

II

(Nelegislativní akty)

AKTY PŘIJATÉ INSTITUCEMI ZŘÍZENÝMI MEZINÁRODNÍ DOHODOU

Pouze původní texty EHK OSN mají podle mezinárodního veřejného práva právní účinek. Status a datum vstupu tohoto předpisu v platnost je třeba ověřit v nejnovější verzi dokumentu EHK OSN o statusu TRANS/WP.29/343, který je k dispozici na internetové adrese: <http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29fdocstts.html>

Předpis Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů (EHK OSN) č. 16 – Jednotná ustanovení pro schvalování:

I. bezpečnostních pásů, zádržných systémů, dětských zádržných systémů a dětských zádržných systémů ISOFIX pro cestující v motorových vozidlech

II. vozidel vybavených bezpečnostními pásy, signalizací nezapnutí bezpečnostního pásu, zádržnými systémy, dětskými zádržnými systémy, dětskými zádržnými systémy ISOFIX a dětskými zádržnými systémy i-Size [2015/2059]

Zahrnuje veškerá platná znění až po:

Doplňěk 5 k sérii změn 06 – datum vstupu v platnost: 10. června 2014

OBSAH

PŘEDPIS

1. Oblast působnosti
2. Definice
3. Žádost o schválení
4. Označení
5. Schválení
6. Specifikace
7. Zkoušky
8. Požadavky na montáž do vozidla
9. Shodnost výroby
10. Sankce za neshodnost výroby
11. Změny a rozšíření schválení typu vozidla nebo typu bezpečnostního pásu nebo zádržného systému
12. Definitivní ukončení výroby
13. Návod
14. Názvy a adresy technických zkušeben odpovědných za provádění schvalovacích zkoušek a názvy a adresy schvalovacích orgánů
15. Přejícná ustanovení

PŘÍLOHY

- 1A Sdělení týkající se schválení nebo rozšíření, odmítnutí či odnětí schválení nebo definitivního ukončení výroby typu vozidla z hlediska bezpečnostních pásů podle předpisu č. 16

- 1B Sdělení týkající se schválení nebo rozšíření, odmítnutí či odnětí schválení nebo definitivního ukončení výroby pro typ bezpečnostního pásu nebo zádržného systému pro dospělé cestující v motorových vozidlech podle předpisu č. 16
 2. Uspořádání značek schválení
 3. Schéma zařízení pro zkoušení životnosti mechanismu navíječe
 4. Schéma zařízení pro zkoušení blokování navíječů s nouzovým blokováním
 5. Schéma zařízení pro zkoušení odolnosti navíječů proti prachu
 6. Popis vozíku, sedadla, kotevních úchytů a brzdného zařízení
 7. Popis figuríny
 8. Popis křivky zpomalení nebo zrychlení vozíku v závislosti na čase
 9. Návod
 10. Zkouška spony pro dva pásy
 11. Zkouška odolnosti proti oděru a zkouška mikroprokluzu
 12. Korozní zkouška
 13. Pořadí zkoušek
 14. Kontrola shodnosti výroby
 15. Postup stanovení bodu „H“ a skutečného úhlu trupu pro místa k sezení v motorových vozidlech
 16. Montáž bezpečnostních pásů s vyznačením typů pásů a typů navíječů
 17. Požadavky na montáž bezpečnostních pásů a zádržných systémů pro dospělé cestující v motorových vozidlech na sedadlech směřujících dopředu a na montáž dětských zádržných systémů ISOFIX a dětských zádržných systémů i-Size
 18. Zkoušky signalizace nezapnutí bezpečnostního pásu
1. OBLAST PŮSOBNOSTI
Tento předpis se vztahuje na:
 - 1.1. vozidla kategorií M, N, O, L₂, L₄, L₅, L₆, L₇ a T⁽¹⁾ z hlediska montáže bezpečnostních pásů a zádržných systémů, které jsou určeny k samostatnému použití, tj. jako individuální zařízení pro dospělé osoby sedící na sedadlech směřujících dopředu, dozadu nebo bočně;
 - 1.2. bezpečnostní pásy a zádržné systémy, které jsou určeny k samostatnému použití, tj. jako individuální zařízení pro dospělé osoby sedící na sedadlech směřujících dopředu, dozadu nebo bočně, a které jsou určeny k montáži do vozidel kategorií M, N, O, L₂, L₄, L₅, L₆, L₇ a T¹;

(¹) Podle definice v Úplném usnesení o konstrukci vozidel (R.E.3) (dokument ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.3, bod 2 – www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html)

- 1.3. vozidla kategorií M_1 a N_1 ¹ z hlediska montáže dětských zádržných systémů, dětských zádržných systémů ISOFIX a dětských zádržných systémů i-Size;
- 1.4. vozidla kategorií M_1 z hlediska signalizace nezapnutí bezpečnostního pásu (¹);
- 1.5. na žádost výrobce platí také pro montáž dětských zádržných systému a dětských zádržných systémů ISOFIX určených k montáži do vozidel kategorií M_2 a M_3 ¹;
- 1.6. na žádost výrobce platí také pro bezpečnostní pásy určené pro montáž bočně směřujících sedadel ve vozidlech kategorie M_3 (třídy II, III a B¹);
- 1.7. na žádost výrobce platí také pro montáž dětských zádržných systémů i-Size, v případě, že místa k sezení i-Size jsou definována výrobcem vozidla.

2. DEFINICE

2.1. Bezpečnostní pás (sedadlový pás, pás)

Uspořádání popruhů s uzavírací sponou, seřizovacími zařízeními a připevňovacím kováním způsobilé k ukotvení v motorovém vozidle a konstruované tak, aby se v případě srážky nebo náhlého zpomalení vozidla zmenšilo nebezpečí poranění uživatele tím, že omezuje pohyblivost jeho těla. Takové uspořádání se obecně označuje názvem „souprava pásu“ a tento termín rovněž zahrnuje jakékoliv zařízení pro pohlcování energie nebo pro navíjení pásu.

Soupravu lze zkoušet a schvalovat jako soupravu bezpečnostního pásu nebo jako zádržný systém.

2.1.1. Břišní pás

Dvoubodový pás, který prochází před tělem uživatele ve výši pánve.

2.1.2. Diagonální pás

Pás, který prochází úhlopříčně před hrudníkem od kyčle k protilehlému rameni.

2.1.3. Tříbodový pás

Pás, který je v podstatě kombinací břišního a diagonálního popruhu.

2.1.4. Pás typu S

Souprava pásu jiná než tříbodový nebo břišní pás.

2.1.5. Postrojový pás

Souprava pásu typu S skládající se z břišního pásu a ramenních popruhů; postrojový pás lze vybavit pomocným rozkrokovým popruhem.

2.2. Typ pásu

Pásky různých „typů“ jsou pásy, které se vzájemně podstatně liší. Rozdíly se mohou týkat především:

2.2.1. tuhých částí (spona, připevňovací kování, navíječ atd.);

2.2.2. materiálu, vazby, rozměrů a barvy popruhů nebo

2.2.3. geometrie soupravy pásu.

2.3. Popruh

Ohebná část určená k přidržování těla a přenášení namáhání na kotevní úchyty pásu.

(¹) Z hlediska povinností vyplývajících z Dohody, již je tento předpis přílohou, se Japonsku nebrání, aby požadovalo splnění svých existujících vnitrostátních předpisů pro signalizaci nezapnutí bezpečnostních pásů u vozidel kategorie N_1 , pro která byla udělena schválení typu podle tohoto předpisu.

- 2.4. Spona
Rychle se uvolňující zařízení umožňující, aby uživatel byl zadržován pásem. Spona, kromě spony postrojového pásu, může obsahovat též seřizovací zařízení.
- 2.5. Seřizovací zařízení pásu
Zařízení umožňující seřadit pás podle individuální potřeby uživatele a polohy sedadla. Seřizovací zařízení může být součástí spony, navíječe nebo jiné části bezpečnostního pásu.
- 2.6. Předepínací zařízení
Dodatečně montované nebo vestavěné zařízení, které utáhne popruh, aby se zmenšila vůle pásu při nárazu.
- 2.7. „Referenční oblast“ se rozumí prostor mezi dvěma svislými podélnými rovinami vzdálenými od sebe 400 mm a symetricky umístěnými vzhledem k H-bodu a definovaný otočením zařízení s hlavicí popsaného v předpisu č. 21 příloze 1 ze svislé do vodorovné polohy. Zařízení se umístí dle popisu v uvedené příloze předpisu č. 21 a nastaví se na maximální délku 840 mm.
- 2.8. „Soupravou airbagu“ se rozumí zařízení instalované jako doplněk bezpečnostních pásů a zádržných systémů v motorových vozidlech, tj. systém, který při prudkém nárazu vozidla automaticky rozvine pružný polštář tak, aby se tlakem plynu v něm obsaženého omezila vážnost následků dotyku jedné nebo více částí těla osoby ve vozidle s interiérem prostoru pro cestující.
- 2.9. „Airbagem cestujícího“ se rozumí souprava airbagu určená k ochraně osob sedících na sedadlech jiných než na sedadle řidiče při čelním nárazu.
- 2.10. „Dětským zádržným systémem“ se rozumí bezpečnostní zařízení definované v předpisu č. 44 nebo předpisu č. 129.
- 2.11. „Směřujícím dozadu“ se rozumí směřující ve směru opačném k normálnímu směru jízdy vozidla.
- 2.12. Připevňovací kování
Části soupravy pásu, které umožňují připevnit pás ke kotevním úchytům pásu, včetně nezbytných zajišťovacích prvků.
- 2.13. Zařízení k pohlcování energie
Zařízení určené k rozptylování energie nezávisle na popruhu nebo společně s ním a tvořící součást soupravy pásu.
- 2.14. Navíječ
Zařízení k částečnému nebo úplnému uložení popruhu bezpečnostního pásu.
- 2.14.1. Navíječ bez blokování (typ 1)
Navíječ, z něhož se popruh v celé své délce odvíjí působením malé vnější síly bez možnosti regulovat délku odvinutého popruhu.
- 2.14.2. Navíječ s ručním odblokováním (typ 2)
Navíječ, který musí uživatel ručně odblokovat, aby mohl odvinout požadovanou délku popruhu, a který se samočinně zablokuje, jakmile uvedený úkon ustane.
- 2.14.3. Navíječ s automatickým blokováním (typ 3)
Navíječ dovolující odvinutí požadované délky popruhu a seřizující uživateli samočinně popruh po zapnutí spony. Bez úmyslného zásahu uživatele se popruh dále neodvíjí.

2.14.4. Navíječ s nouzovým blokováním (typ 4)

Navíječ, který za běžných jízdních podmínek neomezuje volnost pohybu uživatele bezpečnostního pásu. Takové zařízení má součásti k seřizování délky, které samočinně přizpůsobí popruh uživateli, a blokovací mechanismus uváděný v případě nouze do činnosti:

2.14.4.1. snížením rychlosti vozidla (jednotlivá citlivost);

2.14.4.2. kombinací snížení rychlosti vozidla, odvíjení popruhu nebo jakýchkoli jiných automatických prostředků (vícenásobná citlivost).

2.14.5. Navíječ s nouzovým blokováním s vyšším prahem reakce (typ 4N)

Navíječ typu definovaného v bodě 2.14.4 se zvláštními vlastnostmi s ohledem na použití ve vozidlech kategorie M₂, M₃, N₁, N₂ a N₃ ⁽¹⁾.

2.14.6. Zařízení pro výškové seřízení pásu

Zařízení umožňující seřídít výškovou polohu horní smyčky pásu podle požadavků jednotlivého uživatele a podle polohy sedadla. Takové zařízení se může považovat za část pásu nebo za část kotevního úchyty pásu.

2.15. Kotevní úchyty pásu

Části nosné konstrukce vozidla, nosné konstrukce sedadla nebo kterékoli jiné části vozidla, k nimž se připevňují soupravy bezpečnostních pásů.

2.16. Typ vozidla z hlediska bezpečnostních pásů a zádržných systémů

Kategorie motorových vozidel, které se neliší v takových základních hlediscích, jako jsou rozměry, tvar a materiály součástí nosné konstrukce vozidla, nosné konstrukce sedadla nebo kterékoli jiné části vozidla, ke kterým se připevňují bezpečnostní pásy a zádržné systémy.

2.17. Zádržný systém

Systém pro určitý typ vozidla nebo typ stanovený výrobcem vozidla a odsouhlasený technickou zkušebnou, sestávající ze sedadla a pásu, uchycený na vozidle příslušnými připevňovacími součástmi a kromě toho obsahující všechny prvky, které slouží ke snížení rizika poranění uživatele v případě náhlého snížení rychlosti vozidla omezením pohyblivosti těla uživatele.

2.18. Sedadlo

Konstrukce, která může, ale nemusí být nedílnou součástí nosné konstrukce vozidla, spolu s úplným vybavením, a je určena k sezení jedné dospělé osoby. Tento pojem zahrnuje jak jednotlivé sedadlo, tak část lavicového sedadla určenou k sezení pro jednu osobu.

2.18.1. „Předním sedadlem cestujícího“ se rozumí každé sedadlo, jehož „nejvíce vpředu ležící H-bod“ je ve svislé příčné rovině procházející bodem R řidiče nebo před ní.

2.18.2. „Sedadlem směřujícím dopředu“ se rozumí sedadlo, které lze používat, když se vozidlo pohybuje, a které směřuje k přední části vozidla tak, že svislá rovina souměrnosti sedadla svírá se svislou rovinou souměrnosti vozidla úhel menší než +10° nebo – 10°.

2.18.3. „Sedadlem směřujícím dozadu“ se rozumí sedadlo, které lze používat, když se vozidlo pohybuje, a které směřuje k zadní části vozidla tak, že svislá rovina souměrnosti sedadla svírá se svislou rovinou souměrnosti vozidla úhel menší než ± 10° nebo – 10°.

⁽¹⁾ Podle definice v Úplném usnesení o konstrukci vozidel (R.E.3), dokument ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.3, bod 2 – www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html

- 2.18.4. „Bočně směřujícím sedadlem“ se rozumí sedadlo, které lze používat, když se vozidlo pohybuje, a které směřuje ke straně vozidla tak, že svislá rovina souměrnosti sedadla svírá se svislou rovinou souměrnosti vozidla úhel 90° ($\pm 10^{\circ}$).
- 2.19. Skupina sedadel
Jedná se buď o sedadlo lavicového typu, nebo sedadla sice oddělená, ale uspořádaná vedle sebe (tj. upevněná tak, že přední ukotvení jednoho z těchto sedadel jsou v jedné řadě s předními nebo zadními ukotveními jiného sedadla nebo mezi ukotveními jiného sedadla), a poskytující jedno nebo více míst k sezení pro dospělé osoby.
- 2.20. Lavicové sedadlo
Konstrukce s úplným vybavením určená k sezení pro více než jednu dospělou osobu.
- 2.21. Seřizovací systém sedadla
Úplné zařízení, jímž lze sedadlo nebo jeho části seřadit do polohy přizpůsobené tvarům těla sedící osoby. Toto zařízení může zejména umožňovat:
- 2.21.1. podélné přestavení;
- 2.21.2. svislé přestavení;
- 2.21.3. úhlové přestavení.
- 2.22. Ukotvení sedadla
Systém, kterým je souprava sedadla připevněna k nosné konstrukci vozidla, včetně příslušných částí nosné konstrukce vozidla.
- 2.23. Typ sedadla
Kategorie sedadel, které se neliší v základních hlediscích, jako jsou:
- 2.23.1. tvar, rozměry a materiál nosné konstrukce sedadla;
- 2.23.2. typy a rozměry seřizovacích a zajišťovacích systémů sedadla;
- 2.23.3. typ a rozměry kotevních úchytů pásu na sedadle, ukotvení sedadla a příslušných částí nosné konstrukce vozidla.
- 2.24. Systém přestavování sedadla
Zařízení, které umožňuje úhlové nebo podélné přestavení sedadla nebo některé jeho části bez pevné mezi-lehlé polohy (pro usnadnění přístupu cestujících).
- 2.25. Zajišťovací systém sedadla
Zařízení, které zajišťuje sedadlo a jeho části v kterékoli poloze pro užívání.
- 2.26. Zapuštěné uvolňovací tlačítko spony
Uvolňovací tlačítko spony, které nesmí umožnit uvolnění spony pomocí koule o průměru 40 mm.
- 2.27. Nezapuštěné uvolňovací tlačítko spony
Uvolňovací tlačítko spony, které umožňuje uvolnění spony pomocí koule o průměru 40 mm.

- 2.28. Omezovač tahu
Zařízení začleněné do navíječe, které automaticky snižuje tah popruhu při zapnutém bezpečnostním pásu. Po odepnutí pásu se toto zařízení automaticky vypíná.
- 2.29. „ISOFIX“ je systém pro připojení dětských zádržných systémů k vozidlům, který má dva tuhé kotevní úchyty na vozidle, dvě odpovídající tuhá přípevňovací kování na dětském zádržném systému a prostředek omezující rotaci dětského zádržného systému kolem příčné osy.
- 2.30. „Dětským zádržným systémem ISOFIX“ se rozumí dětský zádržný systém splňující požadavky předpisu č. 44 nebo předpisu č. 129, který musí být připevněn k systému kotevních úchyťů ISOFIX splňujícímu požadavky předpisu č. 14.
- 2.31. „Místem ISOFIX“ se rozumí systém, který umožňuje instalovat:
- a) buď univerzální dopředu směřující dětský zádržný systém ISOFIX definovaný v předpisu č. 44;
 - b) nebo polouniverzální dopředu směřující dětský zádržný systém ISOFIX definovaný v předpisu č. 44;
 - c) nebo polouniverzální dozadu směřující dětský zádržný systém ISOFIX definovaný v předpisu č. 44;
 - d) nebo polouniverzální bočně směřující dětský zádržný systém ISOFIX definovaný v předpisu č. 44;
 - e) nebo dětský zádržný systém ISOFIX určitého vozidla definovaný v předpisu č. 44;
 - f) nebo dětský zádržný systém i-Size definovaný v předpisu č. 129;
 - g) nebo dětský zádržný systém ISOFIX určitého vozidla definovaný v předpisu č. 129.
- 2.32. „Systémem kotevních úchyťů ISOFIX“ se rozumí systém tvořený dvěma spodními kotevními úchyty ISOFIX, který splňuje požadavky předpisu č. 14 a je konstruován pro připevnění dětského zádržného systému ISOFIX ve spojení s antirotačním zařízením.
- 2.33. „Spodním kotevním úchytem ISOFIX“ se rozumí jedna tuhá vodorovná tyč o kruhovém profilu s průměrem 6 mm, vystupující z konstrukce vozidla nebo sedadla a na niž se má pomocí úchyťů ISOFIX zachytit a připevnit dětský zádržný systém ISOFIX.
- 2.34. „Antirotační zařízení“:
- a) antirotační zařízení pro univerzální dětský zádržný systém ISOFIX se skládá z horního upínání ISOFIX;
 - b) antirotační zařízení pro polouniverzální dětský zádržný systém ISOFIX se skládá z horního upínání, palubní desky vozidla nebo z podpěry určené k omezení rotace zádržného zařízení během čelního nárazu;
 - c) antirotační zařízení pro dětský zádržný systém i-Size se skládá z horního upínání nebo z podpěry určené k omezení rotace zádržného zařízení během čelního nárazu;
 - d) u univerzálních či polouniverzálních dětských zádržných systémů ISOFIX, i-Size není samotné sedadlo vozidla antirotačním zařízením.
- 2.35. „Kotevním úchytem horního upínání ISOFIX“ se rozumí prvek splňující požadavky předpisu č. 14, například tyč, který je umístěn v definované zóně, je konstruován pro uchycení spojky popruhu horního upínání ISOFIX a přenášení jeho zádržné síly na nosnou konstrukci vozidla.
- 2.36. „Vodicí zařízení“ je určeno k pomoci osobě provádějící instalaci dětského zádržného systému ISOFIX fyzickým naváděním úchyťů ISOFIX, kterými je vybaven dětský zádržný systém ISOFIX, do správné polohy vůči spodním kotevním úchyťům ISOFIX pro usnadnění spojení.
- 2.37. „Označovacím přípravkem ISOFIX“ se rozumí prostředek informující osobu, která hodlá instalovat dětský zádržný systém ISOFIX, o místech ISOFIX ve vozidle a umístění všech odpovídajících kotevních úchyťů systému ISOFIX.

- 2.38. „Přípravkem dětského zádržného systému“ (CRF) se rozumí přípravek v souladu s některou z osmi velikostních tříd ISOFIX definovaných v bodě 4 přílohy 17 – dodatku 2 k tomuto předpisu, a zejména těch, jejichž rozměry jsou uvedeny na obrázcích 1 až 7 ve výše zmíněném bodě 4. Tyto přípravky dětského zádržného systému (CFR) se používají v tomto předpisu k ověření, které třídy velikosti dětských zádržných systémů ISOFIX lze použít na místech ISOFIX vozidla. Jeden z přípravků CRF označovaný jako ISO/F2 (B), který je popsán na obrázku 2 uvedeného odstavce 4, se v předpisu č. 14 používá k ověření umístění a možnosti přístupu k jakémukoli systému kotevních úchytlů ISOFIX.
- 2.39. „Posuzováním rozsahem pro montáž podpěry i-Size“ se rozumí rozsah zajišťující rozměrovou a geometrickou kompatibilitu podpěry dětského zádržného systému i-Size s místem k sezení i-Size vozidla.
- 2.40. „Místem k sezení i-Size“ se rozumí místo k sezení, pokud je definováno výrobcem vozidla, které je konstruováno tak, aby umožňovalo umístění dětského zádržného systému i-Size podle předpisu č. 129 a splňuje požadavky stanovené v tomto předpise.
- 2.41. „Signalizací nezapnutí bezpečnostního pásu“ se rozumí systém určený k upozornění řidiče, že nemá zapnutý bezpečnostní pás. Systém je založen na zjištění nezapnutého bezpečnostního pásu a na dvou úrovních upozornění řidiče: výstražném signálu první úrovně a výstražném signálu druhé úrovně.
- 2.42. „Optickou výstrahou“ se rozumí varování optickým signálem (světlem, blikáním nebo vizuálním zobrazením symbolu nebo zprávy).
- 2.43. „Zvukovou výstrahou“ se rozumí výstražný zvukový signál.
- 2.44. „Výstražným signálem první úrovně“ se rozumí optický výstražný signál aktivovaný při sepnutí spínače zapalování (ať již motor běží, či nikoli) v případě, že bezpečnostní pás řidiče není zapnut. Volitelně může být doplněn zvukový výstražný signál.
- 2.45. „Výstražným signálem druhé úrovně“ se rozumí optický a zvukový výstražný signál aktivovaný, když řidič řídí vozidlo bez zapnutého bezpečnostního pásu.
- 2.46. „Nezapnutým bezpečnostním pásem“ se rozumí stav kdy, podle volby výrobce, buď spona bezpečnostního pásu řidiče není zapnuta, nebo délka popruhu vytažená z navíječe není větší než 100 mm.
- 2.47. „Normálním provozem vozidla“ se rozumí stav, kdy se vozidlo pohybuje dopředu rychlostí větší než 10 km/h.
3. ŽÁDOST O SCHVÁLENÍ
- 3.1. Typ vozidla
- 3.1.1. Žádost o schválení typu vozidla z hlediska instalace bezpečnostních pásů a zádržných systémů podává výrobce vozidla nebo jeho řádně pověřený zástupce.
- 3.1.2. K žádosti se přiloží níže uvedené dokumenty ve trojím vyhotovení a následující údaje:
- 3.1.2.1. výkresy celkové konstrukce vozidla ve vhodném měřítku se zakreslenými polohami bezpečnostních pásů a podrobné výkresy bezpečnostních pásů a přípojných bodů;
- 3.1.2.2. specifikace použitých materiálů, které mohou ovlivnit pevnost bezpečnostních pásů;
- 3.1.2.3. technický popis bezpečnostních pásů.
- 3.1.2.4. V případě bezpečnostních pásů připevněných ke konstrukci sedadla:
- 3.1.2.5. podrobný popis typu vozidla z hlediska konstrukce sedadel, ukotvení sedadel a jejich seřizovacích a zajišťovacích systémů;
- 3.1.2.6. výkresy sedadel, jejich ukotvení k vozidlu a jejich seřizovacích a zajišťovacích systémů provedené ve vhodném měřítku a dostatečně podrobné.

- 3.1.3. Technické zkušebně provádějící zkoušky pro schválení typu se podle volby výrobce předloží buď vozidlo představující schvalovaný typ vozidla, nebo jeho části považované technickou zkušebnou za podstatné pro zkoušky bezpečnostních pásů.
- 3.2. Typ bezpečnostního pásu
- 3.2.1. Žádost o schválení typu bezpečnostního pásu předá držitel obchodní značky nebo jeho řádně pověřený zástupce. V případě zádržných systémů předá žádost o schválení typu zádržného systému držitel obchodní značky, jeho zástupce nebo výrobce vozidla, do kterého se má daný systém montovat, nebo jeho zástupce.
- 3.2.2. K žádosti se přiloží:
- 3.2.2.1. technický popis typu pásu obsahující údaje o použitých popruzích a tuhých částech, spolu s výkresy částí, z nichž se pás skládá. Výkresy musí rovněž zobrazovat místo, kde se má vyznačit číslo schválení a doplňkový symbol (doplňkové symboly) ve vztahu ke kružnici značky schválení. V popisu se uvede barva modelu předaného ke schválení a typ vozidla/typy vozidel, pro který/které je tento typ pásu určen. U navíječů musí být uveden návod na montáž čidel a u předepínacích zařízení nebo systémů úplný technický popis konstrukce a funkce včetně případného snímání, popisující způsob aktivace a nezbytný postup pro zamezení neúmyslné aktivace. V případě zádržného systému bude popis obsahovat: výkresy konstrukce vozidla a konstrukce sedadla, seřizovacího systému a připevňovacích kování ve vhodném měřítku s umístěním ukotvení sedadla a kotevních úchytů pásu, jakož i vyztužení v dostatečně podrobném provedení, společně se specifikací použitých materiálů, které mohou ovlivnit pevnost ukotvení sedadla a kotevních úchytů pásu, a technický popis ukotvení sedadla a kotevních úchytů pásů. Je-li pás navržený k připevnění na konstrukci vozidla pomocí zařízení pro výškové seřízení pásu, musí být v technickém popisu uvedeno, zda se toto zařízení považuje za součást pásu, či nikoliv;
- 3.2.2.2. šest vzorků typu pásu, z nichž jeden je pro referenční účely;
- 3.2.2.3. deset metrů každého typu popruhu použitého pro typ pásu.
- 3.2.2.4. Technická zkušebna provádějící zkoušky schválení typu je oprávněna požadovat další vzorky.
- 3.2.3. V případě zádržných systémů předloží výrobce zkušebně dva vzorky, které mohou zahrnovat dva ze vzorků pásů požadovaných podle bodů 3.2.2.2 a 3.2.2.3, podle volby výrobce buď typ vozidla představující schvalovaný typ vozidla, nebo jeho část nebo části považované technickou zkušebnou provádějící schvalovací zkoušky za podstatné pro zkoušení zádržného systému.
4. OZNAČENÍ
- Vzorky typu pásu nebo zádržného systému předaného ke schválení v souladu s ustanoveními výše uvedených bodů 3.2.2.2, 3.2.2.3 a 3.2.2.4 musí být zřetelně a nesmazatelně označeny názvem, počátečními písmeny nebo obchodním názvem či značkou výrobce.
5. SCHVÁLENÍ
- 5.1. K certifikátu schválení typu se připojí osvědčení podle vzoru uvedeného v bodech 5.1.1 nebo 5.1.2:
- 5.1.1. příloha 1A pro žádosti uvedené v bodě 3.1;
- 5.1.2. příloha 1B pro žádosti uvedené v bodě 3.2.
- 5.2. Typ vozidla
- 5.2.1. Jestliže vozidlo předložené ke schválení podle tohoto předpisu splňuje požadavky níže uvedeného bodu 8 a příloh 15 a 16 tohoto předpisu, schválení takového typu vozidla se udělí.

