ACTE ADOPTATE DE ORGANISME CREATE PRIN ACORDURI INTERNAȚIONALE

Numai textele originale CEE-ONU au efect juridic în temeiul dreptului public internațional. Situația și data intrării în vigoare ale prezentului regulament se verifică în cea mai recentă versiune a documentului de situație al CEE-ONU TRANS/WP.29/343, disponibil la adresa: http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29fdocstts.html

Regulamentul ONU nr. 126 – Dispoziții uniforme privind omologarea sistemelor de partiționare destinate protejării pasagerilor împotriva deplasării bagajelor, furnizate ca piese neoriginale pentru vehicule [2020/176]

Data intrării în vigoare: 9 noiembrie 2007

CUPRINS

REGULAMENTUL

1. Domeniul de aplicare
2. Definiții
3. Cererea de omologare
4. Marcaje
5. Omologarea
6. Cerințe
7. Conformitatea producției
8. Sancțiuni în caz de neconformitate a producției
9. Modificări aduse tipului de sistem de partiționare
10. Încetarea definitivă a producției
11. Instrucțiuni de utilizare
12. Denumirile și adresele serviciilor tehnice responsabile cu efectuarea încercărilor de omologare, precum și ale autorităților de omologare de tip

ANEXE

1 Fișă de comunicare

2 Dispunerea mărcilor de omologare

3 Procedură de încercare pentru dispozitive destinate protejării ocupanților vehiculului împotriva deplasării necontrolate a bagajelor

Apendicele 1 – Coridorul de decelerare a căruciorului ca funcție de timp

Apendicele 2 – Poziția blocurilor de încercare de tip 1 și de tip 2 în raport cu cadrul de încercare

Apendicele 3 – Poziția planului de deviere maximă a sistemului de partiționare

4 Exemplu de dispozitiv de încercare a rezistenței sistemelor de partiționare

1. DOMENIUL DE APLICARE

Prezentul regulament se aplică dispozitivelor furnizate ca echipamente care nu sunt de origine destinate să protejeze ocupanții de pericolul reprezentat de deplasarea bagajelor în zonele de ședere ale vehiculului în cazul unui impact frontal, pentru vehiculele din categoria M_1 [1].

[1] Astfel cum sunt definite în Rezoluția consolidată privind construcția vehiculelor (R.E.3.), document ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6, paragraful 2.

2. DEFINIȚII

În sensul prezentului regulament:

2.1. „Sistem de partiționare” înseamnă componente sau dispozitive care, în plus față de spătarele scaunelor, sunt proiectate în scopul protecției ocupanților împotriva bagajelor deplasate.

2.2. „Piesă neoriginală pentru vehicul” înseamnă un sistem de partiționare care nu este oferit de producătorul vehiculului ca echipament standard sau opțional pentru aplicațiile în vehicule recomandate de producătorul sistemului de partiționare.

2.3. „Omologarea unui sistem de partiționare” înseamnă omologarea unui tip de sistem de partiționare în ceea ce privește rezistența, proiectarea și caracteristicile sistemelor de partiționare.

2.4. „Tipul de sistem de partiționare” înseamnă o categorie de sisteme de partiționare care nu diferă în aspecte esențiale precum:

2.4.1. structura, forma, dimensiunile, materialele și masa sistemului de partiționare, chiar dacă sistemul poate fi diferit în ceea ce privește husele și culorile;

2.4.2. tipul și dimensiunile sistemelor de reglare, de blocare și de atașare ale sistemului de partiționare;

2.4.3. aplicațiile specifice vehiculului recomandate de solicitantul omologării.

2.5. „Scaun” – a se vedea punctele 2.3 și 2.4 din Regulamentul nr. 17.

2.6. „Ancoraj” înseamnă un sistem cu ajutorul căruia se fixează sistemul de partiționare pe structura vehiculului, inclusiv componentele implicate din structura vehiculului.

2.7. „Sistem de reglare” înseamnă dispozitivul prin care poate fi ajustat sistemul de partiționare sau componentele acestuia într-o poziție adecvată pentru instalare conform recomandării solicitantului omologării, în vehiculul sau vehiculele recomandate și în poziția sau pozițiile recomandate din vehiculul respectiv.

2.8. „Sistem de blocare” înseamnă un dispozitiv care asigură menținerea în poziția de utilizare a sistemului de partiționare și a componentelor acestuia.

2.9. „Structuri intermediare” înseamnă componente ale vehiculului prin intermediul cărora se fixează sistemul de partiționare în vehiculul sau vehiculele recomandate și care nu constituie ancoraje.

3. CEREREA DE OMOLOGARE

3.1. Cererea de omologare a unui tip de sistem de partiționare se depune de către deținătorul mărcii înregistrate sau de reprezentantul acreditat al acestuia.

