Numai textele originale CEE-ONU au efect juridic în temeiul dreptului public internațional. Situația și data intrării în vigoare ale prezentului regulament ar trebui verificate în ultima versiune a documentului de situație al CEE-ONU TRANS/WP.29/343, disponibil la următoarea adresă: https://unece.org/status-1958-agreement-and-annexed-regulations

Regulamentul nr. 173 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) – Dispoziții uniforme privind omologarea instalării centurilor de siguranță, a sistemelor de reținere, a sistemelor de reținere pentru copii, a sistemelor ISOFIX de reținere pentru copii și a sistemelor i-Size de reținere pentru copii [2026/2518]

Include toate textele valabile până la:

Suplimentul 2 la seria 01 de amendamente – Data intrării în vigoare: ianuarie 2027 (de confirmat)

Prezentul document este strict un instrument de documentare. Textele autentice și obligatorii din punct de vedere juridic sunt:

CEE/TRANS/WP.29/2024/152

CEE/TRANS/WP.29/2025/55

CEE/TRANS/WP.29/2025/47

CEE/TRANS/WP.29/2025/134

CEE/TRANS/WP.29/2026/71

WP.29-199-06

WP.29-199-10

CUPRINS

Regulament

0. Introducere
1. Domeniul de aplicare
2. Definiții
3. Cererea de omologare
4. Omologare
5. Cerințe referitoare la instalarea în vehicul
6. Conformitatea producției
7. Sancțiuni în cazul neconformității producției
8. Modificarea și extinderea omologării vehiculului
9. Încetarea definitivă a producției
10. Denumirile și adresele serviciilor tehnice responsabile cu efectuarea încercărilor de omologare, precum și ale autorităților de omologare de tip
11. Dispoziții tranzitorii

Anexe

1. Fișă de comunicare
2. Amplasamentul mărcii de omologare
3. Instrucțiuni
4. Procedura de determinare a punctului „H” și a unghiului real al trunchiului pentru pozițiile de ședere în autovehicule

   Apendicele 1: Descrierea manechinului tridimensional pentru punctul „H”

   Apendicele 2: Sistemul de referință tridimensional

   Apendicele 3: Date de referință privind locurile de ședere
5. Instalarea centurii de siguranță identificând tipurile de centuri și tipurile de retractor

6. Cerințe privind instalarea centurilor de siguranță și a sistemelor de reținere pentru ocupanții adulți ai scaunelor orientate în față din autovehicule și privind instalarea sistemelor ISOFIX și a sistemelor i-Size de reținere pentru copii

Apendicele 1: Dispoziții privind instalarea sistemelor de reținere pentru copii din categoria „universal” folosind centurile de siguranță ale vehiculului

Apendicele 2: Dispoziții privind instalarea sistemelor ISOFIX de reținere pentru copii orientate în față și în spate, din categoriile universală și semiuniversală, instalate în poziții ISOFIX sau i-Size

Apendicele 3: Exemplu de informații detaliate, de exemplu pentru producătorii de sisteme de reținere pentru copii

Apendicele 4: Instalarea manechinului unui copil de 10 ani

Apendicele 5: Dispoziții privind instalarea sistemelor de reținere pentru scaune de înălțare auto pentru copii orientate cu fața spre direcția de mers din categoriile i-size și specifice, instalate în poziții de ședere ale vehiculului sau în poziții de ședere i-Size

7. Metoda de încercare la tracțiune a ansamblului cataramă-curea

0. Introducere

0.1. Pentru versiunea originală a Regulamentului ONU nr. 173:

0.1.1. În cadrul celei de a șaptezeci și treia sesiuni a Grupului de lucru pentru siguranța pasivă (GRSP), care a avut loc în mai 2023, s-a decis împărțirea Regulamentului ONU nr. 16 în trei regulamente ONU:

(a) centuri de siguranță și sisteme de reținere (componente);

(b) instalarea centurilor de siguranță și a sistemelor de reținere pentru copii (vehicul);

(c) dispozitiv de avertizare privind portul centurii de siguranță (vehicul).

0.1.2. Prezentul regulament ONU cuprinde cerințele specifice și procesul de omologare a unui tip de vehicul în ceea ce privește instalarea centurilor de siguranță și a sistemelor de reținere pentru copii. Cerințele sunt derivate din Regulamentul ONU nr. 16, astfel cum a fost modificat prin seria 09 de amendamente.

0.2. Pentru seria 01 de amendamente:

0.2.1. Traiectoriile curelei între ancorajul efectiv al centurii de siguranță și cataramă sunt în mod normal drepte, la fel ca bancul de încercare specificat în Regulamentul ONU nr. 129. Cu toate acestea, traiectoriile curelei între ancorajul efectiv al centurii și cataramă la anumite vehicule de pe piață nu sunt drepte și sunt curbate de-a lungul pernei.

0.2.2. Atunci când traiectoriile curelei între ancorajul efectiv al centurii și cataramă nu sunt drepte, ocupanții pot fi propulsați în față în mod violent în cazul unui accident cu impact frontal. În cazul în care un ocupant este așezat pe scaunul de înălțare atașat de ISOFIX, există cazuri în care centura de siguranță va aluneca până la gât și poate avea loc o alunecare pe sub centură. Acest lucru ar crește riscul de rănire a gâtului și a abdomenului unui copil care ocupă o poziție de ședere. În plus, vătămarea pieptului manechinului se accentuează.

0.2.3. Aceste amendamente atenuează efectele negative asupra siguranței ocupanților prin limitarea slăbirii centurii de siguranță.

0.3. Suplimentul 1 la seria de amendamente 01:

0.3.1. Eliminarea formulării „vehicul specific”, deoarece tipul de sistem de reținere pentru copii este definit în regulamentul respectiv. Având în vedere formularea actuală, există un conflict.

0.3.2. Adăugarea unei trimiteri la Regulamentul ONU nr. 129, deoarece detaliile ancorelor ISOFIX sunt furnizate, de asemenea, în Regulamentul ONU nr. 129.

0.3.3. Eliminarea formulării incorecte de la punctul 4.7.

0.4. Suplimentul 2 la seria de amendamente 01:

0.4.1. Regulamentul este modificat pentru a lua în considerare vehiculele din categoria X ([1]). Vehiculele din categoria Y^1 nu fac obiectul prezentului regulament.

0.4.2. Regulamentul a fost elaborat inițial pentru vehiculele cu comenzi ale conducătorului auto și comenzi de conducere manuală, iar scopul acestui amendament este de a păstra spiritul regulamentului și de a extinde aplicarea acestuia la vehiculele fără comenzi ale conducătorului auto și fără comenzi de conducere manuală. În absența unor comenzi ale conducătorului auto sau a unor comenzi de conducere manuală, dispozițiile referitoare la acestea nu se iau în considerare dacă nu fac deja obiectul prezentului amendament.

0.4.3. În cazul vehiculelor echipate cu un sistem automat de conducere (ADS) 1, altele decât vehiculele din categoria X, în modul de conducere manuală nu se aplică dispoziții speciale sau derogări. Într-un mod în care o caracteristică ADS este activă, se aplică cerințele ADS relevante.

1. Domeniul de aplicare

1.1. Prezentul regulament se aplică:

(a) vehiculelor din categoriile M, N, O, L_2, L_4, L_5, L_6, L_7 și T^1, cu privire la instalarea centurilor de siguranță și a sistemelor de reținere destinate a fi utilizate separat, de exemplu ca accesorii individuale, de persoane adulte care ocupă scaunele orientate în față, în spate și în lateral;

(b) Vehicule din categoriile M_1 și $N_1{}^1$ cu privire la instalarea sistemelor de reținere pentru copii și a sistemelor ISOFIX de reținere pentru copii.

(c) La cererea producătorului, se aplică, de asemenea, instalării sistemelor de reținere pentru copii și a sistemelor ISOFIX de reținere pentru copii destinate instalării în vehicule din categoriile M_2 și $M_3{}^1$.

(d) La cererea producătorului, se aplică, de asemenea, instalării sistemelor i-Size de reținere pentru copii, în cazul în care pozițiile de ședere i-Size sunt definite de producătorul vehiculului.

1.2. Prezentul regulament nu se aplică vehiculelor din categoria Y.

2. Definiții

2.1. „Centură de siguranță (centură)” înseamnă un ansamblu format din curele cu o cataramă de siguranță, dispozitive de reglare și dispozitive de prindere, care poate fi ancorat în interiorul unui autovehicul și care este proiectat să diminueze riscul de vătămare a pasagerului în caz de coliziune sau de frânare bruscă a vehiculului, limitând mobilitatea corpului pasagerului. Un astfel de ansamblu este în general denumit „centură”, termen care cuprinde de asemenea orice dispozitiv de absorbție a energiei sau de retractare a centurii.

Acest ansamblu poate fi încercat și omologat ca centură de siguranță sau ca sistem de reținere în temeiul Regulamentului ONU nr. 16.

2.1.1. „Centură subabdominală” înseamnă o centură cu prindere în două puncte care trece peste corpul utilizatorului la nivelul bazinului.

2.1.2. „Centură diagonală” înseamnă o centură care trece în diagonală peste torace, de la șold până la umărul din partea opusă.

2.1.3. „Centură cu prindere în trei puncte” înseamnă o centură care în esență reprezintă o combinație între o centură abdominală și o centura diagonală.

([1]) Astfel cum este definit în Rezoluția consolidată privind construcția vehiculelor (R.E.3), documentul CEE/TRANS/WP.29/78/Rev.8 – https://unece.org/transport/vehicle-regulations/wp29/resolutions.

2.1.4. „Centură de tip S” înseamnă un alt tip de centură decât centura în trei puncte sau centura abdominală.

2.1.5. „Centură de tip ham” înseamnă un ansamblu de centuri de tip S care cuprinde o centură abdominală și curele diagonale; o astfel de centură de tip ham poate fi furnizată împreună cu un ansamblu suplimentar cu curea petrecută printre picioare.

2.2. „Curea” înseamnă un element suplu destinat menținerii corpului și transmiterii efortului la elementele de ancorare.

2.3. „Cataramă” înseamnă un dispozitiv cu decuplare rapidă care permite utilizatorului să fie reținut de centură. Catarama poate să includă dispozitivul de reglare, cu excepția unei catarame pentru centura de tip ham.

2.4. „Dispozitiv de reglare a centurii” înseamnă un dispozitiv care permite reglarea centurii conform nevoilor utilizatorului individual și a poziției scaunului. Dispozitivul de reglare poate face parte din cataramă, dintr-un retractor sau din orice altă parte a centurii de siguranță.

2.5. „Dispozitiv de pretensionare” înseamnă un dispozitiv suplimentar sau integrat care strânge cureaua pentru a reduce destinderea centurii în caz de accident.

2.6. „Zonă de referință” înseamnă spațiul dintre două planuri longitudinale verticale, aflate la 400 mm distanță și simetrice față de punctul H, definit prin rotirea aparatului în formă de cap din poziție verticală în poziție orizontală, astfel cum este descris în anexa 1 la Regulamentul ONU nr. 21. Aparatul se poziționează astfel cum este descris în anexa la Regulamentul ONU nr. 21 și se fixează la lungimea maximă de 840 mm.

2.7. „Airbag” înseamnă un dispozitiv instalat pentru a completa centurile de siguranță și sistemele de siguranță din autovehicule, adică un sistem care, în caz de coliziune gravă a vehiculului, desfășoară automat o structură elastică destinată să limiteze, prin compresia gazului pe care-l conține, gravitatea contactului uneia sau mai multor părți ale corpului unui pasager al vehiculului cu interiorul habitaclului. O astfel de structură desfășurată nu trebuie considerată a fi o componentă rigidă.

2.8. „Airbag pentru pasager” înseamnă un ansamblu de airbaguri destinat protejării ocupanților altor scaune decât cel al conducătorului auto, în cazul unei coliziuni frontale.

2.9. „Sistem de reținere pentru copii” înseamnă un dispozitiv de siguranță astfel cum este definit în Regulamentul ONU nr. 44 sau în Regulamentul ONU nr. 129.

2.10. „Orientat cu spatele spre direcția de mers” înseamnă orientat în direcția opusă direcției normale de deplasare a vehiculului.

2.11. „Elemente de fixare” înseamnă părțile ansamblului centurii, inclusiv elementele de siguranță necesare, care permit atașarea ansamblului la ancorajele centurii.

2.12. „Retractor” înseamnă un dispozitiv pentru încorporarea parțială sau completă a curelei unei centuri de siguranță.

2.12.1. „Retractor fără blocare (tipul 1)” înseamnă un retractor din care centura este extrasă pe toată lungimea de o forță externă mică și care nu oferă un reglaj al lungimii centurii extrase.

2.12.2. „Retractor cu deblocare manuală (tip 2)” înseamnă un retractor pe care utilizatorul trebuie să îl deblocheze prin intermediul unui dispozitiv activat manual pentru a putea derula cureaua pe lungimea dorită și care se blochează automat atunci când utilizatorul nu mai acționează asupra lui.

2.12.3. „Retractor cu blocare automată (tip 3)” înseamnă un retractor care permite derularea curelei pe lungimea dorită și ajustarea automată pentru utilizator atunci când cureaua este fixată cu catarama. Extragerea în continuare a centurii este împiedicată fără intervenția voluntară a pasagerului.

2.12.4. „Retractor cu blocare de urgență (tip 4)” înseamnă un retractor care, în condiții normale de folosire, nu limitează libertatea de mișcare a utilizatorului. Un astfel de dispozitiv are elemente de reglare a lungimii care ajustează automat centura în funcție de pasager, precum și un mecanism de blocare activat în caz de urgență de:

2.12.4.1. Decelerarea vehiculului (sensibilitate unică).

2.12.4.2. O combinație între frânarea vehiculului, deplasarea centurii sau orice alte mijloace automate (sensibilitate multiplă).

2.12.5. „Retractor cu blocare în caz de urgență cu un prag mai mare de răspuns (tipul 4N)” înseamnă un retractor de tipul celui definit la punctul 2.12.4, dar cu proprietăți speciale în ceea ce privește utilizarea sa în vehiculele de categoriile M_2, M_3, N_1, N_2 și N_3. ([2])

2.12.6. „Dispozitiv de reglare în înălțime a centurii de siguranță” înseamnă un dispozitiv care permite reglarea pe înălțime a buclei superioare a stâlpului centurii (conectat direct la vehicul sau la structura rigidă a scaunului) în funcție de cerințele fiecărui pasager și de poziția scaunului. Un astfel de dispozitiv poate fi considerat componentă a centurii sau componentă a ancorajului centurii.

2.12.7. „Dispozitiv flexibil de reglare la înălțimea umărului” înseamnă un dispozitiv de reglare la înălțimea umărului utilizatorului, în cazul căruia componenta de reglare nu este atașată direct de construcția vehiculului (de exemplu, de un stâlp) sau de cea a scaunului (de exemplu, de structura rigidă a scaunului), ci pentru care reglarea componentei pentru umăr:

(a) se realizează prin trecerea peste un element flexibil și

(b) nu interferează cu parcursul centurii abdominale.

2.13. „Ancoraje ale centurii” înseamnă componentele structurii vehiculelor sau ale structurii scaunelor sau ale oricărei alte părți a vehiculului de care trebuie fixate ansamblurile centurile de siguranță.

2.14. „Tip de vehicul în ceea ce privește instalarea centurilor de siguranță, a sistemelor de reținere, a sistemelor de reținere pentru copii, a sistemelor ISOFIX de reținere pentru copii și a sistemelor i-Size de reținere pentru copii” înseamnă o categorie de autovehicule care nu diferă în aspecte esențiale precum dimensiunile, formele și materialele componentelor structurii vehiculului sau ale structurii scaunelor sau ale oricărei alte părți a vehiculului de care sunt atașate centurile de siguranță, sistemele de reținere și ancorajele ISOFIX.

2.15. „Sistem de reținere” înseamnă un sistem destinat unui anumit tip de vehicul sau un tip definit de producătorul vehiculului și aprobat de serviciul tehnic, care constă într-un scaun și o centură fixate de vehicul prin mijloace adecvate și care cuprinde în plus orice elemente prevăzute să diminueze riscul de vătămare a pasagerului în caz de frânare bruscă a vehiculului, prin limitarea mobilității corpului pasagerului.

2.16. „Scaun” înseamnă o structură care este sau nu parte integrantă a structurii vehiculului, inclusiv tapițeria, destinată ocupării de către o persoană adultă. Termenul se referă atât la un scaun separat, cât și la partea dintr-o banchetă destinată să permită așezarea unei singure persoane.

2.16.1. „Scaun față pentru pasageri” înseamnă orice scaun la care „punctul H cel mai avansat” al scaunului respectiv se află în sau în fața planului vertical transversal prin punctul R al conducătorului auto. Pentru vehiculele din categoria X, se ia în considerare punctul „R” al celui mai avansat scaun pentru pasageri în locul punctului R al scaunului conducătorului auto.

2.16.2. „Scaun orientat în față” înseamnă un scaun care poate fi folosit în timp ce vehiculul este în mișcare și care este orientat spre partea frontală a vehiculului, astfel încât planul vertical de simetrie al scaunului să formeze un unghi mai mic de +10° sau -10° cu planul vertical de simetrie al vehiculului.

([2]) Astfel cum este definit în Rezoluția consolidată privind construcția vehiculelor (R.E.3), documentul CEE/TRANS/WP.29/78/Rev.8 – https://unece.org/transport/vehicle-regulations/wp29/resolutions.

2.16.3. „Scaun orientat în spate” înseamnă un scaun care poate fi folosit în timp ce vehiculul este în mișcare și care este orientat spre partea posterioară a vehiculului, în așa fel încât planul vertical de simetrie al scaunului să formeze un unghi mai mic de +10° sau -10 ° cu planul vertical de simetrie al vehiculului.

2.16.4. „Scaun orientat lateral” înseamnă un scaun care poate fi folosit în timp ce vehiculul este în mișcare și care este orientat spre partea laterală a vehiculului, în așa fel încât planul vertical de simetrie al scaunului să formeze un unghi de 90° (± 10°) cu planul vertical de simetrie al vehiculului.

2.17. „Grup de scaune” înseamnă fie o banchetă ca atare, fie un grup de scaune separate, dar alăturate (adică fixate astfel încât ancorajele frontale ale unuia dintre scaune să se afle pe aceeași linie cu ancorajele frontale sau posterioare ale celorlalte sau între ancorajele celorlalte scaune) și pe care să se așeze una sau mai multe persoane adulte.

2.18. „Banchetă” înseamnă o structură completă, cu tapițerie, prevăzută cu cel puțin două locuri pentru persoane adulte.

2.19. „Sistem de reglare a scaunului” înseamnă dispozitivul complet care permite reglarea scaunului sau a componentelor acestuia într-o poziție potrivită morfologiei ocupantului așezat; în special, acest dispozitiv poate permite:

2.19.1. deplasarea longitudinală;

2.19.2. deplasarea verticală;

2.19.3. deplasarea unghiulară.

2.20. „Ancoraj al scaunului” înseamnă sistemul de fixare a ansamblului scaunului pe structura vehiculului, inclusiv părțile implicate din structura vehiculului.

2.21. „Tip de scaun” înseamnă o categorie de scaune care nu prezintă diferențe între ele în aspecte esențiale precum:

2.21.1. forma, dimensiunile și materialele structurii scaunului;

2.21.2. tipurile și dimensiunile sistemelor de blocare și de reglare a blocării scaunului;

2.21.3. tipul și dimensiunile ancorajului centurii de scaun, ale ancorajului scaunului și ale componentelor afectate ale structurii vehiculului.