- 5.2.2. Každému schválenému typu se přidělí číslo schválení. Jeho první dvě číslice (v současné době 06, které odpovídají sérii změn 06) označují sérii změn, která zahrnuje poslední významné technické změny předpisu v době vydání schválení. Stejná smluvní strana nesmí přidělit stejné číslo jinému typu vozidla, jak je definován výše v bodě 2.16.
- 5.2.3. Oznámení o schválení, rozšíření nebo odmítnutí, či odnětí schválení nebo definitivním ukončení výroby typu vozidla podle tohoto předpisu se sdělí smluvním stranám dohody z roku 1958, které tento předpis uplatňují, prostřednictvím formuláře podle vzoru uvedeného v příloze 1A tohoto předpisu.
- 5.2.4. Na každém vozidle, které je shodné s typem vozidla schváleným podle tohoto předpisu, se viditelně a na snadno přístupném místě uvedeném ve formuláři schválení umístí mezinárodní značka schválení, která se skládá z:
- 5.2.4.1. kružnice, ve které je písmeno „E“, za nímž je uvedeno rozlišovací číslo země, která udělila schválení ⁽¹⁾;
- 5.2.4.2. čísla tohoto předpisu, za kterým následuje písmeno „R“, pomlčka a číslo schválení vpravo od kružnice podle bodu 5.2.4.1.
- 5.2.5. Jestliže vozidlo vyhovuje schválenému typu vozidla podle jednoho nebo více předpisů v příloze k dohodě, nemusí se v zemi, která udělila schválení podle tohoto předpisu, opakovat symbol podle bodu 5.2.4.1. V takovém případě se ve sloupcích napravo od symbolu podle bodu 5.2.4.1 umístí doplňková čísla a symboly všech předpisů, podle kterých bylo schválení uděleno v zemi, která udělila schválení typu podle tohoto předpisu.
- 5.2.6. Značka schválení musí být zřetelně čitelná a nesmazatelná.
- 5.2.7. Značka schválení se umístí poblíž tabulky s údaji o vozidle připevněné výrobcem nebo přímo na ni.
- 5.3. Typ bezpečnostního pásu
- 5.3.1. Jestliže vzorky typu pásu, předložené v souladu s ustanoveními bodu 3.2, splňují požadavky bodů 4, 5.3 a 6 tohoto předpisu, schválení se udělí.
- 5.3.2. Každému schválenému typu se přidělí číslo schválení. Jeho první dvě číslice (v současné době 06, které odpovídají sérii změn 06) označují sérii změn, která zahrnuje poslední významné technické změny předpisu v době vydání schválení. Stejná smluvní strana nesmí přiřadit stejné číslo jinému typu pásu nebo zádržného systému.
- 5.3.3. Oznámení o schválení, rozšíření nebo odmítnutí schválení typu pásu nebo zádržného systému podle tohoto předpisu se sdělí smluvním stranám dohody z roku 1958, které tento předpis uplatňují, prostřednictvím formuláře podle vzoru uvedeného v příloze 1B tohoto předpisu.
- 5.3.4. Kromě značek popsaných v bodě 4 se na každý pás, který odpovídá typu schválenému podle tohoto předpisu, připojí na vhodném místě následující údaje:
- 5.3.4.1. mezinárodní schvalovací značka, která se skládá z:
- 5.3.4.1.1. písmene „E“ v kružnici, za nímž následuje rozlišovací číslo země, která schválení udělila ⁽²⁾;
- 5.3.4.1.2. čísla schválení;
- 5.3.4.2. následující doplňkové symboly:
- 5.3.4.2.1. písmeno „A“ pro třibodový pás, písmeno „B“ pro břišní pás a písmeno „S“ pro speciální typy pásu;
- 5.3.4.2.2. symboly uvedené v bodě 5.3.4.2.1 se doplní následujícími doplňkovými označeními:

⁽¹⁾ Rozlišovací čísla smluvních stran dohody z roku 1958 jsou uvedena v příloze 3 Úplného usnesení o konstrukci vozidel (R.E.3), dokument ECE/TRANS/WP.29/78/Rev. 3, příloha 3 – www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html

⁽²⁾ Viz poznámka pod čarou k bodu 5.2.4.1 tohoto předpisu.

- 5.3.4.2.2.1. písmenem „e“ pro pás se zařízením k pohlcování energie;
- 5.3.4.2.2.2. písmenem „r“ pro pás s navíječem, za nímž je symbol (1, 2, 3, 4 nebo 4N) použitého navíječe v souladu s bodem 2.14 tohoto předpisu a písmeno „m“, pokud je použit navíječ s nouzovým blokováním s vícenásobnou citlivostí;
- 5.3.4.2.2.3. písmenem „p“ v případě bezpečnostních pásů s předepínacím zařízením;
- 5.3.4.2.2.4. písmenem „t“ v případě bezpečnostního pásu s navíječem s omezovačem tahu;
- 5.3.4.2.2.5. pásy vybavené navíječem typu 4N musí být rovněž označeny symbolem, který se skládá z obdélníku s přeškrtnutým vozidlem kategorie M₁, udávajícím, že použití tohoto typu navíječe je ve vozidlech této kategorie zakázáno;
- 5.3.4.2.2.6. jestliže je bezpečnostní pás schválený podle bodu 6.4.1.3.3 tohoto předpisu, označí se slovem „AIRBAG“ v obdélníku.
- 5.3.4.2.3. Symbolu uvedenému v bodě 5.3.4.2.1 musí předcházet písmeno „Z“, pokud je bezpečnostní pás součástí zádržného systému.
- 5.3.5. V příloze 2 bodě 2 tohoto předpisu jsou uvedeny příklady uspořádání značky schválení.
- 5.3.6. Údaje uvedené v bodě 5.3.4 musí být zřetelně čitelné a nesmazatelné a mohou být trvale připevněny buď formou štítku, nebo přímým označením. Štítek nebo označení musí být odolné proti opotřebení.
- 5.3.7. Štítky zmíněné v bodě 5.3.6 mohou být vydány buď schvalovacím orgánem, který udělil schválení, nebo z pověření tohoto orgánu výrobcem.
6. SPECIFIKACE
- 6.1. Obecné specifikace
- 6.1.1. Každý vzorek předaný v souladu s body 3.2.2.2, 3.2.2.3 a 3.2.2.4 musí vyhovovat požadavkům obsaženým v bodě 6 tohoto předpisu.
- 6.1.2. Pás nebo zádržný systém musí být navržen a proveden tak, aby při správné montáži a řádném používání fungoval uspokojivě a aby snižoval nebezpečí tělesného poranění při nehodě.
- 6.1.3. Uspořádání popruhů pásu nesmí být pro uživatele nebezpečné.
- 6.1.4. Použití materiálů s vlastnostmi polyamidu 6, pokud jde o zadržování vody, je zakázáno u všech mechanických částí, pro něž tato vlastnost může pravděpodobně znamenat nežádoucí vliv na jejich funkci.
- 6.2. Tuhé části
- 6.2.1. Obecně
- 6.2.1.1. Tuhé části bezpečnostního pásu, jako jsou spony, seřizovací zařízení, připevňovací kování apod. nesmějí mít ostré hrany, které by mohly třením způsobit opotřebení nebo roztržení popruhů.
- 6.2.1.2. Všechny části soupravy pásu, které mohou podléhat korozi, musí být proti ní vhodně chráněny. Po korozní zkoušce předepsané v bodě 7.2 nesmějí vykazovat žádné známky poškození, které by mohlo ohrožovat správnou funkci zařízení, ani známky rozsáhlejší koroze viditelné prostým okem kvalifikovaného pozorovatele.
- 6.2.1.3. Tuhé části, určené k pohlcování energie nebo vystavené zatížení, či jeho přenášení, nesmí být křehké.

- 6.2.1.4. Tuhé součásti a části bezpečnostního pásu vyrobené z plastů musí být umístěny a namontovány tak, aby se při každodenním používání motorového vozidla nemohly zachytit pod posuvným sedadlem nebo ve dveřích vozidla. Jestliže některá z těchto částí nesplňuje výše uvedené podmínky, musí se podrobit rázové zkoušce za studena podle bodu 7.5.4. Objeví-li se po zkoušce na některém plastovém krytu nebo držáku tuhé součásti viditelné trhliny, celá součást z plastu se vyjme a ověří se, zda zbývající část soupravy je i nadále bezpečná. Jestliže zbývající část soupravy zůstává i nadále bezpečná a nejsou zjištěny viditelné trhliny, vyhodnotí se dále podle zkušebních požadavků uvedených v bodech 6.2.2, 6.2.3 a 6.4.
- 6.2.2. Spona
- 6.2.2.1. Spona musí být konstruována tak, aby byla vyloučena jakákoli možnost nesprávného použití. To mimo jiné znamená, že nesmí být možné, aby zůstala částečně uvolněná. Způsob rozepínání spony musí být zcela zřejmý. Části spony, které se pravděpodobně dostanou do styku s tělem uživatele, musí mít průřez nejméně 20 cm² a šířku nejméně 46 mm, měřeno v rovině vzdálené maximálně 2,5 mm od kontaktního povrchu. Spony postrojových pásů se s ohledem na tento poslední požadavek považují za vyhovující, pokud plocha dotyku spony s tělem uživatele dosahuje velikosti od 20 do 40 cm².
- 6.2.2.2. Spona, i když není zatížena, musí zůstat zapnutá v jakémkoliv poloze vozidla. Nesmí se rozepnout neúmyslně, náhodně nebo silou menší než 1 daN. Spona musí být snadno použitelná a uchopitelná; není-li zatížena, nebo při zatížení podle bodu 7.8.2 musí být uživatel schopen ji uvolnit prostým pohybem jedné ruky jedním směrem. Kromě toho v případě souprav pásů určených k použití u předních vnějších sedadel, s výjimkou postrojových pásů, musí být uživatel schopen sponu zapnout jednoduchým pohybem jedné ruky jedním směrem. Spona se uvolní stiskem tlačítka nebo podobného zařízení. Povrch, na který se tímto tlakem působí, musí mít při uvolněním tlačítka v průmětu do roviny kolmé k počátečnímu směru pohybu tlačítka následující rozměry: u zapuštěných tlačítek plochu nejméně 4,5 cm² a šířku nejméně 15 mm, u nezapuštěných tlačítek plochu nejméně 2,5 cm² a šířku nejméně 10 mm. Plocha části, kterou se spona rozepíná, musí mít červenou barvu. Tuto barvu nesmí mít žádná jiná část spony. Když je sedadlo obsazeno, je přípustné červené výstražné světlo v kterékoli části spony, jestliže se vypne poté, co osoba na sedadle sepně sponu.
- 6.2.2.3. Při zkoušce podle bodu 7.5.3 musí spona fungovat běžným způsobem.
- 6.2.2.4. Spona musí snést opakovanou manipulaci a před dynamickou zkouškou podle bodu 7.7 se musí podrobit 5 000 cyklům rozepínání a zapínání za normálních provozních podmínek. U spon postrojových pásů lze tuto zkoušku provést, aniž by byly všechny jazyky zapnuty.
- 6.2.2.5. Síla potřebná k rozepnutí spony při zkoušce podle bodu 7.8 nesmí být větší než 6 daN.
- 6.2.2.6. Spona se přezkouší na pevnost podle bodu 7.5.1 a případně i bodu 7.5.5. Působením napětí vyvolaného předepsaným zatížením se nesmí zlomit, závažně deformovat ani odtrhnout.
- 6.2.2.7. U spon s některým prvkem společným pro dvě soupravy pásů se zkoušky pevnosti a rozepínání podle bodů 7.7 a 7.8 provedou také u dílu spony náležejícího jedné sestavě zasunutého do odpovídající části náležející druhé sestavě, pokud je při používání možné sponu tímto způsobem spojit.
- 6.2.3. Seřizovací zařízení pásu
- 6.2.3.1. Po nasazení pásu uživatelem se pás buď automaticky přizpůsobí uživateli, nebo musí být řešen tak, aby ruční seřizovací zařízení bylo pro sedícího uživatele snadno dostupné a pohodlné a snadno použitelné. Toto zařízení rovněž umožní utáhnout pás jednou rukou tak, aby se přizpůsobil tělesným rozměrům uživatele a poloze sedadla.

- 6.2.3.2. V souladu s požadavky bodu 7.3 se zkouší dva vzorky každého seřizovacího zařízení pásu. Prokluz popruhu u každého vzorku seřizovacího zařízení nepřekročí 25 mm a celkové posunutí všech seřizovacích zařízení nepřesáhne 40 mm.
- 6.2.3.3. Podle bodu 7.5.1 se přezkouší pevnost všech seřizovacích zařízení. Působením napětí vyvolaného předepsaným zatížením se nesmí zlomit ani odtrhnout.
- 6.2.3.4. Při zkoušce podle bodu 7.5.6 nepřesáhne síla potřebná k ovládnutí kteréhokoliv ručního seřizovacího zařízení 5 daN.
- 6.2.4. Připevňovací kování a zařízení pro výškové seřízení pásu
Podle bodů 7.5.1 a 7.5.2 se přezkouší pevnost připevňovacího kování. Pevnost zařízení pro výškové seřízení pásu se zkouší podle bodu 7.5.2 tohoto předpisu v případě, že nebyla přezkoušena na vozidle s použitím předpisu č. 14 (v poslední verzi změn) z hlediska kotevních úchytů bezpečnostních pásů. Tyto části se působením napětí vyvolaného předepsaným zatížením nesmí zlomit ani uvolnit.
- 6.2.5. Navíječe
Navíječe se podrobí zkouškám a musí vyhovět níže uvedeným požadavkům včetně zkoušek pevnosti stanovených v bodech 7.5.1 a 7.5.2. (Tyto požadavky vylučují navíječe bez blokování.)
- 6.2.5.1. Navíječe s ručním odblokováním
- 6.2.5.1.1. Popruh soupravy bezpečnostního pásu vybavené navíječem s ručním odblokováním se mezi blokovacími polohami navíječe nesmí posunout o více než 25 mm.
- 6.2.5.1.2. Popruh soupravy bezpečnostního pásu se vytáhne z navíječe s ručním odblokováním do 6 mm od konce jeho maximální délky, pokud se na popruh použije síla napínání o velikosti nejméně 1,4 daN a nejvíce 2,2 daN v normálním směru tahu.
- 6.2.5.1.3. Způsobem popsáním v bodě 7.6.1 se popruh opakovaně vytáhne z navíječe a nechá svinout, dokud neproběhne 5 000 cyklů rozvinutí a navinutí. Navíječ se poté podrobí korozní zkoušce uvedené v bodě 7.2 a zkoušce odolnosti proti prachu podle bodu 7.6.3. Nato se s ním musí úspěšně provést dalších 5 000 cyklů rozvinutí a navinutí. Po provedení výše uvedených zkoušek musí navíječ řádně fungovat a stále vyhovovat požadavkům bodů 6.2.5.1.1 a 6.2.5.1.2.
- 6.2.5.2. Navíječe s automatickým blokováním
- 6.2.5.2.1. Popruh soupravy bezpečnostního pásu, vybavené navíječem s automatickým blokováním se mezi blokovacími polohami navíječe nesmí posunout o více než 30 mm. Po pohybu uživatele směrem dozadu musí pás zůstat buď ve své původní poloze, nebo se do této polohy samočinně vrátit při následných pohybech uživatele dopředu.
- 6.2.5.2.2. Pokud je navíječ součástí břišního pásu, nesmí být navíjecí síla popruhu menší než 0,7 daN, měřeno na volné délce mezi figurínou a navíječem podle bodu 7.6.4.

Jestliže je navíječ součástí ramenního popruhu, nesmí být navíjecí síla popruhu menší než 0,1 daN a větší než 0,7 daN při obdobném měření.
- 6.2.5.2.3. Způsobem popsáním v bodě 7.6.1 se popruh opakovaně vytáhne z navíječe a nechá svinout, dokud neproběhne 5 000 cyklů rozvinutí a navinutí. Navíječ se poté podrobí korozní zkoušce uvedené v bodě 7.2 a zkoušce na odolnost proti prachu podle bodu 7.6.3. Nato se s ním musí úspěšně provést dalších 5 000 cyklů rozvinutí a navinutí. Po provedení výše uvedených zkoušek musí navíječ řádně fungovat a stále vyhovovat požadavkům bodů 6.2.5.2.1 a 6.2.5.2.2.
- 6.2.5.3. Navíječe s nouzovým blokováním
- 6.2.5.3.1. Při zkoušce podle bodu 7.6.2 musí navíječ s nouzovým blokováním splnit níže uvedené podmínky. V případě jednoduché citlivosti podle bodu 2.14.4.1 tohoto předpisu platí pouze specifikace, které se týkají zpomalení vozidla.

- 6.2.5.3.1.1. Navíječ musí blokovat, když zpomalení vozidla dosáhne hodnoty 0,45 g ⁽¹⁾ v případě navíječů typu 4 nebo 0,85 g u navíječů typu 4N.
- 6.2.5.3.1.2. Navíječ nesmí blokovat při hodnotách zrychlení popruhu naměřených ve směru vytažení pásu, které jsou menší než 0,8 g v případě typu 4 nebo menší než 1,0 g u navíječů typu 4N.
- 6.2.5.3.1.3. Navíječ nesmí blokovat, je-li snímač odkloněn od montážní polohy stanovené jeho výrobcem v kterémkoliv směru v úhlu nepřesahujícím 12°.
- 6.2.5.3.1.4. Navíječ musí blokovat, je-li snímač odkloněn od montážní polohy stanovené jeho výrobcem v kterémkoliv směru o více než 27° u navíječe typu 4 nebo 40° u typu 4N.
- 6.2.5.3.1.5. V případech, kde činnost navíječe závisí na vnějším signálu nebo zdroji energie, zajistí konstrukce zařízení automatické zablokování při poruše nebo přerušení tohoto signálu nebo zdroje energie. Nicméně tento požadavek není třeba splnit v případě navíječe s vícenásobnou citlivostí za předpokladu, že pouze jediná citlivost závisí na vnějším signálu nebo zdroji energie a optické a/nebo akustické prostředky signalizují řidiči poruchu signálu nebo zdroje energie.
- 6.2.5.3.2. Při zkoušce podle bodu 7.6.2 musí navíječ s nouzovým blokováním s vícenásobnou citlivostí, včetně citlivosti popruhu, vyhovět stanoveným požadavkům a rovněž se zablokovat, když zrychlení popruhu měřené ve směru odvíjení je nejméně 3,0 g.
- 6.2.5.3.3. Jedná-li se o zkoušky uvedené v bodech 6.2.5.3.1 a 6.2.5.3.2, rozsah pohybu popruhu, který se může odvinout před zablokováním navíječe, nepřesáhne 50 mm počínaje délkou uvedenou v bodě 7.6.2.1. V případě zkoušky uvedené v bodě 6.2.5.3.1.2 se blokování nesmí projevit v rozmezí 50 mm pohybu popruhu počínaje délkou uvedenou v bodě 7.6.2.1.
- 6.2.5.3.4. Pokud je navíječ součástí břišního pásu, nesmí být navíjecí síla popruhu menší než 0,7 daN, měřeno na volné délce mezi figurínou a navíječem podle bodu 7.6.4.

Jestliže je navíječ součástí ramenního pásu, nesmí být navíjecí síla popruhu menší než 0,1 daN a větší než 0,7 daN při obdobném měření s výjimkou pásu vybaveného omezovačem tahu, v takovém případě lze minimální navíjecí sílu snížit na 0,05 daN za předpokladu, že toto zařízení je v provozním režimu. Prochází-li popruh průvlakem nebo kladkou, musí se síla navíjení měřit na volné délce mezi figurínou a průvlakem nebo kladkou.

Jestliže souprava zahrnuje zařízení, které při ručním nebo automatickém provozu brání úplnému navinutí popruhu, nesmí být při posuzování těchto požadavků takové zařízení v činnosti.

Jestliže souprava zahrnuje omezovač tahu, změří se navíjecí síla popruhu se zařízením v provozu a mimo provoz, pokud se tyto požadavky posuzují před provedením zkoušek životnosti podle bodu 6.2.5.3.5 a po nich.

- 6.2.5.3.5. Způsobem popsaným v bodě 7.6.1 se popruh opakovaně vytáhne z navíječe a nechá navinout, dokud neproběhne 40 000 cyklů. Navíječ se poté podrobí korozní zkoušce uvedené v bodě 7.2 a zkoušce na odolnost proti prachu stanovené v bodě 7.6.3. Poté je třeba uspokojivě provést dalších 5 000 cyklů (celkem 45 000 cyklů).

Jestliže souprava zahrnuje omezovač tahu, provedou se výše uvedené zkoušky s omezovačem tahu jak v provozním, tak mimoprovozním režimu.

⁽¹⁾ g = 9,81 m/s².

Po výše uvedených zkouškách musí navíječ řádně fungovat a stále splňovat požadavky uvedené v bodech 6.2.5.3.1, 6.2.5.3.3 a 6.2.5.3.4.

6.2.5.4. Po provedení zkoušky životnosti podle bodu 6.2.5.3.5 a bezprostředně po změření navíjecí síly podle bodu 6.2.5.3.4 musí navíječe splnit oba následující požadavky:

6.2.5.4.1. navíječe, kromě navíječů s automatickým blokováním, musí být při zkoušce podle bodu 7.6.4.2 schopny zamezit jakékoli vůli mezi trupem a pásem a

6.2.5.4.2. když se otevře spona k uvolnění jazyka, musí být samotný navíječ schopen zcela zatáhnout popruh.

6.2.6. Předepínací zařízení

6.2.6.1. Po korozní zkoušce podle bodu 7.2 musí předepínací zařízení (včetně snímače nárazu spojeného se zařízením originálními zástrčkami, které ale nejsou pod proudem) fungovat normálně.

6.2.6.2. Ověří se, že neúmyslné uvedení zařízení do provozu nepředstavuje žádné nebezpečí poranění uživatele.

6.2.6.3. V případě pyrotechnických předepínacích zařízení:

6.2.6.3.1. Po stabilizaci podle bodu 7.9.1 nesmí být předepínací zařízení aktivováno teplotou a zařízení musí fungovat normálně.

6.2.6.3.2. Je třeba přijmout opatření, aby nedošlo ke vznícení okolních hořlavých materiálů výronem horkých plynů.

6.3. Popruhy

6.3.1. Obecně

6.3.1.1. Vlastnosti popruhů zajistí, aby se jejich tlak na tělo uživatele rozložil co nejrovnoměrněji po celé jejich šířce a aby se nekroutily ani při napnutí. Musí pohlcovat a rozptylovat energii. Popruhy musí mít okraje provedeny tak, aby se při používání netřepily.

6.3.1.2. Šířka popruhu při zatížení $980 \text{ daN} \pm 100 - 0 \text{ daN}$ nesmí být menší než 46 mm. Tento rozměr se změří při zkoušce předepsané v bodě 7.4.3, přičemž zkušební stroj se zastaví při výše uvedeném zatížení⁽¹⁾.

6.3.2. Pevnost po stabilizaci při pokojové teplotě

V případě dvou vzorků popruhu stabilizovaných v souladu s bodem 7.4.1.1 nesmí být mez pevnosti popruhu podle bodu 7.4.2 menší než 1 470 daN. Rozdíl mezi hodnotami meze pevnosti obou vzorků nesmí přesáhnout 10 % hodnoty vyšší naměřené meze pevnosti.

6.3.3. Pevnost po zvláštní stabilizaci

V případě dvou vzorků popruhu stabilizovaných v souladu s jedním z ustanovení bodu 7.4.1. (vyjma 7.4.1.1) nesmí být mez pevnosti popruhu menší než 75 % průměrné hodnoty meze stanovené při zkoušce podle bodu 6.3.2 ani menší než 1 470 daN. Technická zkušebna provádějící zkoušky nemusí jednu nebo více těchto zkoušek provést, jestliže složení použitého materiálu nebo dostupné informace činí tuto zkoušku nebo zkoušky nadbytečnými.

6.4. Souprava pásu nebo zádržný systém

6.4.1. Dynamická zkouška

6.4.1.1. Souprava pásu nebo zádržný systém se podrobí dynamické zkoušce podle bodu 7.7.

⁽¹⁾ Zkouška se neprovádí s popruhy utkanými s keprovou vazbou tvořenou vysoce pevnými polyesterovými nitěmi, protože tato tkanina se pod zatížením rozšiřuje. V takovém případě musí být šířka bez zatížení $\geq 46 \text{ mm}$.

- 6.4.1.2. Dynamická zkouška se provede u dvou souprav pásů, které nebyly dříve zatíženy kromě případu souprav pásů tvořících součást zádržných systémů, kde se dynamická zkouška provede na zádržných systémech, určených pro jednu skupinu sedadel, které předtím nebyly zatíženy. Spony zkoušených souprav pásů musely splnit požadavky bodu 6.2.2.4. V případě bezpečnostních pásů s navíječi musely být navíječe podrobeny zkoušce odolnosti proti prachu stanovené v bodě 7.6.3; kromě toho v případě bezpečnostních pásů nebo zádržných systémů vybavených předepínacím zařízením obsahujícím pyrotechnické prostředky muselo být toto zařízení podrobeno stabilizaci podle bodu 7.9.1.
- 6.4.1.2.1. Pásky musely být podrobeny korozní zkoušce popsané v bodě 7.2, po níž se spony vystaví 500 dalším cyklům rozepínání a zapínání za normálních provozních podmínek.
- 6.4.1.2.2. Bezpečnostní pásy s navíječi musely být podrobeny buď zkouškám podle bodu 6.2.5.2, nebo podle bodu 6.2.5.3. Nicméně jestliže již byl navíječ podroben korozní zkoušce podle ustanovení bodu 6.4.1.2.1, není nutné tuto zkoušku opakovat.
- 6.4.1.2.3. V případě pásu určeného k použití se zařízením na výškové seřízení pásu, jak je definováno v bodě 2.14.6, se zkouška provede se zařízením nastaveným v nejméně příznivé poloze (polohách) zvolené technickou zkušebnou odpovědnou za provedení zkoušek. Pokud je však zařízení pro výškové seřízení pásu tvořeno kotevním úchytem bezpečnostního pásu, jak bylo schváleno v souladu s ustanoveními předpisu č. 14, technická zkušebna odpovědná za provedení zkoušek může podle vlastního uvážení použít ustanovení bodu 7.7.1.
- 6.4.1.2.4. U bezpečnostního pásu s předepínacím zařízením se minimální posunutí podle bodu 6.4.1.3.2 může snížit na polovinu. Pro účely této zkoušky musí být předepínací zařízení v činnosti.
- 6.4.1.2.5. Bezpečnostní pás s omezovačem tahu se před dynamickou zkouškou podrobí zkoušce životnosti podle bodu 6.2.5.3.5, s tímto omezovačem v provozním režimu. Dynamická zkouška se pak provede s omezovačem tahu v provozním režimu.
- 6.4.1.3. V průběhu zkoušky musí být splněny následující požadavky:
- 6.4.1.3.1. Žádná část soupravy pásu nebo zádržného systému zajišťující uživatele se nesmí porušit a žádné spony ani zajišťovací nebo přestavovací systém se nesmí uvolnit nebo odjistit a
- 6.4.1.3.2. dopředné posunutí figuríny musí být u břišních pásů v úrovni pánve v rozmezí 80 mm až 200 mm. U ostatních typů pásů musí být dopředné posunutí v úrovni pánve v rozmezí 80 mm až 200 mm a v úrovni hrudníku od 100 mm do 300 mm. U postrojových pásů se výše uvedené minimální posunutí může zmenšit na polovinu. Tato posunutí se vztahují k měřicím bodům vyznačeným na obrázku 6 v příloze 7 tohoto předpisu.
- 6.4.1.3.3. U bezpečnostních pásů určených k použití na vnějším předním místě k sezení chráněném airbagem, který je před ním, může posunutí referenčního bodu hrudníku přesáhnout posunutí specifikované v předchozím bodě 6.4.1.3.2, jestliže jeho rychlost při této hodnotě není větší než 24 km/h.
- 6.4.1.4. U zádržného systému:
- 6.4.1.4.1. Posunutí referenčního bodu hrudníku může překročit hodnoty podle bodu 6.4.1.3.2, pokud se může buď výpočtem, nebo další zkouškou prokázat, že žádná část trupu nebo hlavy figuríny použité při dynamické zkoušce nepříjde do styku s kteroukoli tuhou součástí přední části vozidla kromě kontaktu hrudníku s mechanismem řízení, jestliže mechanismus vyhovuje požadavkům předpisu č. 12, přičemž se předpokládá, že ke kontaktu nedojde za rychlosti vyšší než 24 km/hod. Pro toto hodnocení se předpokládá, že sedadlo je v poloze stanovené v bodě 7.7.1.5.
- 6.4.1.4.2. U vozidel vybavených takovými zařízeními musí přestavovací a zajišťovací systém, které umožňují cestujícím na všech sedadlech opustit vozidlo, být po provedení dynamické zkoušky nadále ručně ovladatelné.

