkel.

(2) 1983. október 1-jétől kezdve a tagállamok

a) – nem állítják ki a 70/156/EGK irányelv 10. cikke (1) bekezdésének utolsó francia bekezdésében említett bizonyítványt valamely M1 kategóriájú gépjárműtípus tekintetében, vagy

(1) HL L 375., 1980.12.31., 34. o.
(2) HL L 42., 1970.2.23., 1. o.
(3) HL L 209., 1981.7.29., 32. o.
(4) HL L 220., 1977.8.29., 95. o.

– visszautasíthatják a nemzeti típusjóváhagyást valamely M1 kategóriájú gépjárműtípus tekintetében,

amely járműben a biztonsági övek és utasbiztonsági rendszerek nem felelnek meg az ezen irányelvvel módosított 77/541/EGK irányelv követelményeinek;

b) visszautasíthatják az EGK-alkatrésztípus-jóváhagyás megadását az M1 kategóriájú járműbe történő beszerelésre szánt olyan típusú biztonsági öv vagy utasbiztonsági rendszer tekintetében, amely nem felel meg az ezen irányelvvel módosított 77/541/EGK irányelv követelményeinek.

(3) 1990. október 1-jétől kezdve a tagállamok

– megtilthatják azon M1 kategóriájú gépjárművek első forgalomba helyezését, amelyekben a biztonsági övek és utasbiztonsági rendszerek nem felelnek meg az ezen irányelvvel módosított 77/541/EGK irányelv követelményeinek,

– megtilthatják az M1 kategóriájú járműbe történő beszerelésre szánt olyan biztonsági övek és utasbiztonsági rendszerek forgalomba hozatalát, amelyek nem rendelkeznek az ezen irányelvben előírt EGK-alkatrésztípus-jóváhagyási jelekkel.

3. cikk

1982. október 1-jétől kezdve a tagállamok

a) biztonsági övekre és utasbiztonsági rendszerekre vonatkozó okokból:

– nem tagadhatják meg az EGK-típusjóváhagyás megadását, a 70/156/EGK irányelv 10. cikke (1) bekezdésének utolsó francia bekezdésében említett bizonyítvány kiállítását vagy az M1-től eltérő kategóriájú valamely gépjárműtípus tekintetében a nemzeti típusjóváhagyás megadását, vagy

– nem tilthatják meg az ilyen kategóriájú járművek forgalomba helyezését,

amennyiben az ilyen típusú járműnek vagy e járműveknek a biztonsági övei és utasbiztonsági rendszerei megfelelnek az ezen irányelvvel módosított 77/541/EGK irányelv követelményeinek;

b) – megtagadhatják az EGK-alkatrésztípus-jóváhagyás megadását M1-től eltérő kategóriájú járművekbe történő beszerelésre szánt olyan típusú biztonsági öv vagy utasbiztonsági rendszer tekintetében, amely megfelel az ezen irányelvvel módosított 77/541/EGK irányelv követelményeinek,

– megtilthatják azon biztonsági övek és utasbiztonsági rendszerek forgalomba hozatalát, amelyeket az ilyen kategóriájú járművekbe történő beszerelésre szántak, és amelyek rendelkeznek az ezen irányelvben előírt EGK-alkatrésztípus-jóváhagyási jelekkel.

4. cikk

A tagállamok hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek legkésőbb 1982. szeptember 30-ig megfeleljenek. Erről haladéktalanul tájékoztatják a Bizottságot.

5. cikk

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt Brüsszelben, 1982. április 2-án.

a Bizottság részéről

Karl-Heinz NARJES

a Bizottság tagja

MELLÉKLET

A 77/541/EGK irányelv mellékleteinek módosításai

I. MELLÉKLET – **HATÁLY, FOGALOMMEGHATÁROZÁSOK, EGK-ALKATRÉSZTÍPUS-JÓVÁHAGYÁS, BESZERELÉSI KÖVETELMÉNYEK**

A 0. pont a következőképpen módosul:

„0. HATÁLY

Ezen irányelv az olyan biztonsági övekre és utasbiztonsági rendszerekre vonatkozik, amelyeket a 9. cikk meghatározásának megfelelő járművekbe történő beszerelésre és önálló használatra, azaz a menetirányba néző üléseket elfoglaló, felnőtt testfelépítésű személyek egyedi berendezésként történő használatára terveztek."

Az 1.1.3. pont a következőképpen módosul:

„1.1.3. »*hárompontos biztonsági öv*«*:* olyan öv, amely lényegében egy kétpontos öv és egy átlós öv kombinációja;".

1.1.4., 1.2.3., 1.6. és 1.7. pont: a francia és olasz változatban az „ensemble" és a „complesso" szó helyébe a „ceinture" és a „cintura" szó lép.

Az 1.5. pont utolsó mondata a következőképpen módosul:

„Az övbeállító eszköz része lehet a csatnak, az övvisszahúzónak vagy a biztonsági öv bármely más részének."

Az irányelv az 1.8.4.2. pont után a következő új 1.8.5. ponttal egészül ki:

„1.8.5. »*Vészhelyzetben automatikusan reteszelő övvisszahúzó nagyobb reagálási küszöbbel*« (4N típus): az 1.8.4. pontban meghatározott típusú övvisszahúzó, amelynek azonban különleges tulajdonságai vannak M2, M3, N1, N2 és N3 kategóriájú [1] járművekben történő használat tekintetében;".