3.2. Aceasta trebuie să fie însoțită de:

3.2.1. o descriere tehnică a sistemului de partiționare, cu specificarea materialelor și a componentelor rigide utilizate și cu descrierea pieselor din care este alcătuit sistemul de partiționare. Desenele trebuie să indice poziția destinată numărului de omologare și simbolul sau simbolurile adiționale în raport cu cercul mărcii de omologare.

Descrierea trebuie să specifice tipul (tipurile) de vehicul pentru care are aplicații sistemul de partiționare respectiv și poziția sau pozițiile de fixare în interiorul vehiculului (vehiculelor);

3.2.2. un desen al modului sau modurilor și al poziției sau pozițiilor de instalare a sistemului de partiționare în tipul sau tipurile de vehicule respective, inclusiv suficiente dimensiuni pentru a facilita poziționarea blocurilor de încercare, punctele de ancorare pe structura vehiculului, structura intermediară, scaunele și panourile de capitonare, conform cerințelor de la punctul 2 din anexa 3;

3.2.3. trei eșantioane pentru tipul de sistem de partiționare, dintre care unul ca referință;

3.2.4. eșantioane din materialele utilizate, în cantitățile solicitate de serviciul tehnic care efectuează încercările de omologare;

3.2.5. eșantioane de scaune, de structuri intermediare și de panouri de capitonare, conform cerințelor pentru încercările descrise la punctele 2.4 și 2.6 din anexa 3;

3.2.6. Serviciul tehnic însărcinat cu încercările de omologare are dreptul să solicite mostre suplimentare.

4. MARCAJE

Eșantioanele dintr-un tip de sistem de partiționare prezentate în vederea omologării în conformitate cu dispozițiile de la punctul 3 de mai sus trebuie marcate cu denumirea, inițialele sau marca comercială ale producătorului, în mod clar și de nește rs.

5. OMOLOGAREA

5.1. Dacă eșantioanele dintr-un anumit tip de sistem de partiționare prezentate conform prevederilor de la punctul 3 îndeplinesc cerințele de la punctul 6 de mai jos, se acordă omologarea.

5.2. Fiecărui tip omologat i se atribuie un număr de omologare. Primele două cifre ale acestuia (în prezent 00, corespunzătoare regulamentului în forma sa originală) indică seria de amendamente care conține modificările tehnice majore cele mai recente aduse regulamentului la momentul acordării omologării. Aceeași parte contractantă nu poate atribui același număr unui alt tip de sistem de partiționare.

5.3. Notificarea privind omologarea, extinderea sau refuzul omologării unui tip de sistem de partiționare în conformitate cu prezentul regulament se comunică părților la Acordul din 1958 care aplică prezentul regulament prin intermediul unui formular conform modelului din anexa 1 la prezentul regulament.

5.4. Pe fiecare sistem de partiționare conform cu un anumit tip omologat în temeiul prezentului regulament, se aplică, în mod vizibil și într-un loc ușor accesibil, menționat în formularul de omologare, o marcă de omologare internațională constând în:

5.4.1. un cerc în interiorul căruia se află litera „E” urmată de numărul distinctiv al țării care a acordat omologarea ([2]);

5.4.2. numărul de omologare în dreapta cercului prevăzut la punctul 5.4.1.

5.5. Marca de omologare trebuie să fie perfect lizibilă și de nește rs.

5.6. Marca de omologare trebuie fixată pe sistemul de partiționare de către producător.

5.7. În anexa 2 la prezentul regulament, sunt prezentate exemple de amplasare a mărcilor de omologare.

6. CERINȚE

6.1. Încercări

Sistemele de partiționare trebuie supuse încercării conform procedurilor de încercare descrise în anexa 3.

Sistemele de partiționare care, în conformitate cu dispozițiile de la punctul 3.2.1, pot fi utilizate în mai mult de un tip de vehicul sau în mai mult de o poziție recomandată în interiorul unui anumit tip de vehicul trebuie să fie conforme la încercările prevăzute în anexa 3 în toate vehiculele și în toate pozițiile recomandate.

6.2. Specificații

6.2.1. Sistemele de partiționare, la încercarea în conformitate cu cerințele de la punctul 6.1, trebuie să reziste la forțe suficiente pentru a-și demonstra capacitatea de a proteja ocupanții de bagajele deplasate în caz de impact frontal.

([2]) Numerele distinctive ale părților contractante la Acordul din 1958 sunt reproduse în anexa 3 la Rezoluția consolidată privind construcția vehiculelor (R.E.3), documentul ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6 – http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html

Cerința se consideră îndeplinită dacă deplasarea înainte a blocului sau blocurilor de încercare este mai mică de 300 mm dincolo de planul Y-Y indicat în apendicele 3 la anexa 3, care este perpendicular pe axa longitudinală a instalației prevăzute pe vehicul și este format de marginea posterioară a spătarelor scaunelor situate imediat în fața sistemului de partiționare reglat conform punctului 2.7 din anexa 3, cu excepția cazului în care producătorul poate să demonstreze în mod satisfăcător serviciului tehnic responsabil cu efectuarea încercărilor că deplasarea înainte care depășește 300 mm nu crește riscul de rănire gravă a ocupanților în timpul unui impact frontal.