2.22. „Sistemul de deplasare al unui scaun” înseamnă un dispozitiv ce permite o deplasare unghiulară sau longitudinală, fără poziție intermediară fixă, a scaunului sau a uneia dintre părțile sale componente (pentru a facilita accesul pasagerilor).

2.23. „Sistemul de blocare al unui scaun” înseamnă un dispozitiv ce asigură menținerea, în orice poziție a utilizatorului, a scaunului și a părților sale.

2.24. „Dispozitiv de reducere a tensiunii” înseamnă un dispozitiv încorporat în retractor și care reduce automat tensiunea centurii în momentul fixării acesteia. Când centura este eliberată, acest dispozitiv se decuplează automat.

2.25. „ISOFIX” înseamnă un sistem cu ajutorul căruia sistemele de reținere a scaunului pentru copii se atașează la autovehicul. Acesta are două ancoraje rigide, două dispozitive de atașare rigide aferente amplasate pe sistemul de reținere a scaunului pentru copii și un dispozitiv care permite limitarea gradului maxim de rotație a sistemului de reținere a scaunului pentru copii.

2.26. „Sistem ISOFIX de reținere pentru copii” înseamnă un sistem de reținere pentru copii care îndeplinește cerințele Regulamentului ONU nr. 44 sau ale Regulamentului ONU nr. 129 și care trebuie prins de un sistem de ancorare ISOFIX care îndeplinește cerințele Regulamentului ONU nr. 14 sau ale Regulamentului ONU nr. 145.

2.27. „Poziție ISOFIX” înseamnă un sistem care permite instalarea:

(a) unui sistem universal de reținere pentru copii ISOFIX, orientat în față, astfel cum se specifică în Regulamentul ONU nr. 44 sau

(b) a unui sistem ISOFIX de reținere pentru copii de tip semi-universal, orientat în față, astfel cum este definit în Regulamentul ONU nr. 44 sau

(c) a unui sistem ISOFIX de reținere pentru copii de tip semi-universal, orientat în spate, astfel cum este definit în Regulamentul ONU nr. 44 sau

(d) a unui sistem ISOFIX de reținere pentru copii de tip semi-universal, orientat lateral, astfel cum este definit în Regulamentul ONU nr. 44 sau

(e) a unui sistem ISOFIX de reținere pentru copii destinat vehiculelor specifice, astfel cum este definit în Regulamentul ONU nr. 44 sau

(f) a unui sistem i-Size de reținere pentru copii, astfel cum este definit în Regulamentul nr. 129 sau

(g) a unui sistem ISOFIX de reținere pentru copii destinat vehiculelor specifice, astfel cum este definit în Regulamentul nr. 129.

2.28. „Sistem de ancoraje ISOFIX” înseamnă un sistem alcătuit din două ancoraje inferioare ISOFIX, care îndeplinesc cerințele Regulamentului ONU nr. 14 sau ale Regulamentului ONU nr. 145, și care este destinat fixării unui sistem ISOFIX de reținere pentru copii împreună cu un dispozitiv anti-rotație.

2.29. „Ancoraj inferior ISOFIX” înseamnă o bară orizontală rotundă și rigidă cu diametrul de 6 mm, care reprezintă o extensie a structurii vehiculului sau a scaunului destinată montării și fixării unui sistem ISOFIX de reținere pentru copii cu dispozitive de prindere ISOFIX.

2.30. *„Dispozitiv antirotație”*

(a) un dispozitiv antirotație pentru un sistem ISOFIX universal de reținere pentru copii constă într-un dispozitiv de fixare superior ISOFIX;

(b) un dispozitiv antirotație pentru un sistem ISOFIX semiuniversal de reținere pentru copii constă într-un dispozitiv de fixare superior, tabloul de bord al vehiculului sau un picior de sprijin vizând limitarea rotației sistemului de reținere în cazul unei coliziuni frontale;

(c) un dispozitiv antirotație pentru un sistem i-Size îmbunătățit de reținere pentru copii constă fie într-un dispozitiv de fixare superior, fie într-un picior de sprijin vizând limitarea rotației sistemului de reținere în cazul unei coliziuni frontale;

(d) un dispozitiv antirotație pentru un sistem îmbunătățit de reținere pentru copii destinat unui „vehicul specific” poate include un dispozitiv de fixare superior, un picior de sprijin, o curea (curele) a(le) dispozitivului de fixare inferior sau orice alt mijloc care poate limita rotația;

(e) pentru sistemele ISOFIX, i-Size, universale și semiuniversale (îmbunătățite) de reținere pentru copii, scaunul vehiculului ca atare nu reprezintă un dispozitiv antirotație.

2.31. „Ancoraj al dispozitivului de fixare superior ISOFIX” înseamnă un dispozitiv care îndeplinește cerințele Regulamentului ONU nr. 14 sau ale Regulamentului ONU nr. 145, cum ar fi o bară amplasată într-o zonă definită, proiectată să permită conectarea unui dispozitiv de cuplare la cureaua dispozitivului de fixare superior ISOFIX și să transfere forța de reținere a acestuia către structura vehiculului.

2.32. „Dispozitiv de ghidare” înseamnă acea componentă prevăzută pentru a ajuta la instalarea sistemului ISOFIX de reținere pentru copii, ghidând fizic dispozitivele de prindere ISOFIX în poziția corectă față de ancorajele inferioare ISOFIX pentru a facilita cuplarea.

2.33. „Marcajul ISOFIX” înseamnă o informație furnizată persoanei care dorește să instaleze un sistem ISOFIX de reținere pentru copii cu privire la pozițiile ISOFIX din vehicul și la poziția fiecărui sistem de ancorare ISOFIX corespunzător.

2.34. „Dispozitiv de reținere pentru copii” este un dispozitiv ISOFIX dintre cele definite la punctul 4 din apendicele 2 la anexa 6 la prezentul regulament și, în special, ale cărui dimensiuni sunt prezentate în figurile 1-8 de la punctul 4 menționat anterior. Aceste dispozitive de reținere pentru copii sunt utilizate, în cadrul prezentului regulament, pentru a examina care dintre clasele de învelișuri pentru sisteme ISOFIX de reținere pentru copii menționate în Regulamentul ONU nr. 44 sau în Regulamentul ONU nr. 129 pot fi adaptate la pozițiile ISOFIX ale vehiculului. De asemenea, unul dintre dispozitivele de reținere pentru copii, așa-numitul ISO/F2, descris în figura 2 de la punctul 4 menționat anterior, este utilizat în Regulamentul ONU nr. 14 sau în Regulamentul ONU nr. 145 pentru a verifica amplasarea și posibilitatea de acces la oricare sistem de ancorare ISOFIX.

Sau un dispozitiv, conform unuia dintre cele două sisteme de scaune de înălțare definite în apendicele 5 la anexa 6 la prezentul regulament, în special ale cărui dimensiuni sunt prezentate în figurile 2 și 3 din apendicele 5 la anexa 6. Aceste dispozitive sunt utilizate, în cadrul prezentului regulament, pentru a examina care dintre clasele de învelișuri pentru înălțătoare auto menționate în Regulamentul ONU nr. 129 pot fi adaptate la pozițiile de ședere din vehicul, dacă este cazul.

2.35. „Spațiul de evaluare a instalării piciorului de sprijin i-Size” înseamnă un spațiu care asigură compatibilitatea dimensională și geometrică dintre piciorul de sprijin al unui sistem i-Size de reținere pentru copii și poziția de ședere i-Size a unui vehicul.

2.36. „Poziție de ședere i-Size” înseamnă o poziție de ședere, dacă aceasta este definită de producătorul vehiculului, proiectată pentru a i se atașa sisteme de reținere i-Size pentru copii, astfel cum sunt definite în Regulamentul ONU nr. 129, și care îndeplinește cerințele definite în prezentul regulament.

2.37. „Ancorajul dispozitivului de fixare inferior (LTA)” este un punct de ancorare de pe șina scaunului vehiculului sau de pe podeaua vehiculului sau din apropierea podelei, de care se poate atașa o consolă a dispozitivului de fixare inferior. Consola dispozitivului de fixare inferior poate sau nu să facă parte din omologarea vehiculului.

2.38. „Dispozitivul de fixare inferior” este un tip de dispozitiv antirotație destinat să limiteze rotația spre spate a unui SRC(E) orientat cu spatele la direcția de mers.

2.39. „Curea a dispozitivului de fixare inferior”: o curea (sau un element echivalent) care se extinde din partea posterioară a unui sistem (îmbunătățit) de reținere pentru copii destinat vehiculelor specifice până la dispozitivul de fixare inferior și care este dotată cu un dispozitiv de reglare, un dispozitiv de eliberare a tensiunii și un dispozitiv de cuplare la dispozitivul de fixare inferior.

2.40. „Dispozitiv de cuplare la dispozitivul de fixare inferior” înseamnă un dispozitiv destinat atașării la o consolă a dispozitivului de fixare inferior.

2.41. „Cârlig al dispozitivului de fixare inferior” înseamnă un dispozitiv de cuplare folosit de regulă pentru a fixa o curea a dispozitivului de fixare inferior la o consolă a dispozitivului de fixare inferior și care este identic și are aceleași dimensiuni ca cârligul dispozitivului de fixare superior ISOFIX, astfel cum este definit în figura 3 din anexa 4 la Regulamentul ONU nr. 145.

2.42. „Consolă a dispozitivului de fixare inferior” înseamnă consola care este fixată de ancorajul dispozitivului de fixare inferior sau este integrată în acesta.

2.43. „Consolă generică a dispozitivului de fixare inferior” înseamnă consola generică furnizată de producătorul ECRS împreună cu ECRS, care se atașează la LTA conform indicațiilor producătorului vehiculului.

2.44. „Ancoraj efectiv al centurii” înseamnă punctul utilizat pentru a determina convențional, așa cum se prevede la punctul 5.4 din Regulamentul nr. 14, unghiul fiecărei părți a centurii de siguranță în raport cu purtătorul acesteia, adică punctul în care trebuie fixată cureaua pentru a avea aceeași poziție cu poziția prevăzută pentru centură atunci când este utilizată și care poate corespunde sau nu unui ancoraj real al centurii, în funcție de configurația pieselor de fixare a centurii de siguranță în punctul în care aceasta este fixată de ancorajul centurii.

2.45. „Punctul cataramei” înseamnă punctul central al elementului de legătură dintre cataramă și cureaua cataramei.

2.46. „Punctul Bd” înseamnă poziția punctului cataramei atunci când ocupantul (manechinul masculin Hybrid III din al cincizecilea centil sau manechinul feminin Hybrid III din al cincilea centil, la alegerea producătorului) este reținut pe traseul proiectat al centurii de siguranță.

2.47. „Lungimea curelei” înseamnă lungimea de-a lungul liniei mediane a suprafeței curelei cu cataramă.

3. Cererea de omologare

3.1. Cererea de omologare a unui tip de vehicul în ceea ce privește instalarea centurilor de siguranță, a sistemelor de reținere, a sistemelor de reținere pentru copii, a sistemelor ISOFIX de reținere pentru copii și a sistemelor i-Size de reținere pentru copii trebuie prezentată de producătorul vehiculului sau de reprezentantul său acreditat, în conformitate cu procedura stabilită în anexa 3 la acord (E/CEE/TRANS/505/Rev.3).

3.2. Cererea trebuie să fie însoțită de următoarele documente, și de informațiile următoare:

3.2.1. desene ale structurii generale a vehiculului la scară adecvată, arătând pozițiile centurilor de siguranță și ale ancorajelor ISOFIX și desene detaliate ale centurilor de siguranță și ale ancorajelor ISOFIX și ale punctelor în care acestea sunt prinse;

3.2.2. o specificație privind materialele utilizate care ar putea afecta rezistența centurilor de siguranță;

3.2.3. o descriere tehnică a centurilor de siguranță;

3.2.4. În cazul centurilor de siguranță prinse de structura scaunului:

3.2.4.1. descrierea detaliată a tipului de vehicul în ceea ce privește proiectarea scaunelor, a ancorajelor scaunelor și a sistemelor de reglare și blocare a acestora;

3.2.4.2. Desene la scară adecvată și suficient de detaliate ale scaunelor, ale ancorajelor acestora în vehicul și ale sistemelor de reglare și blocare ale acestora.

3.3. Un vehicul reprezentativ pentru tipul de vehicul care urmează să fie omologat, împreună cu manualul de utilizare a vehiculului, trebuie prezentat serviciului tehnic.

4. Omologare

4.1. Dacă vehiculul supus omologării în conformitate cu prezentul regulament îndeplinește cerințele prezentului regulament ONU, tipul de vehicul trebuie omologat.

4.2. Fiecărui tip omologat i se atribuie un număr de omologare în conformitate cu apendicele 4 la acord (E/CEE/TRANS/505/Rev.3).

4.3. Notificarea privind acordarea, extinderea, refuzul ori retragerea omologării sau încetarea definitivă a producției unui tip de vehicul în temeiul prezentului regulament se comunică părților la Acordul din 1958 care aplică prezentul regulament, prin intermediul unei fișe conforme cu modelul din anexa 1 la prezentul regulament.

4.4. Pe orice vehicul corespunzător unui tip de vehicul omologat în temeiul prezentului regulament se aplică în mod vizibil, într-un loc ușor accesibil și indicat pe fișa de omologare, o marcă de omologare internațională compusă din următoarele elemente:

4.4.1. Un cerc în interiorul căruia se află litera „E” urmată de numărul specific al țării care a acordat omologarea; ([3])

4.4.2. numărul prezentului regulament, urmat de litera „R”, o liniuță și numărul de omologare în dreapta cercului prevăzut la punctul 4.4.1. de mai sus.

4.5. În cazul în care vehiculul corespunde unui tip de vehicul omologat, în temeiul unuia sau mai multor regulamente anexate la acord, în țara care a acordat omologarea în temeiul prezentului regulament, simbolul prevăzut la punctul 4.4.1 de mai sus nu trebuie repetat; în acest caz, regulamentul, numerele de omologare și simbolurile suplimentare ale tuturor regulamentelor în temeiul cărora s-a acordat omologarea în țara care a acordat omologarea în temeiul prezentului regulament se înscriu în coloane verticale la dreapta simbolului prevăzut la punctul 4.4.1.

4.6. Marca de omologare trebuie să fie clar lizibilă și indelebilă.

4.7. Marca de omologare este amplasată lângă plăcuța cu date a vehiculului montată de producător sau pe aceasta.

4.8. În anexa 2 la prezentul regulament este prezentat un exemplu de amplasare a mărcii de omologare.

5. Cerințe referitoare la instalarea în vehicul

5.1. Dotarea cu centuri de siguranță și sisteme de reținere

5.1.1. Cu excepția locurilor destinate exclusiv utilizării pe perioada de staționare a vehiculului, scaunele vehiculelor din categoriile M_1, M_2 (din clasa III sau B ([4])), M_3 (din clasa III sau B[4]) și N sunt echipate cu centuri de siguranță și/sau sisteme de reținere în conformitate cu cerințele prezentului regulament.

Părțile contractante care aplică prezentul regulament pot cere instalarea de centuri de siguranță pe vehicule M_2 și M_3 aparținând clasei II.

Centurile de siguranță și/sau sistemele de reținere montate pe vehicule din categoriile M_2 sau M_3, clasele I, II sau A trebuie să fie conforme cu cerințele prezentului regulament.

Părțile contractante pot, în temeiul legislației interne, să permită instalarea de centuri de siguranță sau de sisteme de reținere, altele decât cele vizate de prezentul regulament, cu condiția ca acestea să fie destinate persoanelor cu handicap.

Sistemele de reținere care satisfac prevederile din anexa 8 a seriei 02 de amendamente la Regulamentul ONU nr. 107 nu trebuie să îndeplinească dispozițiile prezentului regulament.

Vehiculele din categoria M_2 sau M_3 clasa I sau clasa A pot fi echipate cu centuri de siguranță și/sau sisteme de reținere care sunt conforme cu cerințele prezentului regulament.

Numai vehiculele care aparțin categoriei M_2 sau M_3 pot fi echipate cu sisteme de reținere care cuprind un dispozitiv flexibil de reglare la înălțimea umărului (punctul 2.12.7).

([3]) Numerele distinctive ale părților contractante la Acordul din 1958 sunt reproduse în anexa 3 la Rezoluția consolidată privind construcția vehiculelor (R.E.3), documentul CEE/TRANS/WP.29/78/Rev.8, anexa 3 - https://unece.org/transport/vehicle-regulations/wp29/resolutions.

([4]) Astfel cum este definit în Rezoluția consolidată privind construcția vehiculelor (R.E.3), documentul CEE/TRANS/WP.29/78/Rev.8 – https://unece.org/transport/vehicle-regulations/wp29/resolutions.

5.1.2. Tipurile de centuri de siguranță sau sisteme de fixare pentru fiecare scaun unde este necesară instalarea trebuie să fie cele specificate în anexa 5 [cu care nu pot fi utilizate nici retractoare fără blocare (punctul 2.12.1), nici retractoare cu deblocare manuală (punctul 2.12.2)]. Pentru toate scaunele pentru care este prevăzută instalarea de centuri abdominale de tip B, conform anexei 5, sunt permise centuri abdominale de tip Br3, cu excepția cazului în care, atunci când sunt în uz, ele se retrag atât de mult încât reduc semnificativ confortul după cuplarea normală.

5.1.2.1. Cu toate acestea, pentru scaunele laterale, altele decât cele frontale, ale vehiculelor din categoria N_1 prezentate în anexa 5 și marcate cu simbolul Ø, este permisă instalarea unei centuri abdominale de tip Br4m sau Br4Nm dacă există un culoar între un scaun și peretele lateral cel mai apropiat al vehiculului destinat să permită accesul pasagerilor în alte părți ale vehiculului. Spațiul dintre un scaun și peretele lateral este considerat culoar dacă distanța dintre peretele lateral, cu toate ușile închise, și un plan longitudinal vertical ce trece prin linia mediană a scaunului – măsurat în poziția punctului R și perpendicular pe planul longitudinal median al vehiculului – este mai mare de 500 mm.

5.1.3. Dacă nu sunt obligatorii centuri de siguranță, se poate instala orice fel de centură de siguranță sau de sistem de reținere conform prezentului regulament, la alegerea producătorului. Centurile de tip A, conform modelelor permise în anexa 5, pot fi furnizate ca alternativă la centurile abdominale pentru acele scaune pentru care anexa 5 prevede instalarea de centuri abdominale.

5.1.4. În cazul centurilor în trei puncte echipate cu retractoare, un retractor trebuie să acționeze cel puțin asupra curelei diagonale.

5.1.5. Cu excepția vehiculelor de categoria M_1, un retractor cu blocare în caz de urgență de tip 4N (punctul 2.12.5) poate fi permis în locul unui retractor de tip 4 (punctul 2.12.4), dacă se demonstrează serviciilor responsabile de testare că fixarea unui retractor de tip 4 retractor nu ar fi practică.

5.1.6. Pentru scaunele laterale frontale și centrale frontale indicate în anexa 5 și marcate cu simbolul *, centurile abdominale de tipul specificat în anexa respectivă sunt considerate adecvate atunci când parbrizul se află în afara zonei de referință definite în anexa 1 la Regulamentul ONU nr. 21.

În ceea ce privește centurile de siguranță, parbrizul este considerat parte din zona de referință dacă poate intra în contact static cu aparatul de încercare, conform metodei descrise în anexa 1 la Regulamentul ONU nr. 21.