Az irányelv az 1.19. pont után a következő 1.20. és 1.21. ponttal egészül ki:

„1.20. »*Süllyesztett csatkioldó gomb*«*:* a csatnak nem szabad kioldhatónak lennie egy 40 mm átmérőjű golyó segítségével.

1.21. »*Nem süllyesztett csatkioldó gomb*«*:* a csatnak kioldhatónak kell lennie egy 40 mm átmérőjű golyó segítségével."

A 2.1.2.1. pont első mondata a következőképpen módosul:

„az övtípus műszaki leírását három példányban, az alkalmazott hevederek és merev részek pontos meghatározásával, mellékelve a megfelelő rajzokat, és az övvisszahúzók esetén azok beszerelési utasításait, valamint az érzékelők beszerelési utasításait."

A 2.1.2.2., 2.1.2.3. és 2.1.2.4. pont a következőképpen módosul:

„2.1.2.2. az övtípus öt mintadarabja, és

2.1.2.3. egy 10 méter hosszú mintadarab az övtípusnál használt minden hevedertípusból.

2.1.2.4. Az alkatrésztípus-jóváhagyási vizsgálatokat végző műszaki szolgálat jogosult további mintadarabok kérésére."

A 2.4.1.2. pontban a francia és olasz változatban az „ensemble" és a „complesso" szó helyébe a „ceinture" és a „cintura" szó lép.

[1] A 70/156/EGK irányelv (HL L 42., 1970.2.23.) I. mellékletében meghatározott jármű-kategóriák.

A 2.4.1.4. pontban a francia és olasz változatban az „ensemble” és a „complesso” szó helyébe a „ceinture” és a „cintura” szó lép. Az angol változatban a „plastic parts” kifejezés helyébe a „parts made of plastics” kifejezés lép.

A 2.4.2.2. pontban a harmadik bekezdés második mondata a következőképpen módosul:

„Azon felületnek, amelyre e nyomást kifejtik, a gomb kioldási helyzetében és a gomb kezdeti mozgásirányára merőleges síkba vetített helyzetében mérve a következő méretekkel kell rendelkeznie:”

A 2.4.2.3. pont a következőképpen módosul:

„2.4.2.3. A csatnak ki kell bírnia az ismételt működtetést és azt a 2.7.8. pontban említett dinamikus vizsgálat előtt átlagos használati feltételek mellett 5000 nyitási és zárási ciklusnak kell alávetni.”

A 2.4.5.2.1.1. pont a következőképpen módosul:

„2.4.5.2.1.1. reteszeljen, amikor a jármű lassulása eléri a 0,45 g értéket 4. típusú vagy a 0,85 g értéket 4N típusú övvisszahúzó esetében.”

A 2.4.5.2.1.2. pont a következőképpen módosul:

„2.4.5.2.1.2. nem szabad reteszelnie, amikor a kihúzás irányában a heveder 4. típusú övvisszahúzó esetében kevesebb, mint 0,8 g értékkel vagy 4N típusú övvisszahúzó esetében kevesebb, mint 1,0 g értékkel gyorsul.”

A 2.4.5.2.1.3. pont a következőképpen módosul:

„2.4.5.2.1.3. továbbá, nem szabad reteszelnie, amikor a gyártó által meghatározott beszerelési helyzetből kiindulva az érzékelőt bármilyen irányban, 12°-ot meg nem haladó szögben elhajlítják.”

A 2.4.5.2.1.4. pont a következőképpen módosul:

„2.4.5.2.1.4. reteszeljen, amikor a gyártó által meghatározott beszerelési helyzetből kiindulva az érzékelőt bármilyen irányban 4. típusú övvisszahúzó esetén legalább 27°-os szögben vagy 4N típusú övvisszahúzó esetén legalább 40°-os szögben meghajlítják;”.

Az irányelv a 2.4.5.2.1.4. pont után a következő új 2.4.5.2.1.5. ponttal egészül ki:

„2.4.5.2.1.5. Ha az övvisszahúzó működése külső jeltől vagy energiaforrástól függ, a szerkezetnek biztosítania kell az övvisszahúzó automatikus reteszelését a jel vagy az energiaforrás meghibásodása vagy megszakadása esetén.”

A 2.4.5.2.2. pont a következőképpen módosul:

„2.4.5.2.2. a heveder érzékenységet is beleértve, a többszörös érzékenységű, vészhelyzetben automatikusan reteszelő övvisszahúzó a 2.7.7.2. ponttal összhangban végzett vizsgálata során elégítse ki az előírt követelményeket és reteszeljen, amikor a heveder gyorsulása a kihúzás irányában mérve 4. típusú övvisszahúzó esetén legalább 1,5 g vagy 4N típusú övvisszahúzó esetén legalább 2,0 g;”.

A 2.6. pontban a francia és olasz változatban az „ensemble” és a „complesso” szó helyébe a „ceinture” és a „cintura” szó lép.

A 2.6.1.2. pont a következőképpen módosul:

„2.6.1.2. A dinamikus vizsgálatot két olyan övberendezésen végzik el, amelyek előzőleg nem voltak terhelésnek alávetve, az utasbiztonsági rendszerek részét képező övberendezések esetét kivéve, amikor a dinamikus vizsgálatot előzőleg még terhelésnek alá nem vetett egyik üléscsoporthoz rendelt utasbiztonsági rendszereken végzik el. A vizsgálandó biztonsági övek csatjainak ki kell elégíteniük a 2.4.2.3. pontban megállapított követelményeket.”

