31982L0319

19.5.1982 URADNI LIST EVROPSKIH SKUPNOSTI L 139/17

DIREKTIVA KOMISIJE

z dne 2. aprila 1982

o prilagoditvi Direktive Sveta 77/541/EGS o približevanju zakonodaje držav članic o varnostnih pasovih in sistemih za zadrževanje potnikov v motornih vozilih tehničnemu napredku

(82/319/EGS)

KOMISIJA EVROPSKIH SKUPNOSTI JE

ob upoštevanju Pogodbe o ustanovitvi Evropske gospodarske skupnosti,

ob upoštevanju Direktive Sveta 70/156/EGS z dne 6. februarja 1970 o približevanju zakonodaje držav članic o homologaciji motornih in priklopnih vozil ([1]), nazadnje spremenjene z Direktivo 80/1267/EGS ([2]) in zlasti člena 11,

ob upoštevanju Direktive Sveta 77/541/EGS z dne 28. junija 1977 o približevanju zakonodaje držav članic o varnostnih pasovih in sisteme za zadrževanje potnikov v motornih vozilih ([3]), nazadnje spremenjene z Direktivo 81/576/EEC ([4]) in zlasti člena 10,

ker je Svet, v interesu varnosti v cestnem prometu, z Direktivo 81/576/EGS razširil področje uporabe Direktive 77/541/EGS, ki je bila do tedaj omejena na vozila kategorije M_1, kot je določeno v Prilogi I k Direktivi 70/156/EGS, na vse razrede motornih vozil; ker je takšno razširitev omogočil tehnični napredek, ki je bil medtem dosežen; ker pa bo izvajanje tega ukrepa zahtevalo prilagajanje zahtev in preskusov, določenih v direktivi z razširjenim področjem uporabe; ker so izkušnje, pridobljene pri uporabi direktive, pokazale, da je treba nekatere določbe bolj prilagoditi dejanskim preskusnim pogojem;

ker so določbe te direktive skladne z mnenjem Odbora za prilagajanje tehničnemu napredku direktiv za odpravo tehničnih ovir pri trgovanju z motornimi vozili,

SPREJELA NASLEDNJO DIREKTIVO:

Člen 1

Priloge I, III, VI, VII, VIII, IX, X in XIV k Direktivi 77/541/EGS se spremenijo skladno s prilogo k tej direktivi.

Člen 2

1. Po 1. oktobru 1982 ne sme nobena država članica:

(a) zaradi razlogov, ki se nanašajo na varnostne pasove in sisteme za zadrževanje potnikov:

— zavrniti podelitve EGS-homologacije, izdaje potrdila iz zadnje alinee člena 10(1). Direktive 70/156/EGS niti podelitve nacionalne homologacije za določen tip motornega vozila kategorije M_1, ali

— prepovedati začetka uporabe vozil kategorije M_1,

če so varnostni pasovi in sistemi za zadrževanje potnikov tega tipa vozila ali teh vozil skladni z zahtevami Direktive 77/541/EGS, spremenjene s to direktivo;

(b) — zavrniti podelitve EGS-homologacije sestavnega dela za določen tip varnostnega pasu ali sistema za zadrževanje potnikov, ki je namenjen za vgradnjo v vozilo kategorije M_1, ki izpolnjuje zahteve Direktive 77/541/EGS, spremenjene s to direktivo,

— prepovedati dajanje v promet varnostnih pasov in sistemov za zadrževanje potnikov, ki imajo oznako EGS-homologacije sestavnega dela, ki je predpisana v tej direktivi.

2. Po 1. oktobru 1983 države članice:

(a) — ne smejo več izdajati potrdila iz zadnje alinee člena 10(1). Direktive 70/156/EGS za določen tip motornega vozila kategorije M_1, ali

([1]) UL L 42, 23.2.1970, str. 1.
([2]) UL L 375, 31.12.1980, str. 34.
([3]) UL L 220, 29.8.1977, str. 95.
([4]) UL L 209, 29.7.1981, str. 32.

— lahko zavrnejo podelitev nacionalne homologacije za določen tip motornega vozila kategorije M_1,

pri katerem varnostni pasovi in sistem za zadrževanje potnikov niso skladni z zahtevami Direktive 77/541/EGS, spremenjene s to direktivo;

(b) lahko zavrnejo podelitev EGS-homologacije sestavnega dela za določen tip varnostnega pasu ali sistema za zadrževanje potnikov, ki je namenjen za vgradnjo v vozilo kategorije M_1, če ne ustreza zahtevam Direktive 77/541/EGS, spremenjene s to direktivo.

3. Po 1. oktobru 1990 lahko države članice:

— prepovedo začetek uporabe motornih vozil kategorije M_1, če varnostni pasovi in sistemi za zadrževanje potnikov ne ustrezajo zahtevam Direktive 77/541/EGS, spremenjene s to direktivo,

— prepovedo dajanje v promet varnostnih pasov in sistemov za zadrževanje potnikov, ki so namenjeni za vgradnjo v vozilu kategorije M_1 in ki nimajo oznake EGS-homologacije sestavnega dela, predpisane s to direktivo.