5.1.7. Pentru fiecare scaun indicat în anexa 5 și marcat cu simbolul ●, trebuie furnizată o centură în trei puncte de tipul specificat în anexa 5, dacă nu este îndeplinită una dintre următoarele condiții, caz în care pot fi prevăzute centuri în două puncte, de tipul specificat în anexa 5.

5.1.7.1. Un scaun sau alte componente ale vehiculului conforme cu punctul 3.5 din apendicele 1 la Regulamentul ONU nr. 80 se situează direct în față sau

5.1.7.2. nicio componentă a vehiculului nu este situată în zona de referință sau nu se poate găsi în acea zonă atunci când vehiculul este în mișcare sau

5.1.7.3. componentele vehiculului din cadrul zonei de referință menționate mai sus respectă cerințele privind absorbția energiei stabilite în apendicele 6 la Regulamentul ONU nr. 80.

5.1.7.4. Dispozițiile de la punctele 5.1.7.1-5.1.7.3 nu se aplică scaunului conducătorului auto.

5.1.8. Pentru vehiculele din categoriile M_2 și M_3, scaunele cu fața spre direcția de mers orientate cu fața spre sisteme de reținere pentru copii integrate trebuie să fie echipate cel puțin cu centuri Ar.

5.1.9. Vehiculul trebuie să conțină informații conform cărora este echipat la scaune cu airbaguri pentru protecția frontală.

5.1.9.1. În cazul unui vehicul echipat cu un ansamblu de airbaguri destinat să protejeze conducătorul auto, aceste informații constau în inscripția „AIRBAG” amplasată în interiorul circumferinței volanului; această inscripție trebuie să fie fixată în mod durabil și să fie ușor vizibilă.

5.1.9.2. Fiecare poziție de ședere pentru pasageri care este echipată cu airbag pentru protecție frontală trebuie prevăzută cu un avertisment împotriva utilizării unui sistem de reținere pentru copii orientat cu spatele la direcția de mers în poziția de ședere respectivă. Aceste informații constau într-o etichetă conținând pictograme clare de avertizare, astfel cum se indică mai jos:

Figura 1

Etichetă de avertizare



Dimensiunile generale ale etichetei trebuie să fie de cel puțin 120 × 60 mm sau să aibă o suprafață echivalentă.

Eticheta poate fi adaptată în așa fel încât dispunerea să fie diferită de cea din exemplul prezentat aici; cu toate acestea, conținutul trebuie să respecte în totalitate specificațiile. În plus, niciun alt tip de informații nu trebuie inclus pe etichetă, cu excepția situației în care informațiile sunt plasate în afara unui dreptunghi marcat în mod clar, ale cărui dimensiuni minime totale sunt precizate în cerințele de mai sus. Prin derogare de la cele menționate anterior, eticheta poate să conțină un număr al piesei, un cod de bare sau o marcă de identificare similară care să nu depășească dimensiunile 8 mm x 35 mm sau suprafața echivalentă corespunzătoare acestor dimensiuni.

De asemenea, trebuie să se garanteze că nu există abateri de la forma și orientarea pictogramelor respective; în special, trebuie interzisă orice prezentare personalizată a imaginilor pictogramelor, cu excepția mâinii cu degetul indicator îndreptat în sus și a broșurii deschise având litera „i” pe pagina din dreapta, cu condiția ca aceste pictograme să poată fi recunoscute în mod clar ca atare.

Se acceptă mici neregularități în ceea ce privește grosimea liniei, imprimarea etichetei și alte toleranțe de producție relevante.

Figura 2

Pictograma conformă cu ISO 2575:2004 – Z.01 care trebuie utilizată și care trebuie să aibă un diametru exterior de cel puțin 38 mm



Figura 3

Pictograma care trebuie să fie utilizată pentru semnalarea pericolului de declanșare a airbagului; aceasta trebuie să aibă o lățime de 40 mm și o înălțime de 28 mm sau să fie proporțional mai mare



5.1.9.3. În cazul unui airbag pentru protecție frontală amplasat în fața scaunelor pentru pasageri din față, avertismentul trebuie fixat solid pe fiecare parte a parasolarului pentru pasagerul din față, astfel încât cel puțin unul dintre avertismente să fie vizibil tot timpul, indiferent de poziția parasolarului. În mod alternativ, un avertisment trebuie să fie amplasat pe fața vizibilă a parasolarului repliat, iar al doilea avertisment trebuie amplasat pe plafon în spatele parasolarului, astfel încât cel puțin unul dintre avertismente să fie vizibil în orice moment. Nu trebuie să fie posibilă îndepărtarea cu ușurință a etichetei de avertizare de pe parasolar și de pe plafon fără a deteriora în mod evident și clar vizibil parasolarul sau plafonul în interiorul vehiculului.

Dacă vehiculul nu este echipat cu parasolar sau plafon, eticheta de avertisment se amplasează într-un loc în care să fie clar vizibilă tot timpul.

În cazul unui airbag pentru protecție frontală pentru alte scaune de pasageri din vehicul, avertismentul trebuie să fie amplasat chiar în fața scaunului respectiv și să fie vizibil în permanență pentru persoana care instalează pe acel scaun un dispozitiv de reținere pentru copii orientat cu spatele la direcția de mers. Prezentul punct și punctul 5.1.9.2. nu se aplică în cazul scaunelor pentru pasageri prevăzute cu un dispozitiv care dezactivează automat sistemul de airbaguri pentru protecția frontală atunci când se instalează un dispozitiv de reținere pentru copii orientat cu spatele la direcția de mers.

5.1.9.4. Informațiile detaliate, care fac trimitere la avertisment, sunt cuprinse în manualul de utilizare a vehiculului; aceste informații trebuie să includă cel puțin următorul text:

„Nu folosiți NICIODATĂ un dispozitiv de reținere pentru copii orientat cu spatele la direcția de mers pe un scaun protejat printr-un AIRBAG ACTIV amplasat în fața scaunului. Pericol de MOARTE sau de RĂNIRE GRAVĂ a COPILULUI.” ([5])

([5]) Fără legătură cu omologarea de tip, părțile contractante pot specifica limbile în care textul trebuie furnizat împreună cu fiecare vehicul introdus pe piață la punctul de vânzare de pe teritoriul lor.

Textul trebuie însoțit de o ilustrare a etichetei de avertizare din vehicul. Informațiile trebuie să fie ușor de găsit în manualul de utilizare (de exemplu, referințe specifice la informațiile imprimate pe prima pagină, tab-ul pentru identificarea paginii sau o broșură separată etc.).

Cerințele de la punctul prezent nu se aplică în cazul vehiculelor în care toate scaunele pentru pasageri sunt prevăzute cu un dispozitiv care dezactivează automat sistemul de airbaguri pentru protecția frontală atunci când se instalează un dispozitiv de reținere pentru copii orientat cu spatele la direcția de mers.

5.1.10. În cazul scaunelor care pot fi rotite sau altfel orientate și care sunt folosite numai când vehiculul staționează, cerințele de la punctul 5.1.1 se aplică doar acelor orientări destinate utilizării normale atunci când vehiculul se deplasează pe un drum, în conformitate cu prezentul regulament.

5.2. Cerințe generale

5.2.1. Centurile de siguranță, sistemele de reținere și sistemele ISOFIX de reținere pentru copii, respectiv sistemele i-Size de reținere pentru copii, conform apendicelui 3 la anexa 6, trebuie prinse de ancoraje și, în cazul sistemelor i-Size de reținere pentru copii, trebuie sprijinite de o suprafață de contact de pe podeaua vehiculului, în conformitate cu specificațiile Regulamentului ONU nr. 14 sau ale Regulamentului ONU nr. 145, precum proiectarea și caracteristicile referitoare la dimensiuni, numărul de ancoraje și cerințele de rezistență.

5.2.2. Centurile de siguranță, sistemele de reținere și sistemele de reținere pentru copii recomandate de producător conform apendicelui 3 la anexa 6 se instalează astfel încât să funcționeze satisfăcător și să reducă riscul de vătămare corporală în cazul unui accident. În special, acestea trebuie instalate în așa fel încât:

5.2.2.1. curelele să nu se poată întrepătrunde într-un mod periculos;

5.2.2.2. pericolul ca o centură poziționată corect să alunece de pe umărul unui pasager în urma deplasării spre înainte a acestuia să fie redus la minimum;

5.2.2.3. riscul de deteriorare a curelei, prin contactul cu părți ascuțite ale structurii vehiculului ori scaunului, și a sistemelor de reținere pentru copii recomandate de producător conform apendicelui 3 la anexa 6 să fie redus la minimum.

5.2.2.4. orice centură de siguranță destinată să echipeze un scaun trebuie să fie proiectată și instalată în așa fel încât să permită o utilizare facilă. În plus, dacă întregul scaun sau perna scaunului și/sau spătarul scaunului se pot rabata în întregime pentru a permite accesul la partea din spate a vehiculului sau la compartimentul de bagaje, ocupantul scaunului respectiv trebuie să poată, după ce readuce scaunul în poziția inițială, să recupereze centura de siguranță corespunzătoare de sub ori din spatele scaunului, conform instrucțiunilor din manualul de utilizare a vehiculului, fără a fi nevoie ca persoana respectivă să aibă experiență în acest sens sau să fie instruită în acest scop;

5.2.2.5. Serviciul tehnic verifică dacă, atunci când limba cataramei este introdusă în locaș:

5.2.2.5.1. posibila destindere a centurii nu împiedică instalarea corectă a sistemelor de reținere pentru copii recomandate de producător și

5.2.2.5.2. în cazul centurilor în trei puncte, dacă se poate obține o tensiune de cel puțin 50 N în zona în care centura protejează abdomenul, prin aplicarea externă a unei tensiuni în secțiunea diagonală a centurii, când aceasta este poziționată:

(a) pe un manechin reprezentând un copil de 10 ani, astfel cum este prevăzut în apendicele 1 la anexa 8 la Regulamentul ONU nr. 44 și instalat în conformitate cu apendicele 4 la anexa 6 la prezentul regulament

(b) sau pe dispozitivul specificat în figura 1 din apendicele 1 la anexa 6 la prezentul regulament pentru scaune care permit instalarea unui dispozitiv de reținere pentru copii din categoria universală.

5.2.3. Cerința de mai jos referitoare la cureaua dintre punctul cataramei și ancorajul efectiv al centurii se aplică numai pozițiilor de ședere din spate ale vehiculelor din categoria M_1.

5.2.3.1. Diferența dintre lungimea reală a curelei și distanța liniară dintre punctele EA și Bd trebuie să fie mai mică sau egală cu 80 mm.

Cerințele de mai sus pot fi indicate de vehiculul real, piesele reale, desenele sau datele 3D, la alegerea producătorului.

Corelația dintre vehiculul și/sau piesele reale și desenele sau datele 3D trebuie demonstrată de către producător.

5.2.3.2. Cerința de la punctul 5.2.3.1. nu se aplică în cazul în care este îndeplinită oricare dintre următoarele condiții:

(a) Centura de siguranță este echipată cu un dispozitiv de pretensionare.

(b) Producătorul demonstrează serviciului tehnic, cu date experimentale, simulări sau calcule de rezistență că ansamblul curea-cataramă are aceeași performanță ca cea din cerința de la litera (c) de mai jos.

(c) Atunci când ansamblul curea-cataramă este încercat utilizând metoda descrisă în anexa 7 la prezentul regulament, deplasarea punctului cataramei nu trebuie să fie mai mare de 80 mm la o sarcină de tracțiune de 1 000 N ± 50 N.

5.3. Cerințe speciale pentru componente rigide încorporate în centuri de siguranță sau în sisteme de reținere

5.3.1. Componentele rigide, cum ar fi cataramele, dispozitivele de reglare și dispozitivele de prindere, nu trebuie să crească riscul de vătămare corporală a pasagerului respectiv sau a altor ocupanți ai vehiculului în cazul unui accident.

5.3.2. Dispozitivul de deblocare a cataramei trebuie să fie foarte vizibil pentru pasager și la îndemâna acestuia, fiind proiectat în așa fel încât să nu poată fi deschis din greșeală sau accidental. Catarama trebuie de asemenea să se afle într-o poziție ușor accesibilă pentru un salvator care trebuie să elibereze pasagerul în caz de urgență.

Catarama trebuie instalată în așa fel încât, atunci când nu se află sub sarcină și când suportă greutatea pasagerului, să poată fi scoasă de ocupantul scaunului printr-o singură mișcare a oricărei mâini într-o direcție.

În cazul unei centuri de siguranță sau a unor sisteme de reținere pentru scaunele laterale frontale, cu excepția centurilor de tip ham, catarama trebuie să poată fi blocată în același mod.

Trebuie să se verifice dacă, în cazul în care catarama se află în contact cu pasagerul, lățimea suprafeței de contact nu este mai mică de 46 mm.

Trebuie să se verifice dacă, în cazul în care catarama se află în contact cu pasagerul, suprafața de contact îndeplinește cerințele de la punctul 6.2.2.1 din Regulamentul ONU nr. 16.

5.3.3. Atunci când centura este cuplată, aceasta trebuie fie să se ajusteze automat la corpul pasagerului, fie să fie proiectată în așa fel încât dispozitivul de reglare manuală să fie ușor accesibil, comod și ușor de utilizat pentru pasager atunci când acesta este așezat. Centura trebuie de asemenea să poată fi strânsă cu o mână pentru a se ajusta la statura pasagerului și la poziția scaunului din vehicul.

5.3.4. Centurile de siguranță sau sistemele de reținere care includ retractoare trebuie instalate în așa fel încât retractoarele să poată funcționa corect și să deruleze eficient centurile. În cazul atât al dispozitivelor de reglare a centurii, cât și al dispozitivelor flexibile de reglare la înălțimea umărului, cel puțin pentru poziția cea mai înaltă și cea mai joasă a acestora, trebuie să se verifice dacă retractorul reglează automat cureaua la umărul utilizatorului în cauză după cuplarea centurii, precum și dacă limba cataramei se rulează înapoi la decuplarea centurii.

5.3.5. Pentru a informa utilizatorul (utilizatorii) vehiculului în legătură cu dispozițiile referitoare la transportul copiilor, vehiculele de categoriile M_1, M_2, M_3 și N_1 trebuie să respecte cerințele de informare din anexa 6. Orice vehicul de categoria M_1 trebuie echipat cu poziții ISOFIX, în conformitate cu prescripțiile aplicabile din Regulamentul ONU nr. 14 sau din Regulamentul ONU nr. 145.

Prima poziție ISOFIX trebuie să permită cel puțin instalarea unuia dintre cele trei dispozitive orientate cu fața la direcția de mers definite în apendicele 2 din anexa 6; a doua poziție ISOFIX trebuie să permită cel puțin instalarea unuia dintre cele trei dispozitive orientate cu fața la direcția de mers definite în apendicele 2 din anexa 6; Pentru această a doua poziție ISOFIX, în cazul în care dispozitivul orientat în spate nu este proiectat să permită montarea pe al doilea rând de scaune ale vehiculului, instalarea unui dispozitiv este permisă în orice poziție din vehicul.

5.3.6. Orice poziție de ședere i-Size trebuie să permită instalarea dispozitivului ISOFIX de reținere pentru copii „ISO/F2X", „ISO/R2" și a spațiului de evaluare a instalării piciorului de sprijin, astfel cum este definit în apendicele 2 la anexa 6, precum și a dispozitivului pentru scaune de înălțare auto „ISO/B2", astfel cum este definit în apendicele 5 la anexa 6, fără dispozitive de prindere ISOFIX (a se vedea detaliul B). Trebuie să fie posibilă ocuparea tuturor pozițiilor de ședere i-Size adiacente simultan. Acest lucru se consideră demonstrat atunci când planurile verticale mediane ale pozițiilor individuale adiacente sunt situate la cel puțin 440 mm distanță unul de altul.

5.4. Tipurile de vehicule din categoriile M, N, O, L_2, L_4, L_5, L_6, L_7 și T omologate în temeiul Regulamentului ONU nr. 16 seria 08 de amendamente înainte de 1 septembrie 2026 sau în temeiul Regulamentului ONU nr 16 seria 09 de amendamente înainte de 1 septembrie 2027 sunt considerate ca respectând cerințele de la punctul 5.

5.5. În cazul vehiculelor din categoria X, o poziție de ședere cu comanda direcției plasată în față poate fi desemnată ca fiind adecvată pentru instalarea unui sistem de siguranță pentru copii, cu condiția ca toate cerințele privind o poziție de ședere pentru pasageri, astfel cum sunt definite la punctele 5.1.9.2-5.1.9.4, să fie îndeplinite.

6. Conformitatea producției

Procedurile de conformitate a producției trebuie să fie conforme cu procedurile stabilite în acord (anexa 1, E/CEE/TRANS/505/Rev.3), cu respectarea următoarelor cerințe:

6.1. Fiecare vehicul omologat în temeiul prezentului regulament trebuie să fie construit astfel încât să corespundă tipului omologat și să respecte cerințele prevăzute la punctul 5 de mai sus.

7. Sancțiuni în cazul neconformității producției

7.1. Omologarea acordată pentru un tip de vehicul prin aplicarea prezentului regulament poate fi retrasă în cazul în care cerințele specificate la punctul 6.1. de mai sus nu sunt respectate.

7.2. În cazul în care o parte contractantă la acord care aplică prezentul regulament retrage o omologare acordată anterior, aceasta trebuie să informeze de îndată celelalte părți contractante care aplică prezentul regulament prin intermediul unei fișe de comunicare conforme cu modelul indicat în anexa 1 la prezentul regulament.

8. Modificarea și extinderea omologării tipului de vehicul

8.1. Orice modificare a tipului de vehicul care face obiectul prezentului regulament trebuie comunicată autorității de omologare de tip care a omologat tipul de vehicul. Ulterior, autoritatea de omologare de tip poate:

(a) să decidă, cu consultarea producătorului, acordarea unei noi omologări de tip sau

(b) să aplice procedura prevăzută la punctul 8.1.1 (revizuire) și, dacă este cazul, procedura prevăzută la punctul 8.1.2 (extindere).

8.1.1. Revizuirea

În cazul în care datele înregistrate în fișa de informare s-au schimbat, iar autoritatea de omologare consideră că este puțin probabil ca modificările efectuate să aibă un efect negativ semnificativ și că, în orice caz, vehiculul respectă în continuare cerințele, modificarea este considerată „revizuire”.

Într-un astfel de caz, autoritatea de omologare trebuie să pună la dispoziție, astfel cum este necesar, paginile revizuite din fișele de informații, marcând fiecare pagină revizuită pentru a indica în mod clar natura modificării și data noii puneri la dispoziție a acestora. Această cerință se consideră a fi îndeplinită și de o versiune consolidată și actualizată a fișelor de informare, însoțită de o descriere detaliată a modificării.

8.1.2. Extindere

Modificarea este desemnată ca fiind o „extindere” dacă, pe lângă modificarea elementelor specifice înregistrate în dosarul informativ,

(a) sunt necesare noi inspecții sau încercări sau

(b) au fost schimbate una sau mai multe informații din fișa de comunicare (cu excepția documentelor anexate la fișa în cauză) sau

(c) s-a solicitat omologarea în temeiul unei serii ulterioare de amendamente după intrarea sa în vigoare.

8.2. Confirmarea, extinderea sau refuzul omologării trebuie notificate părților contractante la acord care aplică prezentul regulament, prin procedura prevăzută la punctul 4.3 de mai sus. În plus, indexul fișelor de informare și al rapoartelor de încercare, anexat la fișa de comunicare din anexa 1, se modifică în consecință pentru a indica data celei mai recente revizuiri sau extinderi.