A 2.6.1.2.1. pont a következőképpen módosul:

„2.6.1.2.1. A biztonsági öveket alá kell vetni a 2.7.2. pontban meghatározott korrózióállósági vizsgálatnak, amely végrehajtása után, a csatokon további 500 nyitási és zárási ciklust kell elvégezni átlagos használati feltételek mellett.”

A 2.6.1.2.2. pont a következőképpen módosul:

„2.6.1.2.2. Az övvisszahúzóval ellátott biztonsági övek esetében az övvisszahúzókon a 2.4.5.1. vagy a 2.4.5.2. pontban leírt vizsgálatot el kell végezni. Amennyiben egy övvisszahúzón azonban már elvégezték a 2.6.1.2.1. pont rendelkezéseinek megfelelő korrózióállósági vizsgálatot, e vizsgálatot nem kell megismételni.”

Az irányelv a 2.6.1.2. pont után a következő új 2.6.1.3. ponttal egészül ki:

„2.6.1.3. E vizsgálat alatt a következő követelményeknek kell teljesülniük:

2.6.1.3.1. az utast rögzítő övberendezés vagy utasbiztonsági rendszer egyik része se törjön el, és egyik csat, reteszelő- vagy elmozdítórendszer se oldódjon ki; és

2.6.1.3.2. kétpontos biztonsági övek esetében a próbabábu menetirányba történő elmozdulása a medencetájék magasságában 80 és 200 mm között kell legyen. Más övtípusok esetében a menetirányba történő elmozdulás medencetájék magasságában 80 és 200 mm között, valamint a törzs magasságában 100 és 300 mm között legyen. Ezen elmozdulások a VIII. melléklet 6. ábráján feltüntetett mérési pontokra vonatkozó elmozdulások.”

A 2.6.1.3. pont számozása 2.6.1.4.

pontra változik.A 2.6.1.3.1. pont számozása 2.6.1.4.1.

pontra változik.A 2.6.1.3.2. pont számozása 2.6.1.4.2. pontra változik, és egyidejűleg a következőképpen módosul:

„2.6.1.4.2. azon járművekben, ahol ilyen berendezéseket használnak, az elmozdító- és reteszelőrendszereknek, amelyek lehetővé teszik minden ülésen az azt elfoglaló személyek számára a jármű elhagyását, kézzel működtethetőnek kell lenniük a dinamikus vizsgálat után.”

A 2.6.2.1. pont a következő szöveggel egészül ki:

„Az 1. és 2. típusú eljárásban a szakítóvizsgálatot csak a heveder mintadarabjain (2.7.5. pont) kell elvégezni. A 3. típusú eljárásban a szakítóvizsgálatot a hevederen és a megfelelő merev részeken (2.7.6. pont) kell elvégezni.”

A 2.6.2.2. pont táblázatában a 2. típusú eljárást nem kell alkalmazni a beállítóeszközök esetében.

A 2.7.1.1. pont a következőképpen módosul:

„2.7.1.1. Két öv vagy utasbiztonsági rendszer szükséges a csat vizsgálatához, a csat alacsony hőmérsékletű vizsgálatához, adott esetben a 2.7.6.4. pontban leírt alacsony hőmérsékletű vizsgálathoz, a csat tartóssági vizsgálatához, a biztonsági öv korrózióállósági vizsgálatához, az övvisszahúzó működésvizsgálataihoz és a dinamikus vizsgálat utáni csatnyitás vizsgálatához. E két mintadarab közül az egyiket kell használni a biztonsági öv vagy az utasbiztonsági rendszer vizsgálatához.”

A 2.7.1.2. pont a következőképpen módosul:

„2.7.1.2. Egy öv vagy utasbiztonsági rendszer szükséges a csat vizsgálatához és a csat, a csatlakoztató beszerelések, az övbeállító eszközök, és ahol szükséges, az övvisszahúzók szilárdsági vizsgálataihoz.”

A 2.7.1.3. pont a következőképpen módosul:

„2.7.1.3. Két öv vagy utasbiztonsági rendszer szükséges a csat ellenőrzéséhez, a mikrocsúszási vizsgálathoz és a koptatóvizsgálathoz. Az övbeállító eszköz működésvizsgálatát a két mintadarab közül az egyiken kell elvégezni.”

A 2.7.1.4. pont a jelenlegi 2.7.1.5. pontra változik.

A 2.7.1.5. és 2.7.1.6. pontot el kell hagyni.

A 2.7.2. pontban a francia és olasz változatban az „ensemble” és a „complesso” szó helyébe a „ceinture” és a „cintura” szó lép.

A 2.7.3.2.1. pont első mondata a következőképpen módosul:

„Az ISO/R 105-B 02-1978 ajánlás rendelkezéseit kell alkalmazni.”

A 2.7.3.2.2. pont a következőképpen módosul:

„2.7.3.2.2. Ezután a hevedert legalább 24 órán keresztül 20 ± 5 °C hőmérsékletű és 65 ± 5 % relatív páratartalmú levegőn tartják. Amennyiben a vizsgálatot nem lehet közvetlenül a fenti előkezelés után végrehajtani, a mintadarabot egy légmentesen zárt tárolóedényben tartják a vizsgálat kezdetéig. A heveder szakítóerejét az előkezelő légkörből vagy a tartályból történő eltávolítása utáni öt percen belül határozzák meg.”

A 2.7.3.6.4.2. pont a következőképpen módosul:

„2.7.3.6.4.2. 2. típusú eljárás: azon esetekre, ahol a heveder egyszer irányt változtat egy merev részen történő áthaladáskor.