Člen 3

Po 1. oktobru 1982 ne sme nobena država članica:

(a) zaradi razlogov, ki se nanašajo na varnostne pasove in sisteme za zadrževanje potnikov:

— zavrniti podelitve EGS-homologacije, izdaje certifikata iz zadnje alinee člena 10(1) Direktive 70/156/EGS niti zavrniti podelitve nacionalne homologacije za določen tip motornega vozila, ki ne spada v kategorijo M_1, ali

— prepovedati začetka uporabe vozil teh kategorij,

če varnostni pasovi in sistemi za zadrževanje potnikov tega tipa vozila ali teh vozil ustrezajo zahtevam Direktive 77/541/EGS, spremenjene s to direktivo;

(b) — zavrniti podelitve EGS-homologacije za tip varnostnega pasu ali sistema za zadrževanje potnikov, ki je namenjen za vgradnjo v vozilo, ki ni kategorije M_1, če ti ustrezajo zahtevam Direktive 77/541/EGS, spremenjene s to direktivo,

— prepovedati dajanje v promet varnostnih pasov in sistemov za zadrževanje potnikov, ki so namenjeni za vgradnjo v vozila teh kategorij in ki imajo oznako EGS-homologacije, ki je predpisana s to direktivo.

Člen 4

Države članice sprejemejo zakone in druge predpise potrebne za uskladitev s to direktivo, najpozneje do 30. septembra 1982. O tem takoj obvestijo Komisijo.

Člen 5

Ta direktiva je naslovljena na države članice.

V Bruslju, 2. aprila 1982

Za Komisijo

Karl-Heinz NARJES

Član Komisije

PRILOGA

Spremembe prilog k Direktivi 77/541/EGS

PRILOGA I — **PODROČJE UPORABE, POMEN IZRAZOV, EGS-HOMOLOGACIJA SESTAVNEGA DELA, ZAHTEVE ZA VGRADNJO**

Točka 0 se glasi:

„0 PODROČJE UPORABE

Ta direktiva se nanaša na varnostne pasove in sisteme za zadrževanje potnikov za uporabo v vozilih, določenih v členu 9 in so namenjeni posamični uporabi, to je kot osebna oprema, s strani oseb, katerih telesna zgradba ustreza odraslemu človeku, na sedežih, ki so obrnjeni v smeri vožnje."

Točka 1.1.3 se glasi:

„1.1.3 ‚*tritočkovni pas*' pomeni pas, ki je v bistvu kombinacija trebušnega pasu in diagonalnega pasu;"

Točke 1.1.4, 1.2.3, 1.6 in 1.7. V francoski in italijanski verziji se besedi „ensemble" in „complesso" nadomestita z besedama „ceinture" oziroma „cintura".

Točka 1.5 Zadnji stavek se glasi:

„Naprava za nastavitev je lahko del sponke, navijala ali kateregakoli drugega dela varnostnega pasu;"

Za točko 1.8.4.2 se doda naslednja nova točka 1.8.5:

„1.8.5 ‚*Navijalo z zaskočitvijo v sili z višjim pragom občutljivosti*' (tip 4N) pomeni navijalo tipa po točki 1.8.4 s posebnimi značilnostmi glede uporabe v vozilih kategorij M_2, M_3, N_1, N_2 in N_3 [1];"

Za točko 1.19 se dodata naslednji novi točki 1.20 in 1.21:

„1.20 ‚*vgreznjen gumb za odpiranje sponke*': sponka se ne sme odpreti, če se za pritisk uporabi krogla s premerom 40 mm;

1.21 ‚*nevgreznjen gumb za odpiranje sponke*': sponka se mora odpreti, če se za pritisk uporabi krogla s premerom 40 mm;"

Točka 2.1.2.1 Prvi stavek se glasi:

„Tehnični opis tipa pasu v trojniku z natančnimi podatki o trakovih in togih delih, skupaj s primernimi risbami in navodili za vgradnjo v primeru navijal in senzorjev."

Točke 2.1.2.2, 2.1.2.3 in 2.1.2.4 se glasijo:

„2.1.2.2 pet vzorcev določenega tipa pasu, in

2.1.2.3 10 m vsakega tipa traku, ki je del varnostnega pasu.

2.1.2.4 Tehnična služba, pristojna za izvajanje preskusov za homologacijo sestavnega dela, lahko zahteva dodatne vzorce."

Točka 2.4.1.2 V francoski in italijanski verziji se besedi „ensemble" in „complesso" nadomestita z besedama „ceinture" oziroma „cintura".

[1] „Kategorije vozil, kot je določeno v Prilogi I k Direktivi 70/156/EGS (UL L 42, 23.2.1970)."

Točka 2.4.1.4 V francoski in italijanski verziji se besedi „ensemble“ in „complesso“ nadomestita z besedama „ceinture“ oziroma „cintura“. V angleški verziji se besedilo „plastic parts“ nadomesti z besedilom „parts made of plastics“.

Točka 2.4.2.2 Drugi stavek tretjega odstavka se glasi:

„Površina, na katero se pritisk izvaja, mora imeti pri sproščenem gumbu v projekciji na ravnino, ki je pravokotna na začetno smer gibanja gumba, naslednje mere:“

Točka 2.4.2.3 se glasi:

„2.4.2.3 Sponka mora prenesti mnogokratno zapiranje in odpiranje. Pred dinamičnim preskusom, ki je opisan v točki 2.7.8, mora dobro prestati 5 000 odpiranj in zapiranj v pogojih normalne uporabe.“

Točka 2.4.5.2.1.1 se glasi:

„2.4.5.2.1.1 mora se zaskočiti, ko pojemek vozila doseže vrednost 0,45 g pri navijalih tipa 4 ali 0,85 g pri navijalih tipa 4N;“

Točka 2.4.5.2.1.2. se glasi:

„2.4.5.2.1.2 ne sme se zaskočiti pri pospeških traku, merjeno v smeri izvlečenja, ki so manjši od 0,8 g pri navijalih tipa 4 ali manjši od 1,0 g pri navijalih tipa 4N;“