8.3. Autoritatea de omologare de tip care emite extinderea omologării atribuie un număr de serie fiecărei fișe de comunicare întocmite pentru o astfel de extindere.

9. Încetarea definitivă a producției

În cazul în care titularul omologării încetează definitiv producția unui dispozitiv omologat în conformitate cu prezentul regulament, acesta informează în acest sens autoritatea de omologare de tip care a acordat omologarea. În urma primirii comunicării relevante, autoritatea respectivă transmite informațiile celorlalte părți la Acordul din 1958 care pun în aplicare prezentul regulament, prin intermediul unei fișe de comunicare care corespunde modelului din anexa 1 la prezentul regulament.

10. Denumirile și adresele serviciilor tehnice responsabile cu efectuarea încercărilor de omologare și ale autorităților de omologare de tip

Părțile contractante la Acordul din 1958 care aplică prezentul regulament comunică Secretariatului Organizației Națiunilor Unite denumirile și adresele serviciilor tehnice responsabile cu efectuarea încercărilor de omologare și ale autorităților responsabile cu omologarea de tip care acordă omologarea și cărora trebuie să le fie trimise fișele care certifică acordarea, extinderea, refuzul sau retragerea omologării, emise în alte țări.

11. Dispoziții tranzitorii

11.1. Dispoziții generale

11.1.1. Părțile contractante care aplică prezentul regulament pot acorda omologări de tip în conformitate cu orice serie precedentă de amendamente la prezentul regulament.

11.1.2. Părțile contractante care aplică prezentul regulament continuă să acorde extinderi ale omologărilor existente emise în conformitate cu orice serie precedentă de amendamente la prezentul regulament.

11.2. Dispoziții tranzitorii aplicabile seriei 01 de amendamente.

11.2.1. Începând cu data oficială a intrării în vigoare a seriei 01 de amendamente, nicio parte contractantă care aplică prezentul regulament nu trebuie să refuze să acorde sau să refuze să accepte omologările de tip în temeiul prezentului regulament, astfel cum a fost modificat prin seria 01 de amendamente.

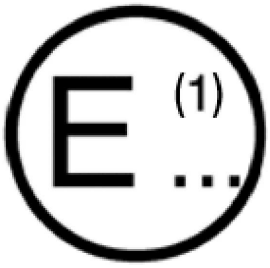
11.2.2. Începând cu 1 septembrie 2027, părțile contractante care aplică prezentul regulament ONU nu au obligația de a accepta omologările de tip în temeiul seriilor precedente de amendamente care au fost emise pentru prima dată după 1 septembrie 2027.

11.2.3. Părțile contractante care aplică prezentul regulament trebuie să accepte în continuare omologările de tip emise în conformitate cu forma originală a prezentului regulament, emise pentru prima dată înainte de 1 septembrie 2027.

ANEXA 1

Fișă de comunicare

[Format maxim: A4 (210 x 297 mm)]



Emisă de către: Denumirea serviciului administrativ:
.....
.....
.....

Privind: (2) Acordarea omologării
Extinderea omologării
Refuzul omologării
Retragerea omologării
Încetarea definitivă a producției

Unui tip de vehiculelor cu privire la instalarea centurilor de siguranță, sistemelor de reținere, sistemelor de reținere pentru copii, sistemelor ISOFIX de reținere pentru copii și sistemelor i-Size de reținere pentru copii în temeiul Regulamentului ONU nr. 173.

Omologarea nr .....

1. Dispoziții generale .....

1.1. Marca (denumirea comercială a producătorului) .....

1.2. Tipul și prezentarea comercială generală .....

1.3. Modalități de identificare a tipului, dacă este marcat pe vehicul .....

.....

1.3.1. Amplasarea marcajului de identificare .....

1.4. Categoria vehiculului .....

1.5. Numele și adresa producătorului .....

1.6. Adresa (adresele) fabricii (fabricilor) de asamblare .....

1.7. Serviciul tehnic responsabil cu efectuarea încercării .....

1.8. Data raportului de încercare .....

1.9. Numărul raportului de încercare .....

2. Caracteristici generale de construcție ale vehiculului

2.1. Fotografii și/sau desene ale unui vehicul reprezentativ

(1) Numărul distinctiv al țării care a acordat/extins/refuzat/retras omologarea (a se vedea dispozițiile de omologare din prezentul regulament).
(2) A se tăia mențiunile necorespunzătoare.

3. Caroserie

3.1. Scaune

3.1.1. Număr .....

3.1.2. Poziție și amplasare .....

3.1.2.1. Poziția (pozițiile) de ședere indicate pentru utilizare doar în timpul staționării vehiculului .....

3.1.3. Caracteristici: descriere și desene ale:

3.1.3.1. Scaunelor și ancorajelor lor .....

3.1.3.2. Sistemului de reglare .....

3.1.3.3. Sistemelor de deplasare și blocare .....

3.1.3.4. Ancorajelor pentru centurile de scaune, dacă sunt încorporate în structura scaunului .....

3.2. Centuri de siguranță și/sau alte sisteme de reținere

3.2.1. Numărul și poziția centurilor de siguranță și a sistemelor de reținere și a scaunelor pe care se pot folosi .....

		Marca completă de omologare de tip	Variantă (dacă se aplică)	Dispozitive de reglare a centurii pe înălțime (indicați da/nu/opțional)
Primul rând de scaune	R			
	C			
	L			
Al doilea rând de scaune	R			
	C			
	L			

(R = scaunele din dreapta, C = scaunele din centru, L = scaunele din stânga)

3.2.2. Natura și poziția sistemelor suplimentare de reținere (indicați da/nu/opțional).

		Airbag frontal	Airbag lateral	Dispozitiv de pretensionare a centurii
Primul rând de scaune	R			
	C			
	L			
Al doilea rând de scaune	R			
	C			
	L			

(R = scaunele din dreapta, C = scaunele de pe centru, L = scaunele din stânga)

3.2.3. Numărul și poziția ancorajelor pentru centurile de siguranță și dovada respectării Regulamentului ONU nr. 14 (respectiv numărul omologării de tip sau raportul de încercare).

3.3. Ancorajele ISOFIX

3.3.1. Numărul și poziția ancorajelor ISOFIX și dovada respectării Regulamentului ONU nr. 14 sau nr. 145 (respectiv numărul omologării de tip sau raportul de încercare).

4. Locul .....

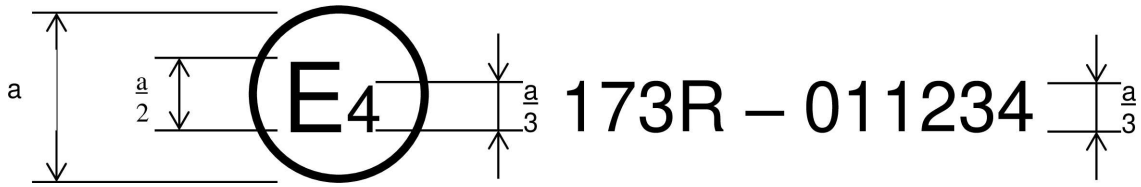
5. Data .....

6. Semnătură .....

ANEXA 2

Amplasamentul mărcii de omologare

(a se vedea punctele 4.5-4.5.2 din prezentul regulament)



a = min. 8 mm

Marca de omologare de mai sus aplicată pe un vehicul arată că tipul respectiv a fost omologat în Țările de Jos (E4), în temeiul Regulamentului ONU nr. 173, cu numărul de omologare 011234. Primele două cifre (01) ale numărului de omologare indică faptul că omologarea a fost acordată în conformitate cu cerințele Regulamentului ONU nr. 173, astfel cum a fost modificat prin seria 01 de modificări.

ANEXA 3

Instrucțiuni

Instrucțiunile pentru utilizator (pot fi incluse în manualul utilizatorului vehiculului dacă centura de siguranță este instalată de producătorul vehiculului) care specifică instrucțiunile pentru ca utilizatorul să obțină un beneficiu maxim de la centura de siguranță. În aceste instrucțiuni se are în vedere:

(a) importanța purtării ansamblului centurii în toate călătoriile;

(b) modalitatea corectă de purtare a centurii și în special:

  (i) locul prevăzut pentru amplasarea cataramei;

  (ii) faptul că este preferabilă purtarea strânsă a centurilor;

  (iii) poziționarea corectă a curelelor și nevoia de a se evita răsucirea lor;

  (iv) importanța ca fiecare centură să fie folosită doar de un pasager, în special de a nu pune centura în jurul unui copil așezat în brațele unui pasager;

(c) metoda de acționare a cataramei;

(d) metoda de acționare a ajustorului;

(e) metoda de acționare a oricărui retractor care poate fi încorporat în ansamblu, precum și modalitatea de a verifica dacă acesta se blochează;

(f) metodele recomandate de curățare a centurii și de reasamblare a acesteia după curățare, acolo unde este cazul;

(g) necesitatea înlocuirii centurii de siguranță atunci când aceasta a fost folosită într-un accident grav, când prezintă semne de uzură severă sau de tăiere sau când, la o centură fixată cu un indicator de suprasarcină la vedere, se indică faptul că centura nu este potrivită pentru a fi utilizată în continuare sau, în cazul în care o centură de siguranță este dotată cu un dispozitiv de pretensionare, când acesta a fost activat;

(h) faptul că centura nu se schimbă sau modifică în niciun fel, deoarece astfel de modificări ar putea face centura ineficientă; în special dacă proiectarea permite dezasamblarea părților, instrucțiuni pentru asigurarea reasamblării corecte;

(i) faptul că centura este destinată să fie utilizată de pasageri adulți;

(j) modul de rerulare a centurii atunci când nu este folosită.

ANEXA 4

Procedura de determinare a punctului „H” și a unghiului real al trunchiului pentru pozițiile de ședere în autovehicule ([1])

Apendicele 1 – Descrierea manechinului tridimensional pentru determinarea punctului „H” ([1])

Apendicele 2 - Sistemul de referință tridimensional ([1])

Apendicele 3 - Date de referință privind pozițiile de ședere ([1])

([1]) Procedura este descrisă în addendumul 6 la Rezoluția reciprocă nr. 1 (M.R.1) (documentul CEE/TRANS/WP.29/1101/Amend.5); a se vedea https://unece.org/transport/vehicle-regulations/wp29/resolutions.

ANEXA 5

Instalarea centurii de siguranță identificând tipurile de centuri și tipurile de retractor

Cerințe minime pentru centuri de siguranță și pentru retractoare						
Categoria de vehicul	Scaune orientate în față				Scaune orientate cu spatele la direcția de mers	Scaune orientate lateral
	Scaune laterale		Scaune centrale			
	În față	Altele decât în față	În față	Altele decât în față		
M_1	Ar4m	Ar4m	Ar4m	Ar4m	B, Br3, Br4m	-
M_2 < 3,5 t	Ar4m, Ar4Nm	Ar4m, Ar4Nm	Ar4m, Ar4Nm	Ar4m, Ar4Nm	Br3, Br4m, Br4Nm	-
M_2 > 3,5 t	Br3, Br4m, Br4Nm sau Ar4m sau Ar4Nm ●	Br3, Br4m, Br4Nm sau Ar4m sau Ar4Nm ●	Br3, Br4m, Br4Nm sau Ar4m sau Ar4Nm ●	Br3, Br4m, Br4Nm sau Ar4m sau Ar4Nm ●	Br3, Br4m, Br4Nm	-
M_3	Br3, Br4m, Br4Nm sau Ar4m sau Ar4Nm ● A se vedea punctul 5.1.7 pentru condițiile în care este permisă o centură abdominală.	Br3, Br4m, Br4Nm sau Ar4m sau Ar4Nm ● A se vedea punctul 5.1.7 pentru condițiile în care este permisă o centură abdominală.	Br3, Br4m, Br4Nm sau Ar4m sau Ar4Nm ● A se vedea punctul 5.1.7 pentru condițiile în care este permisă o centură abdominală.	Br3, Br4m, Br4Nm sau Ar4m sau Ar4Nm ● A se vedea punctul 5.1.7 pentru condițiile în care este permisă o centură abdominală.	Br3, Br4m, Br4Nm	B, Br3, Br4m, Br4Nm
N_1	Ar4m, Ar4Nm	Ar4m, Ar4Nm, Br4m, Br4Nm Ø	B, Br3, Br4m, Br4Nm sau A, Ar4m, Ar4Nm*	B, Br3, Br4m, Br4Nm	B, Br3, Br4m, Br4Nm	-
		Punctul 5.1.2.1 centură abdominală permisă dacă scaunul se află în partea interioară a unui culoar	Punctul 5.1.6 centură abdominală permisă dacă parbrizul nu se află în zona de referință			
N_2	Br3, Br4m, Br4Nm sau Ar4m, Ar4Nm* Punctul 5.1.6 centură abdominală permisă dacă parbrizul[Z] nu se află în zona de referință sau pentru un scaun la care comanda direcției se află în fața acestuia	B, Br3, Br4m, Br4Nm	B, Br3, Br4m, Br4Nm sau A, Ar4m, Ar4Nm* Punctul 5.1.6 centură abdominală permisă dacă parbrizul nu se află în zona de referință	B, Br3, Br4m, Br4Nm	B, Br3, Br4m, Br4Nm	-

Cerințe minime pentru centuri de siguranță și pentru retractoare						
Categoria de vehicul	Scaune orientate în față				Scaune orientate cu spatele la direcția de mers	Scaune orientate lateral
	Scaune laterale		Scaune centrale			
	În față	Altele decât în față	În față	Altele decât în față		
N_3	Br3, Br4m, Br4Nm sau Ar4m, Ar4Nm* Punctul 5.1.6 centură abdominală permisă dacă parbrizul[Z] nu se află în zona de referință sau pentru un scaun la care comanda direcției se află în fața acestuia	B, Br3, Br4m, Br4Nm	B, Br3, Br4m, Br4Nm sau A, Ar4m, Ar4Nm* Punctul 5.1.6 centură abdominală permisă dacă parbrizul nu se află în zona de referință	B, Br3, Br4m, Br4Nm	B, Br3, Br4m, Br4Nm	-

A: centură (abdominală și diagonală) în trei puncte
B: centură (abdominală) în două puncte
r: retractor
m: retractor cu blocare în caz de urgență cu sensibilitate multiplă
3: retractor cu blocare automată
4: retractor cu blocare în caz de urgență
N: prag cu răspuns ridicat
*: A se vedea punctul 5.1.6 din prezentul regulament
Ø: A se vedea punctul 5.1.2.1 din prezentul regulament
●: a se vedea punctul 5.1.7 din prezentul regulament (a se vedea punctele 2.12.3. și 2.12.5. din prezentul regulament)

Z: În sensul prezentului regulament: În cazul vehiculelor din categoria X, se consideră parbriz geamul exterior sau suprafața exterioară frontal(ă) orientat(ă) cu fața la direcția de mers sau suprafața.

Nota a: În toate cazurile, toate centurile de tip S pot fi instalate în locul tuturor centurilor de tip A sau B posibile, cu condiția ca ancorajele lor să respecte Regulamentul ONU nr. 14.
În cazul în care o centură tip de ham a fost omologată ca centură de tip S în temeiul prezentului regulament, cureaua centurii abdominale, curelele bretelelor și eventual unul sau mai multe retractoare, una sau două curele petrecute printre picioare suplimentare, inclusiv dispozitivele de prindere de ancoraje ale acestora pot fi furnizate de producător/solicitant. Nu este necesar ca aceste ancoraje suplimentare să îndeplinească cerințele Regulamentului ONU nr. 14.

Nota b: Pentru vehiculele din categoriile M_2 și M_3, scaunele cu fața spre direcția de mers orientate cu fața spre sisteme de reținere pentru copii integrate trebuie să fie echipate cel puțin cu centuri Ar.

ANEXA 6

Cerințe privind instalarea centurilor de siguranță și a sistemelor de reținere pentru ocupanții adulți ai scaunelor orientate în față din autovehicule și privind instalarea sistemelor ISOFIX și a sistemelor i-Size de reținere pentru copii

1. Compatibilitatea cu sistemele de reținere pentru copii

1.1. Producătorul vehiculului trebuie să includă în manualul vehiculului indicații simple pentru utilizatorul vehiculului cu privire la adecvarea fiecărei poziții de ședere pentru pasageri pentru montarea sistemelor de reținere pentru copii. Aceste informații trebuie furnizate prin pictograme sau în limba națională sau în cel puțin o limbă națională a țării în care vehiculul este oferit spre vânzare.

Pentru fiecare scaun pentru pasageri orientat în față și pentru fiecare poziție ISOFIX specificată, producătorul vehiculului trebuie să indice:

(a) dacă poziția de ședere este adecvată pentru sisteme de reținere pentru copii din categoria „universală” (a se vedea punctul 1.2 de mai jos) și/sau

(b) dacă poziția de ședere este adecvată pentru sisteme i-size de reținere pentru copii (a se vedea punctul 1.4 de mai jos) și/sau

(c) dacă poziția de ședere este adecvată pentru sisteme de reținere pentru copii echipate cu dispozitive de prindere ale dispozitivului de fixare inferior și/sau

(d) dacă poziția de ședere este adecvată pentru alte sisteme de reținere pentru copii decât cele specificate mai sus (a se vedea punctul 1.3 de mai jos).

Dacă o poziție de ședere poate fi folosită doar cu sisteme de reținere pentru copii orientate cu fața spre direcția de mers, acest lucru trebuie indicat de asemenea în manualul vehiculului.

Pe lângă informațiile de mai sus adresate utilizatorului vehiculului, producătorul acestuia mai trebuie să pună la dispoziție informațiile precizate în apendicele 3 la prezenta anexă. De exemplu, aceste informații pot fi incluse în anexe separate la manualul vehiculului sau în descrierile tehnice ale vehiculului sau pe o pagină de internet dedicată. Locul în care se pot accesa informațiile respective trebuie să fie precizat în manualul vehiculului.

1.2. Un sistem de reținere pentru copii din categoria universală înseamnă un sistem de reținere pentru copii omologat în temeiul categoriei „universal” din seria de amendamente 04 la Regulamentul nr. 44 sau în temeiul uneia dintre categoriile „universal” din Regulamentul ONU nr. 129 (sau din amendamentele ulterioare la acesta). Pozițiile indicate de producătorul vehiculului ca fiind adecvate pentru instalarea de sisteme de reținere pentru copii din categoria universală trebuie să respecte prevederile din apendicele 1 și din apendicele 5 la prezenta anexă.

1.3. Un sistem ISOFIX de reținere pentru copii înseamnă un sistem de reținere pentru copii omologat în temeiul Regulamentului ONU nr. 44 suplimentul 5 la seria 03 de amendamente sau al Regulamentului ONU nr. 129 (sau al amendamentelor ulterioare). Pozițiile indicate de producătorul vehiculului ca fiind adecvate pentru instalarea de sisteme ISOFIX de reținere pentru copii trebuie să respecte prevederile din apendicele 2 la prezenta anexă.

1.4. Un sistem i-Size de reținere pentru copii înseamnă un sistem de reținere pentru copii omologat la categoria i-Size din Regulamentul ONU nr. 129. Pozițiile de ședere care sunt indicate de producătorul vehiculului ca fiind adecvate pentru instalarea de sisteme i-Size de reținere pentru copii trebuie să respecte prevederile din apendicele 2 și din apendicele 5 la prezenta anexă.