A két hevedervég egymással bezárt szögeinek meg kell egyeznie a XII. melléklet 2. ábrájában látható szögekkel.

0,5 daN állandó terhelést kell alkalmazni. Ha a heveder egynél többször változtat irányt, amikor keresztülhalad egy merev részen, a 0,5 daN terhelést növelni lehet úgy, hogy elérjék az e merev részen keresztül előírt 300 mm-es hevedermozgást.”

A 2.7.6. pontban a francia és olasz változtatban az „ensemble” és „complesso” szó helyébe a „ceinture” és a „cintura” szó lép.

A 2.7.6.1. pont a következőképpen módosul:

„2.7.6.1. A csatot és a beállítóeszközt a szokásos rögzítőelemeikkel a szakítógéphez kell csatlakoztatni, és 980 daN terhelést kell alkalmazni. Ha a csat vagy a beállítóeszköz egy hárompontos öv rögzítőelemének vagy közös részének része, a csatot vagy a beállítóeszközt a rögzítőelemmel együtt kell megvizsgálni a 2.7.6.2. ponttal összhangban, kivéve a felső hevederrögzítésnél visszaterelő csigával ellátott övvisszahúzók esetét. Ez esetben a próbaterhelésnek 980 daN értékűnek kell lennie, és a reteszelés pillanatában a csévén maradó heveder hosszúságának minél jobban meg kell közelítenie a 450 mm-t.”

A 2.7.6.3. pont a következőképpen módosul:

„2.7.6.3. Egy övberendezés két mintadarabját két órára –10 ± 1 °C-os alacsony hőmérsékletű kamrába helyezik. Közvetlenül a kamrából történő eltávolítás után a csat illeszkedő részeit kézzel reteszelik egymáshoz.”

A 2.7.6.4. pontban az angol változatban a „plastic parts” kifejezés helyébe a „parts made of plastics” kifejezés lép.

A 2.7.7.2.2. pont. második mondatában a „10 g” érték helyébe a „25 g” érték lép.

A 2.7.7.4. pont a következőképpen módosul:

„2.7.7.4. Visszahúzó erő”

A 2.7.7.4.1. pont első mondata a következőképpen kezdődik:

„A visszahúzó erőket… kell mérni…”.

A második mondat a következőképpen végződik:

„…, miközben a heveder visszahúzása körülbelül 0,6 m/min sebességgel folytatódik.”

A francia és olasz változatban az „ensemble” és „complesso” szó helyébe a „ceinture”, illetve „cintura” szó lép.

A 2.7.8. pontban a francia és olasz változatban az „ensemble” és a „complesso” szó helyébe a „ceinture” és a „cintura” szó lép.

A 2.7.8.1.1. pont a következőképpen módosul:

„2.7.8.1.1. Amennyiben a biztonsági öv olyan berendezés része, amely utasbiztonsági rendszerként alkatrésztípus-jóváhagyási kérelem tárgya, e biztonsági övet a jármű azon szerkezeti elemére kell felszerelni, amelyre szokásos körülmények között szerelik, és ezen elemet a vizsgálókocsihoz kell csatlakoztatni a következőképpen:”

A 2.7.8.1.4. pont utolsó mondata a következőképpen módosul:

„Ha az ülés háttámlája állítható dőlésszögű, a háttámlát a gyártó által előírtak szerint kell rögzíteni, vagy előírások hiányában úgy kell rögzíteni, hogy olyan tényleges szöget alkosson, amely minél közelebb van az M1 és N1 kategóriájú jármű esetében a 25°-hoz és minden más kategóriájú jármű esetében a 15°-hoz.”

A 2.7.8.1.5. pontban a „2.6.1.3.1.” szöveg helyébe a „2.6.1.4.1.” szöveg lép.

A 2.7.8.2. pont a következőképpen módosul:

„2.7.8.2. Az övberendezést a próbabábuhoz kell erősíteni a VIII. mellékletben leírt módon. Egy 25 mm vastag deszkát kell a próbabábu háta és az üléstámla közé helyezni. Az övet szorosan a próbabábu köré kell rögzíteni. Ezután el kell távolítani a deszkát, és a próbabábut úgy kell elhelyezni, hogy a háta teljes hosszában érintkezésben legyen az üléstámlával.”

A 2.7.8.6. pontban a „2.6.1.3.1.” szöveg helyébe a „2.6.1.4.1.” szöveg lép.

A 2.7.9. pontban a francia és olasz változatban az „ensemble” és a „complesso” szó helyébe a „ceinture” és a „cintura” szó lép.

A 2.7.9.2. pont a következőképpen módosul:

„2.7.9.2. Az övberendezést le kell szerelni a vizsgálókocsiról, anélkül hogy a csatot kinyitnák. Ezután 3 daN direkt húzóterhelést kell alkalmazni a csatra. Amennyiben a csat merev részhez csatlakozik, a dinamikus vizsgálat során a csat és a merev rész között létrejött szöget figyelembe kell venni. 400 ± 20 mm/min sebesség mellett terhelni kell a csat kioldógombjának geometriai középpontját a gomb kezdeti mozgásirányával párhuzamosan futó, állandó tengely mentén. A csatot egy merev támasztéknak kell a helyén tartania a nyitásához szükséges erő alkalmazásakor. A fent említett terhelés nem haladhatja meg a 2.4.2.5. pontban előírt határt. A vizsgálóberendezés érintkezési pontjának gömb alakúnak kell lennie, 2,5 mm ± 0,1 mm sugárral. Csiszolt fémfelülettel kell rendelkeznie.”