6.4.1.5. Odchylně se u zádržných systémů smí figurína posunout více, než je uvedeno v bodě 6.4.1.3.2 v případě, kdy se pro horní kotevní úchyt namontovaný na sedadle použije výjimka stanovená v bodě 7.4 předpisu č. 14.

6.4.2. Pevnost po odírání

6.4.2.1. U obou vzorků stabilizovaných podle ustanovení bodu 7.4.1.6 se mez pevnosti stanoví podle bodů 7.4.2 a 7.5. Musí se přinejmenším rovnat 75 procentům průměrné hodnoty meze pevnosti stanovené během zkoušek na neodřezných popruzích, a nesmí být menší než minimální zatížení stanovené pro zkoušenou položku. Rozdíl mezi hodnotami meze pevnosti těchto dvou vzorků nesmí převýšit 20 procent nejvyšší naměřené meze pevnosti. U postupů typu 1 a 2 se zkouška meze pevnosti provede pouze u vzorků popruhu (bod 7.4.2). U postupu typu 3 se zkouška meze pevnosti provede u popruhu v kombinaci s příslušnou kovovou součástí (bod 7.5).

6.4.2.2. V následující tabulce jsou uvedeny díly soupravy pásu, které se mají podrobit zkoušce odolnosti proti oděru a vhodné typy postupů jsou označeny symbolem „x“. U každého postupu se použije nový vzorek.

	Postup 1	Postup 2	Postup 3
Přípevňovací kování	—	—	x
Průvlak nebo kladka	—	x	—
Smyčka spony	—	x	x
Seřizovací zařízení	x	—	x
Části přišité k popruhu	—	—	x

7. ZKOUŠKY

7.1. Použití vzorků předložených ke schválení typu pásu nebo zádržného systému (viz příloha 13 tohoto předpisu)

7.1.1. Ke kontrole spony, zkoušce spony při nízké teplotě, případně, je-li to nutné, zkoušce při nízké teplotě podle bodu 7.5.4, jakož i zkoušce životnosti spony, korozní zkoušce spony, zkouškám činnosti navíječe, dynamické zkoušce a následné zkoušce rozepínání spony se požadují dva pásy nebo dva zádržné systémy. Jeden z těchto dvou vzorků se použije ke kontrole pásu nebo zádržného systému.

7.1.2. Ke kontrole spony a zkoušce pevnosti spony, upevňovacího zařízení, seřizovacích zařízení pásu a (v případě potřeby) navíječů je vyžadován jeden pás nebo jeden zádržný systém.

7.1.3. Ke kontrole spony, zkoušce mikroprokluzu a zkoušce odolnosti proti oděru se požadují dva pásy nebo dva zádržné systémy. Zkouška činnosti seřizovacího zařízení pásu se provede s jedním z těchto dvou vzorků.

7.1.4. Ke zkoušce meze pevnosti popruhu se použije vzorek popruhu. Část tohoto vzorku se uchovává po dobu platnosti schválení.

7.2. Korozní zkouška

7.2.1. Do zkušební komory se umístí kompletní souprava bezpečnostního pásu podle přílohy 12 tohoto předpisu. U soupravy s navíječem se odvine celá délka popruhu až na délku 300 ± 3 mm. S výjimkou krátkých přerušení, kdy například může být nezbytné zkontrolovat a doplnit solný roztok, musí zkouška vystavení vlivu prostředí probíhat nepřetržitě po dobu 50 hodin.

7.2.2. Po ukončení zkoušky vystavení vlivu prostředí se souprava opatrně omyje nebo ponoří do čisté tekoucí vody s teplotou do 38°C , aby se odstranil případný solný povlak, a poté se souprava ponechá schnout při pokojové teplotě po dobu 24 hodin před kontrolou v souladu s bodem 6.2.1.2.

- 7.3. Zkouška mikroprokluzu (viz obrázek 11 v příloze 3 tohoto předpisu)
- 7.3.1. Vzorky předané ke zkoušce mikroprokluzu se musí udržovat minimálně po dobu 24 hodin v prostředí s teplotou $20 \pm 5^\circ\text{C}$ a relativní vlhkostí $65 \pm 5\%$. Zkouška se provede při teplotě v rozmezí 15 až 30°C .
- 7.3.2. Zajistí se, aby volná část seřizovacího zařízení směřovala buď nahoru, nebo dolů na zkušební lavici stejně jako ve vozidle.
- 7.3.3. Na spodní konec části popruhu se připevní zátěž 5 daN. Druhý konec se vystaví vratnému pohybu o celkové amplitudě $300 \pm 20\text{ mm}$ (viz obrázek).
- 7.3.4. Je-li zde volný konec, který slouží jako rezervní popruh, nesmí se žádným způsobem připevnit nebo připnout k zatížené části.
- 7.3.5. Je třeba zajistit, aby popruh na zkušební lavici v uvolněné poloze splýval ze seřizovacího zařízení v podobě vyduté křivky stejně jako ve vozidle. Síla 5 daN, která působí na zkušební lavici, musí být vedena svisle tak, aby se zabránilo kývání zátěže a kroucení pásu. Připevňovací kování se k zátěži působící silou 5 daN přichytí stejně jako ve vozidle.
- 7.3.6. Před samotným zahájením zkoušky se provede série 20 cyklů, aby se ustálil systém samočinného upínání.
- 7.3.7. Provede se 1 000 cyklů s frekvencí 0,5 cyklu za sekundu s celkovou amplitudou $300 \pm 20\text{ mm}$. Síla 5 daN musí působit pouze během doby odpovídající posunu o $100 \pm 20\text{ mm}$ na každou polovinu periody.
- 7.4. Stabilizace popruhů a zkouška meze pevnosti (statická)
- 7.4.1. Stabilizace popruhů pro zkoušku meze pevnosti
- Vzorky odštířené z popruhu podle bodu 3.2.2.3. se stabilizují takto:
- 7.4.1.1. Teplotní stabilizace a zvlhčení
- Popruh se stabilizuje podle normy ISO 139 (2005), s použitím normální atmosféry nebo normální alternativní atmosféry. Jestliže se zkouška neprovede bezprostředně po stabilizaci, vzorek se do zahájení zkoušky uloží v hermeticky uzavřené nádobě. Mez pevnosti se musí stanovit do pěti minut po vyjmutí popruhu ze stabilizační atmosféry nebo z nádoby.
- 7.4.1.2. Vystavení účinkům světla
- 7.4.1.2.1. Použijí se ustanovení obsažená v doporučení ISO 105-B02 (1994/Amd2:2000). Popruh se vystaví působení světla po dobu potřebnou k vyblednutí standardní modře číslo 7 na odstín rovnající se stupni 4 na šedé stupnici.
- 7.4.1.2.2. Po expozici se popruh stabilizuje, jak je popsáno v bodě 7.4.1.1. Jestliže se zkouška neprovede bezprostředně po stabilizaci, vzorek se do zahájení zkoušky uloží v hermeticky uzavřené nádobě. Mez pevnosti se musí stanovit do pěti minut po vyjmutí popruhu ze stabilizačního zařízení.
- 7.4.1.3. Stabilizace při nízké teplotě
- 7.4.1.3.1. Popruh se stabilizuje, jak je popsáno v bodě 7.4.1.1.
- 7.4.1.3.2. Poté se popruh ponechá po dobu jedné a půl hodiny na rovné ploše v mrazicí komoře s teplotou vzduchu $-30 \pm 5^\circ\text{C}$. Popruh se přehne a přehyb se zatíží závažím o hmotnosti 2 kg předtím ochlazeným na teplotu $-30 \pm 5^\circ\text{C}$. Poté, co byl popruh v téže mrazicí komoře zatížen po dobu 30 minut, se závaží sejme a do pěti minut po vyjmutí popruhu z mrazicí komory se změří mez pevnosti.

- 7.4.1.4. Stabilizace za tepla
- 7.4.1.4.1. Popruh se ponechá po dobu tří hodin ve vyhřívací komoře v prostředí s teplotou $60 \pm 5^\circ\text{C}$ a relativní vlhkostí $65 \pm 5\%$.
- 7.4.1.4.2. Mez pevnosti se stanoví do pěti minut po vyjmutí popruhu z vyhřívací komory.
- 7.4.1.5. Vystavení účinkům vody
- 7.4.1.5.1. Popruh se ponechá po dobu tří hodin při teplotě $20 \pm 5^\circ\text{C}$ zcela ponořen v destilované vodě, do níž se přidá stopové množství smáčedla. Lze použít každé smáčedlo vhodné pro zkoušené vlákno.
- 7.4.1.5.2. Mez pevnosti se stanoví během deseti minut po vyjmutí popruhu z vody.
- 7.4.1.6. Stabilizace odíráním
- 7.4.1.6.1. Odírání se provede na každém zařízení, kde je popruh v kontaktu s některou tuhou částí pásu, s výjimkou všech seřizovacích zařízení, kde zkouška mikroprokluzu (bod 7.3) prokazuje, že prokluz popruhu je menší než polovina předepsané hodnoty, přičemž v takovém případě není nutné provádět postup 1 pro stabilizaci odíráním (bod 7.4.1.6.4.1). Stabilizační zařízení musí být nastaveno tak, aby byla přibližně zachována vzájemná poloha popruhu a stykové plochy.
- 7.4.1.6.2. Vzorky se stabilizují, jak je popsáno v bodě 7.4.1.1. Teplota okolí během procesu odírání musí být mezi 15 a 30°C .
- 7.4.1.6.3. V tabulce jsou uvedeny obecné podmínky pro každý postup odírání.

	Zatížení daN	Frekvence v Hz	Počet cyklů	Posun mm
Postup 1	2,5	0,5	5 000	300 ± 20
Postup 2	0,5	0,5	45 000	300 ± 20
Postup 3 (*)	0 až 5	0,5	45 000	—

(*) Viz bod 7.4.1.6.4.3.

Posun uvedený v pátém sloupci představuje amplitudu vratného pohybu popruhu.

- 7.4.1.6.4. Jednotlivé postupy stabilizace
- 7.4.1.6.4.1. Postup 1: pro případy, kdy popruh prokluzuje seřizovacím zařízením.

Na jednom konci popruhu se udržuje svislé stálé zatížení 2,5 daN – na druhý konec popruhu se připevní zařízení, které uděluje popruhu horizontální vratný pohyb.

Seřizovací zařízení se umístí na vodorovný popruh, takže na něj dále působí tah (viz obrázek 1 v příloze 11 tohoto předpisu).

- 7.4.1.6.4.2. Postup 2: pro případy, kdy popruh při průchodu tuhou částí mění směr.

Během této zkoušky musí úhly, které mezi sebou svírají oba konce popruhu, odpovídat obrázku 2 v příloze 11 tohoto předpisu.

Během zkoušky se udržuje stálé zatížení 0,5 daN.

V případech, kde popruh při průchodu tuhou částí mění směr více než jednou, lze zatížení 0,5 daN zvýšit natolik, aby se dosáhlo předepsaného posunu popruhu 300 mm při průchodu touto tuhou částí.

7.4.1.6.4.3. Postup 3: pro případy, kdy je popruh připevněn k některé tuhé části přišitím nebo podobným způsobem.

Celkový vratný pohyb musí být 300 ± 20 mm, ale zatížení 5 daN se použije pouze během posunu o 100 ± 20 mm na každou polovinu periody (viz obrázek 3 v příloze 11 tohoto předpisu).

7.4.2. Zkouška meze pevnosti popruhu (statická zkouška)

7.4.2.1. Zkouška se pokaždé provede se dvěma novými vzorky popruhu dostatečné délky stabilizovanými v souladu s ustanoveními bodu 7.4.1.

7.4.2.2. Každý popruh se upne do čelistí stroje na zkoušení pevnosti v tahu. Čelisti jsou navrženy tak, aby se popruh v nich nebo v jejich blízkosti nepřetrhl. Rychlost posunu musí být přibližně 100 mm/min. Volná délka vzorku mezi čelistmi stroje při zahájení zkoušky musí být 200 ± 40 mm.

7.4.2.3. Tah se zvětšuje tak dlouho, až se popruh přetrhne, a zaznamená se zatížení na mezi pevnosti.

7.4.2.4. Jestliže popruh vyklouzne nebo se přetrhne na některé z čelistí nebo ve vzdálenosti menší než 10 mm od některé z nich, zkouška je neplatná a provede se nová zkouška s jiným vzorkem.

7.4.3. Šířka při zatížení

7.4.3.1. Zkouška se pokaždé provede se dvěma novými vzorky popruhu dostatečné délky stabilizovanými v souladu s ustanoveními bodu 7.4.1.

7.4.3.2. Každý popruh se upne do čelistí stroje na zkoušení pevnosti v tahu. Čelisti jsou navrženy tak, aby se popruh v nich nebo v jejich blízkosti nepřetrhl. Rychlost posunu musí být přibližně 100 mm/min. Volná délka vzorku mezi čelistmi stroje při zahájení zkoušky musí být 200 ± 40 mm.

7.4.3.3. Když zatížení dosáhne hodnoty $980 \text{ daN} \pm 100 - 0 \text{ daN}$, stroj se zastaví a do 5 sekund se provede měření. Tato zkouška se vykoná odděleně od zkoušky pevnosti v tahu.

7.5. Zkouška součástí soupravy pásu zahrnující tuhé části

7.5.1. Spona a seřizovací zařízení se připojí k zařízení na zkoušení pevnosti v tahu částmi soupravy pásu, k nimž jsou normálně připojeny, a zatížení se poté postupně zvýší na 980 daN.

V případě postrojových pásů se spona připojí ke zkušebnímu zařízení popruhy, které se připevní ke sponě a jazyku nebo ke dvěma jazykům umístěným přibližně symetricky ke geometrickému středu spony. Jestliže je spona nebo seřizovací zařízení součástí připevňovacího kování nebo společné části třibodového pásu, zkouší se spona nebo seřizovací zařízení s tímto připevňovacím kováčím v souladu s bodem 7.5.2. s výjimkou navíječů s kladkou nebo průvlakem popruhu na horním kotevním úchytu pásu, kdy zatížení bude činit 980 daN a délka zbývajících popruhu navinutého na cívce bude mít délku vyplývající z blokování co nejblíže vzdálenosti 450 mm od konce popruhu.

7.5.2. Připojovací kování a všechna zařízení pro výškové seřízení pásu se zkouší způsobem uvedeným v bodě 7.5.1., ale zatížení musí být 1 470 daN a s ohledem na druhou větu bodu 7.7.1. musí toto zatížení působit za nejméně příznivých podmínek, které se mohou projevit ve vozidle s řádně namontovaným pásem. U navíječe se zkouška provádí se zcela odvinutými popruhy.

7.5.3. Do mrazicí komory s teplotou $-10^{\circ} \pm 1^{\circ} \text{C}$ se uloží dva vzorky kompletní soupravy pásu na dobu dvou hodin. Odpovídající části spony se do sebe ručně zaklesnou ihned po jejich vyjmutí z mrazicí komory.

- 7.5.4. Do mrazicí komory s teplotou $-10\text{ °C} \pm 1\text{ °C}$ se uloží dva vzorky kompletní soupravy pásu na dobu dvou hodin. Zkoušené tuhé díly a součásti z plastů se pak postupně kladou na tuhou rovnou ocelovou plochu (která byla společně se vzorky umístěna v mrazicí komoře) uloženou na vodorovném povrchu tuhého kompaktního bloku o hmotnosti nejméně 100 kg a do 30 sekund po vyjmutí z mrazicí komory se na zkušební vzorek nechá volným pádem z výšky 300 mm spadnout ocelové závaží o hmotnosti 18 kg. Nárazová plocha závaží o hmotnosti 18 kg musí mít vypouklý povrch s minimální tvrdostí 45 HRC, s příčným poloměrem 10 mm a podélným poloměrem 150 mm podél osy závaží. Jeden vzorek se zkouší tak, aby osa zakřivené tyče byla s popruhem rovnoběžná, a u druhého vzorku s ním svírala úhel 90° .
- 7.5.5. Spony, které mají části společné dvěma bezpečnostním pásům, se zatíží tak, aby simulovaly podmínky jejich použití ve vozidle se sedadly ve střední poloze jejich nastavení. Každý popruh se současně zatíží na 1 470 daN. Směr zatížení se stanoví podle bodu 7.7.1. Vhodné zkušební zařízení je vyobrazeno v příloze 10 tohoto předpisu.
- 7.5.6. Při zkoušení ručního seřizovacího zařízení se musí popruh postupně protahovat seřizovacím zařízením s ohledem na běžné podmínky použití rychlostí přibližně 100 mm/s a po odvinutí prvních 25 mm popruhu se změří maximální síla s přesností na 0,1 daN. Zkouška se provede v obou směrech průchodu zařízením, přičemž před změřením se popruh podrobí 10 cyklům.
- 7.6. Doplnkové zkoušky bezpečnostních pásů s navijecí
- 7.6.1. Životnost mechanismu navijecí
- 7.6.1.1. Popruh se vytahuje a nechává navíjet po požadovaný počet cyklů rychlostí nejvýše 30 cyklů za minutu. U navijecí s nouzovým blokováním se za popruh při každém pátém cyklu silněji trhne, aby se navíječ zablokoval.
- Stejný počet trhnutí se provede v každé z pěti různých odvinutých délek, a sice při 90, 80, 75, 70 a 65 % celkové délky popruhu zbývajících v navijeci. Nicméně, jedná-li se o více než 900 mm, vztahují se uvedené procentuální hodnoty na konečných 900 mm popruhu, které lze odvinout z navijecí.
- 7.6.1.2. Zařízení vhodné pro zkoušky uvedené v bodě 7.6.1.1 je vyobrazeno v příloze 3 tohoto předpisu.
- 7.6.2. Blokování navijecí s nouzovým blokováním
- 7.6.2.1. Blokování navijecí se zkouší po odvinutí celé délky popruhu kromě posledních $300 \pm 3\text{ mm}$.
- 7.6.2.1.1. Je-li navíječ uváděn v činnost pohybem popruhu, musí se popruh vytahovat směrem, ve kterém se normálně vytahuje, je-li navíječ namontován ve vozidle.
- 7.6.2.1.2. Jestliže se navijecí mají přezkoušet na citlivost ke zpomalování vozidla, odzkouší se při rozvinutí podél dvou vzájemně kolmých os, které jsou vodorovné, jestliže se navíječ montuje ve vozidle podle specifikace výrobce bezpečnostního pásu. Pokud tato poloha není uvedena, zkušební orgán prokonzultuje tuto skutečnost s výrobcem bezpečnostního pásu. Jedna z těchto os musí probíhat ve směru zvoleném technickou zkušebníou provádějící zkoušku pro schválení typu tak, aby podmínky pro aktivaci blokovacího mechanismu byly co nejméně příznivé.
- 7.6.2.2. V příloze 4 tohoto předpisu se popisuje zařízení vhodné ke zkouškám stanoveným v bodě 7.6.2.1. Konstrukce každého takového zkušebního zařízení zajistí požadované zrychlení před vytáhnutím popruhu z navijecí o více než 5 mm a průměrný nárůst zrychlení nejméně 55 g/s⁽¹⁾ a nejvýše 150 g/s⁽¹⁾ při zkoušce citlivosti na pohyb popruhu, a nejméně 25 g/s⁽¹⁾ a nejvýše 150 g/s⁽¹⁾ při zkoušce citlivosti na zpomalení vozidla⁽¹⁾.

⁽¹⁾ 9,81 m/s².

- 7.6.2.3. K ověření shody s požadavky bodů 6.2.5.3.1.3 a 6.2.5.3.1.4 se navíječ připevní na vodorovný stůl, který se nakloní rychlostí nepřevyšující 2° za sekundu, dokud se nezablokuje. Zkouška se zopakuje s nakláněním různými směry, aby se zajistilo splnění všech požadavků.
- 7.6.3. Odolnost proti prachu
- 7.6.3.1. Navíječ se umístí ve zkušební komoře popsané v příloze 5 tohoto předpisu. Musí být nainstalován se stejnou orientací jako ve vozidle. Ve zkušební komoře musí být prach dle specifikace uvedené v bodě 7.6.3.2. Z navíječe se odvine popruh na délku 500 mm a ponechá se takto odvinutý s tím, že se do jedné až dvou minut po každém rozvření prachu podrobí 10 úplným cyklům zatažení a odvinutí. Prach se rozvíří po dobu pěti sekund každých 20 minut v časovém úseku 5 hodin suchým stlačeným vzduchem bez obsahu oleje při tlaku $5,5 \times 10^5 \pm 0,5 \times 10^5$ Pa procházejícím otvorem o průměru $1,5 \pm 0,1$ mm.
- 7.6.3.2. Prach použitý při zkoušce popsané v bodě 7.6.3.1 se skládá z přibližně 1 kg suchého křemene. Rozložení zrnitosti je následující:
- a) průchod otvorem 150 μm , průměr drátu 104 μm : 99–100 procent;
 - b) průchod otvorem 105 μm , průměr drátu 64 μm : 76–86 procent
 - c) průchod otvorem 75 μm , průměr drátu 52 μm : 60–70 procent.
- 7.6.4. Navíjecí síly
- 7.6.4.1. Navíjecí síly se změří u soupravy bezpečnostního pásu nasazené na figurínu jako u dynamické zkoušky popsané v bodě 7.7. Napnutí popruhu se změří co nejbližší místu kontaktu s figurínou (ale těsně mimo ni) při navíjení popruhu přibližnou rychlostí 0,6 m/min. U bezpečnostního pásu s omezovačem tahu se změří navíjecí síla a napnutí popruhu s omezovačem tahu v provozním i mimoprovozním režimu.
- 7.6.4.2. Před dynamickou zkouškou popsanou v bodě 7.7 se sedící figurína oblečená v bavlněné košili nakloní dopředu do vytažení 350 mm popruhu z navíječe a poté se vrátí do výchozí polohy.
- 7.7. Dynamická zkouška soupravy pásu nebo zádržného systému
- 7.7.1. Souprava pásu se namontuje na vozík vybavený sedadlem a kotevními úchyty definovanými v příloze 6 tohoto předpisu. Nicméně jestliže souprava pásu je určena pro určité vozidlo nebo určité typy vozidel, technická zkušebna provádějící zkoušky stanoví vzdálenosti mezi figurínou a kotevními úchyty buď v souladu s montážními pokyny dodanými společně s pásem, nebo ve shodě s údaji dodanými výrobcem vozidla. Je-li pás vybaven zařízením pro výškové seřízení, jak je definováno v bodě 2.14.6, musí se poloha zařízení a prostředky pro jeho připevnění shodovat s uspořádáním daným konstrukcí vozidla.
- V případě, kdy byla provedena dynamická zkouška pro typ vozidla, není nutno ji opakovat u ostatních typů vozidel, u kterých je každý kotevní úchyt vzdálen méně než 50 mm od odpovídajícího kotevního úchyty zkoušeného pásu. Alternativně mohou výrobci stanovit hypotetické kotevní polohy ke zkoušení, aby se vymezilo maximální množství skutečných kotevních úchytů.
- 7.7.1.1. U bezpečnostního pásu nebo zádržného systému tvořícího součást soupravy, pro niž se požaduje schválení typu jako pro zádržný systém, se bezpečnostní pás namontuje buď podle definice v bodě 7.7.1, nebo na část nosné konstrukce vozidla, na niž se zádržný systém běžně připevňuje a tato část musí být pevně uchycena ke zkušebnímu vozíku způsobem stanoveným v bodech 7.7.1.2 až 7.7.1.6.

V případě, že bezpečnostní pás nebo zádržný systém s předepínacím zařízením jsou spojeny se součástmi, které nejsou součástí vlastní soupravy pásu, musí se souprava pásu montovat na zkušební vozík společně s dalšími nutnými díly vozidla způsobem předepsaným v bodech 7.7.1.2 až 7.7.1.6.

Alternativně v případě, kdy taková zařízení nelze testovat na zkušebním vozíku, může výrobce prokázat běžnou zkouškou čelním nárazem při 50 km/h ve shodě s postupem dle ISO 3560 (1975), že zařízení vyhovuje požadavkům předpisu.

- 7.7.1.2. Metoda použitá k zajištění vozidla během zkoušky nesmí mít za následek zesílení kotevních úchytných sedadel nebo bezpečnostních pásů, popřípadě zmenšení běžné deformace nosné konstrukce. Nesmí být přítomna žádná přední část vozidla, která by omezením dopředného pohybu figuríny, kromě chodidel, snižovala zatížení působící na zádržný systém během zkoušky. Odstraněné části nosné konstrukce lze nahradit díly rovnocenné pevnosti za předpokladu, že nebrání pohybu figuríny vpřed.
- 7.7.1.3. Zajišťovací zařízení se považuje za dostačující, pokud neovlivní prostor zahrnující celou šířku nosné konstrukce a jestliže vozidlo nebo jeho konstrukce je zablokovaná nebo znehybněna vpředu ve vzdálenosti nejméně 500 mm od kotevních úchytných zádržného systému. V zadní části se konstrukce zajistí v dostatečné vzdálenosti za kotevními úchyty tak, aby byly splněny požadavky bodu 7.7.1.2.
- 7.7.1.4. Sedadla vozidla se namontují a umístí v poloze pro jízdu zvolené technickou zkušebnou provádějící zkoušky pro schválení, aby se vytvořily co nejméně příznivé podmínky, pokud jde o pevnost slučitelnou s umístěním figuríny ve vozidle. Polohy sedadel se uvedou v protokolu. Pokud má mít sedadlo seřiditelné opěradlo, musí se zajistit v poloze předepsané výrobcem nebo, pokud pokyny neexistují, takovým způsobem, aby opěradlo svíralo skutečný úhel co nejbližší 25° u vozidel kategorie M₁ a N₁ a co nejbližší 15° u vozidel všech ostatních kategorií.
- 7.7.1.5. Pro hodnocení požadavků podle bodu 6.4.1.4.1 se sedadlo posuzuje v nejpřednější řídicí nebo cestovní poloze odpovídající rozměrům figuríny.
- 7.7.1.6. Všechna sedadla kterékoli skupiny sedadel se zkoušejí současně.
- 7.7.1.7. Dynamické zkoušky systému postrojového pásu se provedou bez rozkrokového popruhu (soupravy), pokud je jeho součástí.
- 7.7.2. Souprava pásu se připevní na figurínu podle přílohy 7 tohoto předpisu takto: mezi záda figuríny a opěradlo sedadla se umístí deska o tloušťce 25 mm. Figurína se pevně připoutá pásem. Poté se deska vyjme tak, aby byla celá délka zad figuríny v kontaktu s opěradlem sedadla. Proveďte se kontrola, která zajistí, že obě části spony jsou zapnuty tak, aby se nesnížila spolehlivost uzávěru.
- 7.7.3. Volné konce popruhů se protáhnou dostatečně daleko za seřizovací zařízení, aby se umožnil jejich prokluz.
- 7.7.4. Zařízení pro zpomalení nebo zrychlení
Žadatel zvolí použití jednoho ze dvou následujících zařízení:
- 7.7.4.1. Zařízení pro zkoušku zpomalením
Vozík se pohání tak, aby jeho volná rychlost v okamžiku nárazu byla 50 km/h ± 1 km/h a figurína přitom zůstala stabilní. Brzdná dráha vozíku musí být 40 cm ± 5 cm. Po dobu zpomalování musí vozík zůstat ve vodorovné poloze. Zpomalení vozíku se dosahuje zařízením popsáním v příloze 6 tohoto předpisu nebo jakýmkoli jiným zařízením s rovnocennými výsledky. Toto zařízení musí mít následující vlastnosti:

Křivka zpomalení vozíku musí zůstat ve šrafované oblasti grafu v příloze 8, přičemž vozík je vyvážen závažím tak, aby se dosáhlo celkové hmotnosti $455 \text{ kg} \pm 20 \text{ kg}$ pro zkoušky bezpečnostních pásů a $910 \text{ kg} \pm 40 \text{ kg}$ pro zkoušky zádržných systémů, u nichž je jmenovitá hmotnost vozíku a nosné konstrukce vozidla 800 kg . V případě potřeby je možné jmenovitou hmotnost vozíku a připojené konstrukce vozidla zvyšovat po 200 kg a v takovém případě se při každém zvýšení přidá další závaží o hmotnosti 28 kg . V žádném případě se ale celková hmotnost vozíku s nosnou konstrukcí vozidla a závažím nesmí lišit o více než $\pm 40 \text{ kg}$ od jmenovité hodnoty pro kalibrační zkoušky. Při kalibraci brzdného zařízení se při rychlosti vozíku $50 \text{ km/h} \pm 1 \text{ km/h}$ musí brzdná dráha rovnat $40 \text{ cm} \pm 2 \text{ cm}$.