Anexa 6 - Apendicele 1

Dispoziții privind instalarea sistemelor de reținere pentru copii din categoria „universal” folosind centurile de siguranță ale vehiculului

1. Dispoziții generale

1.1. Procedura de testare și cerințele din prezentul apendice vor fi utilizate pentru a determina adecvarea pozițiilor de ședere pentru instalarea sistemelor de fixare pentru copii de categorie „universal”.

1.2. Încercările pot fi realizate în vehicul sau într-o parte reprezentativă a vehiculului.

2. Procedura de încercare

2.1. Reglați scaunul în poziția sa cea mai joasă și cea mai în spate.

2.2. Reglați unghiul spătarului în poziția prescrisă de producător. În absența oricărei specificații în acest sens, se va folosi un unghi de 25 de grade de la verticală sau cea mai apropiată poziție fixă a spătarului conform acestui unghi.

2.3. Fixați ancorajul pentru umăr în poziția cea mai joasă.

2.4. Întindeți o pânză de bumbac pe spătar și pernă.

2.5. Poziționați dispozitivul (astfel cum se descrie în figura 1 din prezentul apendice) pe scaunul vehiculului.

2.6. Dacă scaunul este proiectat pentru instalarea unui sistem de reținere universal orientat în față sau în spate, procedați conform punctelor 2.6.1, 2.7, 2.8, 2.9 și 2.10 de mai jos. Dacă scaunul este proiectat numai pentru instalarea unui sistem de reținere universal orientat în față, procedați conform punctelor 2.6.2, 2.7, 2.8, 2.9 și 2.10.

2.6.1. Fixați cureaua centurii de siguranță în jurul dispozitivului în poziția aproximativ corectă prezentată în figurile 2 și 3, apoi cuplați catarama.

2.6.2. Fixați cureaua abdominală a centurii de siguranță în poziția aproximativ corectă în jurul părții inferioare a dispozitivului cu o rază de 150 mm ca în figura 3, apoi cuplați catarama.

2.7. Asigurați-vă că dispozitivul este poziționat cu planul vertical de simetrie la o distanță de ± 25 mm de planul vertical de simetrie al poziției de ședere.

2.8. Asigurați-vă că ați îndepărtat orice destindere a curelelor. Folosiți o forță suficientă pentru a îndepărta orice destindere, nu încercați să tensionați curelele.

2.9. Împingeți spre spate pe centrul părții anterioare a dispozitivului cu o forță de 100 N ± 10 N, aplicată paralel cu suprafața inferioară, iar apoi eliberați.

2.10. Împingeți vertical în jos pe centrul suprafeței superioare a dispozitivului cu o forță de 100 N ± 10 N, iar apoi eliberați.

3. Cerințe

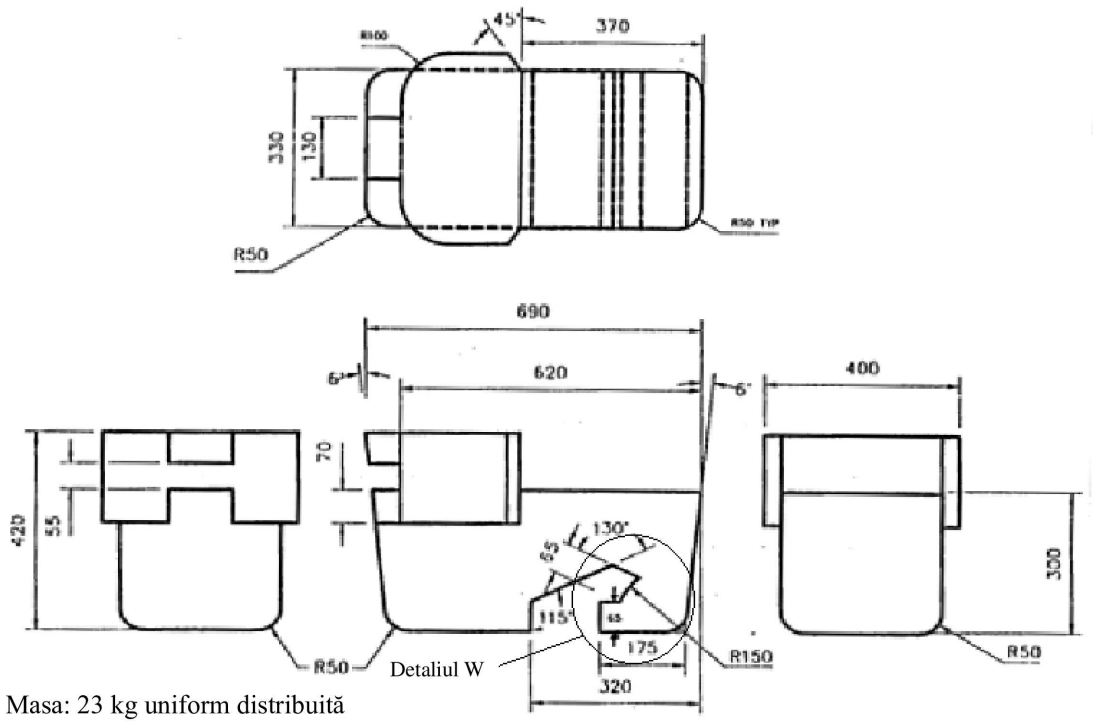
3.1. Baza dispozitivului va intra în contact atât cu părțile frontale, cât și cu cele posterioare ale suprafeței pernei scaunului. Dacă acest contact nu este realizat datorită spațiului de acces la centură din dispozitivul de încercare, acest spațiu poate fi umplut până se atinge suprafața de jos a dispozitivului de încercare.

3.2. Porțiunea abdominală a centurii atinge dispozitivul pe ambele părți în spatele traiectului centurii abdominale (a se vedea figura 3). Chinga centurii de siguranță trebuie să acopere întotdeauna punctele BP de la extremitățile stângă și dreaptă ale marginii curbate; poziția exactă a punctului BP pe marginea curbată este indicată în detaliul W din figura 1.

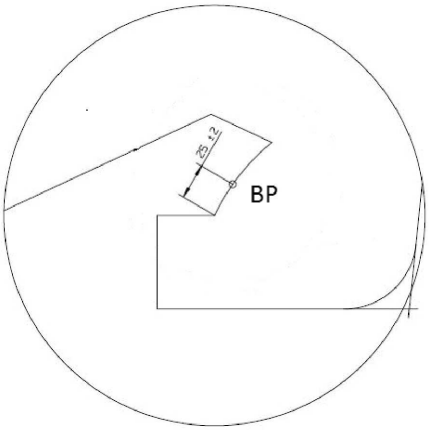
3.3. Dacă cerințele de mai sus nu se potrivesc cu reglajele indicate la punctele 2.1, 2.2 și 2.3 de mai sus, ancorajele pentru scaun, spătar și centură de siguranță pot fi reglate într-o poziție alternativă indicată de către producător pentru o folosire normală, caz în care procedura de instalare de mai sus se va repeta iar cerințele vor fi din nou verificate și îndeplinite. Această poziție alternativă trebuie inclusă ca informație în tabelul 1 din apendicele 3 la prezenta anexă.

Figura 1

Specificațiile dispozitivului (toate dimensiunile sunt în mm)



Masa: 23 kg uniform distribuită



Detaliul W

Figura 2

Instalarea accesoriilor de fixare pe scaunul vehiculului

(a se vedea punctul 2.6.1.)

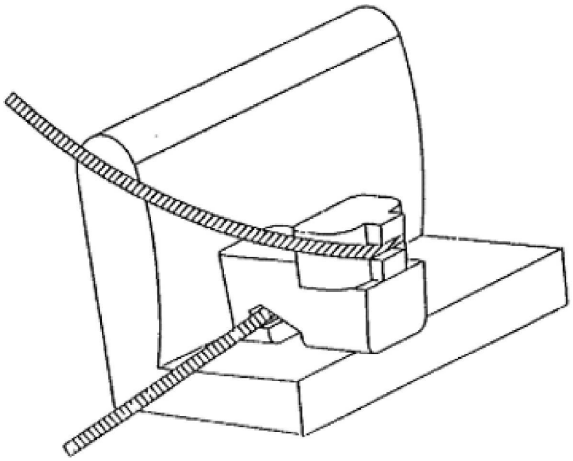
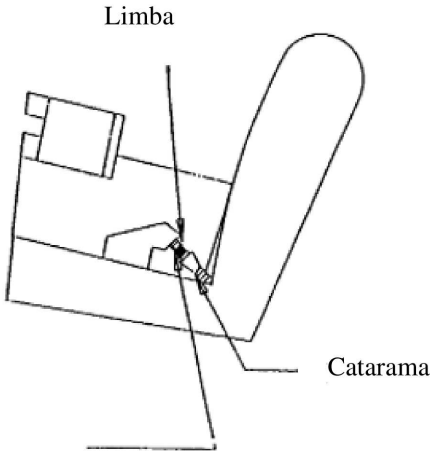


Figura 3

Verificarea compatibilității

(a se vedea punctele 2.6.1. și 3.2)



Numai centura abdominală este prezentată

Anexa 6 - Apendicele 2

Dispoziții privind instalarea sistemelor ISOFIX de reținere pentru copii orientate în față și în spate, din categoriile universală și semiuniversală, instalate în poziții ISOFIX sau i-Size

1. Dispoziții generale

1.1. Procedura de încercare și cerințele din prezentul apendice se utilizează pentru a determina adecvarea pozițiilor ISOFIX pentru instalarea sistemelor ISOFIX de reținere pentru copii din categoriile universală și semiuniversală, precum și adecvarea pozițiilor i-Size pentru instalarea sistemelor i-Size de reținere pentru copii.

1.2. Un sistem de reținere pentru copii din categoria universală înseamnă un sistem de reținere pentru copii omologat la categoria „universal" din Regulamentul ONU nr. 44 suplimentul 5 la seria 03 de amendamente (sau în amendamentele ulterioare). Pozițiile de ședere indicate de producătorul vehiculului ca fiind adecvate pentru instalarea de sisteme de reținere pentru copii din categoria universală trebuie să respecte prevederile din apendicele 1 la prezenta anexă.

2. Procedura de încercare

Pozițiile ISOFIX ale vehiculului definite de producătorul vehiculului trebuie verificate pentru a se garanta că se pot instala dispozitivele de reținere pentru copii (DRC) specificate la punctul 4 din prezentul apendice. Dacă producătorul vehiculului a indicat că poziția (pozițiile) ISOFIX va (vor) permite instalarea unui anumit dispozitiv de reținere pentru copii, se presupune că un dispozitiv de reținere pentru copii mai mic și cu aceeași orientare poate fi de asemenea instalat.

Pozițiile de ședere i-Size definite de producătorul vehiculului trebuie verificate pentru a se garanta că se pot instala dispozitive de reținere pentru copii atât de tip ISO/R2, cât și de tip ISO/F2X (a se vedea punctul 4 din prezenta anexă), inclusiv spațiul de evaluare a instalării piciorului de sprijin i-Size.

Atât pentru poziția (pozițiile) ISOFIX, cât și pentru cele i-Size, se aplică procedura următoare:

2.1. La verificarea DRC pe un scaun, cu sau fără spațiul de evaluare a instalării piciorului de sprijin i-Size, acesta trebuie să fie reglat longitudinal în poziția cât mai joasă și cât mai în spate.

2.2. Reglați unghiul spătarului după poziția tehnică menționată de producător și tetiera în poziția cât mai joasă și cât mai în spate. În absența oricărei specificații în acest sens, se va folosi un unghi al spătarului corespunzător unui unghi al trunchiului de 25° de la verticală sau cea mai apropiată poziție fixă a spătarului conform acestui unghi.

La verificarea unui DRC pe un scaun din spate, cu sau fără spațiul de evaluare a instalării piciorului de sprijin i-Size, scaunul vehiculului situat în fața acestui scaun din spate poate fi reglat longitudinal înainte, dar nu mai mult decât poziția reprezentând media dintre pozițiile sale cea mai în spate și cea mai în față. Unghiul spătarului poate fi de asemenea reglat, dar nu la un unghi mai drept decât unghiul corespunzător unui unghi al trunchiului de 15°.

2.3. Întindeți o pânză de bumbac pe spătar și pernă.

2.4. Amplasați DRC, cu sau fără spațiul de evaluare a instalării piciorului de sprijin i-Size, pe poziția ISOFIX sau i-Size.

2.5. Împingeți spre sistemul de ancoraje ISOFIX, pe centrul dintre ancorajele ISOFIX, cu o forță de 100 N ± 10 N, aplicată paralel cu suprafața inferioară, iar apoi eliberați.

2.6. Atașați DRC, cu sau fără spațiul de evaluare a instalării piciorului de sprijin i-Size, de sistemul de ancoraje ISOFIX.

2.7. Împingeți vertical în jos pe centrul suprafeței superioare a dispozitivului cu o forță de 100 N ± 10 N, iar apoi eliberați.

3. Cerințe

Următoarele condiții de încercare se aplică numai pentru DRC, cu sau fără spațiul de evaluare a instalării piciorului de sprijin i-Size, atunci când sunt fixate pe o poziție ISOFIX și/sau i-Size. În aceste condiții, nu este necesar ca DRC, cu sau fără spațiul de evaluare a instalării piciorului de sprijin i-Size, să se poată mișca în interiorul și în afara poziției ISOFIX și/sau a poziției i-Size.

3.1. Trebuie să fie posibilă fixarea DRC, cu sau fără spațiul de evaluare a instalării piciorului de sprijin i-Size, fără să se atingă interiorul vehiculului. Baza DFC va avea un unghi de înclinare de 15° ± 10°, deasupra planului orizontal care trece prin sistemul de ancoraje ISOFIX. Dispozitivele de prindere ISOFIX, conform detaliului Y din figurile 1-9, pot fi reglate longitudinal pe intervalul cuprins între -10 mm și +70 mm pentru a facilita verificarea interferenței. Figurile prezintă pozițiile cele mai extinse.

3.2. Ancorajul dispozitivului de fixare superior ISOFIX, dacă există, trebuie să rămână accesibil.

3.3. Dacă cerințele de mai sus nu sunt îndeplinite cu reglajele indicate la punctul 2 de mai sus, sistemele de prindere pentru scaun, spătar și cap pot fi reglate în poziții alternative indicate de către producător pentru o folosire normală, caz în care procedura de instalare de mai sus trebuie să fie repetate, iar cerințele trebuie verificate și îndeplinite. Aceste poziții alternative trebuie descrise în manualul vehiculului și în informațiile suplimentare specificate în apendicele 3 la prezenta anexă. Scaunele pentru pasageri din fața pozițiilor de ședere i-Size pot fi de asemenea deplasate într-o poziție mai în față în raport cu poziția normală de utilizare. În astfel de cazuri, producătorul vehiculului furnizează, în cadrul manualului vehiculului, informația că scaunul pentru pasageri respectiv nu poate fi ocupat într-o astfel de poziție deplasată.

3.4. Dacă cerințele de mai sus nu sunt îndeplinite deoarece există accesorii interioare detașabile, aceste accesorii pot fi îndepărtate, iar apoi cerințele de la punctul 3 trebuie verificate din nou și trebuie să fie îndeplinite. În acest caz, trebuie incluse informațiile corespunzătoare în tabelul 1 din apendicele 3 la prezenta anexă.

4. Gabaritul structurii pentru sistemele ISOFIX de reținere pentru copii

— ISO/F3: SRC (sistem de reținere pentru copii) de înălțime standard, pentru copii de vârstă mică, orientat cu fața spre direcția de mers

— ISO/F2: SRC de înălțime redusă, pentru copii de vârstă mică, orientat cu fața spre direcția de mers

— ISO/F2X: SRC de înălțime redusă, pentru copii de vârstă mică, orientat cu fața spre direcția de mers

— ISO/R3: SRC de mărime standard, pentru copii de vârstă mică, orientat cu spatele spre direcția de mers

— ISO/R2: SRC de mărime redusă, pentru copii de vârstă mică, orientat cu spatele spre direcția de mers

— ISO/R2X: SRC de mărime redusă, pentru copii de vârstă mică, orientat cu spatele spre direcția de mers

— ISO/R1: SRC pentru sugari orientat cu spatele spre direcția de mers

— ISO/L1: SRC pentru poziția orientată lateral stânga (coșuleț pentru sugari)

— ISO/L2: SRC pentru poziția orientată lateral dreapta (scaun pentru sugari)

Dispozitivele de mai sus trebuie să fie construite având o masă cuprinsă între 10 și 13 kg +/– 1 kg și să aibă durabilitatea și rigiditatea adecvate pentru satisfacerea cerințelor funcționale, conform tabelului de mai jos:

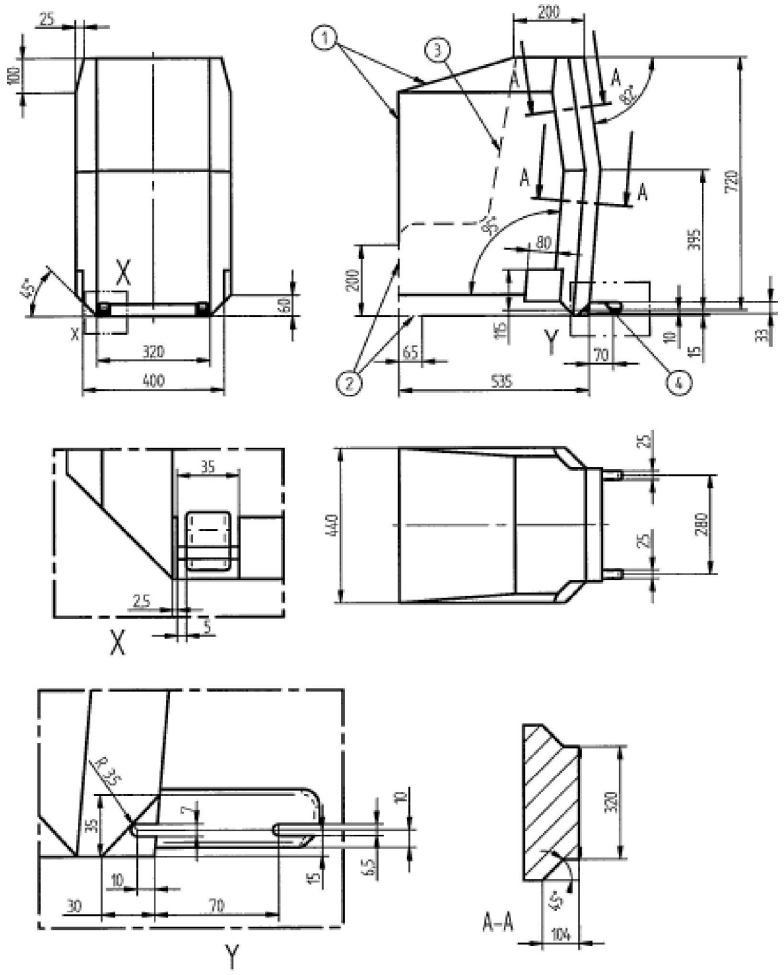
DRC	Masa (kg)	Toleranța (kg)
R1 [a]	10	± 1
R2/R2X [a]	10	± 1
R3	13	± 1
L1/L2	13	± 1
F2/F2X [a]	13	± 1
F3	13	± 1

[a] S-a ținut seama de masa bazei ISOFIX.

4.1. Conturul sistemului de reținere de înălțime standard pentru copii de vârstă mică orientat cu fața spre direcția de mers

Figura 1

ISO/F3 Dimensiunile conturului unui SRC cu înălțime standard, pentru copii de vârstă mică, orientat cu fața la direcția de mers (înălțimea de 720 mm) – SISTEM ISOFIX CLASA A



Toate dimensiunile sunt în milimetri.