Sistemul de partiționare nu trebuie să se desprindă din niciunul dintre punctele de fixare. După încercare, nu este permis să existe muchii ascuțite ale părților rigide ale sistemului de partiționare susceptibile să ducă la rănirea ocupanților vehiculului prin contact.

6.2.2. Sistemul de partiționare asamblat nu trebuie să prezinte rugozități periculoase sau muchii ascuțite care să crească riscul de rănire gravă a ocupanților. Componentele rigide ale sistemului de partiționare sau ale structurilor intermediare care pot intra în contact cu ocupanții în timpul unui impact, din materiale cu o duritate mai mare de 50 Shore A, trebuie să aibă suprafețe cu margini rotunjite, cu o rază de curbură minimă de 3,2 mm.

7. CONFORMITATEA PRODUCȚIEI

Procedurile de conformitate a producției trebuie să fie conforme cu procedurile stabilite în apendicele 2 la acord (E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.2), cu respectarea următoarelor cerințe:

7.1. Fiecare sistem de partiționare omologat în temeiul prezentului regulament trebuie să fie astfel construit încât să corespundă tipului omologat și să respecte cerințele prevăzute la punctul 6 de mai sus.

7.2. Autoritatea competentă care a acordat omologarea poate să verifice în orice moment metodele de control al conformității utilizate în fiecare unitate de producție. Frecvența normală a acestor verificări trebuie să fie de o dată pe an. De asemenea, autoritatea competentă poate efectua controale aleatorii ale sistemelor de partiționare construite în serie cu privire la cerințele stabilite la punctul 6 de mai sus.

8. SANCȚIUNI ÎN CAZ DE NECONFORMITATE A PRODUCȚIEI

8.1. Omologarea acordată pentru un tip de sistem de partiționare în temeiul prezentului regulament poate fi retrasă în cazul în care nu se respectă cerințele prevăzute la punctul 6 de mai sus sau în cazul în care rezultatele încercărilor la care sunt supuse sistemele de partiționare, prevăzute la punctul 6 de mai sus, sunt negative.

8.2. Dacă o parte contractantă la acord care aplică prezentul regulament retrage o omologare acordată anterior, partea respectivă informează de îndată cu privire la acest lucru celelalte părți care aplică prezentul regulament, prin intermediul unei fișe de comunicare conforme cu modelul din anexa 1 la prezentul regulament.

9. MODIFICĂRI ADUSE TIPULUI DE SISTEM DE PARTIȚIONARE

9.1. Orice modificare a tipului de sistem de partiționare sau a vehiculelor și a pozițiilor de instalare aplicabile trebuie notificate autorității de omologare de tip care a omologat tipul de sistem de partiționare respectiv. Autoritatea poate:

9.1.1. fie să considere că este improbabil ca modificările aduse să aibă un efect negativ semnificativ și că, în orice caz, sistemul de partiționare rămâne conform cu cerințele stabilite, fie

9.1.2. să considere că modificările sunt suficient de minore pentru ca rezultatele precizate la punctul 6 de mai sus să fie verificate pe baza informațiilor tehnice furnizate de producător, fie

9.1.3. să solicite un alt raport de încercare serviciului tehnic care se ocupă cu efectuarea încercărilor.

9.2. Confirmarea sau refuzul omologării, cu menționarea modificărilor, se comunică prin metoda stabilită la punctul 5.3 de mai sus părților la acord care aplică prezentul regulament.

9.3. Autoritatea competentă care acordă extinderea omologării atribuie un număr de serie pentru o astfel de extindere și informează ulterior celelalte părți la Acordul din 1958 care aplică prezentul regulament prin intermediul unei fișe de comunicare conforme cu modelul prezentat în anexa 1 la prezentul regulament.

10. ÎNCETAREA DEFINITIVĂ A PRODUCȚIEI

Dacă deținătorul omologării încetează definitiv producția unui dispozitiv omologat în conformitate cu prezentul regulament, acesta informează în acest sens autoritatea care a acordat omologarea. La primirea notificării în cauză, autoritatea respectivă informează cu privire la aceasta celelalte părți contractante la Acordul din 1958 care aplică prezentul regulament, prin intermediul unei fișe de comunicare conforme cu modelul din anexa 1 la prezentul regulament.

11. INSTRUCȚIUNI DE UTILIZARE

Fiecare sistem de partiționare trebuie să fie însoțit de instrucțiuni cu următorul conținut sau model în limba sau limbile țării în care va fi pusă în vânzare.