7.7.4.2. Zařízení pro zkoušku zrychlením

Vozík se pohání tak, aby celková změna jeho rychlosti ΔV byla $51 \text{ km/h} \pm_0^2 \text{ km/h}$. Po dobu zrychlování musí vozík zůstat ve vodorovné poloze. Zrychlení vozíku se dosáhne použitím zařízení, které má následující vlastnosti:

Křivka zrychlení vozíku vyváženého závažím musí zůstat ve šrafované oblasti grafu v příloze 8 a musí být nad segmentem daným souřadnicemi 10 g , 5 ms a 20 g , 10 ms . Začátek nárazu T_0 je definován podle normy ISO 17373 (2005) pro hladinu zrychlení $0,5 \text{ g}$. V žádném případě se ale celková hmotnost vozíku s nosnou konstrukcí vozidla a závažím nesmí lišit o více než $\pm 40 \text{ kg}$ od jmenovité hodnoty pro kalibrační zkoušky. Během kalibrace zařízení pro zkoušku zrychlením musí celková změna rychlosti vozíku ΔV být $51 \text{ km/h} \pm_0^2 \text{ km/h}$.

Bez ohledu na splnění výše uvedených požadavků použije technická zkušebna hmotnost vozíku (vybaveného sedadly), specifikovaného v bodě 1 přílohy 6, větší než 380 kg .

7.7.5. Změří se rychlost vozíku bezprostředně před nárazem (jen u vozíku ke zkoušce zpomalením, u kterých se brzdná dráha zjišťuje výpočtem), zrychlení nebo zpomalení vozíku, dopředné posunutí figuríny a rychlost hrudníku při dosažení posunu hrudníku 300 mm .

Změna rychlosti se vypočte integrací zaznamenaného zrychlení nebo zpomalení vozíku.

Dráhu na dosažení první změny rychlosti vozíku o $50 \text{ km/h} \pm_0^1 \text{ km/h}$ lze vypočítat dvojí integrací zaznamenaného zpomalení vozíku.

7.7.6. Po nárazu se souprava pásu nebo zádržného systému a jeho tuhých částí vizuálně zkontroluje bez rozepnutí spony, aby se zjistilo, zda nedošlo k poruše nebo přetržení. Po zkoušce se u zádržných systémů rovněž zjistí, zda části nosné konstrukce vozidla, které jsou připojeny k vozíku, neutrpěly žádnou viditelnou trvalou deformaci. Pokud se taková deformace projeví, je třeba tuto skutečnost vzít v úvahu při každém výpočtu provedeném podle bodu 6.4.1.4.1.

7.7.7. Jestliže však byly zkoušky provedeny při vyšší rychlosti a/nebo křivka zrychlení překročila horní úroveň šrafované oblasti a bezpečnostní pás splňuje požadavky, zkouška se pokládá za vyhovující.

7.8. Zkouška otevírání spony

7.8.1. K této zkoušce se použijí soupravy pásu nebo zádržná zařízení, které již byly podrobeny dynamické zkoušce v souladu s bodem 7.7.

7.8.2. Souprava pásu se sejme ze zkušebního vozíku bez rozepnutí spony. Spona se zatíží přímým tahem za popruhy, které jsou k ní připevněny, tak, aby na všechny popruhy působila síla $\frac{60}{n} \text{ daN}$. („n“ je počet popruhů, které jsou připojeny k zapnuté sponě). V případě, kdy je spona připojena k tuhé konstrukční části, použije se zatížení ve stejném úhlu, jaký tvoří spona a tuhý konec během dynamické zkoušky. Zatížení se aplikuje rychlostí $400 \pm 20 \text{ mm/min}$ na geometrický střed uvolňovacího tlačítka spony podél pevné osy rovnoběžně s počátečním směrem pohybu tlačítka. Během působení síly potřebné k rozepnutí spony musí být spona uchycena k pevné podpěře. Výše uvedené zatížení nepřevyší mez stanovenou v bodě 6.2.2.5. Místo dotyku zkušebního zařízení musí mít kulový tvar s poloměrem $2,5 \text{ mm} \pm 0,1 \text{ mm}$. Musí mít leštěný kovový povrch.

- 7.8.3. Změří se síla potřebná k rozepnutí spony a zaznamená se každá zjištěná závada spony.
- 7.8.4. Po zkoušce rozepínání spony se prohlédnou součásti soupravy pásu nebo zádržného zařízení, které se podrobily zkouškám stanoveným v bodě 7.7, a ve zkušebním protokolu se zaznamená rozsah poškození, které souprava pásu nebo zádržný systém utrpěly během dynamické zkoušky.
- 7.9. Doplnkové zkoušky bezpečnostních pásů s předepínacím zařízením
- 7.9.1. Stabilizace
- Předepínací zařízení lze oddělit od zkoušeného bezpečnostního pásu a ponechat po dobu 24 hodin při teplotě $60 \pm 5^\circ\text{C}$. Poté se teplota na dobu dvou hodin zvýší na $100 \pm 5^\circ\text{C}$. Následně se zařízení ponechá na 24 hodin při teplotě $-30 \pm 5^\circ\text{C}$. Po skončení stabilizace se zařízení zahřeje na teplotu okolí. Pokud bylo zařízení odděleno, připevní se opět k bezpečnostnímu pásu.
- 7.10. Zkušební protokol
- 7.10.1. Ve zkušebním protokolu se zaznamenají výsledky všech zkoušek předepsaných v bodě 7 a zejména:
- a) druh zařízení použitého při zkoušce (zařízení ke zkoušce zrychlením nebo zpomalením);
 - b) celková změna rychlosti;
 - c) rychlost vozíku bezprostředně před nárazem jen u vozíku ke zkoušce zpomalením;
 - d) křivka zrychlení nebo zpomalení během celé změny rychlosti vozíku;
 - e) maximální dopředný posun figuríny;
 - f) poloha spony při zkoušce, jestliže je měnitelná;
 - g) síla potřebná pro otevření spony;
 - h) jakákoliv porucha nebo přetržení.

Jestliže v důsledku uplatnění bodu 7.7.1 nebylo dodrženo umístění kotevních úchytů stanovené v příloze 6 tohoto předpisu, uvede se ve zkušebním protokolu, jak byla namontována souprava bezpečnostního pásu nebo zádržný systém a zaznamenají se důležité úhly a rozměry.

8. POŽADAVKY NA MONTÁŽ DO VOZIDLA

8.1. Vybavení bezpečnostními pásy a zádržnými systémy

- 8.1.1. S výjimkou sedadel určených k použití jen při stojícím vozidle musí sedadla vozidel kategorií M_1 , M_2 (třídy III nebo B⁽¹⁾), M_3 (třídy III nebo B⁹⁾) a N být vybavena bezpečnostními pásy nebo zádržnými systémy, které splňují požadavky tohoto předpisu.

Smluvní strany, které používají tento předpis, mohou vyžadovat montáž bezpečnostních pásů do vozidel M_2 a M_3 třídy II.

Jsou-li bezpečnostní pásy a/nebo zádržné systémy namontovány ve vozidlech tříd I, II nebo A, patřících do kategorií M_2 nebo M_3 , musí splňovat požadavky tohoto předpisu.

Smluvní strany mohou vnitrostátními právními předpisy povolit montáž bezpečnostních pásů nebo zádržných systémů jiných, než které jsou předmětem tohoto předpisu, za podmínky, že jsou určeny pro zdravotně postižené osoby.

⁽¹⁾ Podle definice v Úplném znění usnesení o konstrukci vozidel (R.E.3), dokument ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.3, bod 2 – www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html

Zádržné systémy, které splňují požadavky přílohy 8 předpisu č. 107 ve znění série změn 02, jsou vyňaty z oblasti působnosti tohoto předpisu.

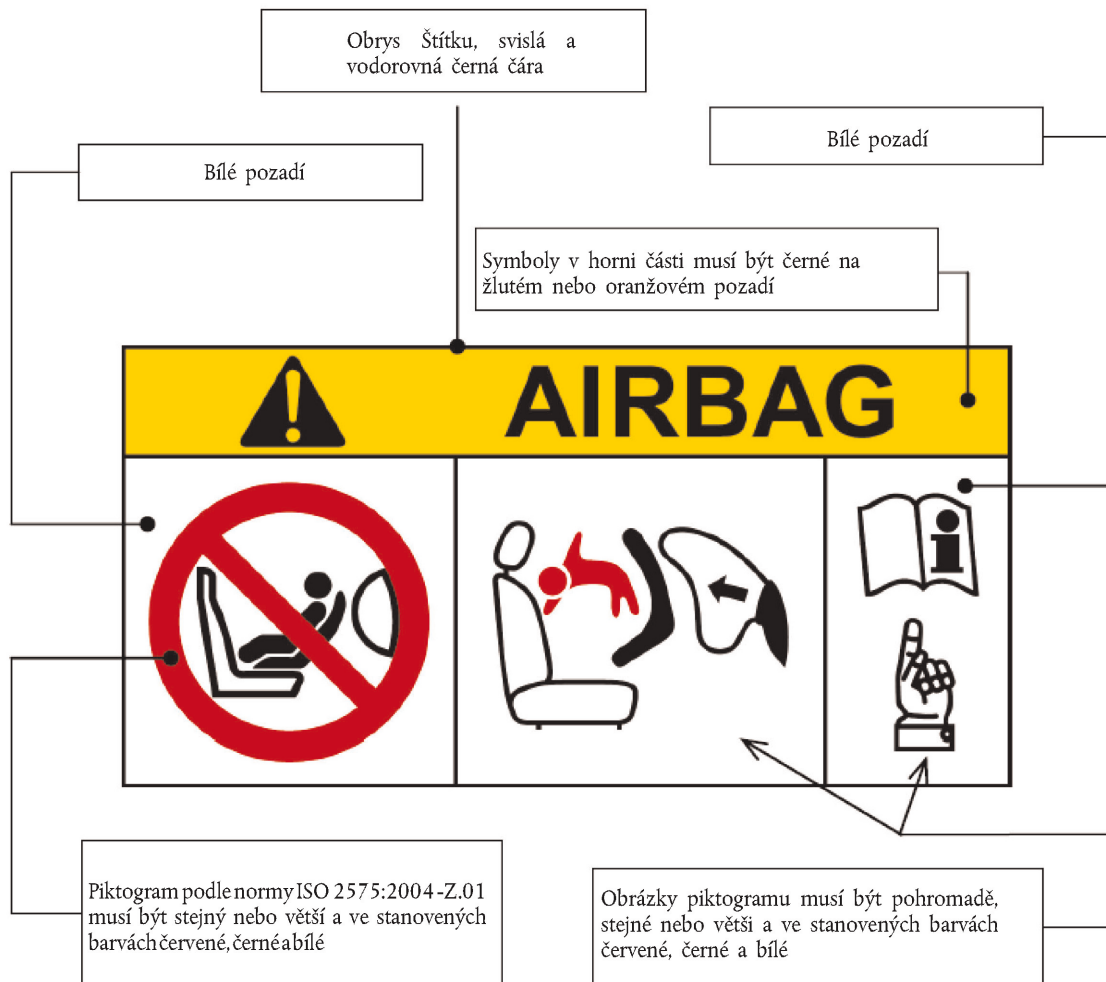
Vozidla třídy I nebo A patřící do kategorie M₂ nebo M₃ mohou být vybavena bezpečnostními pásy a/nebo zádržnými systémy, které splňují požadavky tohoto předpisu.

- 8.1.2. Pro všechna místa k sezení, která vyžadují montáž bezpečnostních pásů nebo zádržných systémů, musí být použity takové typy bezpečnostních pásů nebo zádržných systémů, které jsou specifikovány v příloze 16 (s nimiž nelze použít ani navijče bez blokování (bod 2.14.1), ani navijče s ručním odblokováním (bod 2.14.2)). Pro všechna místa k sezení, pro která jsou v příloze 16 specifikovány břišní bezpečnostní pásy typu B, je povoleno použít pásy typu Br3, kromě případu, kdy se při běžném zapnutí stáhnou na délku, která značně snižuje pohodlí.
- 8.1.2.1. Pro vnější místa k sezení, která nejsou předními místy, uvedená v příloze 16 a označená symbolem Ø je však ve vozidlech kategorie N₁ povolena montáž břišního pásu typu Br4 m nebo Br4Nm, jestliže mezi sedadlem a nejbližší boční stěnou vozidla existuje průchod určený k umožnění přístupu cestujících do dalších částí vozidla. Prostor mezi sedadlem a boční stěnou se pokládá za průchod, pokud vzdálenost mezi touto boční stěnou a svislou podélnou rovinou procházející osou příslušného sedadla při uzavření všech dveří je větší než 500 mm – měřeno v poloze R-bodu a kolmo ke střední podélné rovině vozidla.
- 8.1.3. V případě, že nejsou bezpečnostní pásy předepsány, může si výrobce zvolit jakýkoli typ bezpečnostního pásu nebo zádržného systému vyhovující tomuto předpisu. Pro ta místa k sezení, pro která jsou v příloze 16 předepsány břišní pásy, se jako alternativa mohou použít pásy typu A povolené v příloze 16.
- 8.1.4. U tříbodových pásů s navijčem musí alespoň jeden navijčec působit na ramenní popruh.
- 8.1.5. Kromě vozidel kategorie M₁ lze místo navijče typu 4 (bod 2.14.4) povolit navijčec s nouzovým blokováním typu 4N (bod 2.14.5), pokud se ke spokojenosti technické zkušebny odpovíděně za zkoušky prokáže, že použití navijče typu 4 by nebylo praktické.
- 8.1.6. U předních vnějších a předních středních míst k sezení uvedených v příloze 16 a označených symbolem * se břišní pásy typu, který je ve zmíněné příloze uveden, považují za dostačující, jestliže je čelní sklo umístěno mimo referenční oblast stanovenou v příloze 1 předpisu č. 21.

Co se týče bezpečnostních pásů, čelní sklo se považuje za část referenční oblasti, pokud může přijít do statického kontaktu se zkušebním přístrojem podle metody popsané v příloze 1 předpisu č. 21.

- 8.1.7. Všechna místa k sezení označená v příloze 16 symbolem • musí být vybavena tříbodovými bezpečnostními pásy typu dle specifikace v příloze 16, není-li splněna některá z následujících podmínek – v takovém případě lze montovat dvoubodové pásy typu specifikovaného v příloze 16:
- 8.1.7.1. přímo před tímto místem k sezení se nachází sedadlo nebo jiné konstrukční části vozidla vyhovující bodu 3.5 přílohy 1 předpisu č. 80, nebo
- 8.1.7.2. žádná část vozidla není v referenční oblasti nebo se do ní nedostane, je-li vozidlo v pohybu, nebo
- 8.1.7.3. konstrukční díly vozidla v rámci uvedené referenční oblasti splňují požadavky na pohlcování energie stanovené v příloze 6 předpisu č. 80.

- 8.1.8. Každé místo k sezení, které je vybaveno čelním ochranným airbagem, musí být opatřeno výstrahou varující před použitím dozadu směřujícího dětského zadržného systému na tomto místě. Tuto informaci musí tvořit přinejmenším následující štítek obsahující piktogramy s jasným varováním.



Celkové rozměry musí být alespoň 120 × 60 mm nebo rozměry ekvivalentní plochy.

Výše znázorněný štítek může být upraven tak, že se jeho uspořádání bude od uvedeného příkladu lišit. Obsah však musí splňovat výše uvedené požadavky.

- 8.1.9. U čelních ochranných airbagů na předních sedadlech pro cestující musí být varování trvanlivě upevněné na obou stranách přední sluneční clony pro cestujícího v takové poloze, aby bylo přinejmenším jedno z obou varování na sluneční cloně bez ohledu na její polohu vždy vidět. Jinou možností je umístit jedno varování na zdviženou sluneční clonu a druhé varování na střešku za sluneční clonou tak, aby bylo alespoň jedno varování vždy vidět. Nesmí být možné varovný štítek snadno ze clony a střešky odstranit, aniž by došlo ke zřetelnému a jasně viditelnému poškození, které by zůstalo na cloně a střeše vnitřku vozidla.

Pokud vozidlo nemá sluneční clonu nebo střešku, štítek s varováním musí být umístěn tam, kde je vždy zřetelně viditelný.

U čelních ochranných airbagů pro jiná sedadla ve vozidle musí být varování umístěno přímo před příslušným sedadlem a musí být pro kohokoli, kdo by na sedadlo montoval dětské zadržné zařízení orientované proti směru jízdy, vždy zřetelně viditelné. Požadavky tohoto bodu a bodu 8.1.8 se nevztahují na sedadla vybavená zařízení, které v případě, že je namontováno dětské zadržné zařízení směřující dozadu, čelní ochranný airbag automaticky vyřadí z činnosti.

- 8.1.10. Podrobné informace s odkazem na uvedené varování musí být uvedeny v návodu k vozidlu, přičemž musí obsahovat alespoň následující text ve všech úředních jazycích země nebo zemí, kde se dá očekávat, že by vozidlo mohlo být zaregistrováno (např. na území Evropské unie, v Japonsku, v Ruské federaci nebo na Novém Zélandu atd.):

„NIKDY neumísťujte dozadu směřující dětské zádržné zařízení na sedadlo, které je zepředu chráněné AKTIVNÍM AIRBAGEM. Může dojít k ÚMRTÍ nebo VÁŽNÉMU ZRANĚNÍ DÍTĚTE.“

Text musí být provázen ilustrací zobrazující varovný štítek umístěný ve vozidle. Informace musí být snadno dohledatelné v návodu k vozidlu (např. konkrétní odkaz na název kapitoly uvedený na první straně, nebo zvláštní příručka atd.).

Požadavky tohoto bodu se nevztahují na vozidla, jejichž všechna sedadla pro cestující jsou vybavena zařízením, které v případě, že je namontováno dětské zádržné zařízení směřující dozadu, automaticky vyřadí čelní ochranný airbag z činnosti.

- 8.1.11. U sedadel, která se mohou otáčet nebo umístit v jiných směrech a jsou určena k použití, když vozidlo stojí, platí, požadavky bodu 8.1.1 platí pouze pro takovou orientaci, která je v souladu s tímto předpisem určena pro běžné použití při jízdě vozidla po silnici.

8.2. Obecné požadavky

- 8.2.1. Bezpečnostní pásy, zádržné systémy a dětské zádržné systémy ISOFIX podle tabulky 2 dodatku 3 přílohy 17, jakož i dětské zádržné systémy i-Size podle tabulky 3 dodatku 3 přílohy 17 se připevňují ke kotevním úchytům a v případě dětského zádržného systému i-Size, s podporou kontaktního povrchu podlahy vozidla, v souladu se specifikacemi uvedenými v předpise č. 14, jako je konstrukční a rozměrová charakteristika, počet kotevních úchytů a požadavky na pevnost.

- 8.2.2. Bezpečnostní pásy, zádržné systémy a dětské zádržné systémy doporučené výrobcem podle tabulek 1 až 3 dodatku 3 přílohy 17 se montují tak, aby uspokojivě fungovaly a snižovaly riziko zranění v případě nehody. Musí být namontovány tak, aby se zejména:

- 8.2.2.1. popruhy nedostaly do nebezpečné polohy;

- 8.2.2.2. minimalizovalo nebezpečí sklouznutí správně nasazeného pásu z ramene upoutané osoby při jejím pohybu vpřed;

- 8.2.2.3. minimalizovalo nebezpečí poškození popruhu dotykem s ostrými částmi vozidla nebo konstrukce sedadla a dětskými zádržnými systémy doporučenými výrobcem podle tabulek 1 až 3 dodatku 3 přílohy 17.

- 8.2.2.4. Bezpečnostní pásy na jednotlivých místech k sezení musí být provedeny a namontovány tak, aby byly snadno dostupné k použití. Navíc v případech, kdy lze sklopit celé sedadlo nebo sedák a/nebo opěradlo sedadla pro usnadnění přístupu do zadního prostoru vozidla nebo uložení zboží nebo zavazadel do zavazadlového prostoru, musí být bezpečnostní pásy po sklopení sedadel zpět do původní polohy snadno přístupné tak, aby je z místa pod sedadlem nebo za ním podle pokynů v uživatelské příručce bez nutnosti odborného proškolení či praxe snadno vyjmula jedna osoba.

- 8.2.2.5. Technická zkušebna musí ověřit, zda v případě, že je jazyk zaklesnutý ve sponě:

- 8.2.2.5.1. je pás natolik volný, že nebrání správné montáži dětských zádržných systémů doporučených výrobcem, a

- 8.2.2.5.2. u třibodových pásů je možno dosáhnout tahu nejméně 50 N v břišní části pásu vnějším působením tahu v diagonální části pásu, jestliže je jimi opásána:

- a) figurína dítěte odpovídající věku 10 let, jak je specifikována v příloze 8 dodatku 1 předpisu č. 44, nainstalovaná podle přílohy 17 dodatku 4 tohoto předpisu; nebo
- b) přípravek specifikovaný na obrázku 1 v příloze 17 dodatku 1 tohoto předpisu u sedadel, která umožňují instalaci dětského zádržného systému univerzální kategorie.

8.3. Zvláštní požadavky na tuhé části vestavěné do bezpečnostních pásů nebo zádržných systémů

8.3.1. Tuhé části, jako jsou spony, seřizovací zařízení a připevňovací kování nesmí při nehodě zvyšovat nebezpečí zranění uživatele nebo jiných cestujících ve vozidle.

8.3.2. Zařízení pro uvolnění spony pásu musí být pro uživatele zřetelně viditelné a snadno dosažitelné a musí být konstruováno tak, aby se nemohlo neúmyslně či náhodně otevřít. Spona musí být umístěna tak, aby byla snadno přístupná záchranářům, kteří v nouzové situaci potřebují uživatele z pásu uvolnit.

Spona se umístí tak, aby jak bez zatížení, tak i v době, kdy je zatížena hmotností uživatele, ji mohl uživatel rozepnout jednoduchým pohybem ruky jedním směrem.

V případě bezpečnostních pásů nebo zádržných systémů pro přední vnější místa k sezení kromě postrojových pásů, musí být možné sponu zapnout stejným způsobem.

Provede se kontrola, zda šířka kontaktního povrchu při kontaktu spony s uživatelem není menší než 46 mm.

Provede se kontrola, která zajistí, že pokud je spona v kontaktu s uživatelem, kontaktní povrch vyhovuje požadavkům bodu 6.2.2.1 tohoto předpisu.

8.3.3. Je-li pás nasazen, musí se buď automaticky nastavit tak, aby byl řádně přizpůsoben uživateli, nebo musí být zkonstruován tak, aby ruční seřizovací zařízení bylo uživateli po usednutí do sedadla snadno přístupné a použitelné. Pás rovněž musí být možno utáhnout jednou rukou a tím ho přizpůsobit postavě uživatele a poloze sedadla.

8.3.4. Bezpečnostní pásy nebo zádržné systémy s navíječi musí být namontovány tak, aby navíječe mohly správně fungovat a účinně navinovat popruh.

8.3.5. V zájmu informovanosti uživatele (uživatelů) vozidla o ustanoveních týkajících se přepravy dětí musí vozidla kategorií M₁, M₂, M₃ a N₁ splňovat požadavky na informace stanovené v příloze 17. Každé vozidlo kategorie M₁ musí být vybaveno místy ISOFIX v souladu s příslušnými ustanoveními předpisu č. 14.

První místo ISOFIX musí umožňovat instalaci minimálně jednoho ze tří dopředu směřujících přípravků podle definice v dodatku 2 přílohy 17; druhé místo ISOFIX musí umožňovat instalaci minimálně jednoho ze tří dozadu směřujících přípravků podle definice v dodatku 2 přílohy 17. Pokud jde o toto druhé místo ISOFIX, v případě, kdy instalace dozadu směřujícího přípravku ve druhé řadě sedadel není možná v důsledku konstrukce vozidla, je povolena instalace jednoho z těchto šesti přípravků na libovolné místo ve vozidle.

8.3.6. Jakékoli místo k sezení i-Size musí umožňovat instalaci přípravků dětského zádržného systému ISOFIX „ISO/F2X“ (B1) a „ISO/R2“ (D) a posuzovaný rozsah pro montáž podpěry podle definice v dodatku 2 přílohy 17.

Posuzovaný rozsah pro montáž podpěry je vymezen takto (viz také příloha 17 dodatek 2 obrázky 8 a 9 tohoto předpisu):

a) boční omezení:

dvěma rovinami rovnoběžnými se střední podélnou rovinou přípravku dětského zádržného systému nainstalovaného na příslušném místě k sezení a vzdálenými 100 mm od této roviny;

b) omezení dopředu:

rovinou kolmou k rovině tvořené spodním povrchem přípravku dětského zádržného systému a kolmou ke střední podélné rovině přípravku dětského zádržného systému, ve vzdálenosti 695 mm od roviny procházející střednicemi spodních kotevních úchyťů ISOFIX a kolmé na spodní plochu přípravku dětského zádržného systému;

c) omezení dozadu:

- i) nad úrovní spodního povrchu přípravku dětského zádržného systému předním povrchem přípravku dětského zádržného systému a
- ii) pod úrovní spodního povrchu přípravku dětského zádržného systému rovinou kolmou k rovině tvořené spodním povrchem přípravku dětského zádržného systému a kolmou ke střední podélné rovině přípravku dětského zádržného systému, ve vzdálenosti 585 mm od roviny procházející střednicemi spodních kotevních úchyťů ISOFIX a kolmé na spodní plochu přípravku dětského zádržného systému;

d) výškové omezení:

- i) nad úrovní spodní plochy přípravku dětského zádržného systému rovinou, která je rovnoběžná se spodním povrchem přípravku dětského zádržného systému a 85 mm nad tímto povrchem a
- ii) pod úrovní spodního povrchu přípravku dětského zádržného systému horním povrchem podlahy vozidla (včetně čalounění, koberce, pěny atd.).

Úhlová rozteč používaná pro výše uvedené geometrické posouzení se měří podle bodu 5.2.3.4 předpisu č. 14.

Žádná část vozidla nesmí zasahovat do posuzovaného rozsahu pro montáž podpěry.

Splnění tohoto požadavku lze prokázat fyzickou zkouškou nebo počítačovou simulací nebo názornými výkresy.

8.4. Zařízení signalizace nezapnutí bezpečnostního pásu

8.4.1. Místo k sezení řidiče ve vozidlech kategorie M₁ ⁽¹⁾ musí být vybaveno signalizací nezapnutí bezpečnostního pásu, která splňuje požadavky tohoto předpisu. Když výrobce vozidla namontuje systém signalizace nezapnutí bezpečnostního pásu k sedadlu řidiče do vozidla jiné kategorie, může být tento systém signalizace nezapnutí bezpečnostního pásu schválen podle tohoto předpisu ⁽²⁾.

8.4.1.1. Smluvní strany mohou dovolit vyřazení signalizace nezapnutí bezpečnostního pásu z činnosti za podmínky, že toto vyřazení z činnosti splňuje požadavky bodu 8.4.2.6.