Točka 2.4.5.2.1.3 se glasi:

„2.4.5.2.1.3 poleg tega se ne sme zaskočiti, če je senzor nagnjen za največ 12° v katerikoli smeri od lege vgradnje, kot jo je določil proizvajalec;“

Točka 2.4.5.2.1.4 se glasi:

„2.4.5.2.1.4 mora se zaskočiti, ko je senzor nagnjen za najmanj 27° pri navijalih tipa 4 oziroma za najmanj 40° pri navijalih tipa 4N v katerikoli smeri od lege vgradnje, kot jo je določil proizvajalec;“

Za točko 2.4.5.2.1.4 se doda nova točka 2.4.5.2.1.5:

„2.4.5.2.1.5 če je delovanje navijala odvisno od zunanjega signala ali od vira energije, mora naprava omogočati samodejno zaskočitev navijala v primeru okvare ali prekinitve signala ali vira energije.“

Točka 2.4.5.2.2 se glasi:

„2.4.5.2.2 pri preskusih skladno s točko 2.7.7.2, se mora, poleg zadostitve zgoraj navedenim zahtevam, navijalo z zaskočitvijo v sili in večstransko občutljivostjo, pri čemer je ena od občutljivosti občutljivost pasu, zaskočiti, ko je pospešek traku najmanj 1,5 g pri tipu 4 ali najmanj 2,0 g pri navijalu tipa 4N, merjeno v smeri izvlečenja pasu;“

Točka 2.6 V francoski in italijanski različici se besedi „ensemble“ in „complesso“ nadomestita z besedama „ceinture“ oziroma „cintura“.

Točka 2.6.1.2 se glasi:

„2.6.1.2 Dinamični preskus je treba opraviti na dveh kompletih pasov, ki pred tem nista bila obremenjena, razen v primeru pasov, ki so del sistemov za zadrževanje potnikov, ko mora biti dinamični preskus izveden na sistemih za zadrževanje potnikov, ki so namenjeni za skupino sedežev, ki pred tem še niso bili obremenjeni. Sponke varnostnih pasov, na katerih je treba opraviti preskus, morajo ustrezati zahtevam iz točke 2.4.2.3.“

Točka 2.6.1.2.1 se glasi:

„2.6.1.2.1 Na varnostnih pasovih je treba opraviti korozijski preskus, kot je določen v točki 2.7.2, nakar morajo sponke prestati nadaljnjih 500 odpiranj in zapiranj v pogojih normalne uporabe.“

Točka 2.6.1.2.2 se glasi:

„2.6.1.2.2 Pri varnostnih pasovih z navijali je bilo treba na slednjih opraviti preskuse iz točk 2.4.5.1 ali 2.4.5.2. Če je bil na navijalu že opravljen korozijski test skladno z določbami točke 2.6.1.2.1, tega preskusa ni treba ponoviti.“

Točka 2.6.1.3 Za točko 2.6.1.2 se doda naslednja nova točka:

„2.6.1.3 Med tem preskusom je treba upoštevati naslednje zahteve:

2.6.1.3.1 noben del pasu ali sistema za zadrževanje potnikov, ki varuje uporabnika, se ne sme zlomiti, nobena sponka, sistem za blokiranje sedeža ali sistem za odmikanje se ne sme odpreti; in

2.6.1.3.2 premik preskusne lutke naprej mora biti med 80 in 200 mm v predelu medenice, če gre za trebušne pasove. V primeru drugih tipov pasov mora biti premik naprej med 80 in 200 mm v predelu medenice ter med 100 in 300 mm v predelu trupa. Ti premiki so premiki v merilnih točkah iz Priloge VIII, slika 6.“

Točka 2.6.1.3 postane točka 2.6.1.4.

Točka 2.6.1.3.1 postane točka 2.6.1.4.1.

Točka 2.6.1.3.2 postane točka 2.6.1.4.2 in se glasi:

„2.6.1.4.2 V vozilih, kjer so v uporabi takšne naprave, morata po opravljenem dinamičnem preskusu, sistema za blokiranje in odmikanja sedeža, ki uporabnikom zadnjih sedežev omogočata, da zapustijo vozilo, še vedno ročno delovati.“

Točka 2.6.2.1 Doda se naslednje:

„Pri postopkih 1. in 2. tipa se izvaja preskus natezne trdnosti le na vzorcih trakov (točka 2.7.5). Pri postopkih 3. tipa pa je treba preskusiti natezno trdnost tako na trakovih kot na pripadajočih togih delih (točka 2.7.6).“

Točka 2.6.2.2 V tabeli se postopek 2. tipa ne nanaša na naprave za nastavitev.

Točka 2.7.1.1 se glasi:

„2.7.1.1 Dva pasova ali sistema za zadrževanje potnikov sta potrebna pri pregledu sponke, preskušanju sponke pri nizkih temperaturah, po potrebi pri preskušanju pri nizkih temperaturah iz točke 2.7.6.4, preskusu trajnosti sponke, korozijskem testu varnostnega pasu, pri preskusih delovanja navijala ter preskušanju odpiranja sponke po dinamičnem testu. Enega od vzorcev se uporabi pri pregledu pasu ali sistema za zadrževanje potnikov.“

Točka 2.7.1.2 se glasi:

„2.7.1.2 En vzorec varnostnega pasu ali sistema za zadrževanje potnikov je potreben pri pregledu sponke in preskušanju trdnosti sponke, pritrdilnih elementov, naprav za nastavitev varnostnih pasov in, po potrebi, navijal.“

Točka 2.7.1.3 se glasi:

„2.7.1.3 Dva vzorca varnostnega pasu ali sistema za zadrževanje potnikov sta potrebna pri pregledu sponke, preskusu mikro-zdrsa in preskusu odrgnjenja. Na enem od obeh vzorcev je treba opraviti tudi preskus delovanja naprave za nastavitev varnostnega pasu.“

Točka 2.7.1.4 se glasi enako kot dosedanja točka 2.7.1.5.