11.1. Instrucțiuni de instalare care să specifice tipul sau tipurile de vehicul pe care se poate instala sistemul și metoda sau metodele corecte de fixare a ansamblului pe vehicul.

11.2. Instrucțiuni pentru utilizatori care să specifice instrucțiunile necesare pentru ca utilizatorul să beneficieze la maximum de sistemul de partiționare. În aceste instrucțiuni, trebuie să se precizeze:

(a) importanța utilizării sistemului de partiționare în toate călătoriile care implică transport de bagaje;

(b) reglajul și poziționarea corecte ale sistemului de partiționare;

(c) modul de operare a sistemului de reglare și/sau a sistemului de blocare încorporat în sistemul de partiționare;

(d) amplasarea recomandată a bagajelor și fixarea acestora în compartimentul pentru bagaje al tipului sau tipurilor de vehicul pentru care este prevăzut sistemul de partiționare;

(e) necesitatea înlocuirii sistemelor de partiționare deteriorate.

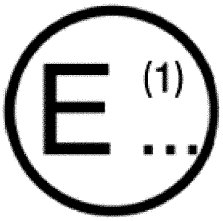
12. Denumirile și adresele serviciilor tehnice responsabile cu efectuarea încercărilor de omologare, precum și ale autorităților de omologare de tip

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

ANEXA 1

FIȘĂ DE COMUNICARE

[format maxim: A4 (210 × 297 mm)]



Eliberată de: Denumirea serviciului administrativ:

.....

.....

privind ([2]): Acordarea omologării

Extinderea omologării

Refuzul omologării

Retragerea omologării

Încetarea definitivă a producției

unui tip de sistem de partiționare în conformitate cu Regulamentul nr. 126

Nr. omologării: ..... Nr. extinderii: .....

1. Denumirea sau marca comercială a sistemului de partiționare: .....
2. Specific pentru tipul (tipurile) de vehicul: .....
3. Denumirea și adresa producătorului: .....
4. Numele și adresa reprezentantului producătorului, dacă este cazul: .....
5. Descrierea sistemului de partiționare: .....
6. Descrierea sistemului de reglare și blocare al sistemului de partiționare și a componentelor acestuia: .....
7. Descrierea poziției (pozițiilor) din interiorul tipului (tipurilor) de vehicul al sistemului de partiționare: .....
8. Descrierea ancorajelor și a materialelor de ancorare furnizate împreună cu sistemul de partiționare: .....
9. Sistem de partiționare prezentat spre omologare la: .....
10. Serviciul tehnic responsabil cu efectuarea încercărilor de omologare: .....
11. Data raportului întocmit de serviciul respectiv: .....
12. Numărul raportului eliberat de serviciul respectiv: .....
13. Observații: .....
14. Omologarea este acordată/refuzată/extinsă/retrasă ([2])

([1]) Numărul distinctiv al țării care a acordat/extins/refuzat/retras omologarea (a se vedea prevederile regulamentului referitoare la omologare).

([2]) A se tăia mențiunile inutile.

15. Motivul (motivele) extinderii (dacă este cazul): .....

16. Amplasarea mărcii de omologare pe sistemul de partiționare: .....

17. Locul: .....

18. Data: .....

19. Semnătura: .....

20. La prezenta fișă de comunicare, sunt anexate următoarele documente, purtând numărul de omologare de mai sus:

(a) desene, diagrame și planuri ale sistemului de partiționare, ale ancorajelor sale pe vehicul, ale sistemelor de reglare a sistemului de partiționare și ale componentelor acestora și ale dispozitivelor de blocare;

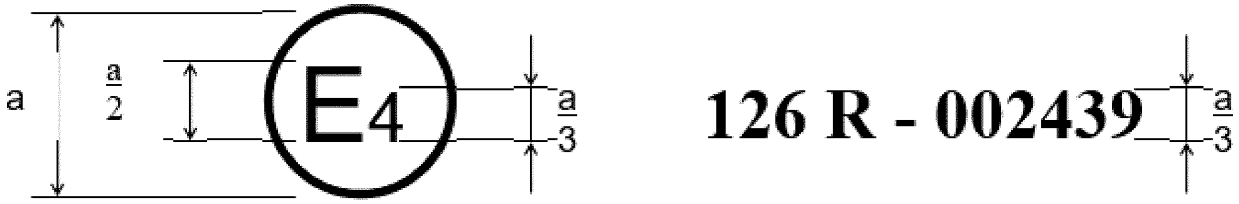
(b) fotografii ale sistemului de partiționare, ale ancorajelor acestuia, ale sistemelor de reglare și ale componentelor acestora și ale dispozitivelor de blocare.

ANEXA 2

DISPUNEREA MĂRCILOR DE OMOLOGARE

(a se vedea punctul 5.4 din prezentul regulament)

SISTEMUL DE PARTIȚIONARE



a = min. 8 mm

Marca de omologare de mai sus, aplicată pe un sistem de partiționare, arată că tipul de sistem de partiționare în cauză a fost omologat, cu privire la rezistență, în Țările de Jos (E4), conform Regulamentului nr. 126, cu numărul de omologare 002439. Primele două cifre ale numărului de omologare indică faptul că regulamentul nu include amendamente.