8.4.2. Signalizace nezapnutí bezpečnostního pásu

8.4.2.1. Obecné požadavky

8.4.2.1.1. Optický výstražný signál musí být umístěn tak, aby byl pro řidiče snadno viditelný a rozeznatelný za denního světla a aby byl rozlišitelný od ostatních výstražných signálů. Pokud je optický výstražný signál proveden v červené barvě, musí být použito symbolu podle položky 21 v tabulce 1 předpisu č. 121.



(položka K.01 – ISO 2575:2000) nebo



⁽¹⁾ Podle definice v Úplném znění usnesení o konstrukci vozidel (R.E.3), dokument ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.3, bod 2 – www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html

⁽²⁾ Současné požadavky na signalizaci nezapnutí bezpečnostního pásu jsou sice omezeny jen na sedadlo řidiče vozidel kategorie M₁, avšak předpokládá se, že oblast působnosti tohoto předpisu bude rozšířena i na vozidla jiných kategorií a jiná místa k sezení. Protože se uznává důležitost lidského faktoru a působení podnětů na řidiče, budou budoucí požadavky tohoto předpisu na signalizaci nezapnutí bezpečnostního pásu usilovat o harmonizované sblížení výstražných systémů.

- 8.4.2.1.2. Optický výstražný signál musí být nepřerušovaný nebo přerušovaný.
- 8.4.2.1.3. Akustickým výstražným signálem musí být nepřerušovaný nebo přerušovaný zvukový signál nebo hlasová informace. V případě hlasové informace musí výrobce zajistit, aby hlas hovořil jazykem (jazyky) trhu, na kterém je vozidlo prodáváno. Tento akustický výstražný signál může být dáván ve více krocích.
- 8.4.2.1.4. Akustický výstražný signál musí být pro řidiče snadno rozpoznatelný.
- 8.4.2.2. První úroveň výstražné signalizace musí být alespoň optický výstražný signál trvající 4 sekundy nebo déle, když není zapnut bezpečnostní pás řidiče a spínač zapalování je zapnut.
- 8.4.2.3. Uvedení do činnosti první úrovně výstražné signalizace se zkouší podle postupu stanoveného v příloze 18 bodě 1.
- 8.4.2.4. Druhou úroveň výstražné signalizace musí být optický a akustický signál, které trvají 30 sekund nebo déle, s výjimkou případu, kdy se výstražná signalizace zastaví na dobu delší než 3 sekundy, když bezpečnostní pás není zapnut, když je vozidlo normálně provozováno a když je splněna nejméně jedna z následujících podmínek (nebo jakákoli kombinace těchto podmínek):
- 8.4.2.4.1. Ujetá vzdálenost je větší než prahová hodnota vzdálenosti. Tato prahová hodnota nesmí přesáhnout 500 m. Vzdálenost, kterou ujede vozidlo, když není v normálním provozu, se neuvažuje.
- 8.4.2.4.2. Rychlost je vyšší než prahová hodnota vzdálenosti. Tato prahová hodnota nesmí přesáhnout 25 km/h.
- 8.4.2.4.3. Doba trvání (běhu motoru) je větší, než hranice doby trvání. Hranice nesmí přesáhnout 60 sekund. Doba trvání první úrovně výstražné signalizace a doba, po kterou vozidlo není v normálním provozu, se neuvažují.
- 8.4.2.5. Uvedení do činnosti druhé úrovně výstražné signalizace se zkouší podle postupu stanoveného v příloze 18 bodě 2.
- 8.4.2.6. Signalizace nezapnutí bezpečnostního pásu může být provedena tak, aby umožňovala její vyřazení z činnosti.
- 8.4.2.6.1. V případě, že může být vyřazena z činnosti krátkodobě, musí být obtížnější vyřadit signalizaci nezapnutí bezpečnostního pásu z činnosti, než zapnout a rozepnout sponu bezpečnostního pásu. Když je zapalování vypnuto po dobu delší než 30 minut a pak je znovu zapnuto, musí být signalizace nezapnutí bezpečnostního pásu opět uvedena do činnosti.
- 8.4.2.6.2. V případě, že je dána možnost, aby výstražná signalizace byla vyřazena z činnosti dlouhodobě, musí být nutné k takovému vyřazení provést sled úkonů, který je popsán pouze v technické příručce výrobce a/nebo který vyžaduje použití nástrojů (mechanických, elektrických, digitálních atd.), které nejsou dodávány s vozidlem.
9. SHODNOST VÝROBY
- Postupy pro zajištění shodnosti výroby musí být v souladu s postupy stanovenými v dohodě, dodatku 2 (E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.2), a následujícími požadavky:
- 9.1. Každý typ vozidla, bezpečnostního pásu nebo zádržného systému schválený podle tohoto předpisu musí být vyroben tak, aby vyhověl schválenému typu splněním požadavků obsažených v bodech 6, 7 a 8.
- 9.2. Musí být dodrženy minimální požadavky týkající s postupů kontroly shodnosti výroby uvedené v příloze 14 tohoto předpisu.
- 9.3. Schvalovací orgán, který udělil schválení typu, může kdykoliv ověřit metody kontroly shodnosti použité v každém výrobním zařízení. Běžná četnost takových ověření je dvakrát ročně.
10. SANKCE ZA NESHODNOST VÝROBY
- 10.1. Schválení udělené pro vozidlo nebo typ pásu či zádržného systému lze odejmout, jestliže požadavek stanovený v bodě 9.1 není splněn nebo jestliže zvolený/zvolené bezpečnostní pás(y) či zádržný systém/zádržné systémy neprošel/neprošly úspěšně zkouškami předepsanými v bodě 9.2.

- 10.2. Jestliže smluvní strana dohody uplatňující tento předpis odejme schválení, které dříve udělila, sdělí tuto skutečnost neprodleně dalším smluvním stranám uplatňujícím tento předpis prostřednictvím formuláře sdělení odpovídajícího vzoru v příloze 1A nebo 1B tohoto předpisu (v závislosti na daném případě).
11. ZMĚNY A ROZŠÍŘENÍ SCHVÁLENÍ TYPU VOZIDLA NEBO TYPU BEZPEČNOSTNÍHO PÁSU NEBO ZÁDRŽNÉHO SYSTÉMU
- 11.1. Každá změna typu vozidla nebo bezpečnostního pásu či zádržného systému nebo obou se musí oznámit schvalovacímu orgánu, který schválil typ vozidla nebo typ bezpečnostního pásu či zádržného systému. Tento orgán poté může:
- 11.1.1. zvážit, zda provedené úpravy nebudou mít výrazně nepříznivý účinek a zda v každém případě vozidlo, bezpečnostní pás nebo zádržný systém stále splňují požadavky, nebo
- 11.1.2. požádat technickou zkušebnu odpovědnou za provádění zkoušek o nový protokol o zkoušce.
- 11.2. Aniž je dotčen bod 11.1, nepokládá se varianta vozidla, jehož hmotnost v provozním stavu je nižší než u vozidla, které bylo podrobeno schvalovací zkoušce, za změnu typu vozidla.
- 11.3. Potvrzení nebo odmítnutí schválení s uvedením změn se sdělí postupem stanoveným v bodě 5.2.3 nebo 5.3.3 tohoto předpisu smluvním stranám dohody uplatňujícím tento předpis.
- 11.4. Schvalovací orgán vydávající rozšíření schválení přiřadí takovému rozšíření sériové číslo a informuje ostatní smluvní strany dohody z roku 1958 uplatňující tento předpis prostřednictvím formuláře sdělení v souladu se vzorem v příloze 1A nebo 1B tohoto předpisu.
12. DEFINITIVNÍ UKONČENÍ VÝROBY
- Pokud držitel schválení úplně zastaví výrobu zařízení schváleného podle tohoto předpisu, oznámí to schvalovacímu orgánu, který schválení udělil. Po obdržení příslušného sdělení uvedený orgán informuje ostatní smluvní strany dohody z roku 1958 uplatňující tento předpis prostřednictvím sdělení v souladu se vzorem v příloze 1A nebo 1B tohoto předpisu.
13. NÁVOD
- V případě typu bezpečnostního pásu, který není dodáván s vozidlem, nýbrž samostatně, musí být na obalu a návodu k montáži jasně uveden typ(y) vozidla, pro který/keré je pás určen.
14. NÁZVY A ADRESY TECHNICKÝCH ZKUŠEBEN ODPOVĚDNÝCH ZA PROVÁDĚNÍ SCHVALOVACÍCH ZKOUŠEK A NÁZVY A ADRESY SCHVALOVACÍCH ORGÁNŮ
- Smluvní strany dohody z roku 1958 uplatňující tento předpis sdělí sekretariátu Organizace spojených národů názvy a adresy technických zkušeben provádějících schvalovací zkoušky a schvalovacích orgánů, které udělují schválení a kterým se zasílají osvědčení o udělení schválení nebo odmítnutí či rozšíření nebo odejmutí schválení vydaná v jiných zemích.
15. PŘECHODNÁ USTANOVENÍ
- 15.1. Schvalování typu vozidla
- 15.1.1. Počínaje úředním datem vstupu doplňku 15 k sérii změn 04 v platnost žádná smluvní strana uplatňující tento předpis neodmítne udělit schválení podle tohoto předpisu ve znění doplňku 15 k sérii změn 04.

- 15.1.2. Po uplynutí dvou let po vstupu doplňku 15 k sérii změn 04 tohoto předpisu v platnost udělí smluvní strany uplatňující tento předpis schválení pouze tehdy, pokud jsou splněny požadavky tohoto předpisu ve znění doplňku 15 k sérii změn 04.
- 15.1.3. Po uplynutí sedmi let po vstupu doplňku 15 k sérii změn 04 tohoto předpisu v platnost mohou smluvní strany uplatňující tento předpis odmítnout uznat schválení, která nebyla udělena v souladu s doplňkem 15 k sérii změn 04 tohoto předpisu. Nicméně stávající schválení vozidel, jež nepatří do M₁ a která nejsou dotčena doplňkem 15 k sérii změn 04 tohoto předpisu, zůstávají platná a smluvní strany uplatňující tento předpis je musí nadále přijímat.
- 15.1.3.1. Nicméně od 1. října 2000 smluvní strany uplatňující tento předpis mohou u vozidel kategorie M₁ a N₁ odmítnout uznat schválení, která nebyla udělena v souladu s dodatkem 8 k sérii změn 04 tohoto předpisu, jestliže nejsou splněny požadavky na informace podle bodu 8.3.5 a přílohy 17.
- 15.2. Montáž bezpečnostních pásů a signalizace nezapnutí bezpečnostního pásu
Tato přechodná ustanovení se vztahují pouze na montáž bezpečnostních pásů a signalizace nezapnutí bezpečnostního pásu do vozidel a nemění označení bezpečnostního pásu.
- 15.2.1. Počínaje úředním datem vstupu doplňku 12 k sérii změn 04 v platnost žádná smluvní strana uplatňující tento předpis neodmítne udělit schválení podle tohoto předpisu ve znění doplňku 12 k sérii změn 04.
- 15.2.2. Po uplynutí 36 měsíců od úředního data vstupu v platnost podle bodu 15.2.1 udělí smluvní strany uplatňující tento předpis schválení pouze tehdy, pokud typ vozidla vyhoví požadavkům tohoto předpisu ve znění doplňku 12 k sérii změn 04.
- 15.2.3. Po uplynutí 60 měsíců od úředního data vstupu v platnost podle bodu 15.2.1 mohou smluvní strany uplatňující tento předpis odmítnout uznat schválení, která nebyla udělena v souladu s doplňkem 12 k sérii změn 04 k tomuto předpisu.
- 15.2.4. Počínaje úředním datem vstupu doplňku 14 k sérii změn 04 v platnost žádná smluvní strana uplatňující tento předpis neodmítne udělit schválení podle tohoto předpisu ve znění doplňku 14 k sérii změn 04.
- 15.2.5. Počínaje úředním datem vstupu doplňku 16 k sérii změn 04 v platnost žádná smluvní strana uplatňující tento předpis neodmítne udělit schválení podle tohoto předpisu ve znění doplňku 16 k sérii změn 04.
- 15.2.6. Po uplynutí 36 měsíců od úředního data vstupu v platnost podle bodu 15.2.4 udělí smluvní strany uplatňující tento předpis schválení pouze tehdy, pokud typ vozidla vyhoví požadavkům tohoto předpisu ve znění doplňku 14 k sérii změn 04.
- 15.2.7. Po uplynutí 60 měsíců od úředního data vstupu v platnost podle bodu 15.2.4 mohou smluvní strany uplatňující tento předpis odmítnout uznat schválení, která nebyla udělena v souladu s doplňkem 14 k sérii změn 04 tohoto předpisu.
- 15.2.8. Po 16. červenci 2006 udělí smluvní strany uplatňující tento předpis schválení pouze tehdy, pokud typ vozidla splňuje požadavky tohoto předpisu ve znění doplňku 16 k sérii změn 04.
- 15.2.9. Po 16. červenci 2008 mohou smluvní strany uplatňující tento předpis odmítnout uznat schválení vozidel kategorie N₁, která nebyla udělena v souladu s doplňkem 16 k sérii změn 04 tohoto předpisu.

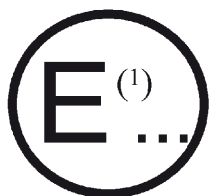
- 15.2.10. Počínaje úředním datem vstupu série 05 změn v platnost žádná ze smluvních stran uplatňujících tento předpis neodmítne udělit schválení podle tohoto předpisu ve znění série změn 05.
- 15.2.11. Po uplynutí 18 měsíců od vstupu v platnost udělí smluvní strany uplatňující tento předpis schválení pouze tehdy, pokud typ vozidla, který má být schválen, vyhoví požadavkům tohoto předpisu ve znění série změn 05.
- 15.2.12. Po uplynutí 72 měsíců od vstupu série změn 05 tohoto předpisu v platnost přestanou platit schválení podle tohoto předpisu, s výjimkou případu typů vozidel, které splňují požadavky tohoto předpisu ve znění série změn 05.
- 15.2.13. Bez ohledu na ustanovení bodu 15.2.12 zůstanou nadále v platnosti schválení podle předchozí série změn tohoto předpisu u vozidel kategorií jiných než M₁, které nejsou dotčeny sérií změn 05, pokud jde o požadavky na instalaci signalizace nezapnutí bezpečnostního pásu, a smluvní strany, které uplatňují tento předpis, je budou nadále uznávat.
- 15.2.14. Bez ohledu na ustanovení bodu 15.2.12 zůstanou nadále v platnosti schválení podle předchozí série změn tohoto předpisu u vozidel kategorií jiných než N₂ a N₃, které nejsou dotčeny sérií změn 05, pokud jde o minimální požadavky na bezpečnostní pásy a navíc podle přílohy 16, a smluvní strany, které uplatňují tento předpis, je budou nadále uznávat.
- 15.2.15. I po vstupu série změn 05 v platnost zůstanou nadále v platnosti schválení konstrukčních částí a samostatných technických celků udělená podle předchozí série změn tohoto předpisu a smluvní strany, které uplatňují tento předpis, je budou nadále uznávat a nesmí odmítnout udělení rozšíření schválení udělených podle série změn 04 tohoto předpisu.
- 15.2.16. Bez ohledu na výše uvedená přechodná ustanovení nejsou smluvní strany, které začnou uplatňovat tento předpis po datu vstupu série změn 05 v platnost, povinny uznávat schválení, která byla udělena podle kterékoliv z dřívějších sérií změn tohoto předpisu.
- 15.3. Počínaje úředním datem vstupu série 06 změn v platnost žádná ze smluvních stran uplatňujících tento předpis neodmítne žádost o schválení podle tohoto předpisu ve znění série změn 06.
- 15.3.1. Po uplynutí 24 měsíců od vstupu série změn 06 v platnost udělí smluvní strany, které uplatňují tento předpis, schválení pouze tehdy, jsou-li splněny požadavky tohoto předpisu ve znění série změn 06.
- 15.3.2. Po uplynutí 36 měsíců od vstupu série změn 06 v platnost mohou smluvní strany, které uplatňují tento předpis, odmítnout uznat schválení, jež nebyla udělena v souladu se sérií změn 06 tohoto předpisu.
- 15.3.3. I po datu vstupu série změn 06 v platnost zůstanou v platnosti schválení konstrukčních částí a samostatných technických celků, která byla udělena podle předchozí série změn tohoto předpisu, a smluvní strany, které uplatňují tento předpis, je budou nadále uznávat; smluvní strany mohou pokračovat ve vydávání rozšíření schválení podle série změn 05.
- 15.3.4. Bez ohledu na ustanovení bodů 15.3.1 a 15.3.2 zůstanou schválení těch kategorií vozidel, které byly schváleny podle předchozí série změn tohoto předpisu a kterých se netýká série změn 06, nadále platná a smluvní strany, které uplatňují tento předpis, je budou nadále uznávat.
- 15.3.5. Neobsahují-li vnitrostátní předpisy smluvních stran v době přistoupení k tomuto předpisu žádné požadavky týkající se povinného vybavení sklopných sedadel bezpečnostními pásy, mohou smluvní strany pro účely svých vnitrostátních schválení nadále umožňovat provedení sklopných sedadel bez těchto kotevních úchytlů, avšak v takovém případě nemohou být tyto kategorie autobusů schváleny podle tohoto předpisu.

- 15.3.6. Žádná smluvní strana, která uplatňuje tento předpis, nesmí odmítnout udělit schválení pro konstrukční část podle předchozí série změn tohoto předpisu, jestliže jsou bezpečnostní pásy určeny k montáži do vozidel, která byla schválena před dotyčnou sérií změn.
 - 15.3.7. Počínaje úředním datem vstupu doplňku 5 k sérii změn 06 v platnost žádná smluvní strana uplatňující tento předpis neodmítne udělit schválení typu podle tohoto předpisu ve znění doplňku 5 k sérii změn 06.
 - 15.3.8. Až po dobu 12 měsíců od data vstupu doplňku 5 k sérii změn 06 tohoto předpisu v platnost mohou smluvní strany, které tento předpis uplatňují, pokračovat v udělování schválení typu podle série změn 06 tohoto předpisu, aniž by zohledňovaly ustanovení doplňku 5 k sérii změn 06.
-

PŘÍLOHA 1A

SDĚLENÍ

(maximální formát: A4 (210 × 297 mm))



vydal: Název správního orgánu

.....

.....

.....

ve věci⁽²⁾: udělení schválení
 rozšíření schválení
 odmítnutí schválení
 odnětí schválení
 definitivního ukončení výroby

typu vozidla z hlediska bezpečnostních pásů podle předpisu č. 16.

Schválení č	Rozšíření č
1. Obecně	
1.1. Značka (obchodní název výrobce)	
1.2. Typ a obecný obchodní popis (popisy)	
1.3. Způsob označení typu, je-li na vozidle vyznačen:	
1.3.1. Umístění tohoto označení	
1.4. Kategorie vozidla	
1.5. Název a adresa výrobce	
1.6. Adresa (adresy) montážního závodu (závodů):	
1.7. Technická zkušebna odpovědná za provedení zkoušek	
1.8. Datum zkušebního protokolu.....	
1.9. Číslo zkušebního protokolu.....	
2. Obecné konstrukční vlastnosti vozidla	
2.1. Fotografie a/nebo výkresy reprezentující typ vozidla	
3. Karoserie	
3.1. Sedadla	
3.1.1. Počet	
3.1.2. Umístění a uspořádání	
3.1.2.1. Místo (místa) k sezení určená k použití pouze při stojícím vozidle	
3.1.3. Vlastnosti: popis a výkresy	
3.1.3.1. sedadel a jejich kotevních úchytů	
3.1.3.2. seřizovacího systému	
3.1.3.3. přestavovacího systému a zajišťovacího systému	
3.1.3.4. kotevních úchytů bezpečnostních pásů, jsou-li součástí konstrukce sedadla	

3.2. Bezpečnostní pásy a/nebo jiné zadržné systémy

3.2.1. Počet a umístění bezpečnostních pásů a zadržných systémů a sedadel, na nichž mohou být použity

		Úplná značka schválení	Případná varianta	Zařízení k výškovému seřízení pásu (uvedte ano/ne/volitelné)
První řada sedadel	R			
	C			
	L			
Druhá řada sedadel	R			
	C			
	L			

(R = pravá sedadla, C = prostřední sedadla, L = levá sedadla)

3.2.2. Druh a umístění doplňkových zadržných systémů (uvedte ano/ne/volitelné).

		Čelní airbag	Boční airbag	Předepínací zařízení bezpečnostních pásů
První řada sedadel	R			
	C			
	L			
Druhá řada sedadel	R			
	C			
	L			

(R = pravá sedadla, C = prostřední sedadla, L = levá sedadla)

3.2.3. Počet a umístění kotevních úchytů bezpečnostních pásů a doklad o shodě s předpisem č. 14 (tj. číslo schválení typu nebo zkušební protokol).

3.3. Signalizace nezapnutí bezpečnostního pásu řidiče (uvedte ano/ne⁽²⁾)

4. Místo

5. Datum

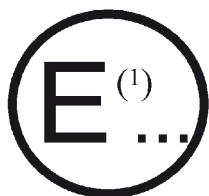
6. Podpis

⁽¹⁾ Rozlišovací číslo země, která schválení udělila/rozšířila/odmítla/odňala (viz ustanovení o schválení v předpise).⁽²⁾ Nehodící se škrtněte.

PŘÍLOHA 1B

SDĚLENÍ

(maximální formát: A4 (210 × 297 mm))



vydal: Název správního orgánu

.....

.....

.....

ve věci ⁽²⁾: Udělení schválení

Rozšíření schválení

Odmítnutí schválení

Odnětí schválení

Definitivního ukončení výroby

typu bezpečnostního pásu nebo zádržného systému pro dospělé cestující v motorových vozidlech podle předpisu č. 16.

Schválení č.: Rozšíření č.:

1. Zádržný systém (s)/tříbodovým pásem/břišním pásem/speciálním pásem/opatřený zařízením pro pohlcování energie/navijecem/zařízením pro výškové seřízení průvlatu z horního kotevního úchytu ⁽³⁾.....
2. Obchodní název nebo značka
3. Označení typu pásu nebo zádržného systému výrobcem
4. Název výrobce
5. Název jeho případného zástupce
6. Adresa
7. Předáno ke schválení dne
8. Technická zkušebna odpovědná za provedení schvalovacích zkoušek
9. Datum zkušebního protokolu vydaného touto zkušebnou
10. Číslo zkušebního protokolu vydaného touto zkušebnou
11. Druh zařízení: zpomalení/zrychlení ⁽²⁾.....
12. Schválení uděleno/odmítnuto/rozšířeno/odňato ⁽²⁾ pro všeobecné použití/použití u konkrétního vozidla nebo konkrétních typů vozidel; ⁽²⁾ ⁽⁴⁾.....
13. Místo a druh označení:
14. Místo
15. Datum
16. Podpis
17. K tomuto sdělení se přikládá seznam dokumentů souvisejících se schválením, které jsou uloženy u schvalovacích orgánů, jež schválení vydaly, a které lze obdržet na vyžádání.

⁽¹⁾ Rozlišovací číslo země, která schválení udělila/rozšířila/odmítla/odňala (viz ustanovení o schválení v předpise).

⁽²⁾ Nehodící se škrtněte.

⁽³⁾ Vyznačte, o který druh se jedná.

⁽⁴⁾ Je-li bezpečnostní pás schválen podle ustanovení bodu 6.4.1.3.3 tohoto předpisu, smí být namontován na vnějším předním místě k sezení chráněném airbagem umístěným před ním pouze za podmínky, že dotyčné vozidlo je schváleno podle předpisu č. 94 ve znění série změn 01 nebo jeho pozdějších platných verzí.

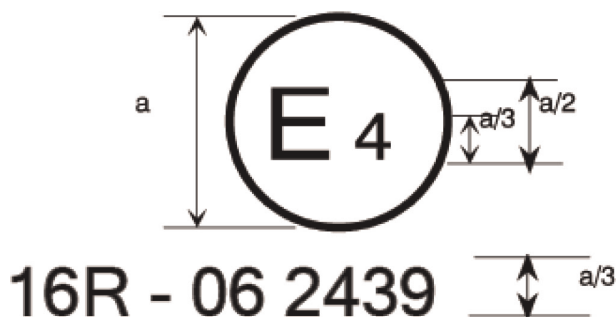
PŘÍLOHA 2

USPOŘÁDÁNÍ ZNAČEK SCHVÁLENÍ

1. Uspořádání značek schválení vozidla týkajících se montáže bezpečnostních pásů

VZOR A

(viz bod 5.2.4 tohoto předpisu)

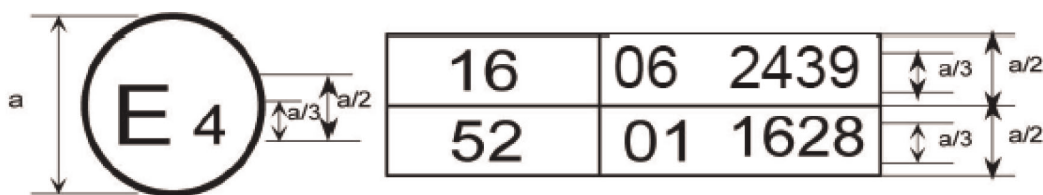


a = minimálně 8 mm

Výše uvedená značka schválení, kterou je opatřeno vozidlo, udává, že tento typ vozidla byl z hlediska bezpečnostních pásů schválen v Nizozemsku (E 4) podle předpisu č. 16. Číslo schválení udává, že schválení bylo uděleno podle požadavků předpisu č. 16 ve znění série změn 06.

VZOR B

(viz bod 5.2.5 tohoto předpisu)

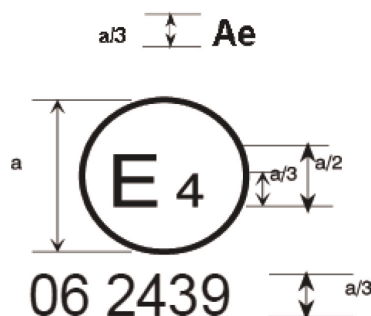


a = minimálně 8 mm

Výše uvedená značka schválení, kterou je opatřeno vozidlo, udává, že tento typ vozidla byl schválen v Nizozemsku (E 4) podle předpisů č. 16 a 52 ⁽¹⁾. Číslo schválení udávají, že k datu, kdy byla příslušná schválení udělena, předpis č. 16 zahrnoval sérii změn 06 a předpis č. 52 sérii změn 01.

⁽¹⁾ Druhé číslo je uvedeno pouze jako příklad.

2. Uspořádání značek schválení bezpečnostních pásů (viz bod 5.3.5 tohoto předpisu)



a = minimálně 8 mm

Pás opatřený výše uvedenou značkou schválení je tříbodový pás („A“), vybavený zařízením k pohlcování energie („e“), schválený v Nizozemsku (E 4) pod číslem 062439, přičemž předpis v době schválení zahrnoval již sérii změn 06.



Pás opatřený výše uvedenou značkou schválení je břišní pás („B“), s navíječem, typu 4 s vícenásobnou citlivostí (m), schválený v Nizozemsku (E 4) pod číslem 062489, přičemž předpis v době schválení již zahrnoval sérii změn 06.

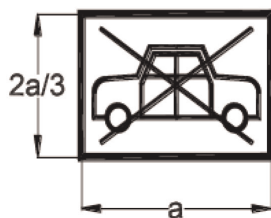
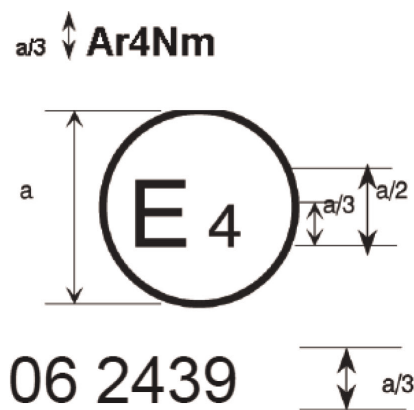
Poznámka: Číslo schválení a doplňkový symbol (doplňkové symboly) musí být umístěny v blízkosti kružnice buď nad, nebo pod písmenem „E“, popřípadě vlevo nebo vpravo od tohoto písmene. Číslice čísla schválení musí být na stejné straně jako písmeno „E“ a musí být orientovány stejným směrem. Doplňkový symbol (doplňkové symboly) musí být umístěn(y) protilehle k číslu schválení. Jako čísla schválení se nesmí používat římské číslice, aby se zabránilo jejich záměně s jinými symboly.