Točki 2.7.1.5 in 2.7.1.6 se črtata.

Točka 2.7.2 V francoski in italijanski različici se besedi „ensemble“ in „complesso“ nadomestita z besedama „ceinture“ oziroma „cintura“.

Točka 2.7.3.2.1. Prvi stavek se glasi:

„Uporabljajo se določbe priporočila ISO/R 105-B 02-1978.“

Točka 2.7.3.2.2 se glasi:

„2.7.3.2.2 Nato je treba trak držati najmanj 24 ur pri temperaturi 20 ± 5°C ter pri relativni vlažnosti 65 ± 5 %. Če preskusa ni mogoče opraviti takoj po kondicioniranju, je treba vzorec do začetka preskusa hraniti v hermetično zaprti posodi. Natezno trdnost traku je treba ugotoviti v roku petih minut po tem, ko je bil vzet iz okolja, v katerem je bil kondicioniran ali pa iz posode.“

Točka 2.7.3.6.4.2 se glasi:

„2.7.3.6.4.2 Postopek tipa 2: v primerih, ko trak spremeni smer, ko gre skozi togi del.

Kota, ki ju tvorita oba konca trakov, morata ustrezati sliki 2 iz Priloge XII.

Sila 0,5 daN deluje kot trajna obremenitev. Če trak spremeni smer več kot enkrat, ko gre skozi togi del, se obremenitev lahko poveča, da se doseže predpisani premik traku skozi togi del v dolžini 300 mm.“

Točka 2.7.6 V francoski in italijanski različici se besedi „ensemble“ in „complesso“ nadomestita z besedama „ceinture“ oziroma „cintura“.

Točka 2.7.6.1 se glasi:

„2.7.6.1 Sponka in naprava za nastavitev traku morata biti pritrjeni v napravo za preskušanje natezne trdnosti (trgalni stroj) s svojimi običajnimi pritrdilnimi elementi, uporabi pa se sila 980 daN. Če pa je sponka ali naprava za nastavljanje del pritrdilnega elementa ali običajnega dela tritočkovnega pasu, je treba sponko ali napravo za nastavljanje preskušati skupaj s pritrdilnim elementom, skladno s točko 2.7.6.2, razen pri navijalih s prekretnim vodilom na zgornjem pritrdišču pasu. V takšnem primeru mora biti preskusna obremenitev 980 daN, dolžina preostanka pasu, ki je navita na kolutu v trenutku zaskočitve, pa mora biti čim bližje 450 mm.“

Točka 2.7.6.3 se glasi:

„2.7.6.3 Dva vzorca kompleta varnostnega pasu je treba postaviti za dve uri v komoro s temperaturo – 10 ± 1 °C. Takoj po tem, ko se vzameta iz komore, je treba pripadajoče dele zaponke ročno zapreti.“

Točka 2.7.6.4 V angleški različici je treba besedilo „plastic parts“ nadomestiti z besedilom „parts made of plastics“.

Točka 2.7.7.2.2 V drugem stavku se nadomesti vrednost „10 g“ z vrednostjo „25 g“.

Točka 2.7.7.4 se glasi:

„2.7.7.4. Sila uvlečenja — navijanja traku“.

Točka 2.7.7.4.1 Prvi stavek se začne:

„Silo pri navijanju je treba ...“.

Drugi stavek se konča:

„..., ko se pas navija s hitrostjo približno 0,6 m na minuto.“

V francoski in italijanski različici se besedi „ensemble“ in „complesso“ nadomestita z besedama „ceinture“ oziroma „cintura“.

Točka 2.7.8 V francoski in italijanski različici se besedi „ensemble“ in „complesso“ nadomestita z besedama „ceinture“ oziroma „cintura“.

Točka 2.7.8.1.1 se glasi:

„2.7.8.1.1 Če je varnostni pas del kompleta, ki je predmet vloge za podelitev homologacije sestavnega dela za sistem za zadrževanje potnikov, je treba ta varnostni pas vgraditi na tisti del strukture vozila, kjer je običajno vgrajen, ta del pa je treba pritrditi na preskuševalni voziček na naslednji način:“

Točka 2.7.8.1.4 Zadnji stavek se glasi:

„Če je naslon sedeža nastavljiv, mora biti blokiran v položaju, kot ga je določil proizvajalec, če pa tega podatka ni, mora biti postavljen tako, da tvori kot kar najbližje 25° pri vozilih kategorij M_1 in N_1 ter kar najbližje 15° pri vozilih vseh drugih kategorij.“

Točka 2.7.8.1.5 „2.6.1.3.1“ se nadomesti z „2.6.1.4.1“.

Točka 2.7.8.2 se glasi:

„2.7.8.2 Komplet varnostnega pasu je treba namestiti na preskusno lutko, ki je opisana v Prilogi VIII. Desko debeline 25 mm je treba postaviti med hrbet lutke in naslon sedeža. Varnostni pas se mora trdno prilegati lutki. Nato se deska odstrani, lutka pa se namesti tako, da se po celotni dolžini hrbta dotika naslona sedeža.“

Točka 2.7.8.6 „2.6.1.3.1“ se nadomesti z „2.6.1.4.1“.