Notă:

Numărul de omologare și simbolul (simbolurile) suplimentar(e) trebuie să fie situate în apropierea cercului, fie deasupra sau dedesubtul literei „E”, fie la stânga sau la dreapta literei respective. Cifrele din numărul de omologare trebuie să se afle de aceeași parte a literei „E” și să fie orientate în aceeași direcție. Nu se vor utiliza cifrele romane ca numere de omologare, pentru a se evita confuzia cu alte simboluri.

ANEXA 3

PROCEDURĂ DE ÎNCERCARE PENTRU DISPOZITIVE DESTINATE PROTEJĂRII OCUPANȚILOR VEHICULULUI ÎMPOTRIVA DEPLASĂRII NECONTROLATE A BAGAJELOR

1. BLOC DE ÎNCERCARE

Blocuri rigide cu centrul de inerție în centrul geometric.

Tipul 1

Dimensiuni: 300 mm × 300 mm × 300 mm

Toate muchiile și colțurile rotunjite la 20 mm

Masă: 18 kg

Tipul 2

Dimensiuni: 500 mm × 350 mm × 125 mm

Toate muchiile și colțurile rotunjite la 20 mm

Masă: 10 kg

2. PREGĂTIREA ÎNCERCĂRII

2.1. Sistemul de partiționare trebuie să fie fixat de un cadru rigid cu echipamentul de fixare furnizat de producător. Cadrul rigid trebuie să conțină un plan orizontal rigid „E” (a se vedea anexa 4) care reproduce nivelul general al podelei zonei pentru bagaje a vehiculului. Punctele de fixare A, B, C și D trebuie să reproducă geometria punctelor de ancorare prevăzute ale vehiculului, astfel cum se specifică la punctul 3.2.2 din cererea de omologare, măsurate de la planul de referință „E”.

Dacă există mai multe locuri de instalare diferite recomandate de solicitantul omologării, trebuie aleasă, de comun acord cu serviciul tehnic, poziția cea mai defavorabilă.

Toate curelele de fixare, structurile intermediare, componentele etc. trebuie montate în conformitate cu instrucțiunile solicitantului omologării.

2.2. Podeaua efectivă din configurația de încercare descrisă la punctul 2.1 trebuie să reproducă nivelul în raport cu punctele de ancorare A, B, C și D, astfel încât să corespundă relației dintre punctele reale de ancorare ale vehiculului și podeaua de încărcare din configurația de instalare propusă descrisă la punctul 3.2.2 din prezentul regulament.

2.3. Pe suprafața „E” a cadrului rigid se amplasează două blocuri de încercare de tip 1.

2.3.1. Pentru a determina poziția blocurilor de încercare în direcție longitudinală, acestea trebui poziționate mai întâi astfel încât partea lor frontală să fie în contact cu sistemul de partiționare, iar suprafața lor inferioară să se sprijine pe planul orizontal „E” al cadrului rigid. În continuare, blocurile trebuie deplasate în spate și în paralel cu planul longitudinal median al cadrului rigid, la o distanță orizontală de 200 mm, și trebuie fixate în această poziție astfel încât să nu se mai poată deplasa în spate. Dacă, în configurația de instalare recomandată descrisă la punctul 3.2.2 din prezentul regulament, nu este posibilă deplasarea celor două blocuri de încercare de tip 1 pe distanța de 200 mm, acestea trebuie deplasate până la limita cursei posibile în configurația de instalare pe vehicul recomandată. Distanța dintre planul longitudinal median al cadrului rigid și fața interioară a fiecărui bloc de încercare trebuie să fie de 25 mm pentru a se obține o distanță de 50 mm între cele două blocuri de încercare. A se vedea apendicele 2 la prezenta anexă.

2.3.2. Configurațiile de încercare pe vehicul propuse, descrise la punctul 3.2.2 din prezentul regulament, în spatele cărora nu pot fi instalate blocurile de încercare de tip 1 trebuie supuse încercării în absența acestora.

2.3.3. Cadrul rigid trebuie prevăzut cu o podea fixă supraînălțată de încercare având o zonă pentru sarcină care plasează centrul de greutate al blocului de încercare de tip 2 în centru între marginea superioară a spătarului scaunului poziționat direct în fața sistemului de partiționare (fără a lua în considerare tetierele) și marginea inferioară a garniturii capului, direct deasupra acestui punct (X-X din apendicele 2 la anexa 3), astfel cum este definit la punctul 3.2.2 din prezentul regulament. Pe podeaua supraînălțată de încercare, se amplasează un bloc de încercare de tip 2, cu suprafața cea mai mare (500 mm × 350 mm) central, în raport cu axa longitudinală a cadrului rigid, în zona pentru sarcină și cu suprafața de 500 mm × 125 mm în față și în contact direct cu sistemul de partiționare. Configurațiile sistemelor de partiționare în spatele cărora nu pot fi instalate blocuri de încercare de tip 2 trebuie supuse încercării în absența acestora. A se vedea apendicele 2 la prezenta anexă.