Pás opatřený výše uvedenou značkou schválení je pás speciálního typu („S“), vybavený zařízením pro pohlcování energie („e“), schválený v Nizozemsku (E 4) pod číslem 0622439, přičemž předpis již v době schválení zahrnoval sérii změn 06.



Pás opatřený výše uvedenou značkou schválení je součástí zadržného systému („Z“) a je to pás speciálního typu („S“) vybavený zařízením k pohlcování energie („e“). Byl schválen v Nizozemsku (E 4) pod číslem 0624391, přičemž předpis již v době schválení zahrnoval sérii změn 06.



a = minimálně 8 mm

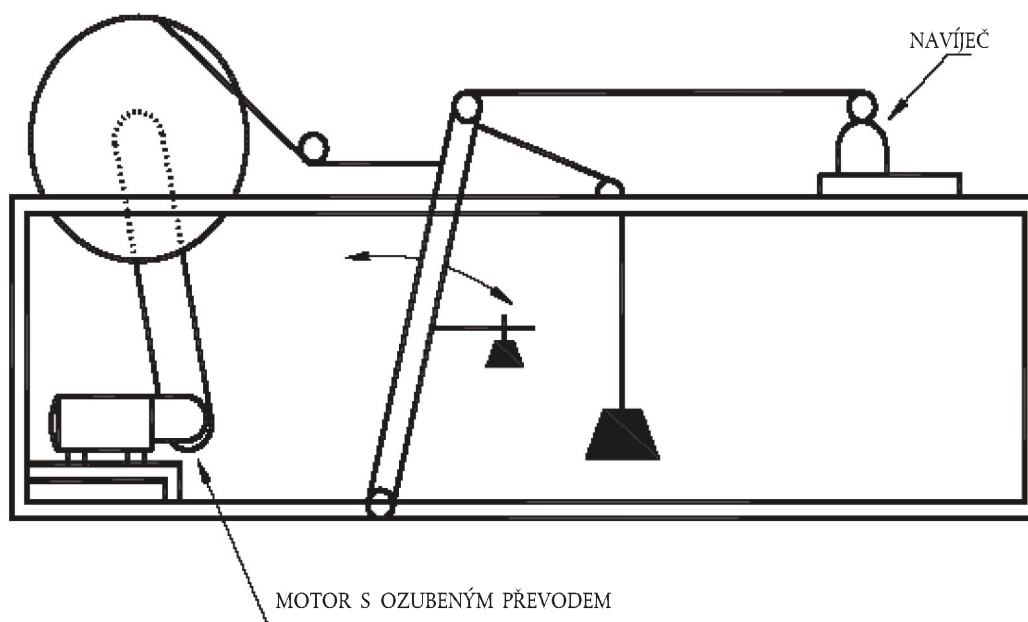
Pás opatřený výše uvedenou značkou schválení je tříbodový pás („A“), s navijecem typu 4N („r4N“) s vícenásobnou citlivostí („m“), jehož typ byl schválen v Nizozemsku („E 4“) pod číslem 062439, přičemž předpis již v době schválení zahrnoval sérii změn 06. Tento pás nelze montovat do vozidel kategorie M₁.

Aer4m**062439****AIRBAG**

Bezpečnostní pás opatřený výše uvedenou značkou schválení je tříbodový pás („A“), vybavený zařízením pro pohlcování energie („e“), schválený jako splňující požadavky bodu 6.4.1.3.3 tohoto předpisu a s navýječem typu 4 („r4“) s vícenásobnou citlivostí („m“), jehož typ byl schválen v Nizozemsku („E4“) pod číslem schválení 062439. První dvě číslice udávají, že předpis v době schválení již zahrnoval sérii změn 06. Tento bezpečnostní pás musí být namontován do vozidla, které je na daném místě k sezení vybaveno airbagem.

PŘÍLOHA 3

SCHÉMA ZAŘÍZENÍ PRO ZKOUŠENÍ ŽIVOTNOSTI MECHANISMU NAVÍJEČE



PŘÍLOHA 4

SCHEMA ZAŘÍZENÍ PRO ZKOUŠENÍ BLOKOVÁNÍ NAVÍJEČŮ S NOUZOVÝM BLOKOVÁNÍM

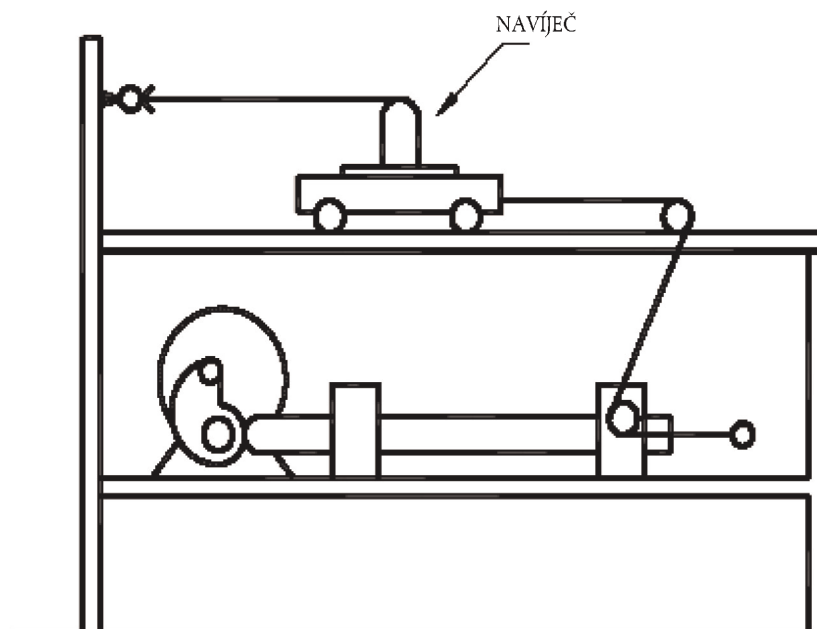
Na obrázku je zobrazeno vhodné zařízení, které se skládá z vačky poháněné motorem. Její zvedák je lanky spojen s malým vozíkem posazeným na kolejkách. Konstrukce vačky a otáčky motoru jsou voleny tak, aby se dosáhlo požadovaného zrychlení při nárůstu zrychlení podle bodu 7.6.2.2 tohoto předpisu, přičemž zdvih musí být větší než přípustné maximální posunutí popruhu před zablokováním.

Na vozík se montuje nosič, který je otočný tak, aby bylo možné montovat navíječ v různých polohách vzhledem ke směru pohybu vozíku.

Při zkoušení citlivosti navíječů na pohyb popruhu se navíječ upevní na vhodnou pevnou konzolu a popruh se připevní k vozíku.

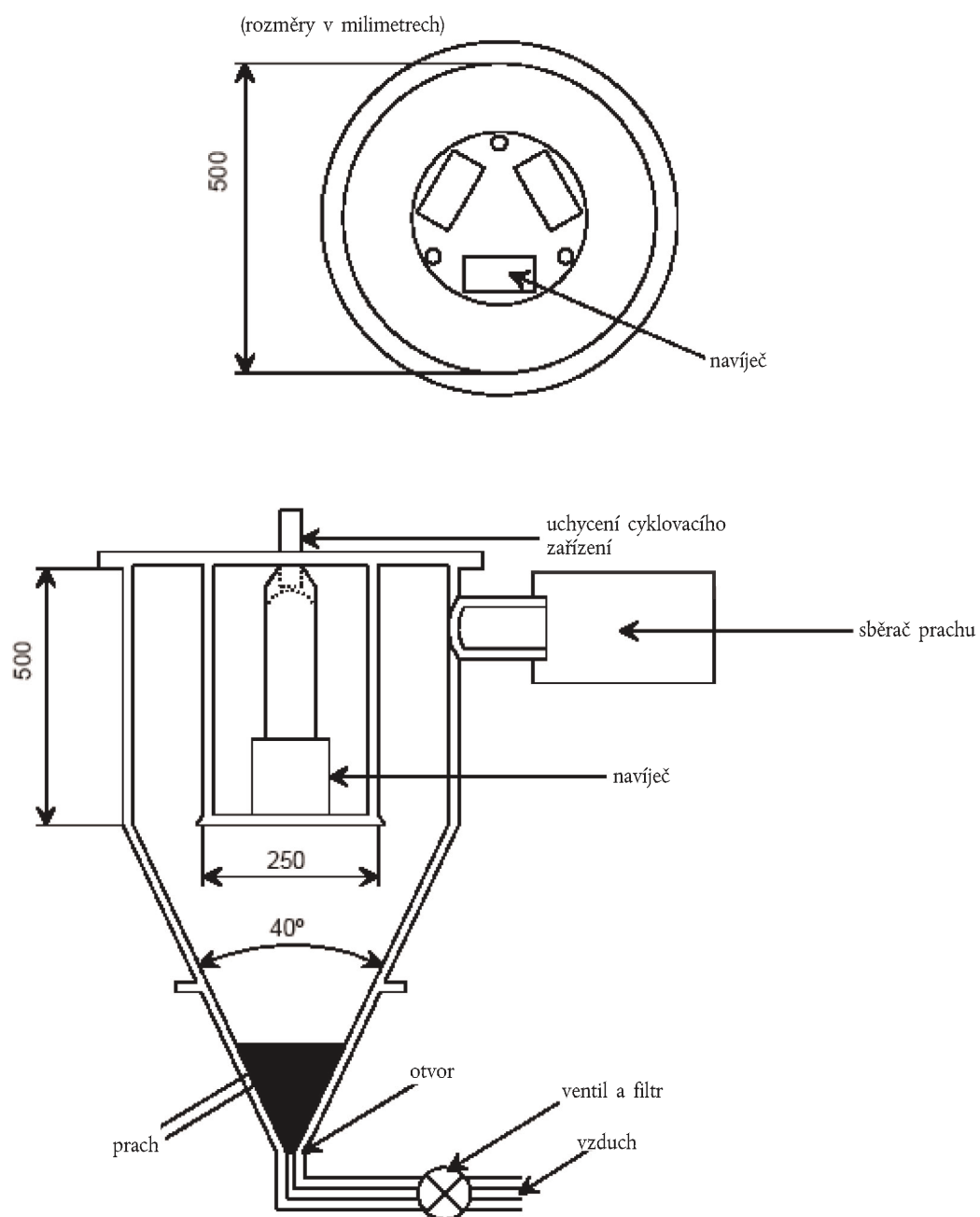
Při provádění výše uvedených zkoušek se do zkušebního zařízení zahrnou případné konzoly apod., dodané výrobcem nebo jím pověřeným zástupcem, tak, aby byla co nejlépe simulována zamýšlená montáž do vozidla.

Výrobce nebo jím pověřený zástupce musí poskytnout i další konzoly apod., které může vyžadovat simulace zamýšlené montáže do vozidla.



PŘÍLOHA 5

SCHÉMA ZAŘÍZENÍ PRO ZKOUŠENÍ ODOLNOSTI NAVÍJEČŮ PROTI PRACHU



PŘÍLOHA 6

POPIS VOZÍKU, SEDADLA, KOTEVNÍCH ÚCHYTŮ A BRZDNÉHO ZAŘÍZENÍ

1. VOZÍK

Vozík pro zkoušení bezpečnostních pásů, nesoucí jen sedadlo, musí mít hmotnost 400 ± 20 kg. Vozík pro zkoušení zádržných systémů, k němuž je připevněna nosná konstrukce vozidla, musí mít hmotnost 800 kg. Je-li to však nutné, lze celkovou hmotnost vozíku s konstrukcí vozidla zvyšovat vždy o přídavky po 200 kg. V žádném případě se celková hmotnost nesmí od jmenovité hodnoty lišit o více než ± 40 kg.

2. SEDADLO

Kromě zkoušek zádržných systémů musí mít sedadlo tuhou konstrukci a hladký povrch. Musí být dodrženy údaje uvedené na obrázku 1 této přílohy, přičemž se musí dbát na to, aby žádná kovová část nepřišla do styku s pásem.

3. KOTEVNÍ ÚCHYT

3.1. U pásu opatřeného zařízením pro výškové seřízení pásu podle bodu 2.14.6 tohoto předpisu se toto zařízení připevní buď k tuhému rámu, nebo k části vozidla, na kterou se běžně montuje a která musí být bezpečně upevněna ke zkušebnímu vozíku.

3.2. Kotevní úchyty musí být umístěny podle obrázku 1. Značky, které odpovídají uspořádání kotevních úchytů, označují místa připevnění konce pásu k vozíku nebo popřípadě ke snímači zatížení. Body A, B a K označují kotevní úchyty pro běžné použití, jestliže délka popruhu mezi horní hranou spony a otvorem pro uchycení držáku popruhu není větší než 250 mm. Jinak se použijí body A1 a B1. Tolerance umístění kotevních úchytů je taková, že každý kotevní bod musí být umístěn nejdále 50 mm od odpovídajících bodů A, B a K uvedených na obrázku 1, případně A1, B1 a K.

3.3. Nosná konstrukce kotevních úchytů musí být tuhá. Horní kotevní úchyt se nesmí v podélném směru posunout o více než 0,2 mm při zatížení silou 98 daN. Vozík musí být konstruován tak, aby při zkoušce nedošlo k trvalé deformaci částí nesoucích kotevních úchyty.

3.4. Je-li pro uchycení navíječe nutný čtvrtý kotevní úchyt, pak tento úchyt:

musí být umístěn ve svislé podélné rovině procházející bodem K;

musí umožnit nastavení navíječe v úhlu předepsaném výrobcem;

musí být umístěn na oblouku kružnice o poloměru $KB1 = 790$ mm, jestliže vzdálenost mezi horním vedením popruhu a jeho výstupem z navíječe není menší než 540 mm, nebo ve všech ostatních případech na oblouku kružnice se středem v bodě K a o poloměru 350 mm.

4. BRZDNÉ ZAŘÍZENÍ

4.1. Toto zařízení se skládá ze dvou shodných, rovnoběžně uspořádaných tlumičů, vyjma případu zádržných systémů, kdy se pro jmenovitou hmotnost 800 kg použijí čtyři tlumiče. Je-li to nutné, použije se pro každé zvýšení jmenovité hmotnosti o 200 kg jeden další tlumič. Každý tlumič se skládá z těchto částí:

vnějšího pláště tvořeného ocelovou trubkou;

polyurethanové trubice pohlcující energii;

leštěné ocelové hlavice ve tvaru olivy, vnikající do tlumiče a

tyče a nárazové desky.

4.2. Rozměry různých částí tohoto tlumiče jsou znázorněny ve schématech uvedených na obrázcích 2, 3 a 4.

4.3. Charakteristiky tlumicího materiálu jsou uvedeny v tabulce této přílohy. Bezprostředně před každou zkouškou se musí trubky stabilizovat při teplotě od 15 °C do 25 °C po dobu nejméně 12 hodin, aniž by byly použity. Během dynamické zkoušky bezpečnostních pásů nebo zádržných systémů musí mít brzdné zařízení stejnou teplotu jako během kalibrační zkoušky s tolerancí ± 2 °C. Požadavky, kterým musí brzdné zařízení vyhovět, jsou uvedeny v příloze 8 tohoto předpisu. Lze použít jakékoli jiné zařízení s rovnocennými výsledky.

Vlastnosti tlumicího materiálu

(Metoda ASTM D 735, pokud není uvedeno jinak)

Tvrdost podle Shorea A	95 $\pm$ 2 při teplotě 20 $\pm$ 5 °C
Mez pevnosti	$R_o > 343 \text{ daN/cm}^2$
Nejmenší prodloužení	$A_o > 400$ procent
Modul při 100% prodloužení:	$> 108 \text{ daN/cm}^2$
při 300% prodloužení	$> 235 \text{ daN/cm}^2$
Křehkost při nízkých teplotách (metoda podle ASTM D 736)	5 hodin při – 55 °C
Trvalá deformace tlakem (metoda B)	22 hodin při 70 °C $< 45 \%$
Hustota při 25 °C	mezi 1,05 a 1,10

Stárnutí na vzduchu (metoda ASTM D 573)

70 hodin při 100 °C	— tvrdost podle Shorea A:	max. kolísání ± 3
	— Mez pevnosti:	pokles $< 10 \%$ R_o
	— Prodloužení:	pokles $< 10 \%$ A_o
	— Hmotnost:	pokles $< 1 \%$

Ponoření do oleje (metoda ASTM, olej č. 1)

70 hodin při 100 °C	— tvrdost Shore A:	max. kolísání ± 4
	— Mez pevnosti:	pokles $< 15 \%$ R_o
	— Prodloužení:	pokles $< 10 \%$ A_o
	— Objem:	nabobtnání $< 5 \%$

Ponoření do oleje (metoda ASTM, olej č. 3)

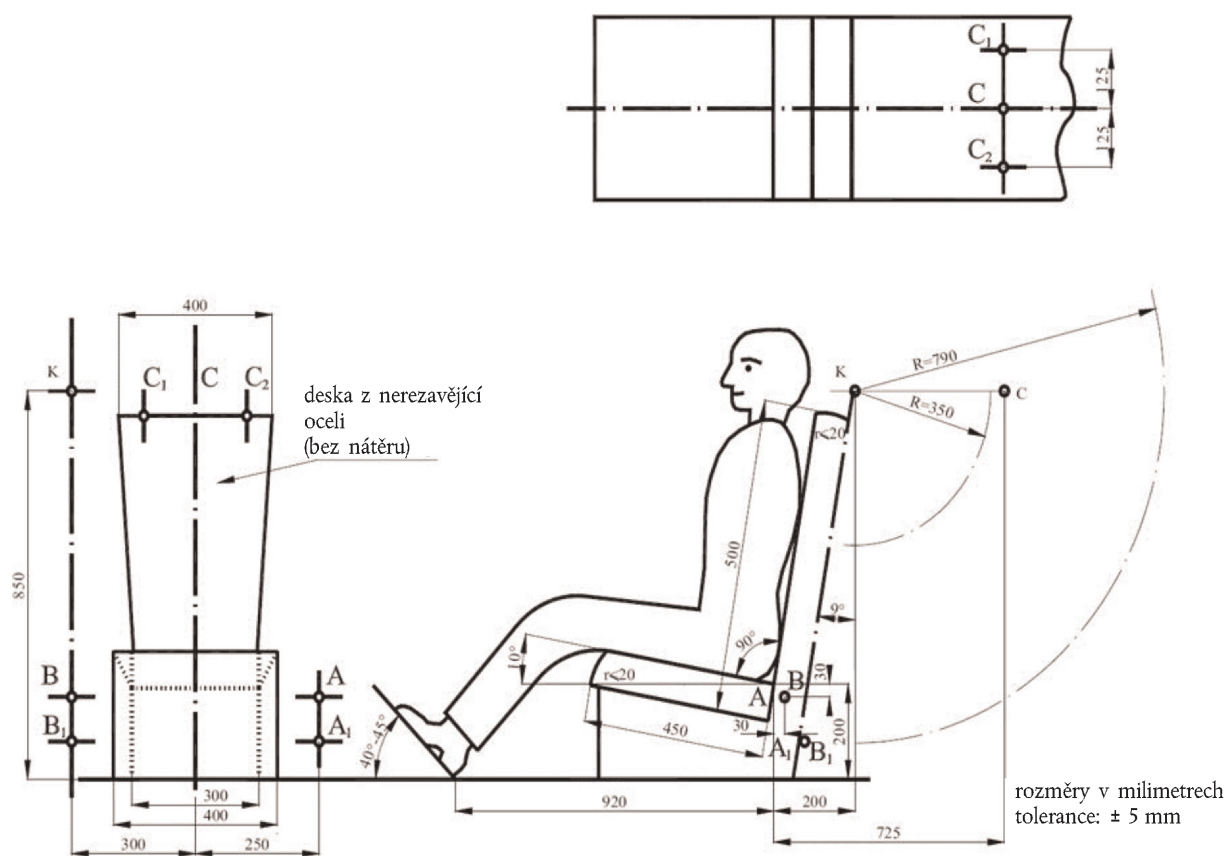
70 hodin při 100 °C	— Mez pevnosti:	pokles $< 15 \%$ R_o
	— Prodloužení:	pokles $< 15 \%$ A_o
	— Objem:	nabobtnání $< 20 \%$

Ponoření do destilované vody

1 týden při 70 °C	— Mez pevnosti:	pokles $< 35 \%$ R_o
	— Prodloužení:	nárůst $< 20 \%$ A_o

Obrázek 1

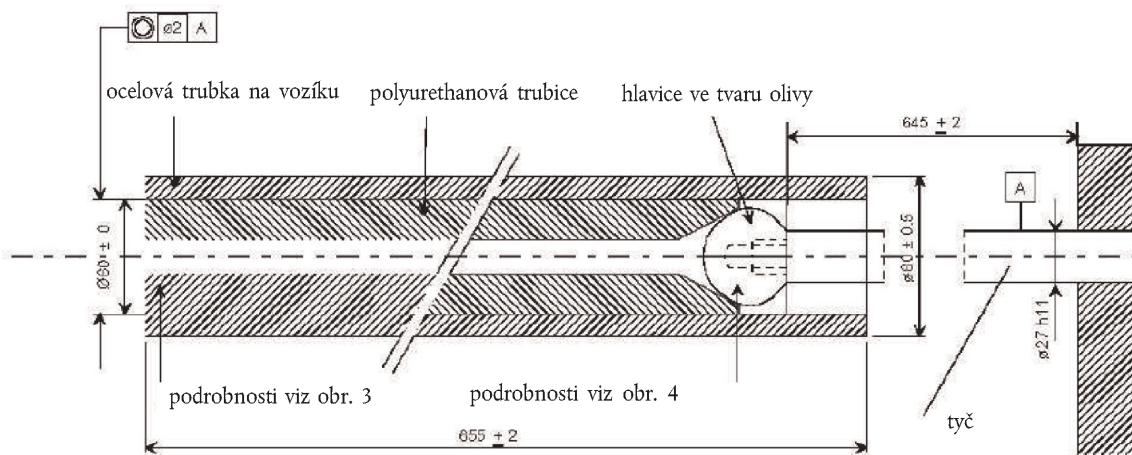
Vozík, sedadlo, kotevní úchyty



Obrázek 2

Brzdné zařízení

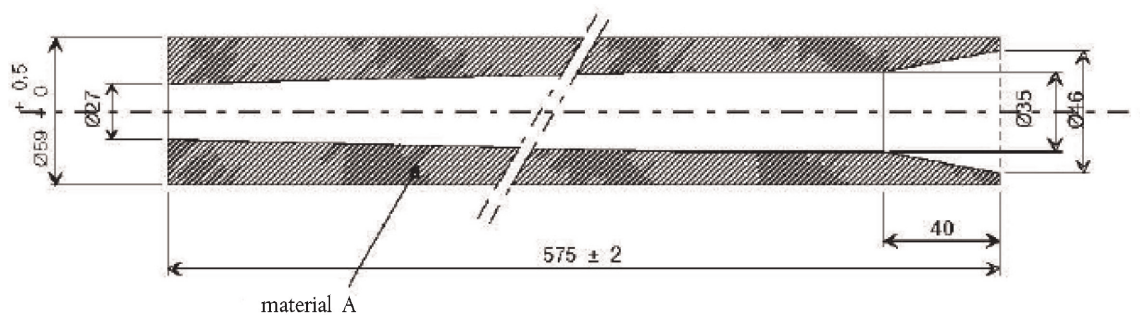
(smontované)



Obrázek 3

Brzdné zařízení

(polyurethanová trubice)

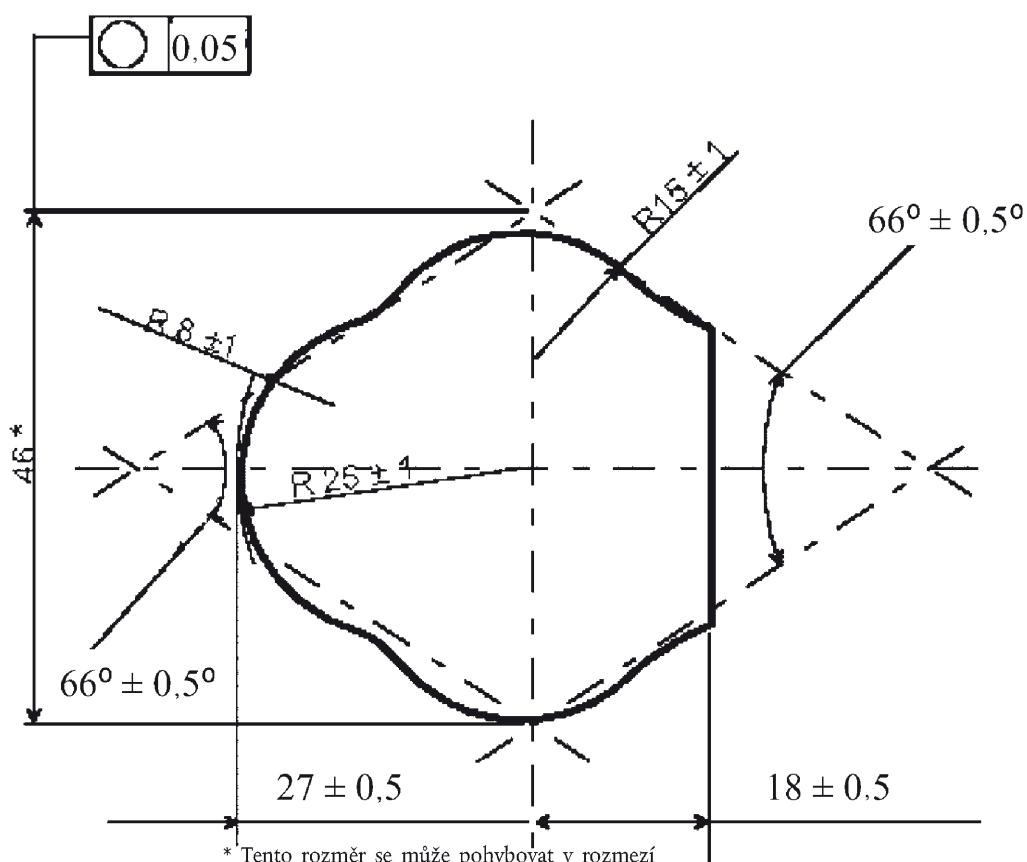
Jakost povrchu
trnu $\sqrt{3,2}$ Tolerance přesahu $\pm 0,2$

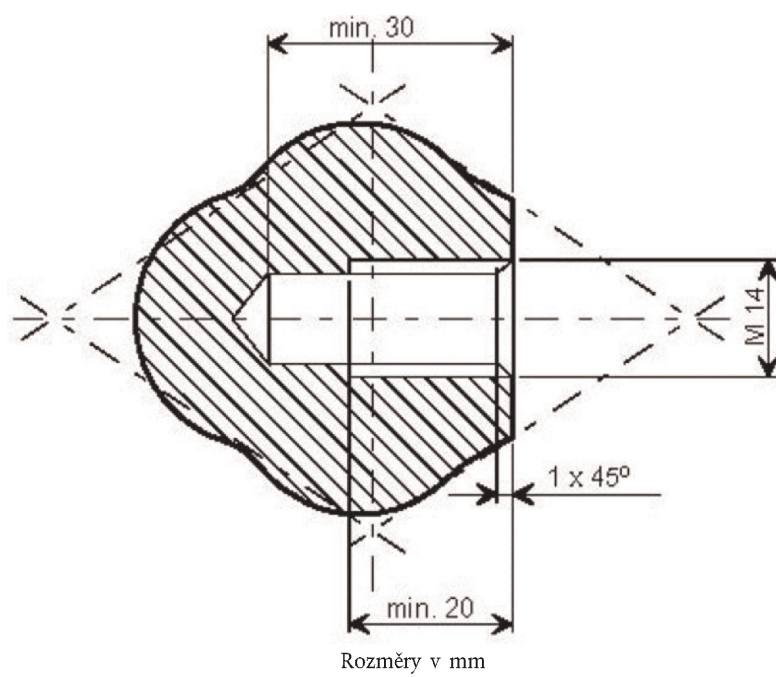
Všchny rozměry v mm

Obrázek 4

Brzdné zařízení

(prvek ve tvaru olivy)

* Tento rozměr se může pohybovat v rozmezí
43 až 49 mm Rozměry v mm



Povrchová úprava $\sqrt{0,4}$

Tolerance přesahu $\pm 0,1$

PŘÍLOHA 7

POPIS FIGURÍNY

1. SPECIFIKACE FIGURÍNY

1.1. Obecně

Hlavní charakteristiky figuríny jsou zobrazeny na následujících obrázcích a uvedeny v tabulkách:

Obrázek 1 Boční pohled na hlavu, krk a trup

Obrázek 2 Čelní pohled na hlavu, krk a trup

Obrázek 3 Boční pohled na kyčel, stehno a bérce

Obrázek 4 Čelní pohled na kyčel, stehno a bérce

Obrázek 5 Hlavní rozměry

Obrázek 6 Figurína v poloze vsedě s vyznačením:

polohy těžiště;

polohy bodů, v nichž se měří posunutí, a výšky ramen.