Točka 2.7.9 V francoski in italijanski različici se besedi „ensemble“ in „complesso“ nadomestita z besedama „ceinture“ oziroma „cintura“.

Točka 2.7.9.2 se glasi:

„2.7.9.2 Komplet varnostnega pasu je treba sneti s testnega vozička brez odpiranja sponke. Sponko je treba nato obremeniti z neposredno natezno silo 30 daN. Če je sponka povezana s togim delom, je treba ob uporabi sile paziti na kot, ki ga tvorita sponka in togi del med dinamičnim preskusom. Na geometrični center gumba za odpiranje sponke deluje sila in sicer s hitrostjo 400 mm/min ± 20 mm/min. Smer delovanja sile je v smeri začetnega gibanja gumba sponke in ostaja nespremenjena. Med delovanjem te sile mora trdna opora držati sponko na mestu. Ta sila ne sme preseči vrednosti iz točke 2.4.2.5. Dotikalna točka opreme za preskus mora biti kroglaste oblike s polmerom 2,5 mm ± 0,1 mm. Imeti mora gladko kovinsko površino.“

Točka 2.7.9.3 se črta

Točka 2.7.9.4 postane točka 2.7.9.3.

Točka 2.7.9.5 postane točka 2.7.9.4.

Točka 2.7.10 „2.6.1.3.1“ se nadomesti z „2.6.1.4.1“. V francoski in italijanski različici se besedi „ensemble“ in „complesso“ nadomestita z besedama „ceinture“ oziroma „cintura“.

Točki 2.8.1.1 in 2.8.1.2 (d) Izraz „varnostni pasovi“ je treba nadomesti z izrazom „varnostni pasovi in sistemi za zadrževanje potnikov“.

Točka 2.8.1.4.1 se glasi:

„2.8.1.4.1 Vse varnostne pasove in sisteme za zadrževanje potnikov z navijali z zaskočitvijo v sili, je treba preveriti glede skladnosti z:

— določbami iz točke 2.4.5.2.1.1, skladno s preskusnimi pogoji iz točke 2.4.5.2.3, ali

— določbami iz točke 2.4.5.2.1.4.

Če je izpolnjena zadnja zahteva, je potrebno preskusiti vsaj 10 % vsake proizvedene serije skladno z določbami točke 2.4.5.2.1.1.“

Točka 2.8.2.1 V nemški različici se besedi „eine Anordnung“ nadomestita z besedama „ein Exemplar“. V francoski različici se beseda „ensemble“ nadomesti z besedo „exemplaire“.

Točka 3 se glasi:

„3. ZAHTEVE ZA VGRADNJO V VOZILO“

Točka 3.2.2.2 se glasi:

„3.2.2.2 mora biti ob pravilni uporabi le minimalna možnost zdrsa pasu z ramena uporabnika/uporabnice zaradi njegovega/njenega premika naprej.“

PRILOGA III — **OZNAKA EGS-HOMOLOGACIJE SESTAVNEGA DELA**

Točka 1.1.1 Doda se „GR“ za Grčijo.

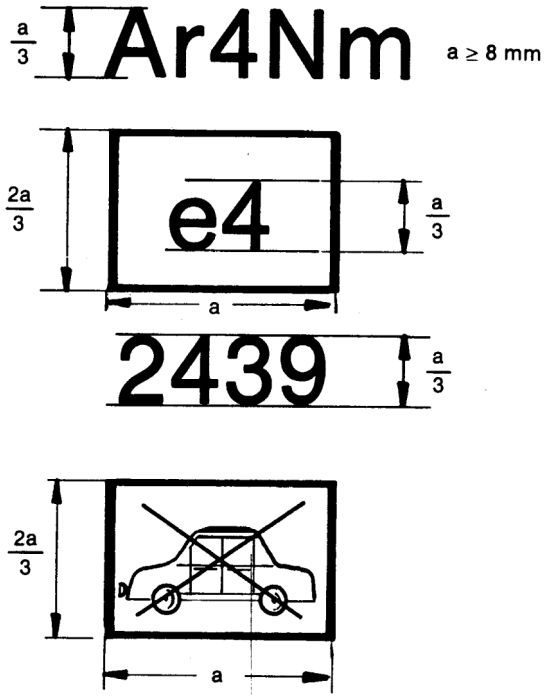
Doda se naslednja nova točka 1.1.4:

„1.1.4 Varnostni pasovi z navijali tipa 4N morajo biti označeni tudi s simbolom, ki predstavlja pravokotnik s prečrtanim vozilom kategorije M_1, kar pomeni, da je prepovedana uporaba tega tipa navijala v vozilih navedene kategorije.“

Točke 2.1, 2.2 in 2.3 „a = 8 mm“ se nadomesti z „a ≥ 8 mm“. V nizozemski različici točke 2.3 se beseda „harnastype“ nadomesti z besedama „speciaal type“.