Legendă:

1 Limitele în direcțiile înainte și în sus.

2 Linia întreruptă marchează zona în care piciorul de sprijin poate ieși în afară

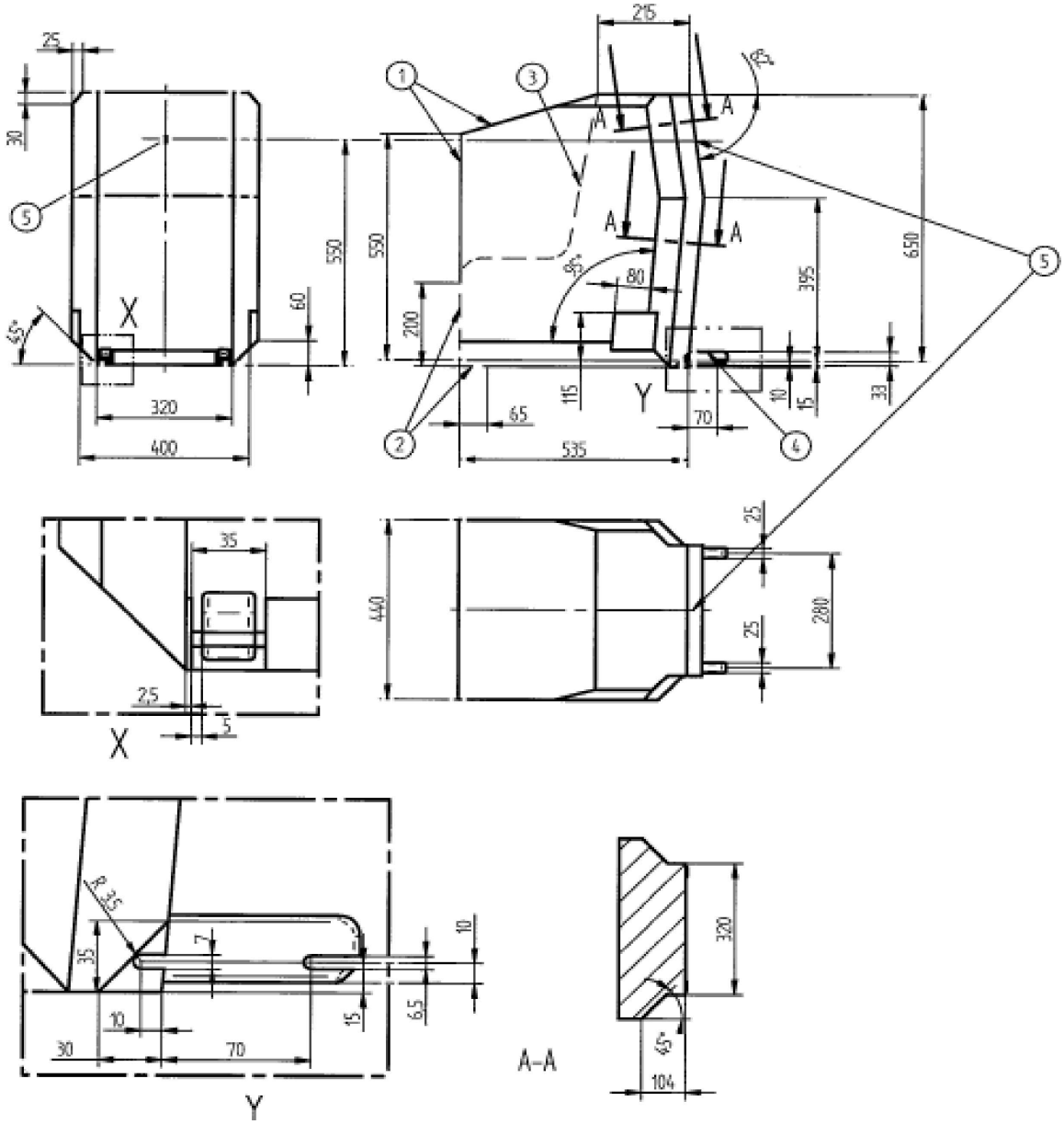
3 N/A

4 Alte specificații privind zona de conectare sunt prezentate în Regulamentul ONU nr. 44/Regulamentul ONU nr. 129

4.2. Conturul sistemelor de reținere cu înălțime redusă pentru copii de vârstă mică orientate cu fața spre direcția de mers

Figura 2

ISO/F2 dimensiunile conturului pentru un SRC cu înălțime redusă pentru copii de vârstă mică orientat cu fața spre direcția de mers (înălțimea de 650 mm) CLASA B DE MĂRIME ISOFIX



Toate dimensiunile sunt în milimetri.

Legendă:

1 Limitele în direcțiile înainte și în sus.

2 Linia întreruptă marchează zona în care piciorul de sprijin poate ieși în afară.

3 N/A

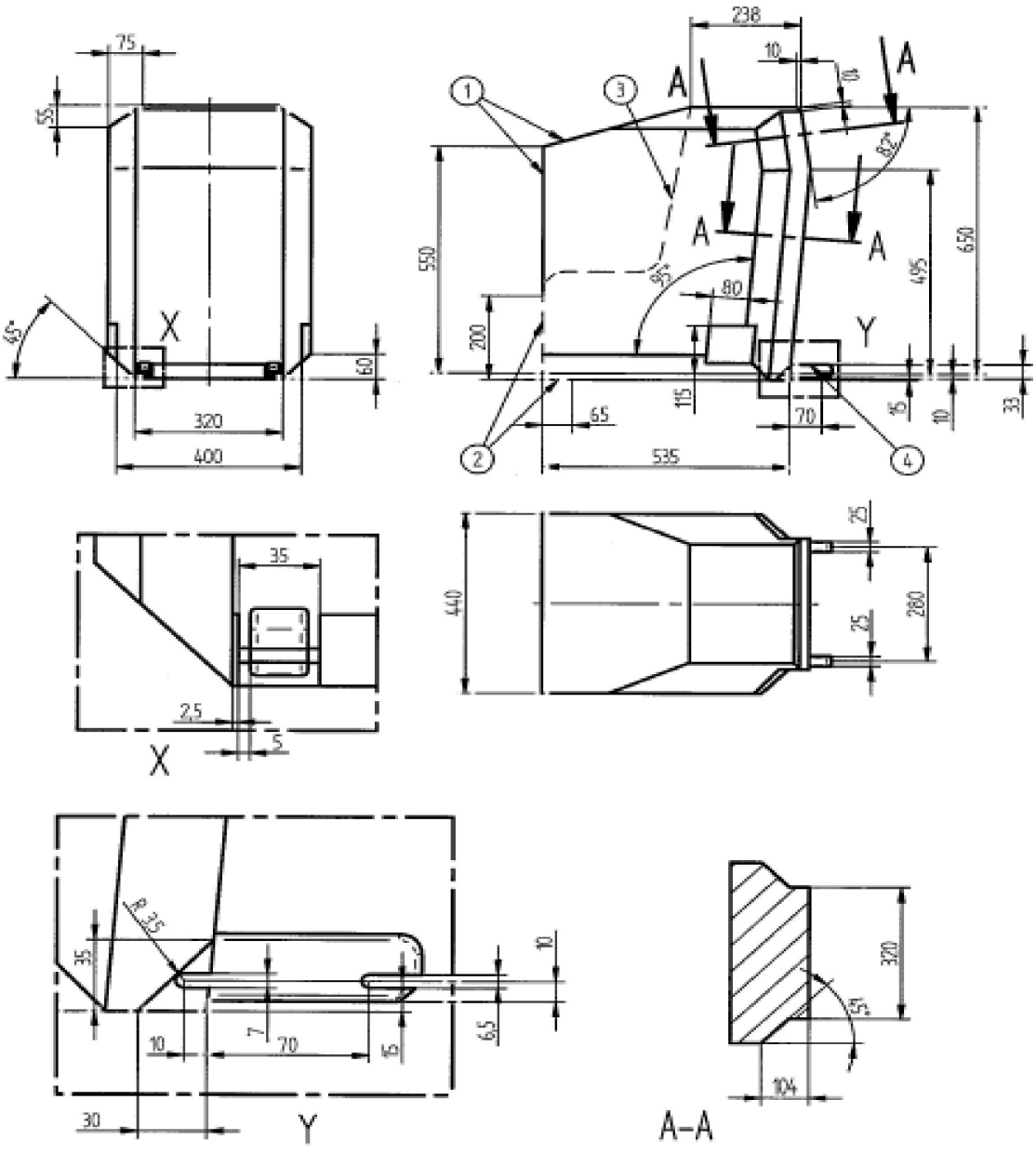
4 Alte specificații privind zona de conectare sunt prezentate în Regulamentul ONU nr. 44/Regulamentul ONU nr. 129

5 Punctul de atașare pentru cureaua dispozitivului de fixare superior

4.3. Conturul sistemelor de reținere cu înălțime redusă pentru copii de vârstă mică orientate cu fața spre direcția de mers, cu forma părții posterioare din a doua versiune

Figura 3

ISO/F2X Dimensiunile conturului unui SRC de înălțime redusă (înălțimea de 650 mm) pentru copii de vârstă mică orientat cu fața la direcția de mers, cu forma părții posterioare din a doua versiune – SISTEM ISOFIX CLASA B1



Toate dimensiunile sunt în milimetri.

Legendă:

1 Limitele în direcțiile înainte și în sus.

2 Linia întreruptă marchează zona în care piciorul de sprijin poate ieși în afară

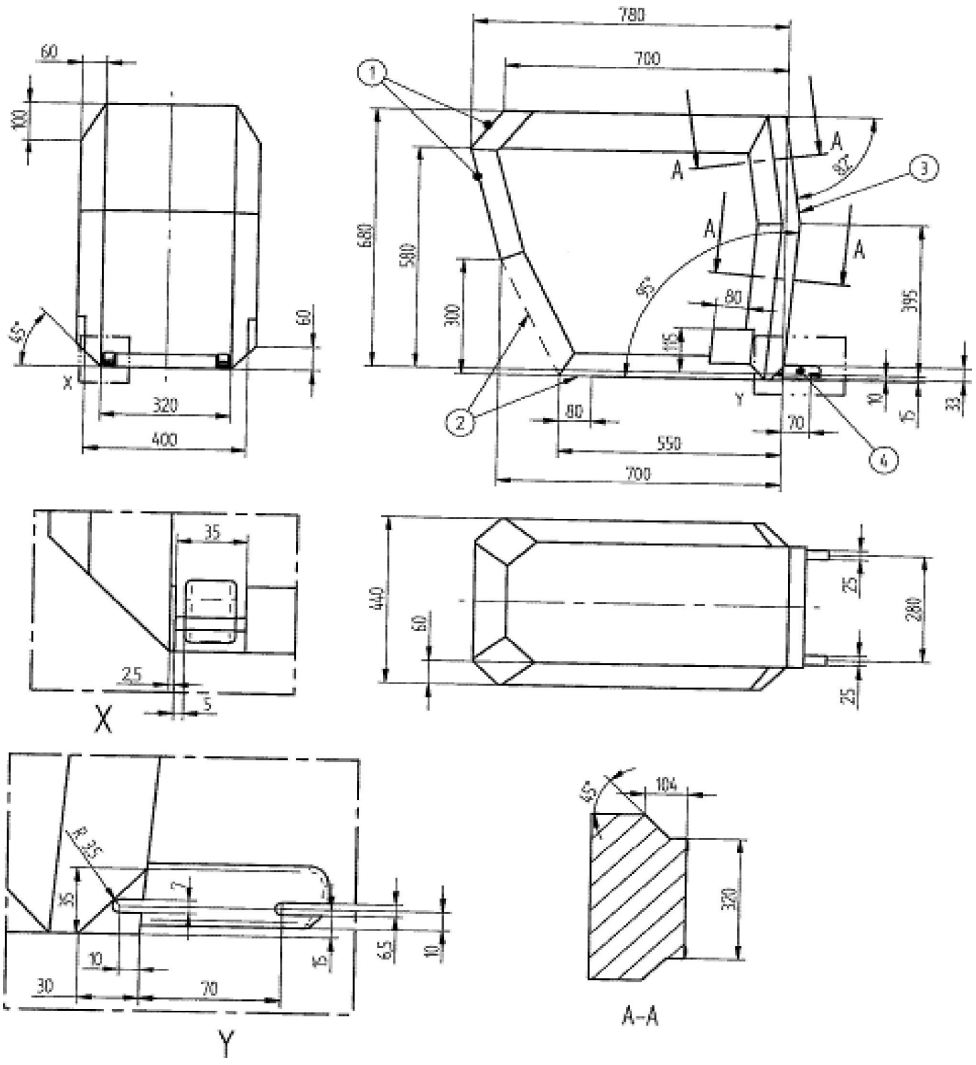
3 N/A

4 Alte specificații privind zona de conectare sunt prezentate în Regulamentul ONU nr. 44/Regulamentul ONU nr. 129

4.4. Conturul sistemului de reținere de mărime standard pentru copii de vârstă mică orientat cu spatele la direcția de mers

Figura 4

ISO/R3 Dimensiunile conturului unui SRC de mărime standard pentru copii de vârstă mică orientat cu spatele la direcția de mers SISTEM ISOFIX CLASA C



Toate dimensiunile sunt în milimetri.

Legendă:

1 Limitele în direcțiile înapoi și în sus.

2 Linia întreruptă marchează zona în care piciorul de sprijin poate ieși în afară

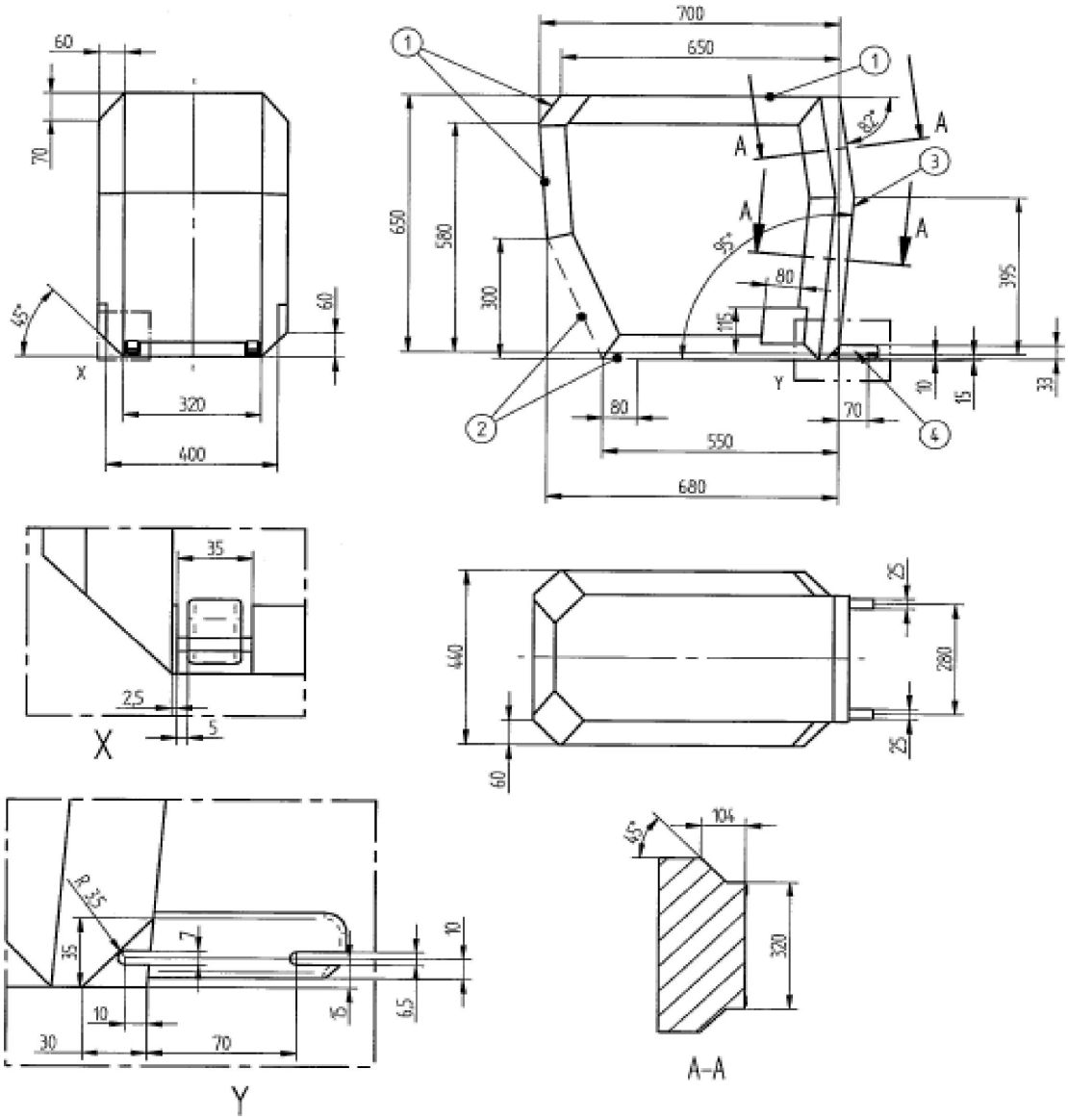
3 Limitarea spre spate (în partea dreaptă în figură) este dată de conturul orientat cu fața înainte din figura 2

4 Alte specificații privind zona de conectare sunt prezentate în Regulamentul ONU nr. 44/Regulamentul ONU nr. 129

4.5. Conturul sistemelor de reținere pentru copii de dimensiuni mici orientate în spate

Figura 5

ISO/R2 Dimensiunile conturului unui SRC de mărime redusă pentru copii de vârstă mică orientat cu spatele la direcția de mers SISTEM ISOFIX CLASA D



Toate dimensiunile sunt în milimetri.

Legendă:

1 Limitele în direcțiile înapoi și în sus.

2 Linia întreruptă marchează zona în care pot ieși în afară piciorul de sprijin sau elemente similare ale unui SRC specific unui vehicul.