Tabulka 1 Odkazy, názvy, materiály a hlavní rozměry součástí figuríny a

Tabulka 2 Hmotnost hlavy, krku, trupu, stehna a bérce

1.2. Popis figuríny

1.2.1. Kostra bérce části dolní končetiny (viz obrázky 3 a 4)

Kostra bérce části se skládá ze tří součástí:

desky chodidla (30),

trubky holeně (29) a

trubky kolena (26).

Trubka kolena má dva krajní dorazy, které omezují pohyblivost bérce vzhledem ke stehnu.

Bérce je možno z přímé polohy vychýlit dozadu o 120°.

1.2.2. Kostra stehna (viz obrázky 3 a 4)

Konstrukce stehna sestává ze tří součástí:

trubky kolena (22),

tyče stehna (21) a

trubky kyčle (20).

Pohyblivost kolena je omezena dvěma výřezy v trubce kolena (22), do nichž zapadají výstupky bérce.

1.2.3. Kostra trupu (viz obrázky 1 a 2)

Kostra trupu se skládá z následujících součástí:

trubky kyčle (2),

válečkového řetězu (4),

žeber (6) a (7),

hrudní kosti (8) a

úchytů článků řetězu (3) a částí (7) a (8).

1.2.4. Krk (viz obrázky 1 a 2)

Krk se skládá ze sedmi polyurethanových kotoučů (9). Tuhost krku lze nastavit napínačem řetězu.

1.2.5. Hlava (viz obrázky 1 a 2)

Vlastní hlava (15) je dutá, polyurethanová forma je vyztužena ocelovou deskou (17). Napínač řetězu, kterým lze nastavit tuhost krku, sestává z polyamidového bloku (10), rozpěrné trubky (11) a napínacích článků (12) a (13). Hlava se může otáčet v kloubu v ose atlasu, který se skládá ze seřizovací soupravy (14) a (18), rozpěrné trubky (16) a polyamidového bloku (10).

1.2.6. Kolenní kloub (viz obrázek 4)

Bérec a stehno jsou spojeny trubicí (27) a napínačem (28).

1.2.7. Kyčelní kloub (viz obrázek 4)

Stehna a trup jsou spojeny trubicí (23), třecími destičkami (24) a napínací soupravou (25).

1.2.8. Polyurethan

Typ: směs PU 123 CH

Tvrdość: 50–60 Shore A

1.2.9. Oblečení

Figurína má speciální oblečení (viz tabulka 1).

2. KOREKČNÍ ZAŘÍZENÍ

2.1. Obecně

Při kalibraci figuríny na určité hodnoty a její celkovou hmotnost se rozložení hmotnosti provádí pomocí šesti korekčních ocelových závaží, z nichž každé má hmotnost 1 kg, a která lze upevnit na kyčelní kloub. Šest polyurethanových závaží, každé o hmotnosti 1 kg, lze zavěsit na zadní část trupu.

3. POLŠTÁŘ

Mezi hrudník a oblečení figuríny se vkládá polštář. Tento polštář musí být zhotoven z polyethylenové pěny s následujícími vlastnostmi:

Tvrdość: 7–10 Shore A

Tloušťka: 25 mm + 5

Polštář musí být vyměnitelný.

4. SEŘIZOVÁNÍ KLOUBŮ

4.1. Obecně

Z důvodu reprodukovatelnosti výsledků je nutné stanovit a seřadit tření v jednotlivých kloubech.

4.2. Kolenní kloub

Kolenní kloub se utáhne.

Stehno a bérce se nastaví do svislé polohy.

Bérce se pootočí o 30°.

Napínač (28) se postupně povoluje, až bérce vlastní vahou začne klesat.

V této poloze se napínač zajistí.

4.3. Kyčelní kloub

Kyčelní kloub se utáhne.

Stehno se nastaví do vodorovné polohy a trup do svislé polohy.

Trup se otočí dopředu, aby svíral se stehnem úhel 60°.

Napínač se postupně povoluje, až trup vlastní vahou začne klesat.

V této poloze se napínač zajistí.

4.4. Kloub v ose atlasu

Kloub v ose atlasu se nastaví tak, aby ve směru dopředu i dozadu udržel jen svou vlastní hmotnost.

4.5. Krk

Krk lze nastavit napínačem řetězu (13). Po nastavení krku se při vodorovném zatížení 10 daN horní konec napínače posune o 4–6 cm.

Tabulka 1

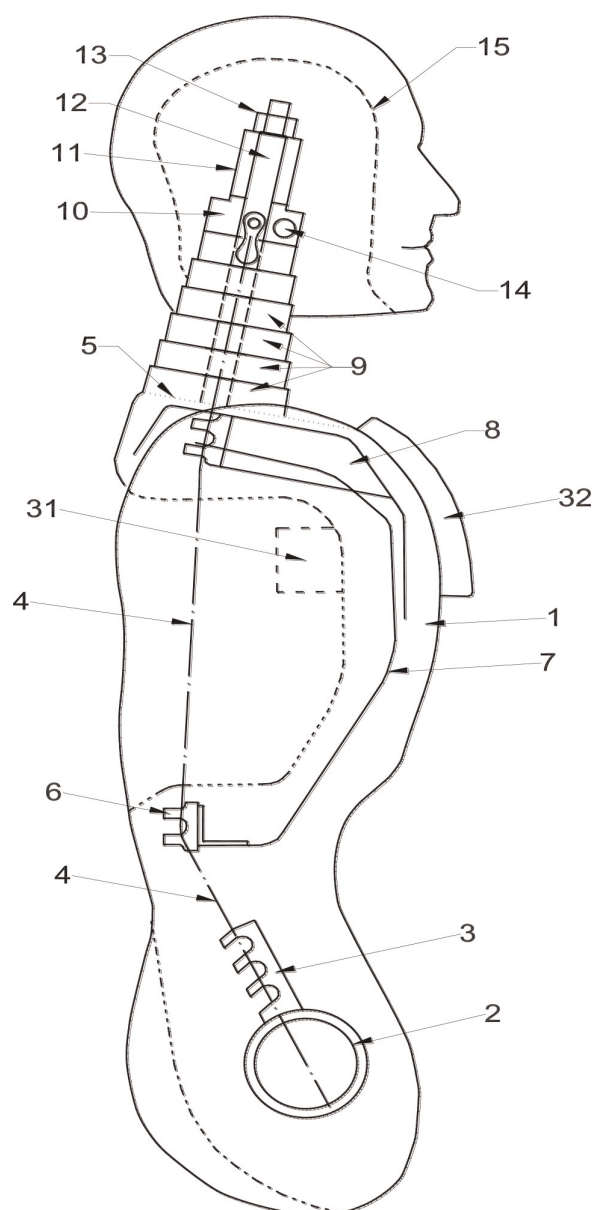
Číslo	Název	Materiál	Rozměry
1	Materiál těla	Polyurethan	—
2	Trubka kyčle	Ocel	76 × 70 × 100 mm
3	Úchyty článků řetězu	Ocel	25 × 10 × 70 mm
4	Válečkový řetěz	Ocel	3/4
5	Ramenní deska	Polyurethan	—
6	Válcovaný profil	Ocel	30 × 30 × 3 × 250 mm
7	Žebra	Perforovaná ocelová deska	400 × 85 × 1,5 mm
8	Hrudní kost	Perforovaná ocelová deska	250 × 90 × 1,5 mm
9	Kotouče (šest ks)	Polyurethan	ø 90 × 20 mm
			ø 80 × 20 mm
			ø 75 × 20 mm

Číslo	Název	Materiál	Rozměry
			ø 70 × 20 mm
			ø 65 × 20 mm
			ø 60 × 20 mm
10	Blok	Polyamid	60 × 60 × 25 mm
11	Rozpěrná trubka	Ocel	40 × 40 × 2 × 50 mm
12	Napínací šroub	Ocel	M16 × 90 mm
13	Napínací matice	Ocel	M16
14	Napínač kloubu v ose atlasu	Ocel	ø 12 × 130 mm (M12)
15	Hlava	Polyurethan	—
16	Rozpěrná trubka	Ocel	ø 18 × 13 × 17 mm
17	Výztužná deska	Ocel	30 × 3 × 500 mm
18	Napínací matice	Ocel	M12 mm
19	Stehna	Polyurethan	—
20	Trubka kyčle	Ocel	76 × 70 × 80 mm
21	Tyč stehna	Ocel	30 × 30 × 440 mm
22	Trubka kolena	Ocel	52 × 46 × 40 mm
23	Spojovací trubka kyčle	Ocel	70 × 64 × 250 mm
24	Třecí destičky (čtyři ks)	Ocel	160 × 75 × 1 mm
25	Napínací souprava	Ocel	M12 × 320 mm + Desky a matice
26	Trubka kolena	Ocel	52 × 46 × 160 mm
27	Spojovací trubka kolena	Ocel	44 × 39 × 190 mm
28	Deska napínače	Ocel	ø 70 × 4 mm
29	Trubka holeně	Ocel	50 × 50 × 2 × 460 mm
30	Deska chodidla	Ocel	100 × 170 × 3 mm
31	Korekční závaží trupu (šest ks)	Polyurethan	Každé o hmotnosti 1 kg
32	Polštář	Polyethylenová pěna	350 × 250 × 25 mm
33	Oblečení	Bavlněné a polyamidové pásy	—
34	Korekční závaží kyčelního kloubu (šest ks)	Ocel	Každé o hmotnosti 1 kg

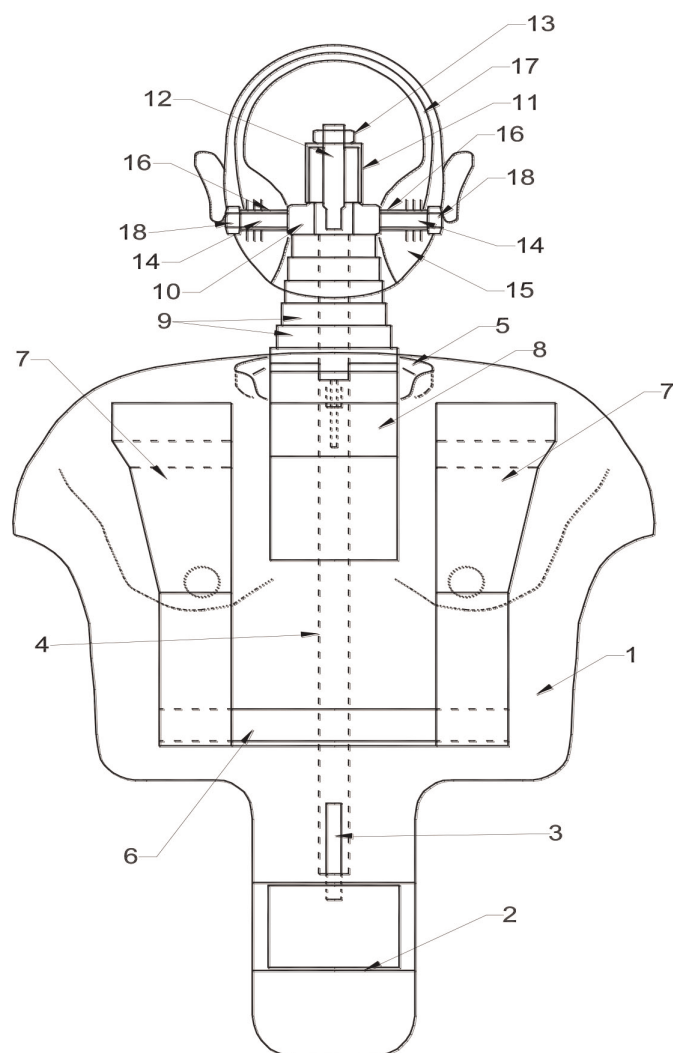
Tabulka 2

Součásti figuríny	Hmotnost v kg
Hlava a krk	$4,6 \pm 0,3$
Trup a paže	$40,3 \pm 1,0$
Stehna	$16,2 \pm 0,5$
Bérec a chodidlo	$9,0 \pm 0,5$
Celková hmotnost včetně korekčních závaží	$75,5 \pm 1,0$

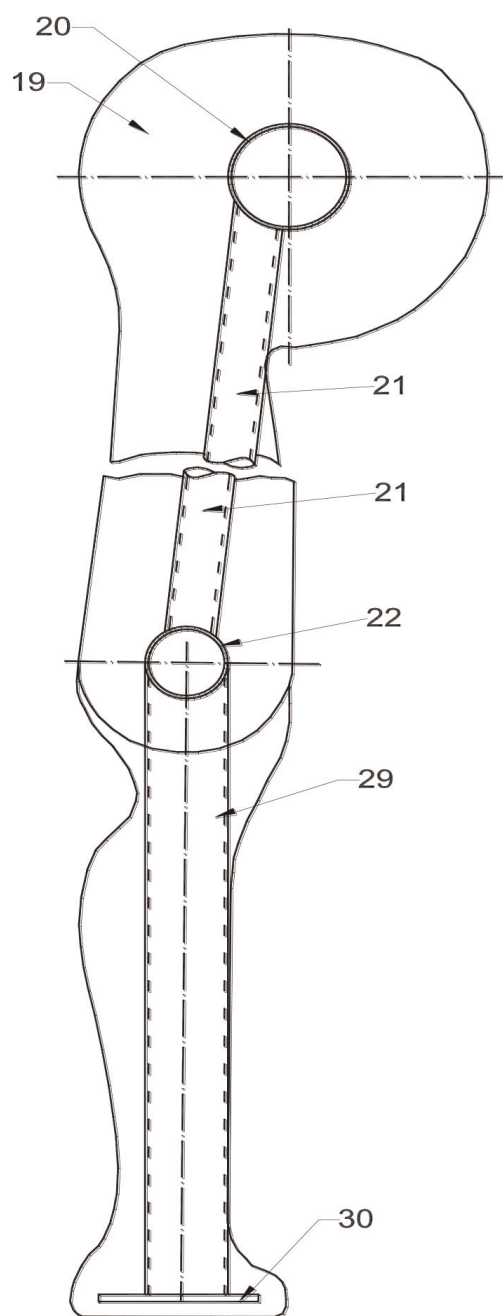
Obrázek 1



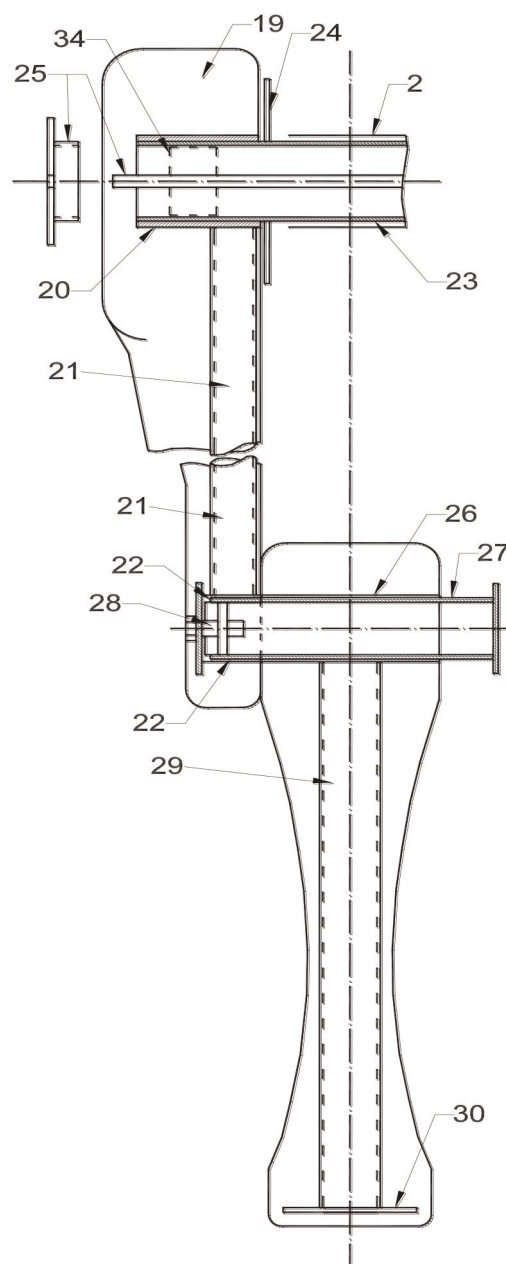
Obrázek 2



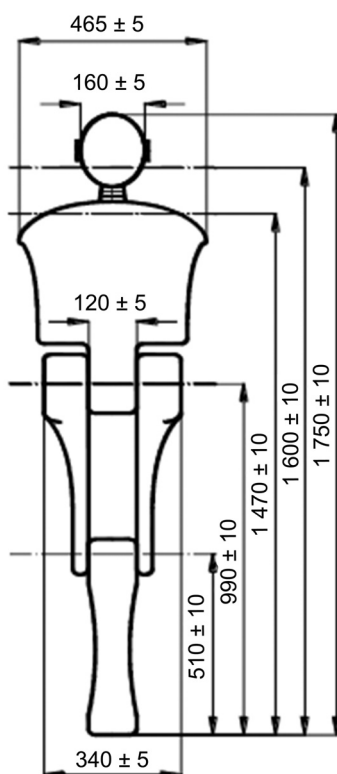
Obrázek 3



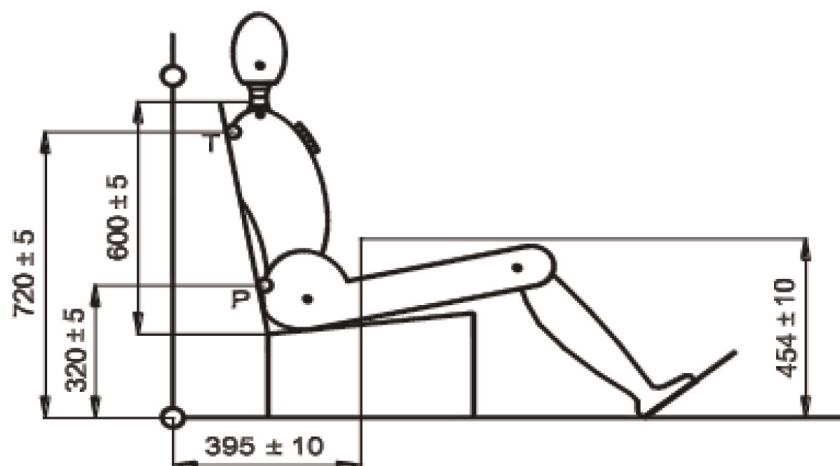
Obrázek 4



Obrázek 5



Obrázek 6



všechny rozměry v mm

G = těžiště

T = referenční bod trupu (vzadu na ose figuríny)

P = referenční bod pánve (vzadu na ose figuríny)

Měření posunu v bodě P neobsahuje složky rotace kolem osy kyčle a kolem svislé osy.

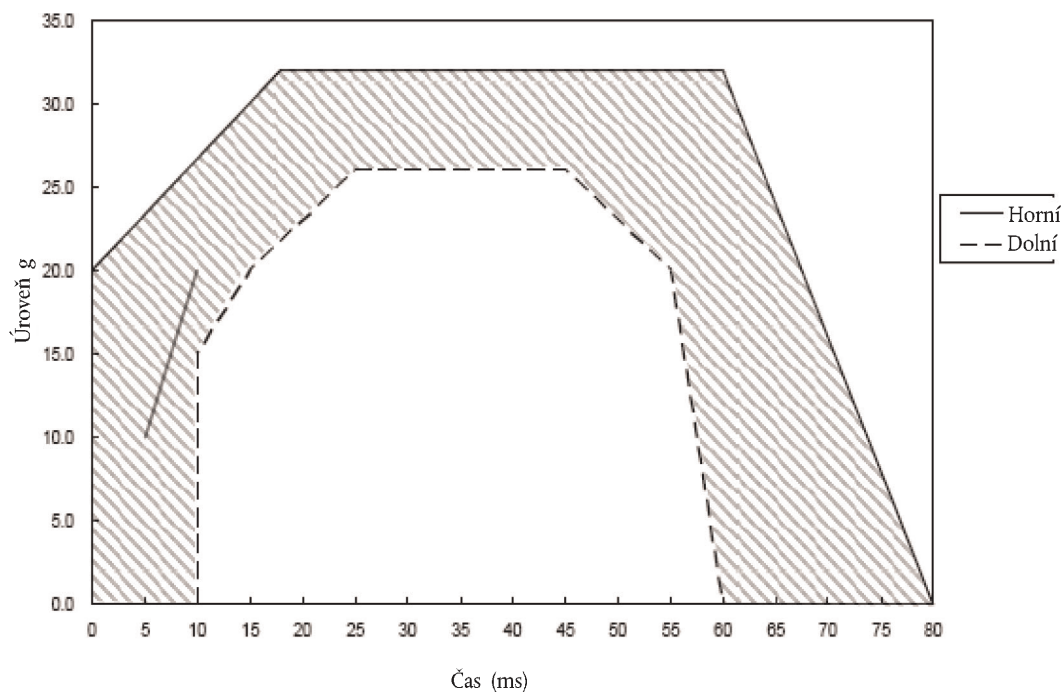
PŘÍLOHA 8

POPIS KŘIVKY ZPOMALENÍ NEBO ZRYCHLENÍ VOZÍKU V ZÁVISLOSTI NA ČASE

Ve všech případech musí kalibrační a měřicí postupy odpovídat postupům stanoveným v mezinárodní normě ISO 6487:2002, měřicí zařízení musí odpovídat specifikaci datového kanálu s frekvenční třídou kanálu (CFC) 60.

Definice jednotlivých křivek

Čas (ms)	Zrychlení (g) Dolní křivka	Zrychlení (g) Horní křivka
0	—	20
10	0	—
10	15	—
15	20	—
18	—	32
25	26	—
45	26	—
55	20	—
60	0	32
80	—	0



Doplňkový segment (viz bod 7.7.4.2) se týká jen saní ke zkoušce zrychlením.

PŘÍLOHA 9

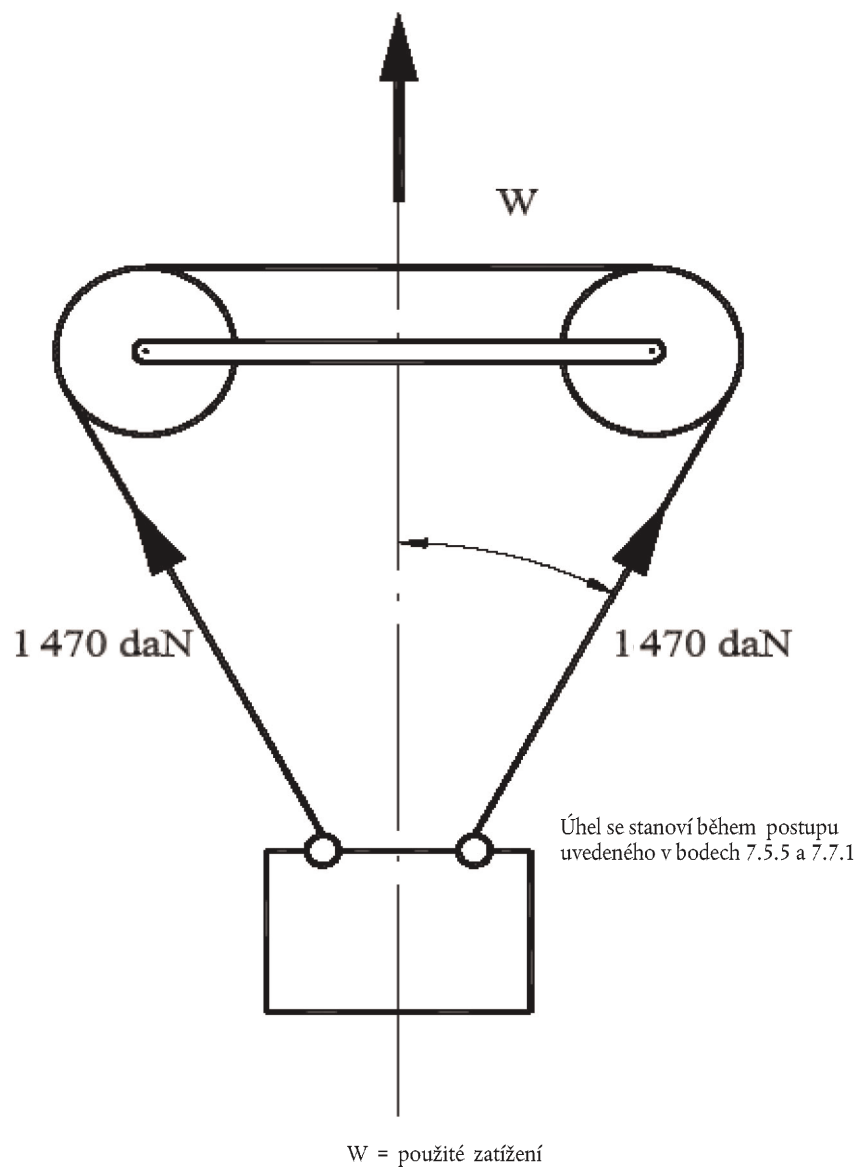
NÁVOD

Ke každému bezpečnostnímu pásu musí být přiloženy návody v jazyce země, v níž má být pás dán do prodeje, s tímto obsahem:

1. Montážní pokyny (nepožadují se, pokud pásy montuje výrobce vozidla) určující vhodnost soupravy pro určité modely vozidel, způsob správného připevnění soupravy ve vozidle spolu s upozorněním, jak předcházet opotřebení popruhů.
2. Návod k použití (může být obsažen v uživatelské příručce k vozidlu, pokud pásy montuje výrobce vozidla) obsahující pokyny, jak může uživatel bezpečnostní pás nejlépe využívat. V návodu musí být poukázáno na:
 - a) důležitost používání pásů při všech jízdách;
 - b) správný způsob nasazování pásu, zejména na:
 - i) správnou polohu spony;
 - ii) nutnost používat pás těsně utažený;
 - iii) správné umístění popruhů a nutnost zabránit jejich kroucení;
 - iv) důležitost toho, aby byl pás používán pouze jedním cestujícím, a zejména, že je nepřípustné poutat se s dítětem na klíně;
 - c) způsob zapínání a rozepínání spony;
 - d) způsob seřízení pásu;
 - e) způsob ovládání navíječů, které mohou být součástí souprav, a způsob kontroly jejich blokování;
 - f) doporučené způsoby čištění pásu a případně i opětovné montáže pro čištění;
 - g) nutnost výměny bezpečnostního pásu po použití při vážné nehodě, pokud vykazuje známky vážnějšího třepení nebo došlo k natržení nebo pokud u pásu vybaveného vizuálním indikátorem přetížení tento indikátor udává, že pás již nelze používat, nebo pokud bylo aktivováno předepínací zařízení, je-li jím bezpečnostní pás vybaven;
 - h) skutečnost, že pás se nesmí jakkoli měnit ani upravovat, protože takové změny mohou způsobit jeho neúčinnost, přičemž zejména v případech, kdy konstrukce pásu umožňuje jeho rozebrání na části, musí být k dispozici návod ke správnému opětovnému sestavení pásu;
 - i) skutečnost, že pás je určen pro osoby se věkem dospělého člověka;
 - j) uložení pásu, pokud se nepoužívá.
3. U bezpečnostních pásů s navíječem typu 4N se v návodu k montáži a na každém balení musí uvést, že pás není vhodný k montáži v motorových vozidlech, používaných pro přepravu cestujících, která nemají více než devět sedadel včetně sedadla řidiče.
4. U všech vozidel, ve kterých lze použít soupravu rozkrokového popruhu, poskytne výrobce/zadatel uživatelům požadavky na montáž. Výrobce postrojového pásu musí předepsat připevnění doplňkových zesilujících prvků pro ukotvení rozkrokových popruhů a jejich montáž ve všech vozidlech, pro která jsou určeny.