Za točko 2.3 se doda naslednja nova točka 2.4:

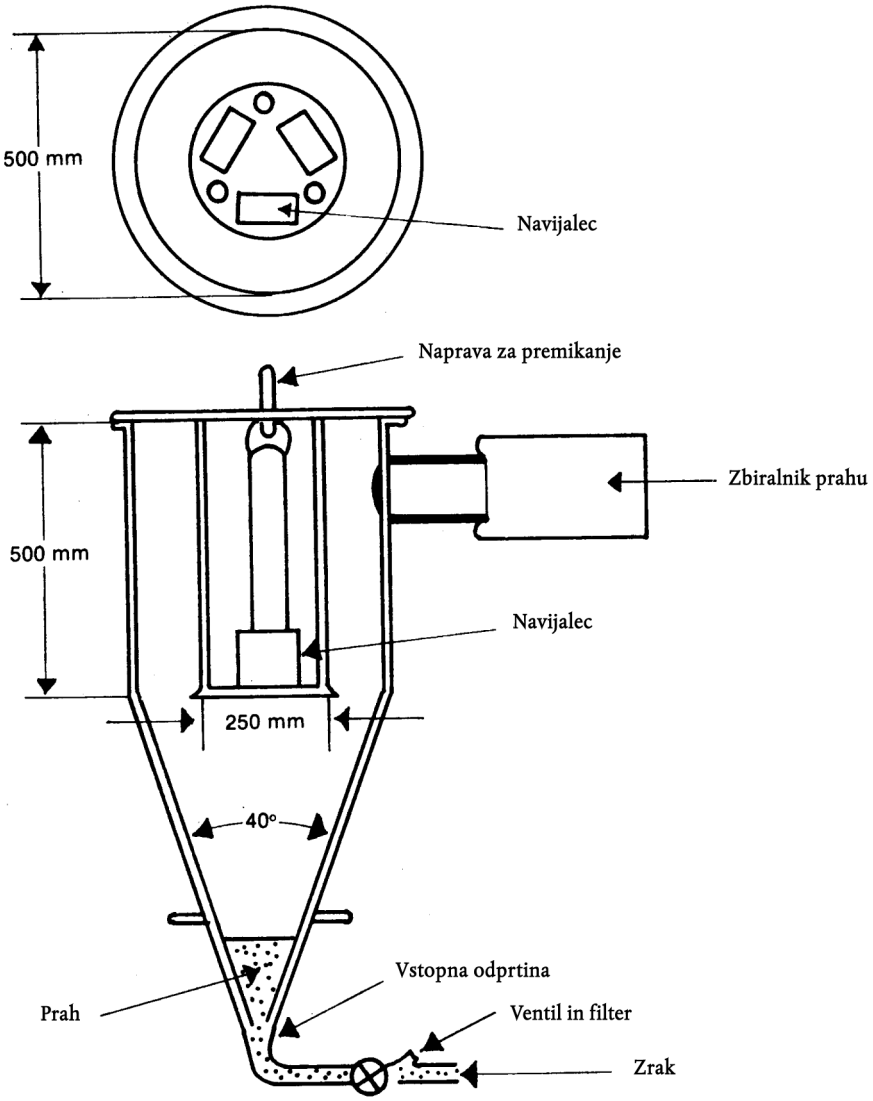
„2.4



Varnostni pas, ki je označen s to homologacijsko oznako, je tritočkovni varnostni pas (‚A‘) z navijalom z večkratno občutljivostjo (‚m‘) tipa 4N (‚r4N‘), ki mu je bila podeljena EGS-homologacija sestavnega dela na Nizozemskem (‚e4‘) pod številko 2439. Ta varnostni pas se ne sme vgraditi v vozila kategorije M_1.“

PRILOGA VI — **PRIMER NAPRAVE ZA PRESKUŠANJE ODPORNOSTI NAVIJAL PROTI PRAHU**

Obstoječa shema se nadomesti s shemo, ki je prikazana spodaj:



PRILOGA VII — **OPIS PRESKUŠEVALNEGA VOZIČKA, SEDEŽA, PRITRDIŠČ IN NAPRAV ZA ZAUSTAVLJANJE**

Točka 2 Prvi stavek se glasi:

„Razen pri preskušanju sistemov za zadrževanje potnikov mora imeti sedež trdno konstrukcijo z gladko površino.“

Točka 3 se glasi:

„3. PRITRDIŠČA

Pritrdišča morajo biti nameščena kot to prikazuje slika 1. Črne pike, ki predstavljajo razporeditev pritrdišč, kažejo, kje morajo biti konci pasu pritrjeni na preskuševalni voziček ali merilno napravo za merjenje sile, odvisno od primera. Pritrdišča za normalno uporabo predstavljajo točke A, B in K, če ni dolžina pasu med zgornjim robom sponke ter odprtino za pritrditev nosilca pasu večja od 250 mm. Sicer je treba uporabiti točki A_1 in B_1. Pritrdišča morajo biti na trdni opori. Zgornje pritrdišče se ne sme premakniti za več kot 0,2 mm v vzdolžni smeri, ko je v tej smeri obremenjeno s silo 98 daN. Preskuševalni voziček mora biti izdelan tako, da ne pride do nobenih trajnih deformacij na tistih delih, kjer so med preskusom pritrdišča.

Če je potrebno četrto pritrdišče za pritrditev navijala, se mora to pritrdišče:

— nahajati na navpični vzdolžni ravnini, ki poteka skozi točko K,

— mora omogočati, da je navijalo nagnjeno pod kotom, ki ga je predpisal proizvajalec,

— se mora nahajati na krožnici s središčem v točki K in polmerom KB1 = 790 mm, če razdalja med vodilom zgornjega pasu ter izhodom traku na navijalu ni manjša od 540mm, ali v vseh drugih primerih, na krožnici s središčem v točki K in polmerom 350 mm.“

Točka 4. Tretji odstavek se glasi:

„Mere različnih delov prevzemnika energije prikazujejo slike 2, 3 in 4. Spodaj so prikazane značilne vrednosti materiala, ki absorbira energijo. Neposredno pred vsakim preskusom je treba najmanj 12 ur kondicionirati cevi na temperaturi med 15 in 25 °C, ne da bi bile pri tem v uporabi. Med dinamičnim preskusom varnostnih pasov in sistemov za zadrževanje potnikov mora biti temperatura naprave za zaustavljanje enaka kot med umerjanjem, z odstopanjem ± 2 °C.