A 2.7.9.3. pontot el kell hagyni.

A 2.7.9.4. pont a jelenlegi 2.7.9.3. pontra változik.

A 2.7.9.5. pont a jelenlegi 2.7.9.4. pontra változik.

A 2.7.10 pontban a „2.6.1.3.1." szöveg helyébe „2.6.1.4.1." szöveg lép. A francia és olasz változatban az „ensemble" és a „complesso" szó helyébe a „ceinture" és a „cintura" szó lépnek.

A 2.8.1.1. és a 2.8.1.2. d)pontban az „övberendezések" kifejezés helyébe a „biztonsági övek és utasbiztonsági rendszerek" kifejezés lép.

A 2.8.1.4.1. pont a következőképpen módosul:

„2.8.1.4.1. Valamennyi, vészhelyzetben automatikusan reteszelő övvisszahúzót magában foglaló biztonsági övet és utasbiztonsági rendszert ellenőrizni kell, hogy megfelel-e a következőknek:

– a 2.4.5.2.1.1. pont rendelkezései a 2.4.5.2.3. pontban meghatározott vizsgálati feltételekkel összhangban, vagy

– a 2.4.5.2.1.4. pontban meghatározott rendelkezés.

Ha az utóbbi rendelkezés követelményeinek megfelelnek, a gyártott darabszám legalább 10 %-át is meg kell vizsgálni a 2.4.5.2.1.1. pont rendelkezéseivel összhangban."

A 2.8.2.1. pontban a német változatban az „eine Anordnung" kifejezés helyébe az „ein Exemplar" kifejezés lép. A francia változatban az „ensemble" szó helyébe az „exemplaire" szó lép.

A 3. pont a következőképpen módosul:

„3. A JÁRMŰBE TÖRTÉNŐ BESZERELÉSRE VONATKOZÓ KÖVETELMÉNYEK"

A 3.2.2.2. pont a következőképpen módosul:

„3.2.2.2. hogy a legkisebbre csökkenjen annak veszélye, hogy a megfelelően elhelyezett biztonsági öv lecsússzon a viselője válláról annak menetirányba történő mozgása eredményeként."

III. MELLÉKLET – **EGK-ALKATRÉSZTÍPUS-JÓVÁHAGYÁSI JELEK**

Az 1.1.1. pontot ki kell egészíteni a Görögországot jelölő „GR" betűkkel.

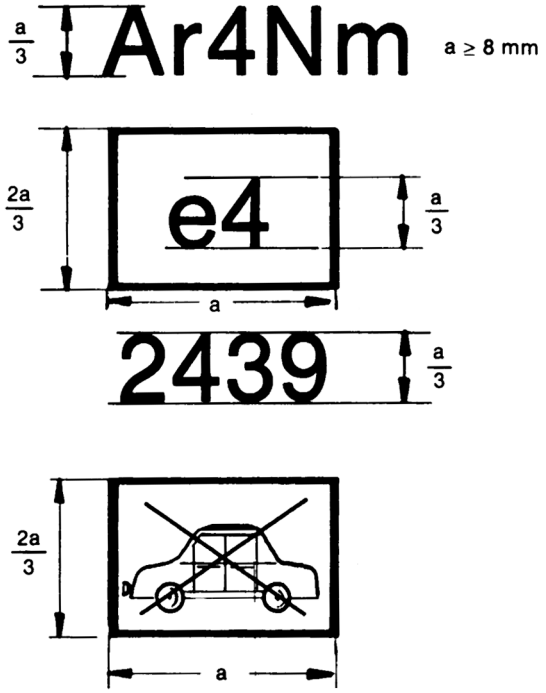
A következő új 1.1.4. ponttal egészül ki:

„1.1.4. 4N típusú övvisszahúzóval felszerelt biztonsági övek is rendelkeznek egy jelzéssel, amely egy téglalap, benne egy áthúzott M1 kategóriájú jármű, jelezve, hogy az ilyen kategóriájú járművekben tilos az ilyen típusú övvisszahúzó használata."

A 2.1., 2.2. és 2.3. pontban az „a = 8 mm" helyébe az „a ≥ 8 mm" lép. A 2.3. pont holland változatában a „harnastype" kifejezés helyébe a „speciaal type" kifejezés lép.

A 2.3. pont után az irányelv a következő új 2.4. ponttal egészül ki:

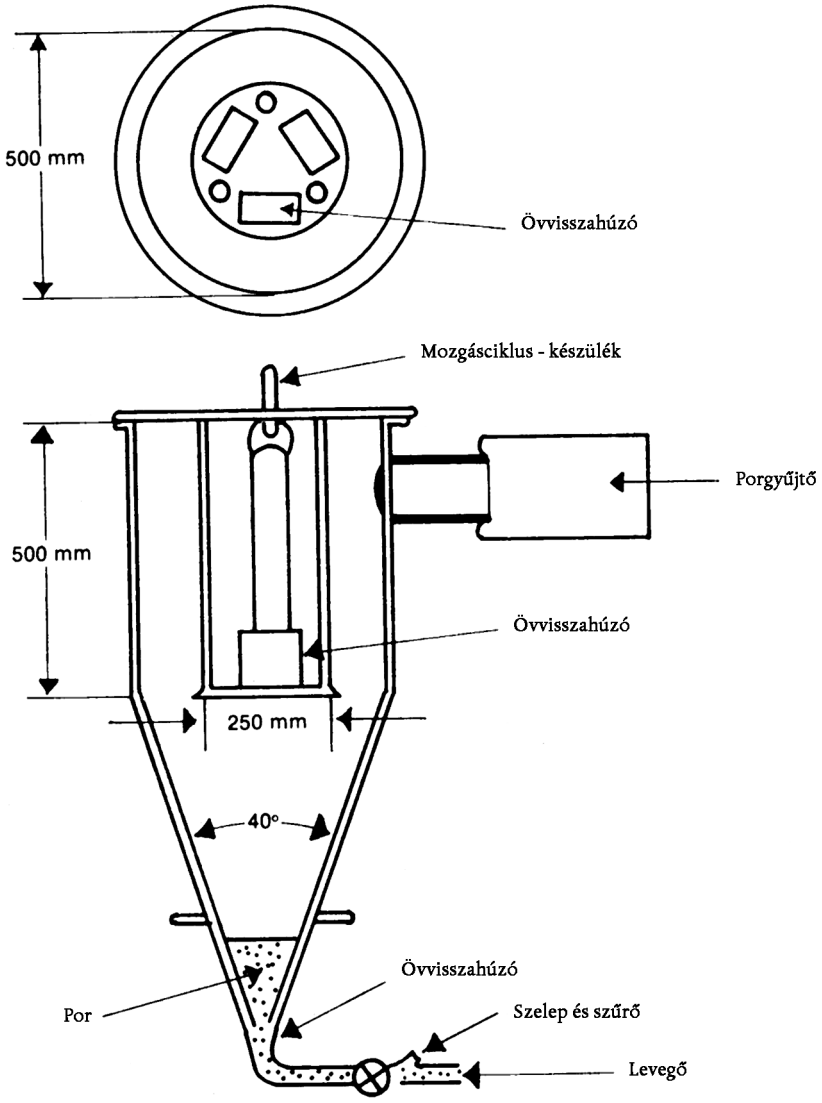
„2.4.



A fenti típus-jóváhagyási jelet viselő öv egy többszörös érzékenységű (»m«), 4N típusú övvisszahúzóval (»r4N«) rendelkező hárompontos öv (»A«), amely EGK-alkatrésztípus-jóváhagyást Hollandiában (»e4«) a 2439-es számmal kapott. Ezen övet nem szabad M1 kategóriájú járművekbe szerelni.”

VI. MELLÉKLET – **PÉLDA AZ ÖVVISSZAHÚZÓK PORÁLLÓSÁGI VIZSGÁLATÁRA SZOLGÁLÓ BERENDEZÉSRE**

Az irányelvben közölt rajz helyébe a következő ábra lép:



VII. MELLÉKLET – **A VIZSGÁLÓKOCSI, AZ ÜLÉS, A RÖGZÍTŐ- ÉS A FÉKEZŐBERENDEZÉS LEÍRÁSA**

A 2. pont első mondata a következőképpen módosul:

„Az utasbiztonsági rendszerek vizsgálatának esetét kivéve, az ülés merev kivitelű és sima felületű."

A 3. pont a következőképpen módosul:

„3. RÖGZÍTÉSEK

A rögzítéseket az 1. ábra utasításai szerint helyezik el. A kör alakú jelek, amelyek megfelelnek a rögzítések elrendezésének, megmutatják, hogy hova kell csatlakoztatni az öv végeit a vizsgálókocsin vagy adott esetben az erőmérő cellán. Szokásos használat esetén rögzítési pont az A, B és K pont, ha a csat felső széle és a heveder támasztékának rögzítőelemén lévő furat közötti távolság nem haladja meg a 250 mm-t. Egyébként az A1 és B1 pontot kell használni. A rögzítéseket hordozó szerkezet merev. A felső rögzítést legfeljebb 0,2 mm-rel lehet hosszanti irányban elmozdítani, amikor 98 daN értékű terhelést alkalmaznak ugyanezen irányban. A vizsgálókocsit úgy kell felépíteni, hogy a vizsgálat során a rögzítéseket tartó részekben ne léphessen fel maradó alakváltozás.

Amennyiben szükséges egy negyedik rögzítés az övvisszahúzó csatlakoztatásához, ezen övvisszahúzóra a következő a jellemző:

– a K ponton keresztül haladó függőleges, hosszirányú síkban helyezkedik el,

– lehetővé teszi, hogy az övvisszahúzó elfordulhasson a gyártó által előírt szögig,

– amennyiben a felső hevedervezető és az övvisszahúzón a heveder kilépő nyílása közötti távolság legalább 540 mm, akkor K középpontú és KB1 = 790 mm sugarú köríven helyezkedik el; minden más esetben K középpontú és 350 mm sugarú köríven."

A 4. pont harmadik bekezdése a következőképpen módosul:

„Ezen energiaelnyelő különböző alkatrészeinek méreteit a 2., 3. és 4. ábrán lehet látni. Az energiaelnyelő anyagának jellemző értékeit az alábbi táblázat adja meg. Minden vizsgálat előtt közvetlenül a csöveket legalább 12 órán keresztül 15 és 25 °C közötti hőmérsékleten kell tartani anélkül, hogy azokat felhasználnák. A biztonsági övek és utasbiztonsági rendszerek dinamikus vizsgálata során a fékezőberendezés hőmérsékletének ± 2 °C-os eltéréssel meg kell egyeznie a kalibrálási vizsgálat alatti hőmérsékletnek.