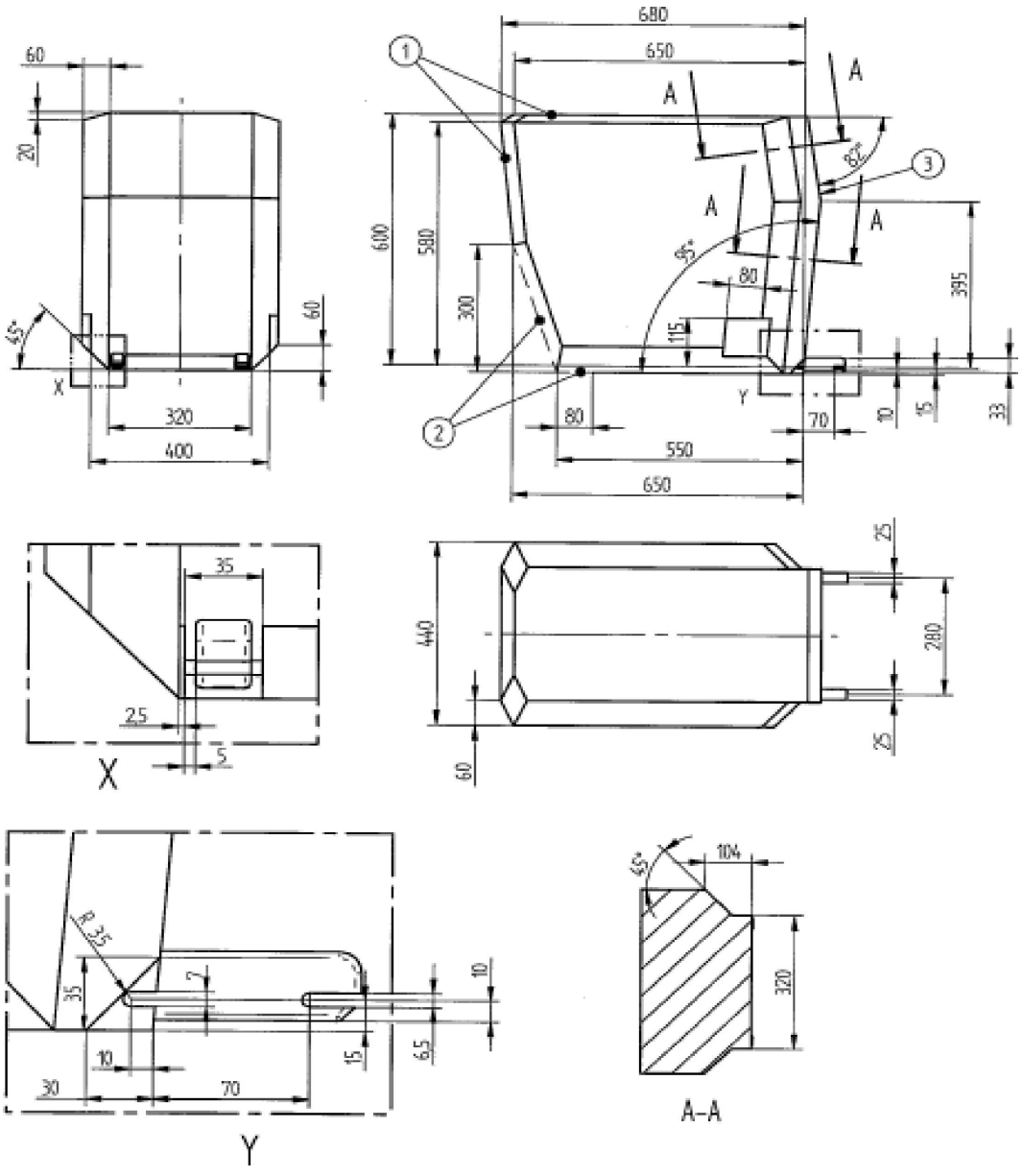
3 Limitarea spre spate (în partea dreaptă în figură) este dată de conturul orientat cu fața înainte din figura 2

4 Alte specificații privind zona de conectare sunt prezentate în Regulamentul ONU nr. 44/Regulamentul ONU nr. 129

4.6. Conturul sistemelor de reținere pentru sugari orientate cu spatele spre direcția de mers

Figura 6

ISO/R1 Dimensiunile conturului unui SRC pentru sugari orientat cu spatele spre direcția de mers – SISTEM ISOFIX CLASA E



Toate dimensiunile sunt în milimetri.

Legendă:

1 Limitele în direcțiile înapoi și în sus.

2 Linia întreruptă marchează zona în care piciorul de sprijin poate ieși în afară

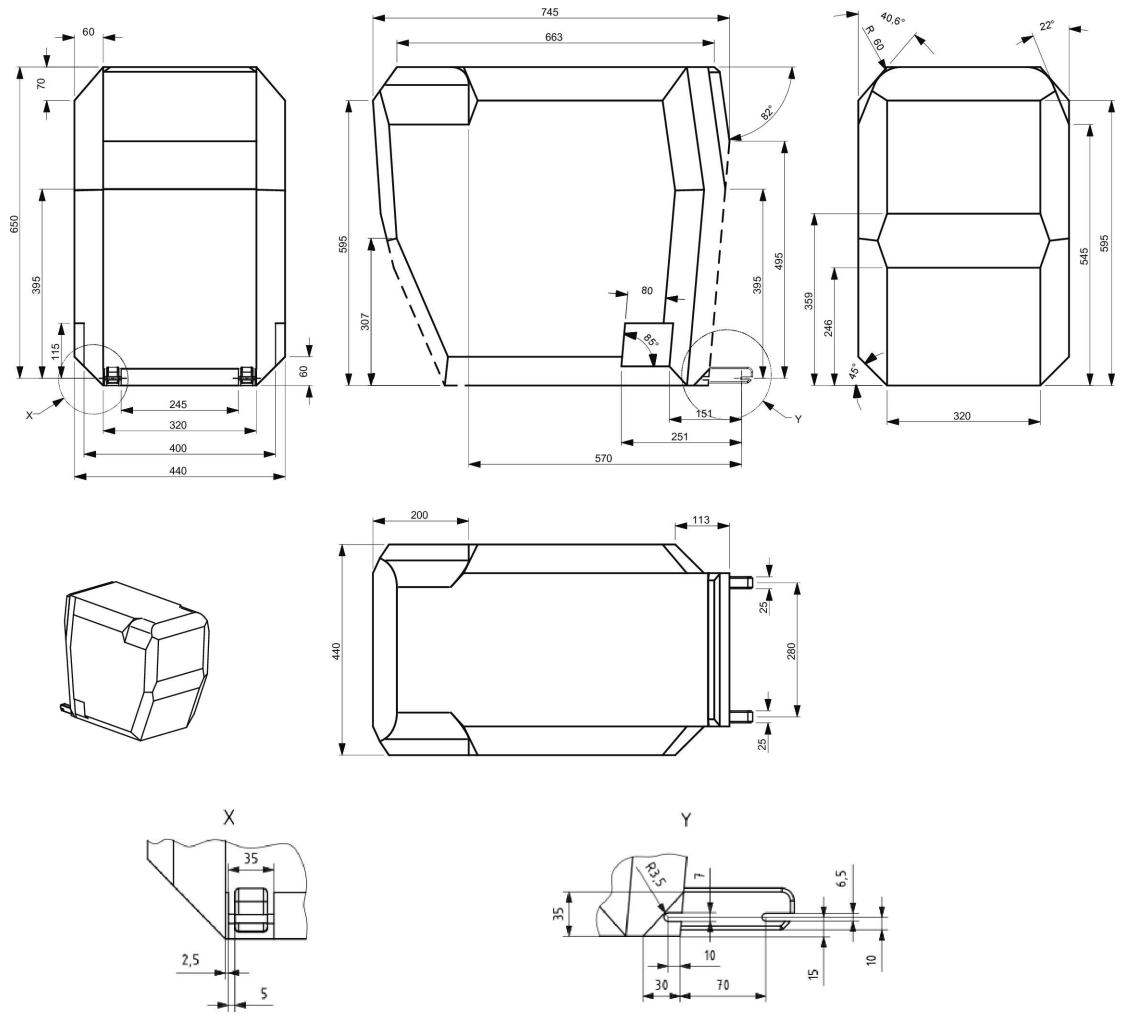
3 Limitarea spre spate (în partea dreaptă în figură) este dată de conturul orientat cu fața spre înainte din figura 2

4 Alte specificații privind zona de conectare sunt prezentate în Regulamentul ONU nr. 44/Regulamentul ONU nr. 129

4.7. Conturul sistemului de reținere pentru copii de vârstă mică orientate cu spatele spre direcția de mers

Figura 7

ISO/R2X Dimensiunile conturului unui SRC de mărime redusă, pentru copii de vârstă mică, orientat cu spatele la direcția de mers, modificat pentru o mai bună compatibilitate cu interiorul vehiculului



Toate dimensiunile sunt în milimetri.

Legendă

1 Limitele în direcțiile înapoi și în sus.

2 Linia întreruptă marchează zona în care poate ieși în afară dispozitivul antirotație sau un dispozitiv similar (de exemplu, bara de recul).

3 Limitarea spre spate (în dreapta în figură) este dată de conturul orientat în direcția de mers din figura 2

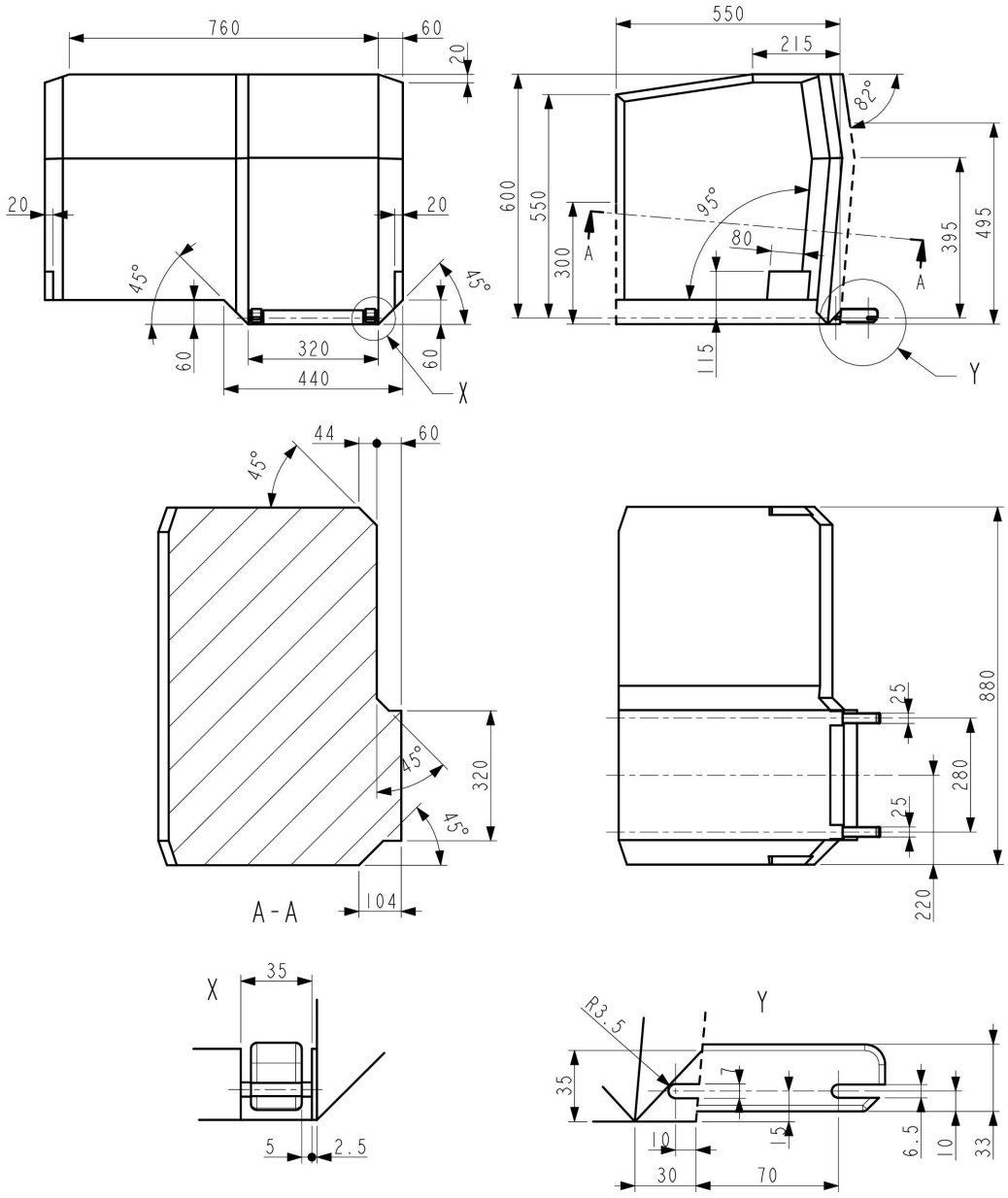
4 Pentru specificații suplimentare privind zona de conectare a se vedea Regulamentul ONU nr. 44/Regulamentul ONU nr. 129

4.8. Conturul sistemelor de reținere pentru copii orientate lateral

Figura 8

Dimensiunile conturului unui SRC orientat lateral – ISO/L1 – sau simetric opus – ISO/L2 (ca în figură)

Notă: Conturul pentru un SRC orientat lateral pentru sugari (ISO/L1) are dimensiuni simetrice cu cele ale ISO/L2 în ceea ce privește planul intermediar longitudinal.



Toate dimensiunile sunt în milimetri.

Legendă

1 Limitele în direcțiile înapoi și în sus.

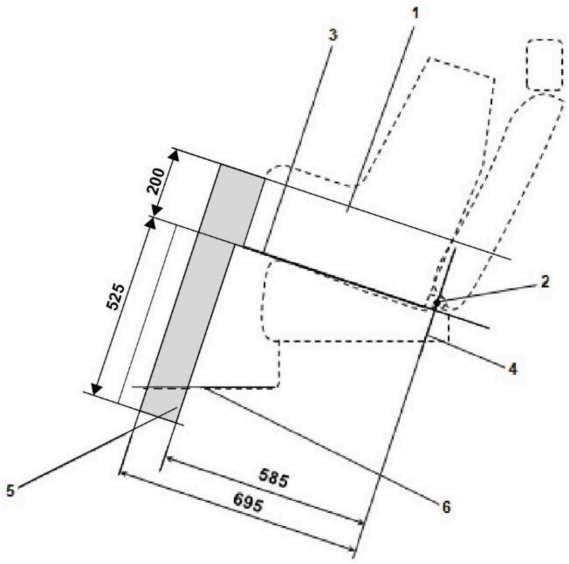
2 Linia întreruptă marchează zona în care poate ieși în afară dispozitivul antirotație sau un dispozitiv similar (de exemplu, bara de recul).

3 Pentru specificații suplimentare privind zona de conectare, a se vedea Regulamentul ONU nr. 44/Regulamentul ONU nr. 129

4.9. Piciorul de sprijin i-Size

Figura 9

Vedere laterală a spațiului de evaluare a instalării piciorului de sprijin i-Size pentru evaluarea compatibilității pozițiilor i-Size cu picioarele de sprijin ale sistemelor i-Size de reținere pentru copii



Toate dimensiunile sunt în milimetri.

Legendă:

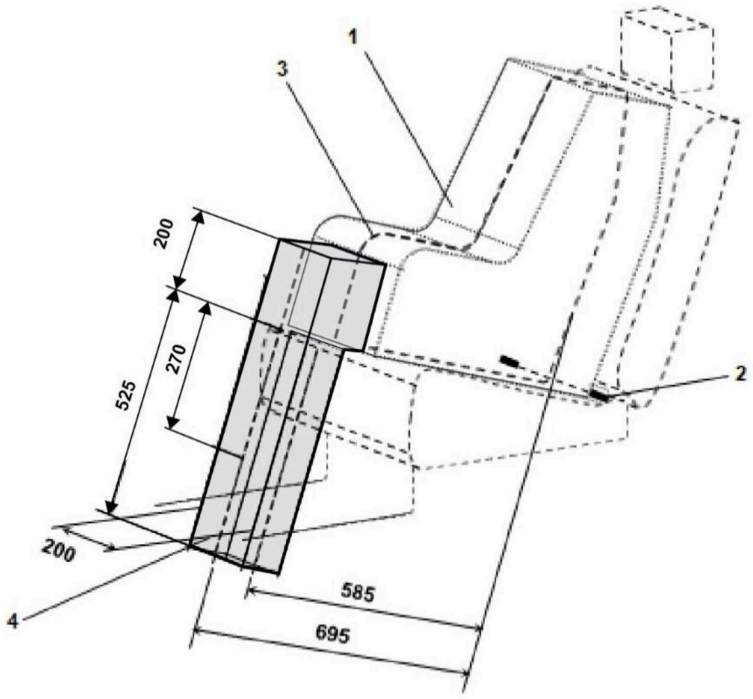
1. Model de sistem de reținere pentru copii (DFC)
2. Bară pentru ancorajele inferioare ISOFIX
3. Plan format de suprafața inferioară a DRC, atunci când acesta este instalat în poziția de ședere prevăzută.
4. Plan care trece prin bara pentru ancorajele inferioare și este orientat perpendicular pe planul longitudinal median al DRC și perpendicular pe planul format de suprafața inferioară a DRC, atunci când acesta este instalat în poziția de ședere prevăzută.
5. Spațiul de evaluare a instalării piciorului de sprijin i-Size reprezentând limitele geometrice de instalare ale unui picior de sprijin pentru un sistem i-Size ISOFIX de reținere pentru copii
6. Planșeul vehiculului.

Notă: Desenul nu este la scară.

4.10. Spațiu de evaluare a instalării piciorului de sprijin i-Size

Figura 10

Vedere 3D a spațiului de evaluare a instalării piciorului de sprijin i-Size pentru evaluarea compatibilității pozițiilor i-Size cu picioarele de sprijin ale sistemelor i-Size de reținere pentru copii



Toate dimensiunile sunt în milimetri.

Legendă:

1. Model de sistem de reținere pentru copii (DFC)
2. Bară pentru ancorajele inferioare ISOFIX
3. Plan longitudinal median al DRC.
4. Spațiu de evaluare a instalării piciorului de sprijin i-Size

Notă: Desenul nu este la scară.

Anexa 6 - Apendicele 3

Exemplu de informații detaliate, de exemplu pentru producătorii de sisteme de reținere pentru copii

Tabelul 1

Informații tehnice destinate în mod specific de exemplu producătorilor sistemului de reținere pentru copii

(și, ca atare, nu este necesară traducerea în limbile naționale).

	Poziția de ședere								
Numărul poziției de ședere	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Poziție de ședere adecvată pentru centuri universale (da/nu)									
Poziție de ședere i-Size (da/nu)									
Poziție de ședere adecvată pentru dispozitive laterale (L1/L2)									
Cel mai mare dispozitiv adecvat orientat cu spatele la direcția de mers (R1/R2X/R2/R3)									
Cel mai mare dispozitiv adecvat orientat cu fața la direcția de mers (F2X/F2/F3)									
Cel mai mare dispozitiv adecvat pentru un scaun de înălțare (B2/B3)									

1. A se adăuga informații pentru fiecare poziție de ședere care nu este i-size și care este compatibilă cu un picior de sprijin, astfel cum este descris în prezentul regulament.
2. A se adăuga informații pentru fiecare poziție de ședere echipată cu ancoraje inferioare ISOFIX, dar fără dispozitiv de fixare superior, în conformitate cu prezentul regulament.
3. A se adăuga informații în cazul în care cataramele centurilor de siguranță pentru adulți sunt amplasate lateral, între cele două ancoraje inferioare ISOFIX.
4. A se adăuga informații în cazul în care orice poziție de ședere este prevăzută cu dispozitive de fixare inferioare și/sau console ale dispozitivelor de fixare inferioare și/sau în cazul în care ancorajul dispozitivului de fixare superior al scaunului din față (dacă este disponibil) poate fi utilizat ca LTA.

Notă:

1. Orientarea este direcția normală de mers; coloanele pentru pozițiile de ședere care nu sunt disponibile într-un vehicul pot fi eliminate.
2. Numerotarea pozițiilor de ședere se face pe baza următoarei definiții:

Numărul scaunului	Poziția în vehicul
1	Față stânga
2	Față centru
3	Față dreapta
4	Rândul 2 stânga
5	Rândul 2 centru
6	Rândul 2 dreapta
7	Rândul 3 stânga
8	Rândul 3 centru
9	Rândul 3 dreapta

Informațiile cu privire la numărul poziției de ședere pot fi furnizate într-un tabel sau prin schițe sau pictograme.

Anexa 6 - Apendicele 4

Instalarea manechinului unui copil de 10 ani

(a) Reglați scaunul în poziția sa cea mai posterioară.

(b) Reglați înălțimea scaunului în conformitate cu specificațiile producătorului. În lipsa oricărei specificații, reglați scaunul în poziția cea mai joasă.