2.4. Dacă punctele de fixare a sistemului de partiționare sunt atașate la o structură intermediară în poziția de instalare avută în vedere (cum ar fi un spătar de scaun, capitonarea laterală etc.), aceste componente intermediare trebuie atașate de cadrul rigid cu piesele de fixare specificate de producător.

2.5. Dacă sistemul de partiționare, în configurația de instalare recomandată pe cadrul rigid de încercare, nu are nicio structură care să se extindă până la 400 mm față de planul orizontal rigid „E” (anexa 4), încercarea poate fi efectuată în absența blocurilor de încercare de tip 1.

2.6. Dacă anumite componente ale vehiculului precum componente metalice ale caroseriei, scaune, panouri de capitonare etc. vor afecta deplasarea înainte a sistemelor de partiționare, componentele respective pot fi fixate de cadrul rigid prevăzut la punctul 2.1, dar trebui atașate de cadru în poziția care reprezintă cel mai bine poziția de instalare pe vehicul în raport cu sistemul de partiționare, astfel cum este prevăzut la punctul 3.2.2 din prezentul regulament, recomandată de producător. Cu excepția scaunelor pentru pasageri reglabile longitudinal, atunci când aceste poziții sunt reglabile în interiorul vehiculului (cum ar fi spătarele scaunelor din spate), ele trebuie poziționate astfel încât să reprezinte poziția reglată cu cea mai mică influență asupra mișcării înspre înainte a sistemului de partiționare.

2.7. Atunci când deplasarea înspre înainte a sistemului de partiționare este restrânsă de un ansamblu de scaune reglabile longitudinal, scaunele respective, dacă sunt fixate la cererea producătorului de cadrul rigid prevăzut la punctul 2.1, trebuie poziționate la o distanță de maximum 10 mm de poziția cea mai joasă și cea mai înspre spate, iar spătarul scaunului, dacă este reglabil, trebuie reglat cât mai aproape posibil de 25°. Tetierele, dacă există, trebuie reglate în poziția cea mai joasă.