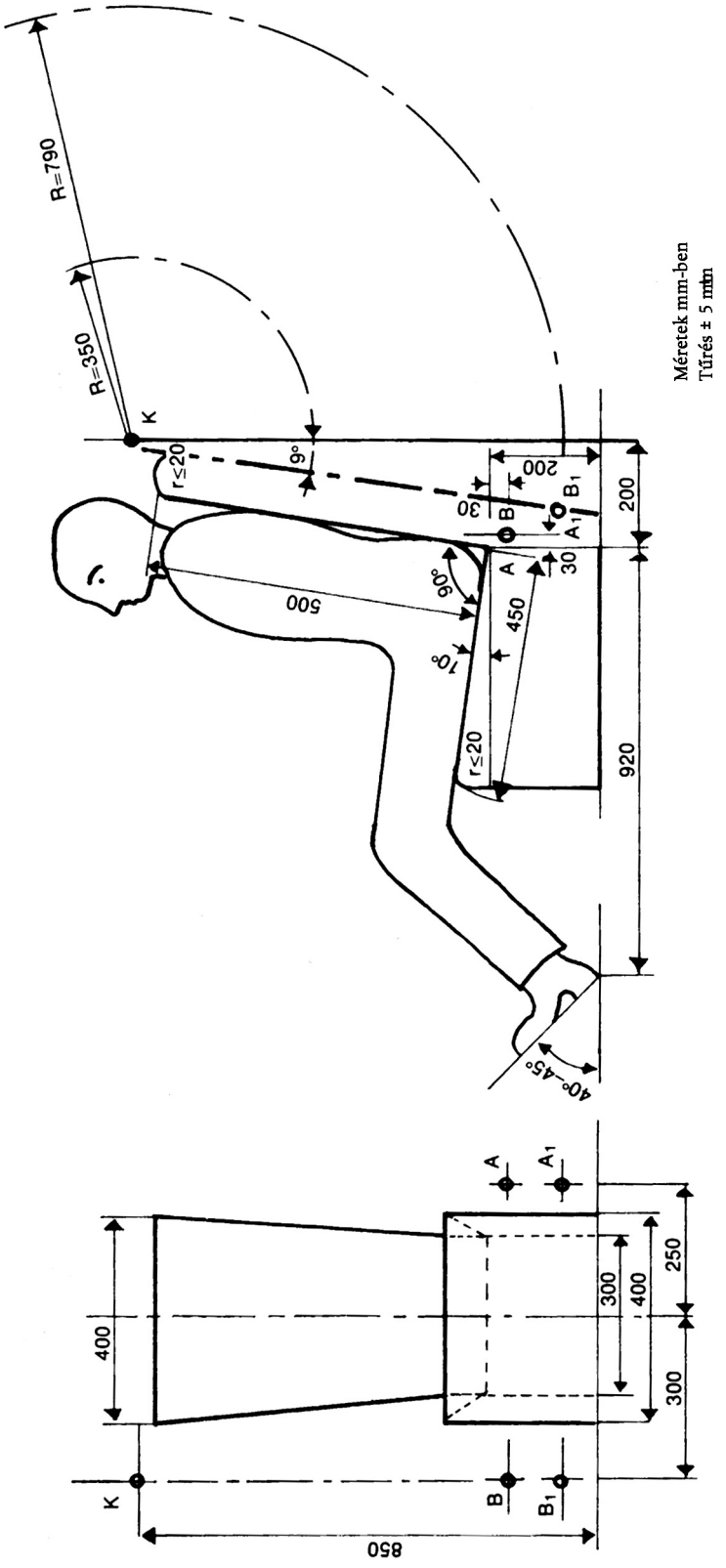
A fékezőberendezésre vonatkozó követelményeket a IX. melléklet ismerteti. El lehet fogadni bármilyen más berendezést, amely egyenértékű eredményeket ad."

TÁBLÁZAT **– AZ ENERGIAELNYELŐ ANYAGAINAK JELLEMZŐ ÉRTÉKEI**

Az első sor a következőképpen módosul:

„– Shore-féle *A* keménység: 95 ± 2, 20 ± 5 °C hőmérsékleten."

Az 1. ábra helyébe a következő ábra lép:



Méretek mm-ben
Tűrés ± 5 mm

1. ábra

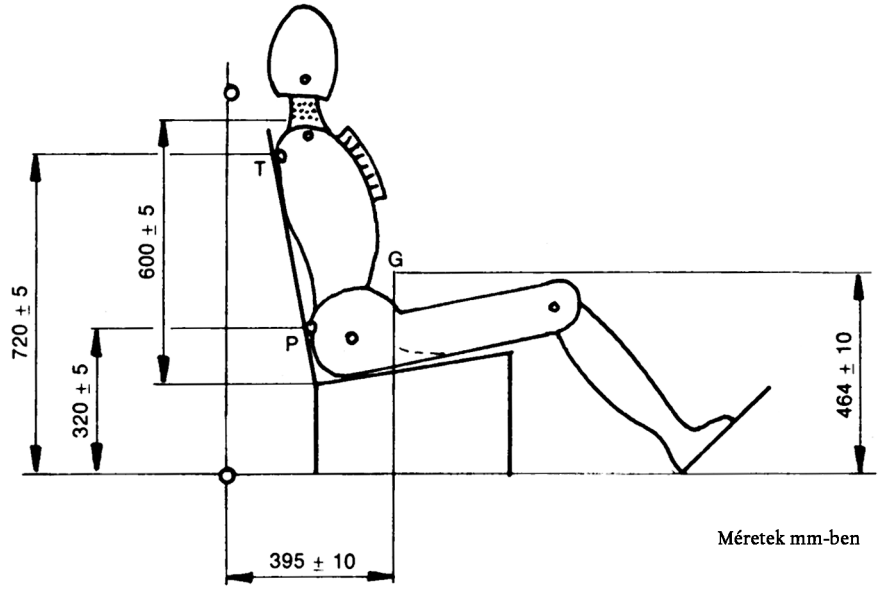
Vizsgálókocsi, ülés, rögzítés

VIII. MELLÉKLET – **A PRÓBABÁBU LEÍRÁSA**

A 6. ábra helyébe a következő ábra lép:

6. ábra

Próbabábu a VII. melléklet 1. ábráján látható ülő helyzetben



G = tömegközéppont

T = a törzs vonatkoztatási pontja (a próbabábu hátulján, a középvonalban elhelyezve)

P = a medence vonatkoztatási pontja (a próbabábu hátulján, a középvonalban elhelyezve)

IX. MELLÉKLET – **A VIZSGÁLÓKOCSI LASSULÁSI GÖRBÉJÉNEK LEÍRÁSA AZ IDŐ FÜGGVÉNYÉBEN**

Az első bekezdés utolsó mondata a következőképpen módosul:

„A fékezőberendezés hitelesítése során, a féktávolság 400 ± 20 mm, és a vizsgálókocsi sebessége 50 ± 1 km/h."

Az ([1]) lábjegyzet a következőképpen módosul:

„([1]) E követelmények összhangban vannak az ISO R 6478/1980 ajánlással."

X. MELLÉKLET – **HASZNÁLATI UTASÍTÁSOK**

A 2. pont után az irányelv a következő új 3. ponttal egészül ki:

„3. 4N típusú övvisszahúzóval felszerelt biztonsági övek esetében jelezni kell a beszerelési utasításokban és minden csomagoláson, hogy ezen öv nem alkalmas olyan személyszállító járművekbe történő beszerelésre, amelyek a vezetőüléssel együtt legfeljebb 9 üléssel rendelkeznek."

XIV. MELLÉKLET – **A VIZSGÁLATOK IDŐBELI SORRENDJE**

A meglévő táblázat helyébe a következő táblázat lép:

Megfelelő irányelv rendelkezések Pontok	Vizsgálat	Mintadarabok															
		Biztonsági öv vagy utasbiztonsági rendszer száma					Heveder száma										
		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.	Biztonsági öv vagy utasbiztonsági rendszer felülvizsgálata	x															
2.4.2.1., 2.4.2.2.	Csat felülvizsgálata	x	x	x	x	x											
2.4.2.6., 2.4.2.7., 2.7.6.1., 2.7.6.5.	Csat szilárdsági vizsgálata			x													
2.4.3.2., 2.7.6.1.	Beállítóeszközök (és szükség esetén az övvisszahúzók) szilárdsági vizsgálata			x													
2.4.4., 2.7.6.2.	Rögzítőelemek (és szükség esetén az övvisszahúzók) szilárdsági vizsgálata			x													
2.4.2.4., 2.7.6.3.	Csat alacsony hőmérsékletű vizsgálata	x	x														
2.4.1.4., 2.7.6.4.	Merev részek hideg ütővizsgálata	x	x														
2.4.3.3., 2.7.6.6.	Beállítás egyszerűsége				x												
	Biztonsági öv vagy utasbiztonsági rendszer előkezelése/vizsgálata dinamikus vizsgálat előtt:																
2.4.2.3., 2.6.1.2.	– csat tartóssága	x	x														
2.4.1.2., 2.7.2.	– merev részek korrózióállósága	x	x														
	– övvisszahúzó előkezelése																
2.4.5.1.1., 2.4.5.2.1., 2.4.5.2.2., 2.4.5.2.3., 2.7.7.2.	– reteszelési küszöb	x	x														
2.4.5.1.2., 2.4.5.2.4., 2.7.7.4.	– visszahúzó erő	x	x														
2.4.5.1.3., 2.4.5.2.5., 2.7.7.1.	– tartósság	x	x														
2.4.5.1.3., 2.4.5.2.5., 2.7.2.	– korrózió	x	x														
2.4.5.1.3., 2.4.5.2.5., 2.7.7.3.	– por	x	x														
2.4.5.1.2., 2.7.5.	Hevederszélesség vizsgálata						x	x									

Megfelelő irányelv rendelkezések Pontok	Vizsgálat	Mintadarabok														
		Biztonsági öv vagy utasbiztonsági rendszer száma					Heveder száma									
		1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
	Heveder szilárdsági vizsgálata a következők után:																
2.5.2., 2.7.5., 2.7.3.1.	– helyiség előkezelése						x	x									
2.5.3., 2.7.5., 2.7.3.2.	– előkezelés fényben								x	x							
2.5.3., 2.7.5., 2.7.3.3.	– előkezelése alacsony hőmérsékleten										x	x					
2.5.3., 2.7.5., 2.7.3.4.	– előkezelés magas hőmérsékleten												x	x			
2.5.3., 2.7.5., 2.7.3.5.	– előkezelés vízben														x	x	
2.4.3.1., 2.7.4.	Mikrocsúszási vizsgálat				x	x											
2.6.2., 2.7.3.6.	Koptatóvizsgálat				x	x											
2.6.1., 2.7.8.	Dinamikus vizsgálat	x	x														
2.4.2.5., 2.4.2.7., 2.7.8., 2.7.9.	Csatnyitás vizsgálata	x	x														
2.7.1.4.	Hevederminta visszatartása																x