(c) Reglați unghiul spătarului conform poziției prescrise de producător. În absența oricărei specificații în acest sens, se folosește un unghi de 25 de grade de la verticală sau cea mai apropiată poziție fixă a spătarului conform acestui unghi.

(d) Fixați ancorajul pentru umăr în poziția cea mai joasă.

(e) Așezați manechinul în scaun, asigurându-vă că pelvisul este în contact cu spătarul.

(f) Planul longitudinal care trece prin axa manechinului va coincide cu linia mediană aparentă a scaunului.

Anexa 6 - Apendicele 5

Dispoziții privind instalarea sistemelor de reținere pentru scaune de înălțare pentru copii orientate cu fața la direcția de mers din categoriile i-size și din categorii specifice, instalate în poziții de ședere ale vehiculului sau în poziții de ședere i-Size

1. Dispoziții generale

1.1. Procedura de încercare și cerințele din prezentul apendice trebuie utilizate pentru a determina adecvarea pozițiilor de ședere pentru instalarea dispozitivelor pentru scaune de înălțare ISO/B2 sau ISO/B3 fără dispozitive de prindere ISOFIX. Dacă producătorul vehiculului a indicat că poziția (pozițiile) din vehicul vor permite instalarea unui anumit DRC, se presupune că un dispozitiv de reținere pentru copii mai mic și cu aceeași orientare poate fi de asemenea instalat.

1.2. Încercările pot fi realizate în vehicul sau într-o parte reprezentativă a vehiculului. Respectarea acestei cerințe se poate dovedi printr-o încercare fizică sau printr-o simulare pe calculator sau prin schițe reprezentative.

2. Procedura de încercare

Pozițiile i-Size din vehicul definite de producătorul vehiculului trebuie verificate pentru a se garanta că se poate instala dispozitivul ISO/B2 specificat la punctul 4 din prezentul apendice, cel puțin fără legături ISOFIX.

2.1. Reglați scaunul în poziția sa cea mai joasă și cea mai din spate.

2.2. Reglați unghiul spătarului în poziția prescrisă de producător. În absența oricărei specificații în acest sens, se va folosi un unghi al trunchiului de 25 de grade față de verticală sau cea mai apropiată poziție fixă a spătarului în raport cu acest unghi.

2.3. La verificarea unui DFC pe un scaun din spate, scaunul vehiculului situat în fața acestui scaun din spate poate fi reglat longitudinal înainte, dar nu mai departe decât poziția mediană dintre pozițiile sale cea mai din spate și cea mai din față. Unghiul spătarului poate fi de asemenea reglat, dar nu la un unghi mai drept decât unghiul corespunzător unui unghi al trunchiului de 15°. Dacă scaunul din față are înălțimea reglabilă, aceasta trebuie reglată conform specificațiilor producătorului. În absența oricărei specificații în acest sens, reglați scaunul din față în poziție mediană sau în cea mai apropiată poziție de înălțimea medie.

2.4. Dacă este necesar, tetierele pot fi reglate sau îndepărtate, dacă acest lucru este posibil.

2.5. Reglați ancorajul pentru umăr în poziția definită de producătorul vehiculului.

2.6. Întindeți pânze de bumbac pe spătar și pernă, dacă este nevoie.

2.7. Îndepărtați dispozitivele de prindere ISOFIX de pe DRC sau retractați-le într-o poziție situată complet în linia scaunelor din spate (linia de referință E, figura 2 sau 3).

2.8. Poziționați dispozitivul (astfel cum se descrie în figura 2 sau 3 din prezentul apendice) pe scaunul vehiculului. Vârful dispozitivului poate atinge plafonul vehiculului. Este permită comprimarea pernei scaunului pentru a mișca dispozitivul în poziție.

2.9. Treceți centura de siguranță prin DRC în poziția aproximativ corectă și cuplați-o. Asigurați-vă că ați îndepărtat orice destindere a curelelor. Dispozitivul trebuie să fie reținut de centura de siguranță a vehiculului.

2.10. Asigurați-vă că dispozitivul este poziționat cu axa mediană pe axa mediană aparentă a poziției de ședere ± 25 mm, paralelă cu axa mediană a scaunului vehiculului. Unghiul de ruliu α (a se vedea figura 1) trebuie să fie situat în intervalul cu 0^{o} ± 5^{o}.

2.11. Împingeți spre spate pe centrul părții anterioare a dispozitivului cu o forță de 100 N ± 10 N, aplicată paralel cu suprafața inferioară, iar apoi eliberați.

2.12. Dacă este posibil, împingeți vertical în jos pe centrul suprafeței superioare a dispozitivului cu o forță de 100 N ± 10 N, iar apoi eliberați.

3. Cerințe

3.1. Trebuie să fie posibilă fixarea dispozitivului în poziția de ședere cu ajutorul unei centuri de siguranță în 3 puncte și cuplarea centurii de siguranță.

3.2. Unchiul de ruliu α din figura 1 trebuie să fie mai mic sau egal cu 5°.

3.3. Baza dispozitivului trebuie să fie în contact cu perna scaunului, iar spatele dispozitivului trebuie să fie în contact cu spătarul sau cu tetiera. Nu este necesar contactul total cu scaunul; sunt permise „goluri" ca urmare a contururilor scaunelor vehiculului, așa cum arată săgețile din figura 1. Învelișul înălțătorului auto este echipat cu spătar reglabil. Compatibilitatea cu poziția de ședere din vehicul se obține în cel puțin o poziție din gama de poziții ale spătarului prezentate în figura 2 sau în figura 3.

3.4. Dacă cerințele de mai sus nu se potrivesc cu reglajele indicate la punctele 2.1-2.12 de mai sus, ancorajele pentru scaun, spătar și centura de siguranță pot fi reglate într-o poziție alternativă indicată de producător pentru utilizare normală, caz în care procedura de instalare de mai sus se repetă, iar cerințele trebuie din nou verificate și trebuie să fie îndeplinite. Această poziție alternativă trebuie descrisă conform punctului 1.1 din anexa 6 și în cadrul informațiilor tehnice detaliate specificate în apendicele 3.

4. Contururi ale sistemelor de reținere pentru copii cu scaun de înălțare:

(a) ISO/B2: scaun de înălțare, lățime redusă de 440 mm (figura 2)

(b) ISO/B3: scaun de înălțare, lățime completă de 520 mm (figura 3)

Dispozitivele de mai sus trebuie să fie construite astfel încât să aibă masa de 7 kg +/– 1 kg și să aibă durabilitatea și rigiditatea adecvate pentru satisfacerea cerințelor funcționale.

Figura 1

Poziționarea pe scaun

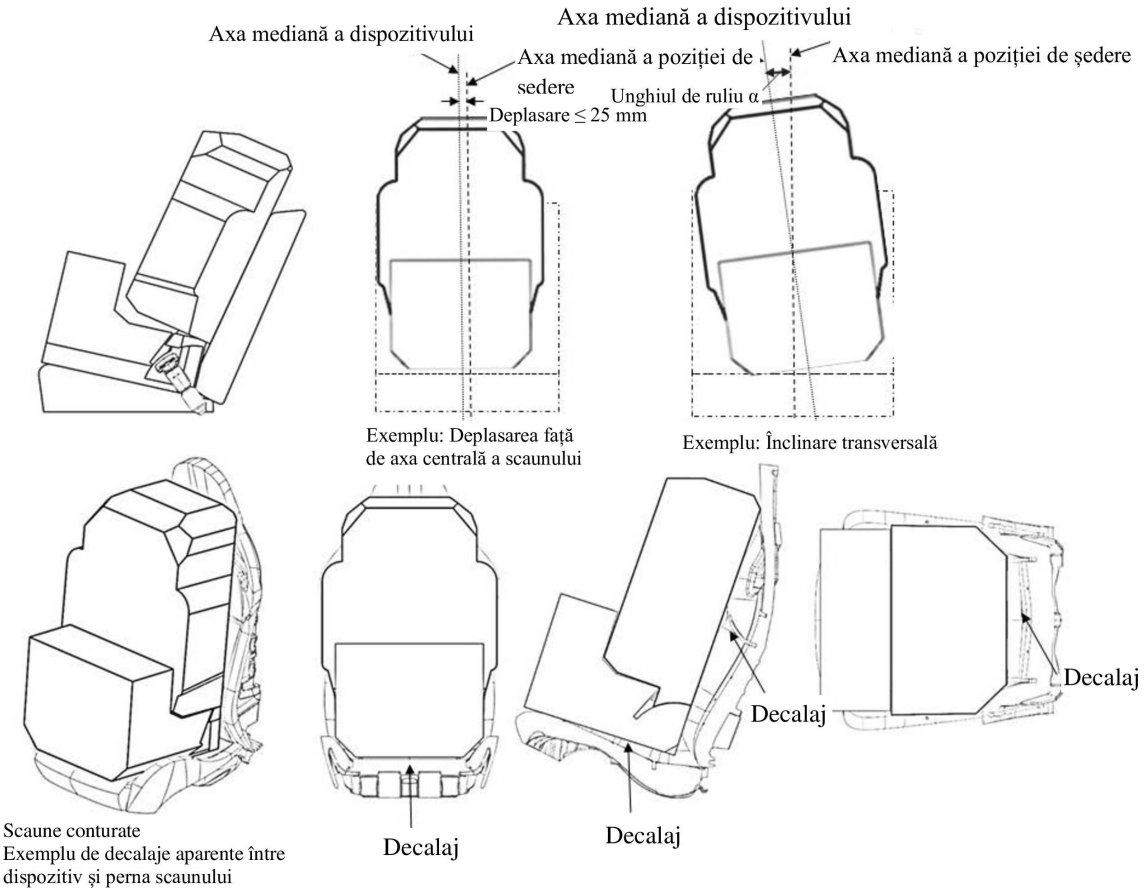
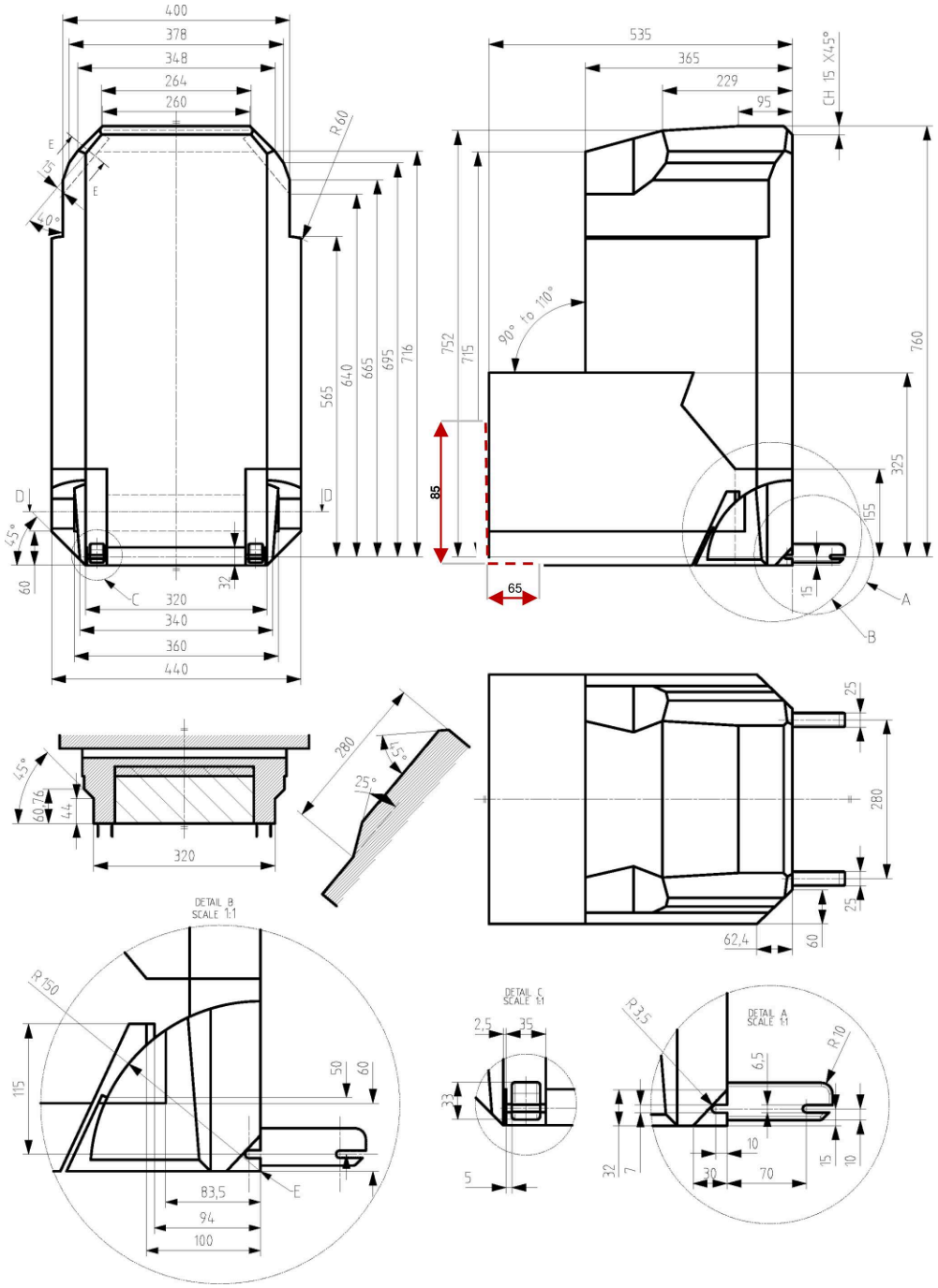


Figura 2

ISO/B2: Dimensiunile conturului pentru un scaun de înălțare auto cu lățime redusă de 440 mm, fără ISOFIX sau cu dispozitivele de prindere înlăturate sau rulate în interiorul dispozitivului (în spatele liniei E, astfel cum este definit în detaliul B)



Toate dimensiunile sunt în milimetri.

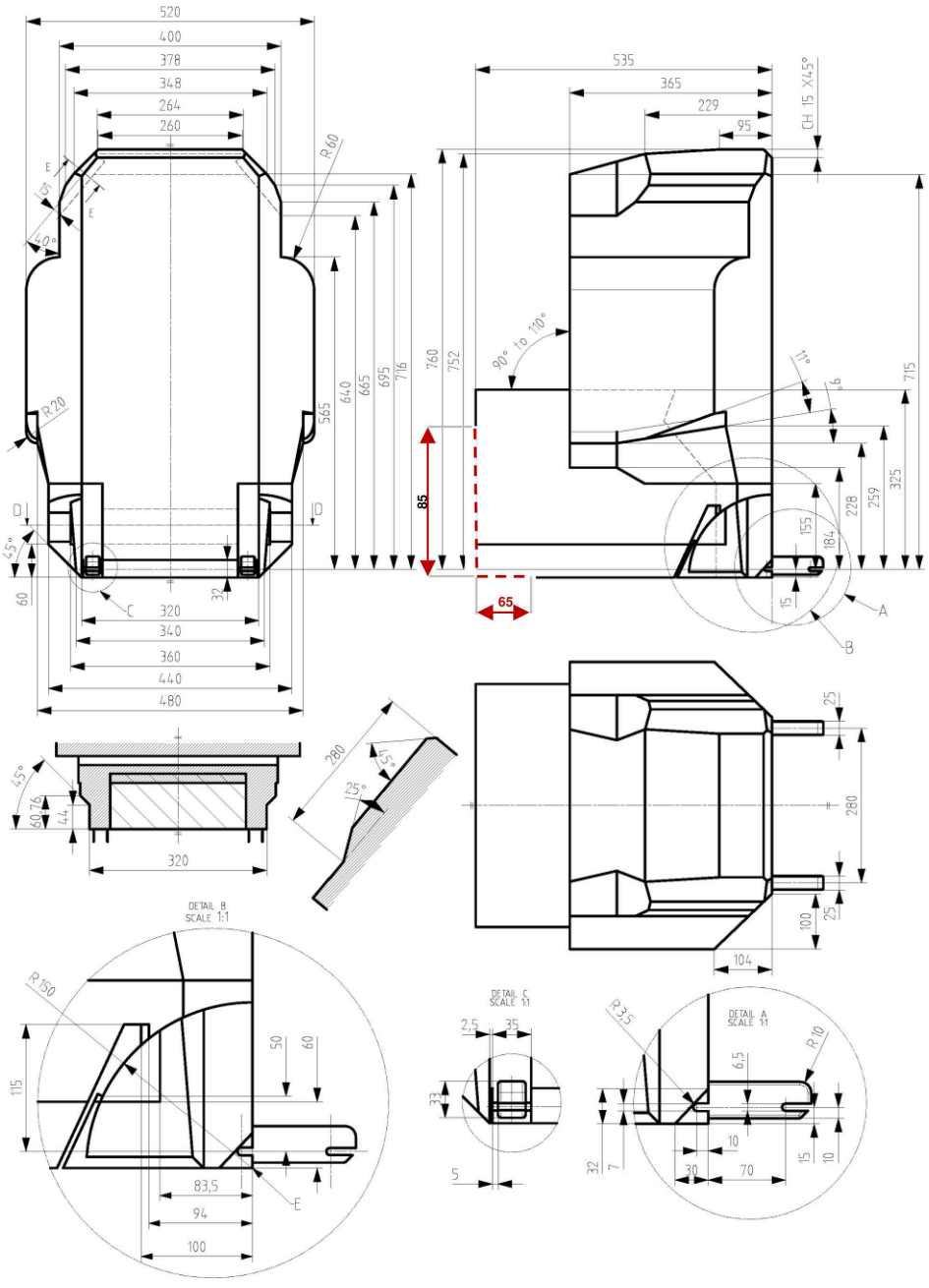
Legendă

1. E este axa de rotație de referință a spătarului (90°-110°) și linia de referință pentru retractarea/rularea ISOFIX.

2. Linia întreruptă marchează zona în care poate ieși în afară dispozitivul antirotație sau un dispozitiv similar.

Figura 3

ISO/B3 - Dimensiunile conturului pentru un scaun de înălțare cu lățime completă de 520 mm, fără ISOFIX sau cu dispozitivele de prindere înlăturate sau rulată în interiorul dispozitivului (în spatele liniei E, astfel cum este definit în detaliul B)



Toate dimensiunile sunt în milimetri.

Legendă

1. E este axa de rotație de referință a spătarului (90°-110°) și linia de referință pentru retragerea/rularea sistemului ISOFIX
2. Linia întreruptă marchează zona în care dispozitivul antirotație sau un dispozitiv similar poate ieși în afară

ANEXA 7

Metoda de încercare la tracțiune a ansamblului cataramă-curea

1. Dispoziții generale

1.1. Procedura de încercare din prezenta anexă se utilizează pentru încercarea la tracțiune a ansamblului cataramă-curea descris la punctul 5.2.3.2. din prezentul regulament.

2. Procedura de încercare

2.1. Se fixează suportul ansamblului cataramă-curea care a fost atașat la ancorajul vehiculului pe partea inferioară a mașinii de încercare la tracțiune.

2.2. Se fixează catarama într-o poziție pe linia de încărcare a mașinii de încercare la tracțiune, astfel încât distanța dintre punctul cataramei și punctul EA să fie aceeași cu distanța liniară dintre punctele EA și Bd descrisă la punctul 5.2.3.1. din prezentul regulament.

2.3. Se atașează limba la cataramă și se fixează centura limbii în partea superioară a mașinii de încercare la tracțiune. Tensiunea pe centură a limbii este de 4 ± 3 N. După această etapă, catarama este decuplată.

2.4. Se efectuează o încercare de tracțiune și se măsoară sarcina și deplasarea cataramei.