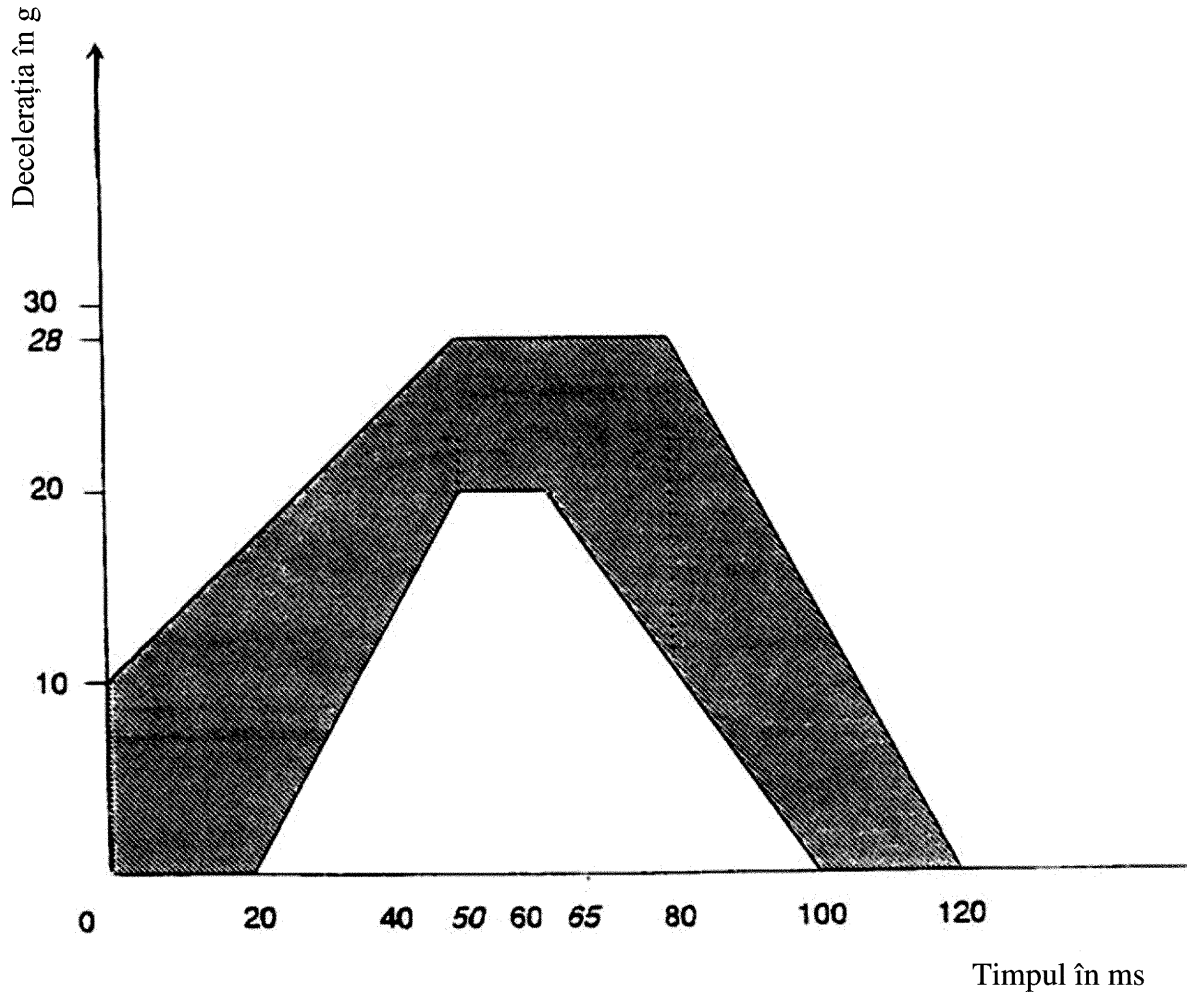
3. EFECTUAREA ÎNCERCĂRII

Cadrul de încercare și elementele sale atașate prevăzute la punctele 2.1, 2.2, 2.3.1, 2.3.3, 2.4, 2.6 și 2.7 trebuie fixate de un cărucior de încercare care trebuie decelerat de la viteza inițială la poziția oprit astfel încât căruciorul și cadrul atașat al acestuia să fie supuse unei decelerații care să se încadreze în limitele coridorului specificat grafic în apendicele 1 la anexa 3.