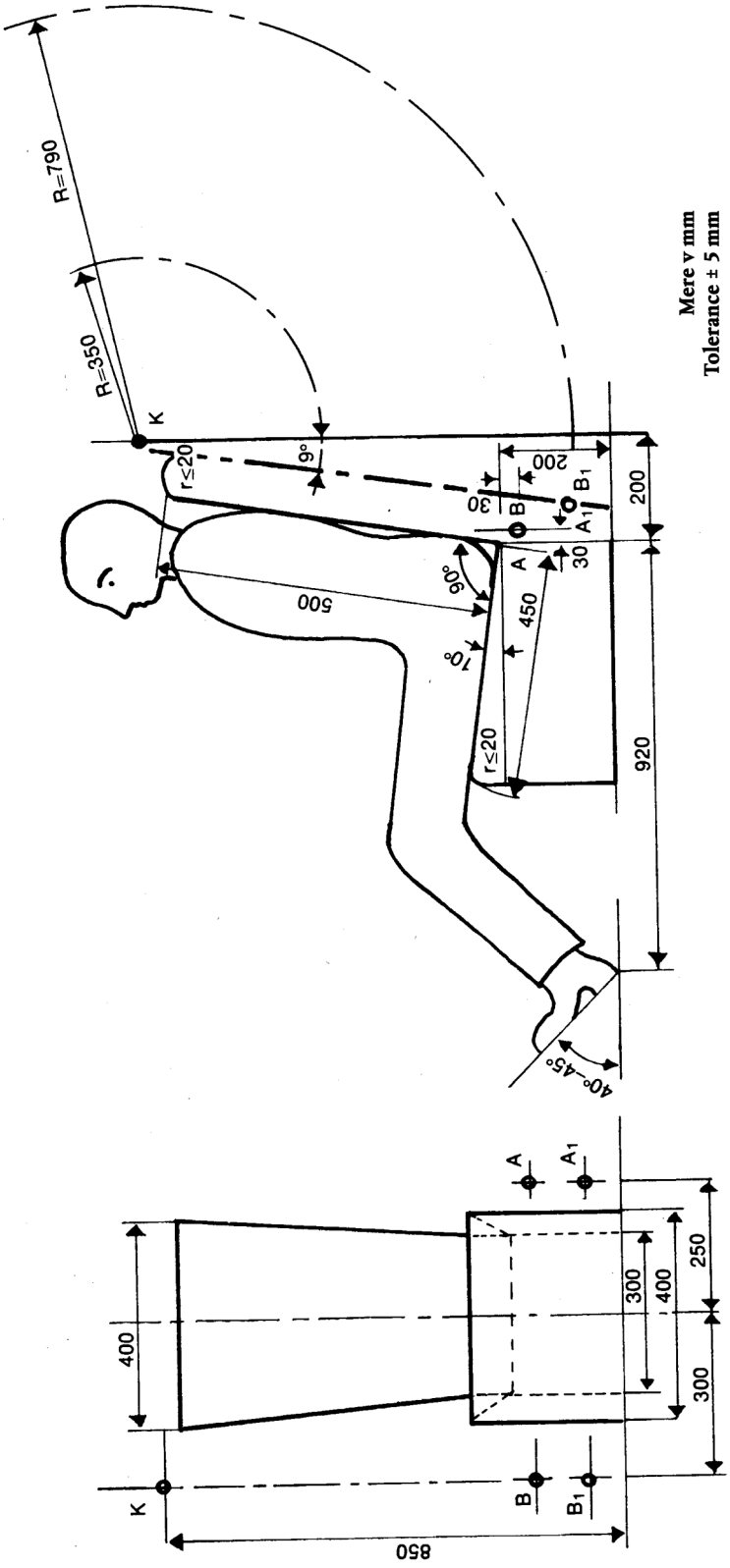
Zahteve, ki se nanašajo na napravo za zaustavljanje, so naštete v Prilogi IX. Sprejemljiva je tudi vsaka druga naprava, ki daje enakovredne rezultate.“

TABELA — **ZNAČILNOSTI ABSORPTIVNEGA MATERIALA**

Prva vrstica se glasi:

„— Trdota po Shoreu A: 95 ± 2 pri 20 ± 5°C“.

Slika 1 se nadomesti z naslednjo sliko:



Slika 1

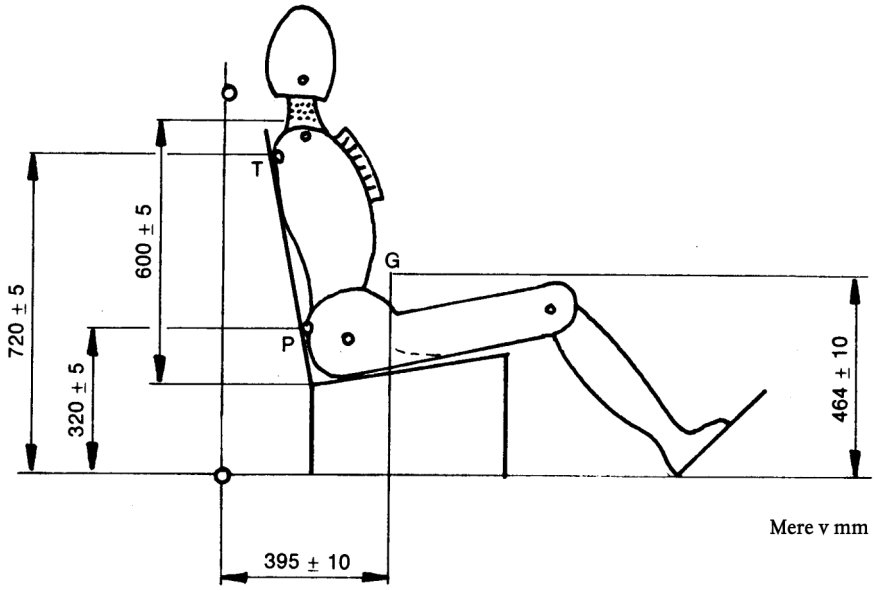
Preskusni voziček, sedež, pritrdišča

PRILOGA VIII — **OPIS LUTKE**

Slika 6 se nadomesti z naslednjim:

Slika 6

Lutka v sedečem položaju, kot je prikazana v Prilogi VII, slika 1



G = težišče

T = referenčna točka prsnega koša (na zadnji strani, v srednji ravnini preskusne lutke)

P = referenčna točka medenice (na zadnji strani, v srednji ravnini preskusne lutke)

PRILOGA IX — **OPIS KRIVULJE POJEMKA PRESKUŠEVALNEGA VOZIČKA V ČASOVNI FUNKCIJI**

Zadnji stavek prvega odstavka se glasi:

„Med kalibracijo naprave za zaustavljanje mora biti pot zaustavitve preskuševalnega vozička 400 ± 20 mm, hitrost pa mora biti 50 ± 1 km/h.“

Opomba ([1]) se glasi:

„([1]) Te zahteve so v skladu s priporočili ISO R 6478/1980.“

PRILOGA X — **NAVODILA ZA UPORABO**

Za točko 2 se doda nova točka 3:

„3. Pri varnostnih pasovih, opremljenih z navijalom tipa 4N, mora biti v navodilih za vgradnjo ter na embalaži navedeno, da pas ni primeren za vgradnjo v vozilih za prevoz potnikov, ki nimajo več kot devet sedežev, vključno z vozniškim sedežem.“

PRILOGA XIV — **KRONOLOŠKO ZAPOREDJE PRESKUSOV**

Obstoječa tabela se nadomesti z naslednjo:

Ustrezne določbe direktive Točke	Preskus	Vzorci															
		Varnostni pas ali sistem za zadrževanje potnikov št.					Trak varnostnega pasu št.										
		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	Pregled kompleta varnostnega pasu ali sistema za zadrževanje potnikov	x															
2.4.2.1, 2.4.2.2	Pregled sponke	x	x	x	x	x											
2.4.2.6, 2.4.2.7, 2.7.6.1, 2.7.6.5	Preskus trdnosti sponke			x													
2.4.3.2, 2.7.6.1	Preskus trdnosti naprave za nastavitev (in po potrebi navijal)			x													
2.4.4, 2.7.6.2	Preskus trdnosti pritrdilnih elementov (in po potrebi navijal)			x													
2.4.2.4, 2.7.6.3	Preskus sponke pri nizki temperaturi	x	x														
2.4.1.4, 2.7.6.4	Preskus togih delov pri nizki temperaturi	x	x														
2.4.3.3, 2.7.6.6	Preskus funkcionalnosti nastavitve varnostnega pasu				x												
	Kondicioniranje/preskušanje varnostnega pasu ali sistema za zadrževanje potnikov pred dinamičnim preskusom:																
2.4.2.3, 2.6.1.2	— trajnost sponke	x	x														
2.4.1.2, 2.7.2	— korozijski preskus togih delov	x	x														
	— kondicioniranje navijal																
2.4.5.1.1, 2.4.5.2.1, 2.4.5.2.2, 2.4.5.2.3, 2.7.7.2	— prag blokiranja	x	x														
2.4.5.1.2, 2.4.5.2.4, 2.7.7.4	— sila pri navijanju	x	x														
2.4.5.1.3, 2.4.5.2.5, 2.7.7.1	— trajnost	x	x														
2.4.5.1.3, 2.4.5.2.5, 2.7.2	— korozija	x	x														
2.4.5.1.3, 2.4.5.2.5, 2.7.7.3	— prah	x	x														
2.4.5.1.2, 2.7.5	Preskus širine traku						x	x									

Ustrezne določbe direktive Točke	Preskus	Vzorci														
		Varnostni pas ali sistem za zadrževanje potnikov št.					Trak varnostnega pasu št.									
		1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
	Preskus trdnosti traku po kondicioniranju na:																
2.5.2, 2.7.5, 2.7.3.1	— sobni temperaturi						x	x									
2.5.3, 2.7.5, 2.7.3.2	— na svetlobi								x	x							
2.5.3, 2.7.5, 2.7.3.3	— pri nizki temperaturi										x	x					
2.5.3, 2.7.5, 2.7.3.4	— pri visoki temperaturi												x	x			
2.5.3, 2.7.5, 2.7.3.5	— v vodi														x	x	
2.4.3.1, 2.7.4	Mikro-zdrs				x	x											
2.6.2, 2.7.3.6	Odrgnjenje				x	x											
2.6.1, 2.7.8	Dinamični preskus	x	x														
2.4.2.5, 2.4.2.7, 2.7.8, 2.7.9	Preskus odpiranja sponke	x	x														
2.7.1.4	Hranjenje vzorca traku																x