APENDICELE 1

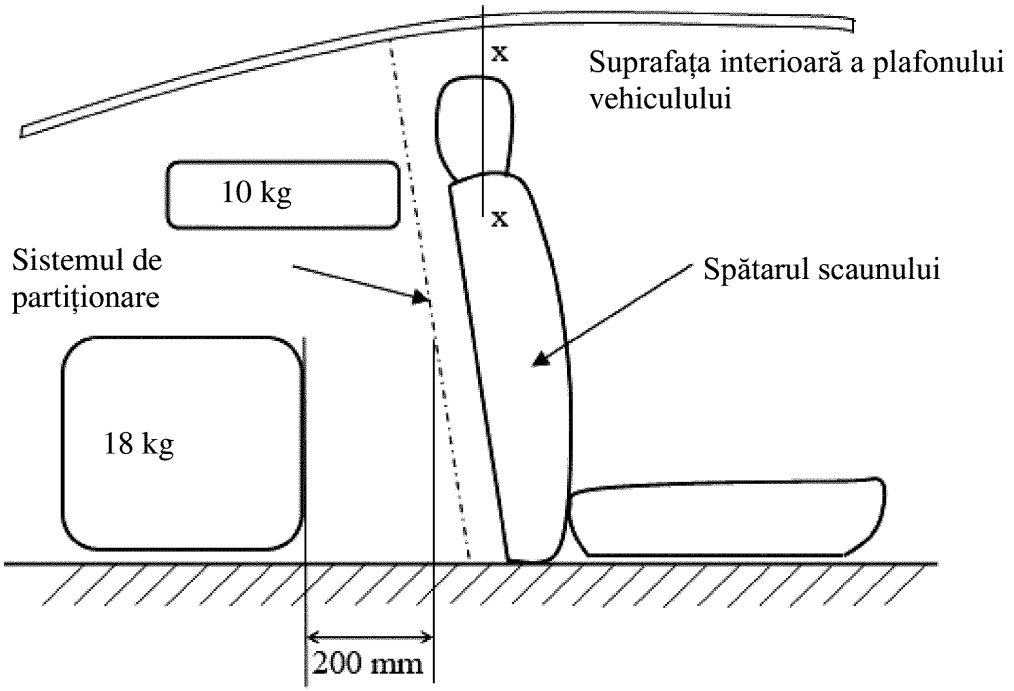
CORIDORUL DE DECELERARE A CĂRUCIORULUI CA FUNCȚIE DE TIMP

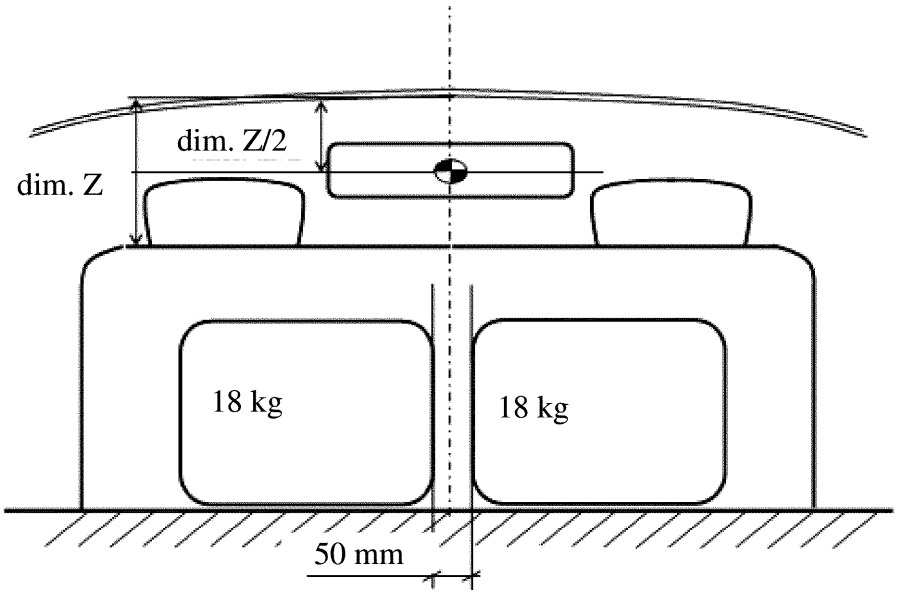
(Impact frontal)



APENDICELE 2

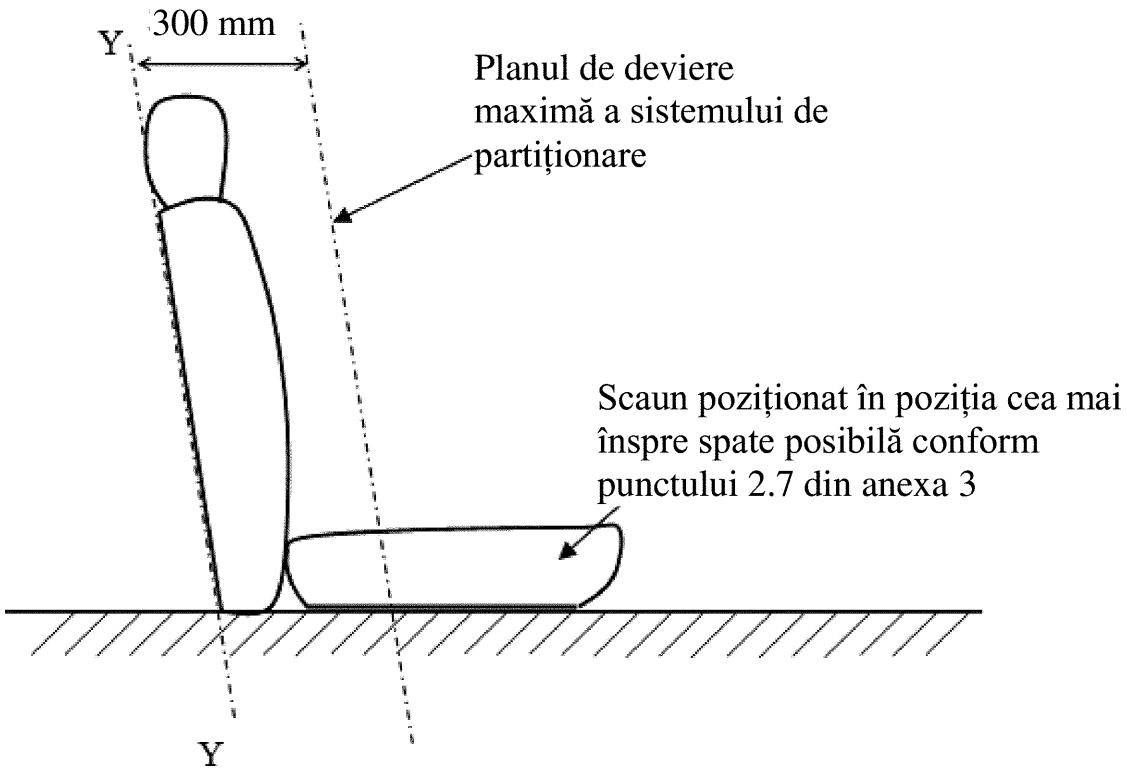
POZIȚIA BLOCURILOR DE ÎNCERCARE DE TIP 1 ȘI DE TIP 2 ÎN RAPORT CU CADRUL DE ÎNCERCARE





APENDICELE 3

POZIȚIA PLANULUI DE DEVIERE MAXIMĂ A SISTEMULUI DE PARTIȚIONARE



ANEXA 4

EXEMPLU DE DISPOZITIV DE ÎNCERCARE A REZISTENȚEI SISTEMELOR DE PARTIȚIONARE