PŘÍLOHA 10

ZKOUŠKA SPONY PRO DVA PÁSY



PŘÍLOHA 11

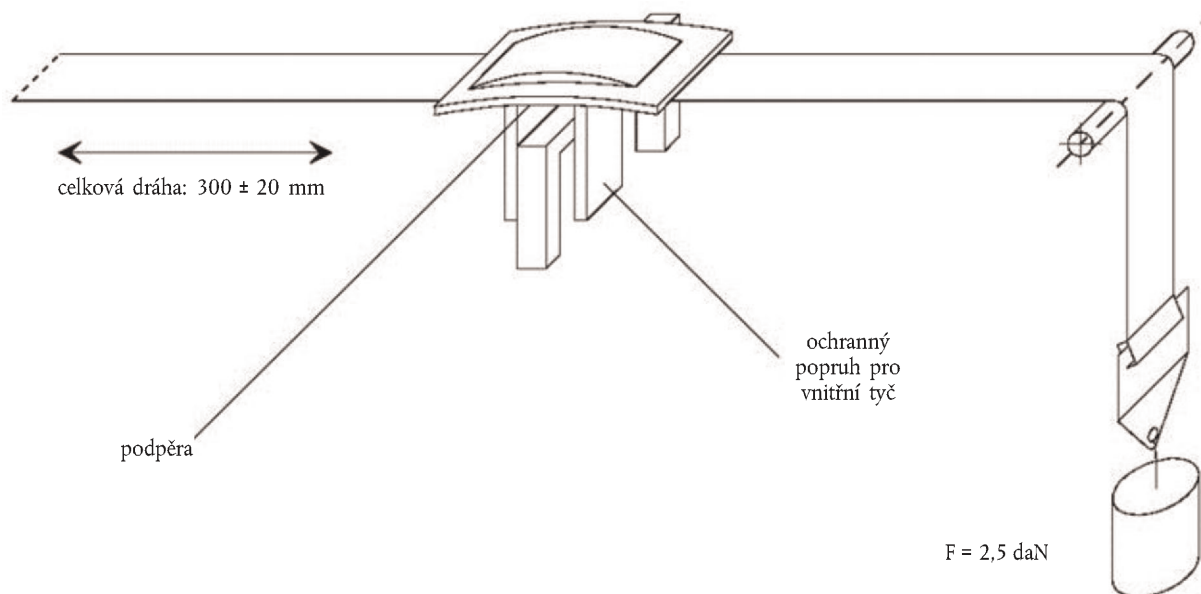
ZKOUŠKA ODOLNOSTI PROTI ODĚRU A ZKOUŠKA MIKROPROKLUZU

Obrázek 1

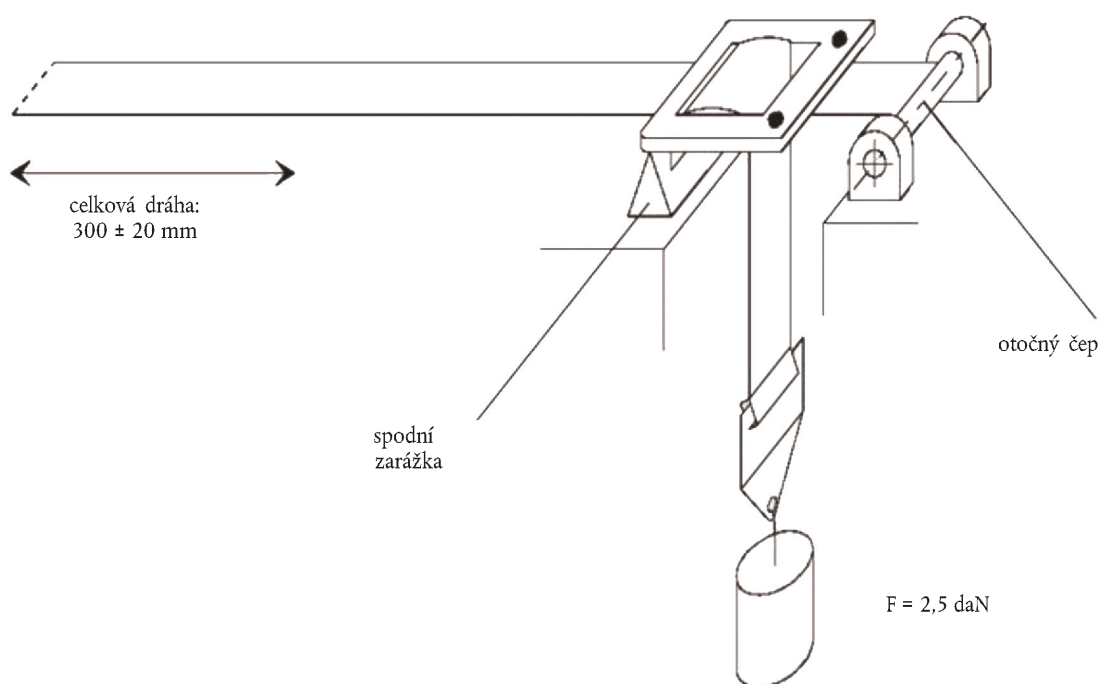
Postup typu 1

Příklady uspořádání zkoušek podle typu seřizovacího zařízení

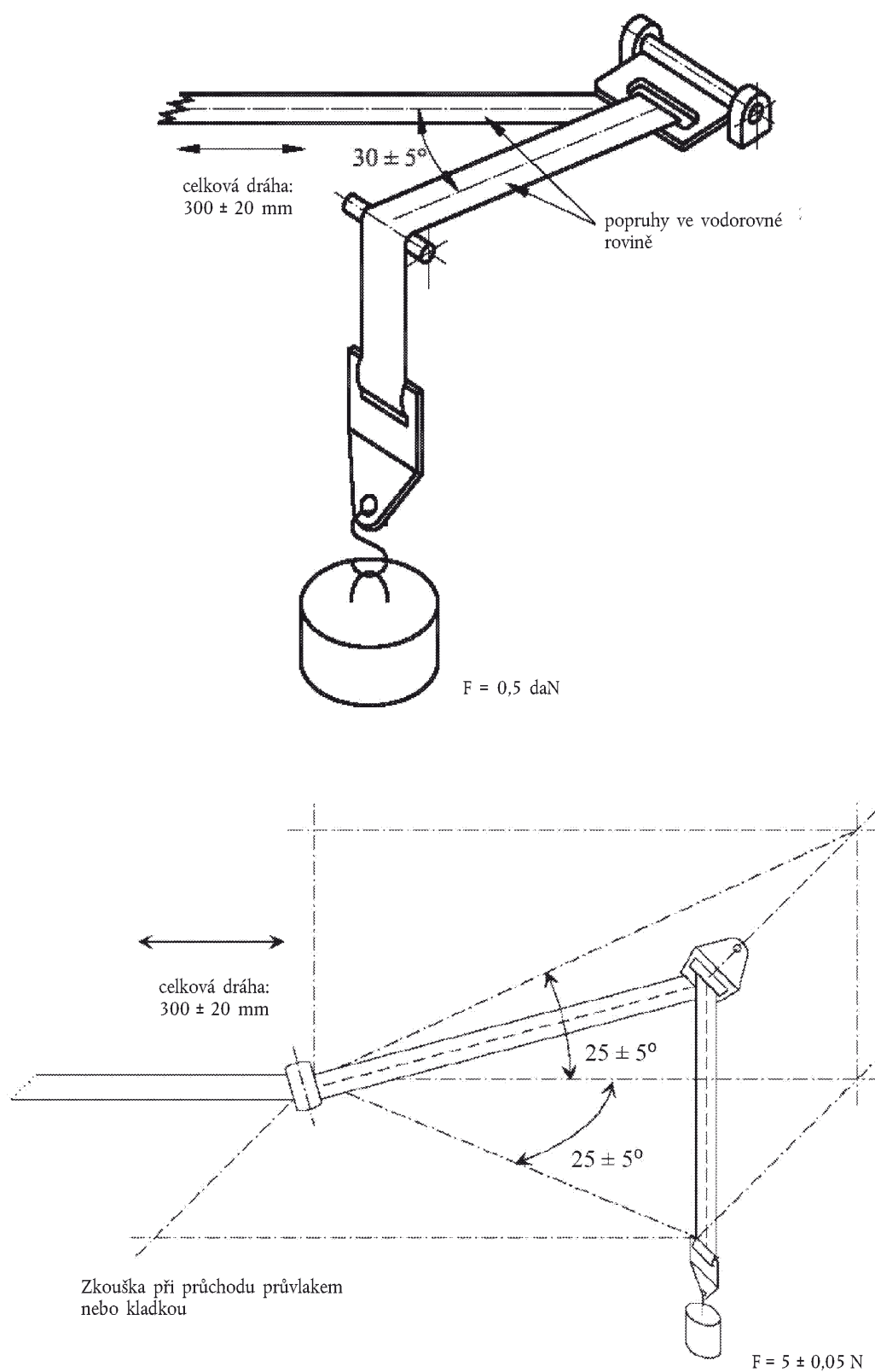
PŘÍKLAD A



PŘÍKLAD B

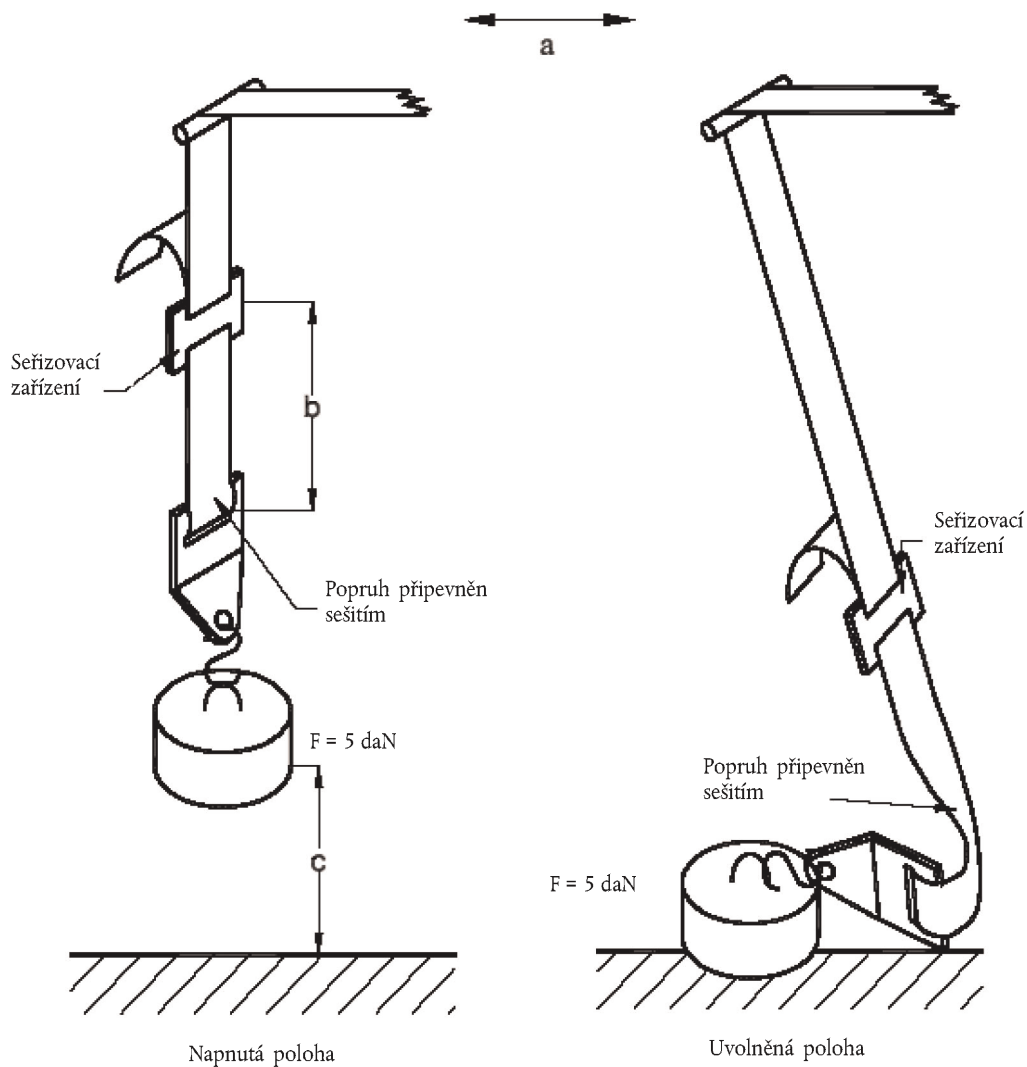


Obrázek 2
Postup typu 2



Všechny rozměry v mm

Obrázek 3

Postup typu 3 a zkouška mikroprokluzucelková dráha: 300 ± 20 mm

Zatížení 5 daN musí být na zkušebním zařízení vedeno vertikálně tak, aby nedošlo k rozkmitání závaží a ke zkroucení popruhu.

Připevňovací kování se připojí k závaží 5 daN stejným způsobem jako ve vozidle.

PŘÍLOHA 12

KOROZNÍ ZKOUŠKA

1. ZKUŠEBNÍ ZAŘÍZENÍ

- 1.1. Zařízení se skládá z mlžné komory, zásobníku solného roztoku, přívodu vhodně upraveného stlačeného vzduchu, jedné nebo několika rozprašovacích trysek, podstavců na vzorky, zařízení k vyhřívání komory a potřebného ovládacího ústrojí. Rozměry a konstrukční detaily zařízení jsou volitelné za předpokladu, že jsou splněny zkušební podmínky.
- 1.2. Je důležité zajistit, aby kapky roztoku nashromážděné na stropě nebo krytu komory nepadaly na zkoušené vzorky.
- 1.3. Kapky roztoku padající ze zkušebních vzorků se nesmějí vracet do zásobníku k opětovnému rozprašování.
- 1.4. Zařízení nesmí být zhotoveno z materiálů ovlivňujících korozní účinky mlhy.

2. UMÍSTĚNÍ ZKUŠEBNÍCH VZORKŮ V MLŽNÉ KOMOŘE

- 2.1. Vzorky, s výjimkou navíječů, musí být podepřeny nebo zavěšeny v úhlu v rozmezí od 15° do 30° od svislice a pokud možno rovnoběžně s hlavním směrem vodorovného proudění mlhy komorou, v závislosti na převládajících zkoušených plochách.
- 2.2. Navíječe musí být podepřeny nebo zavěšeny tak, aby osy cívky k ukládání popruhu byly kolmé k hlavnímu směru vodorovného proudění mlhy komorou. Otvor pro průchod popruhu v navíječi musí rovněž směřovat v tomto hlavním směru.
- 2.3. Jednotlivé vzorky se umístí tak, aby se mlha mohla na všech vzorcích volně usazovat.
- 2.4. Jednotlivé vzorky se umístí tak, aby solný roztok neodkapával z jednoho vzorku na druhý.

3. SOLNÝ ROZTOK

- 3.1. Solný roztok se připraví rozpuštěním 5 ± 1 hmotnostních dílů chloridu sodného v 95 dílech destilované vody. Solí se rozumí chlorid sodný, v zásadě bez niklu a mědi, který v suchém stavu obsahuje nejvýše 0,1 % jodidu sodného a nejvýše 0,3 % všech nečistot.
- 3.2. Roztok musí být takový, aby měl, zachycený po rozprašení při 35 °C, hodnotu pH v rozmezí 6,5 až 7,2.

4. PŘÍVOD VZDUCHU

Stlačený vzduch přiváděný k trysce nebo tryskám k rozprašování solného roztoku musí být prostý oleje a nečistot a jeho tlak musí být udržován v rozmezí od 70 kN/m² do 170 kN/m².

5. PODMÍNKY V MLŽNÉ KOMOŘE

- 5.1. V oblasti expozice v mlžné komoře musí být udržována teplota 35 ± 5 °C. V oblasti expozice se umístí nejméně dva čisté jímače mlhy tak, aby se zabránilo shromažďování kapek roztoku ze zkušebních vzorků nebo jiných zdrojů. Jímače musí být umístěny v blízkosti zkušebních vzorků, jeden co nejbližně některé z trysek a druhý co nejdále od všech trysek. Mlha musí být taková, aby se z každých 80 cm² vodorovné jímací plochy v každém jímači shromáždilo 1,0 až 2,0 ml roztoku za hodinu, měřeno po dobu nejméně 16 hodin.
- 5.2. Tryska nebo trysky musí být usměrněny nebo seřízeny tak, aby nestříkaly přímo na zkušební vzorky.

[illegible]

PŘÍLOHA 14

KONTROLA SHODNOSTI VÝROBY

1. ZKOUŠKY

Bezpečnostní pásy musí prokazatelně vyhovět požadavkům následujících zkoušek:

1.1. Ověření prahu zablokování a životnosti navijeců s nouzovým blokováním

Podle ustanovení bodu 7.6.2 tohoto předpisu v nejméně příznivém směru po vykonání zkoušek životnosti, které jsou podrobně popsány v bodech 7.2, 7.6.1 a 7.6.3 a požadovány podle bodu 6.2.5.3.5 tohoto předpisu.

1.2. Ověření životnosti navijeců s automatickým blokováním

Podle ustanovení bodu 7.6.1 tohoto předpisu doplněného zkouškami podle bodů 7.2 a 7.6.3 jako požadavek bodu 6.2.5.2.3 tohoto předpisu.

1.3. Zkouška pevnosti popruhů po stabilizaci

Podle postupu popsaného v bodě 7.4.2 tohoto předpisu po stabilizaci podle požadavků bodů 7.4.1.1 až 7.4.1.5 tohoto předpisu.

1.3.1. Zkouška pevnosti popruhů po zkoušce odolnosti proti oděru

Podle postupu popsaného v bodě 7.4.2 tohoto předpisu po stabilizaci podle požadavků bodu 7.4.1.6 tohoto předpisu.

1.4. Zkouška mikroprokluzu

Podle postupu popsaného v bodě 7.3 tohoto předpisu.

1.5. Zkouška tuhých částí

Podle postupu popsaného v bodě 7.5 tohoto předpisu.

1.6. Ověření požadavků funkčnosti bezpečnostního pásu nebo zádržného systému při dynamické zkoušce

1.6.1. Zkoušky se stabilizací

1.6.1.1. Pásy nebo zádržné systémy opatřené navijecem s nouzovým blokováním podle ustanovení bodů 7.7 a 7.8 tohoto předpisu, s pásem, který byl předtím vystaven 45 000 cyklů zkoušky životnosti navijeců, předepsané v bodě 7.6.1 tohoto předpisu, a zkouškám definovaným v bodech 6.2.2.4, 7.2 a 7.6.3 tohoto předpisu.

1.6.1.2. Pásy nebo zádržné systémy s navijecem s automatickým blokováním: podle ustanovení bodů 7.7 a 7.8 tohoto předpisu s použitím pásu, který byl předtím vystaven 10 000 cyklů zkoušky životnosti navijeců předepsané v bodě 7.6.1 tohoto předpisu, a zkouškám definovaným v bodech 6.2.2.4, 7.2 a 7.6.3 tohoto předpisu.

1.6.1.3. Statické pásy: podle ustanovení bodů 7.7 a 7.8 tohoto předpisu u bezpečnostního pásu, který prošel zkouškou předepsanou v bodech 6.2.2.4 a 7.2 tohoto předpisu.

1.6.2. Zkouška bez stabilizace

Podle ustanovení bodů 7.7 a 7.8 tohoto předpisu.

2. ČETNOST ZKOUŠEK A VÝSLEDKY

2.1. Četnost zkoušek podle požadavků bodů 1.1 až 1.5 této přílohy se určuje podle statisticky řízeného a nahodilého výběru v souladu s některým z běžných postupů zajištění kvality.

- 2.1.1. V případě navíječů s nouzovým blokováním se kromě toho kontrolují celé sestavy:
- 2.1.1.1. buď podle ustanovení bodů 7.6.2.1 a 7.6.2.2 tohoto předpisu v nejméně příznivém směru, jak je stanoveno v bodě 7.6.2.1.2. Výsledky zkoušek musí splňovat požadavky bodů 6.2.5.3.1.1 a 6.2.5.3.3 tohoto předpisu;
- 2.1.1.2. nebo podle ustanovení bodu 7.6.2.3 tohoto předpisu v nejméně příznivém směru. Rychlost náklonu může být větší, než je předepsaná rychlost, pokud tím nejsou ovlivněny výsledky zkoušky. Výsledky zkoušek musí splňovat požadavky bodu 6.2.5.3.1.4 tohoto předpisu.
- 2.2. Při ověřování shody pomocí dynamické zkoušky podle bodu 1.6 této přílohy se uplatní následující minimální četnosti zkoušek:
- 2.2.1. Zkoušky se stabilizací
- 2.2.1.1. V případě pásů s navíječem s nouzovým blokováním,
- je-li denní produkce větší než 1 000 pásů: jeden pás ze 100 000 vyrobených kusů, s minimální četností jeden pás za dva týdny,
- je-li denní produkce nejvýše 1 000 pásů: jeden pás z 10 000 vyrobených kusů, s minimální četností jeden pás za rok od každého druhu blokovacího mechanismu, ⁽¹⁾
- se podrobí zkoušce podle bodu 1.6.1.1 této přílohy.
- 2.2.1.2. V případě pásů s navíječem s automatickým blokováním a statických pásů:
- je-li denní produkce větší než 1 000 pásů: jeden pás ze 100 000 vyrobených kusů, s minimální četností jeden pás za dva týdny,
- je-li denní produkce nejvýše 1 000 pásů: jeden pás z 10 000 vyrobených kusů, s minimální četností jeden pás za rok,
- se podrobí zkoušce podle bodů 1.6.1.2 a 1.6.1.3 této přílohy.
- 2.2.2. Zkoušky bez stabilizace
- 2.2.2.1. V případě pásů s navíječem s nouzovým blokováním se zkoušce předepsané v bodě 1.6.2 podrobí následující počet vzorků:
- 2.2.2.1.1. je-li denní produkce nejméně 5 000 pásů, dva pásy z 25 000 vyrobených kusů, s minimální četností jeden pás denně od každého druhu blokovacího mechanismu;
- 2.2.2.1.2. je-li denní produkce menší než 5 000 pásů, jeden pás z 5 000 vyrobených kusů, s maximální četností jeden pás ročně od každého druhu blokovacího mechanismu.
- 2.2.2.2. V případě pásů s navíječem s automatickým blokováním a statických pásů se zkoušce předepsané v bodě 1.6.2. podrobí následující počet vzorků:
- 2.2.2.2.1. je-li denní produkce nejméně 5 000 pásů, dva pásy z 25 000 vyrobených kusů, s minimální četností jeden pás denně od každého schváleného typu;

⁽¹⁾ Pro účely této přílohy se „druhem blokovacího mechanismu“ rozumí všechny navíječe s nouzovým blokováním, jejichž mechanismy se liší pouze v úhlu nebo úhlech vedení snímáčího zařízení k referenčnímu systému os vozidla.

- 2.2.2.2.2. je-li denní produkce menší než 5 000 pásů, jeden pás z 5 000 vyrobených kusů, s minimální četností jeden pás ročně od každého schváleného typu.
- 2.2.3. Výsledky
- Výsledky zkoušek musí splňovat požadavky bodu 6.4.1.3.1 tohoto předpisu.
- Pohyb figuríny vpřed lze podle bodu 6.4.1.3.2 tohoto předpisu (nebo případně 6.4.1.4) kontrolovat během zkoušky se stabilizací podle bodu 1.6.1 této přílohy pomocí zjednodušeně upravené metody.
- 2.2.3.1. V případě schválení podle bodu 6.4.1.3.3 tohoto předpisu a bodu 1.6.1 této přílohy se pouze upřesňuje, že žádná část pásu nesmí být porušena nebo uvolněna a že rychlost referenčního bodu hrudníku nesmí být vyšší než 24 km/hod při posunutí o 300 mm.
- 2.3. Pokud zkušební vzorek při určité zkoušce nevyhoví, provede se podle stejných požadavků zkouška nejméně tří dalších vzorků. Pokud u dynamických zkoušek jeden z těchto vzorků při zkoušce nevyhoví, držitel schválení nebo jeho řádně pověřený zástupce sdělí schvalovacímu orgánu, který schválení typu udělil, jaké kroky přijal k obnovení shodnosti výroby.
-

PŘÍLOHA 15

POSTUP PRO STANOVENÍ BODU „H“ A SKUTEČNÉHO ÚHLU TRUPU PRO MÍSTA K SEZENÍ V MOTOROVÝCH VOZIDLECH ⁽¹⁾

Dodatek 1 - Popis trojrozměrného zařízení ke stanovení bodu „H“ ⁽¹⁾

Dodatek 2 - Trojrozměrný referenční systém ⁽¹⁾

Dodatek 3 - Referenční údaje týkající se míst k sezení ⁽¹⁾

⁽¹⁾ Postup je popsán v příloze 1 a jejích dodatcích 1, 2 a 3 Úplného usnesení o konstrukci vozidel (R.E.3) (dokument ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.3 – www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html)

PŘÍLOHA 16

MONTÁŽ BEZPEČNOSTNÍCH PÁSŮ S VYZNAČENÍM TYPŮ PÁSŮ A TYPŮ NAVÍJEČŮ

Minimální požadavky na bezpečnostní pásy a navíječe						
Kategorie vozidla	Místa k sezení směřující dopředu				Místa k sezení směřující dozadu	Místa k sezení směřující bočně
	Vnější místa k sezení		Místa k sezení uprostřed			
	Přední	Jiná než přední	Přední	Jiná než přední		
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 nebo Ar4m, Ar4Nm •	Br3, Br4m, Br4Nm nebo Ar4m, Ar4Nm •	Br3, Br4m, Br4Nm nebo Ar4m, Ar4Nm •	Br3, Br4m, Br4Nm nebo Ar4m, Ar4Nm •	Br3, Br4m, Br4Nm	—
M ₃	Viz bod 8.1.7 týkající se podmínek pro povolení břišního pásu	Viz bod 8.1.7 týkající se podmínek pro povolení břišního pásu	Viz bod 8.1.7 týkající se podmínek pro povolení břišního pásu	Viz bod 8.1.7 týkající se podmínek pro povolení břišního pásu		B, Br3, Br4m, Br4Nm
N ₁	Ar4m, Ar4Nm	Ar4m, Ar4Nm nebo Br4m, Br4Nm Ø	B, Br3, Br4m, Br4Nm nebo A, Ar4m, Ar4Nm* ⁽¹⁾	B, Br3, Br4m, Br4Nm	B, Br3, Br4m, Br4Nm	—
		Bod 8.1.2.1 břišní pás povolen na vnitřních sedadlech u uličky	Bod 8.1.6 břišní pás povolen, pokud není čelní sklo v referenční oblasti			—
N ₂	Br3, Br4m, Br4Nm nebo Ar4m, Ar4Nm*	B, Br3, Br4m, Br4Nm	B, Br3, Br4m, Br4Nm nebo A, Ar4m, Ar4Nm*	B, Br3, Br4m, Br4Nm	B, Br3, Br4m, Br4Nm	—
N ₃	Bod 8.1.6 břišní pás povolen, jestliže čelní sklo je mimo referenční oblast, a pro sedadlo řidiče		Bod 8.1.6 břišní pás povolen, pokud není čelní sklo v referenční oblasti			—

A: Tříbodový (břišní a diagonální) pás	B: Dvoubodový (břišní) pás	r: Navíječ	m: Navíječ s nouzovým blokováním s vícenásobnou citlivostí
3: Navíječ s automatickým blokováním	4: Navíječ s nouzovým blokováním	N: Navíječ s vyšším prahem odezvy	(viz předpis č. 16, body 2.14.3 a 2.14.5)
*: Odkazuje na bod 8.1.6 tohoto předpisu ⁽²⁾	Ø: Odkazuje na bod 8.1.2.1 tohoto předpisu	•: Odkazuje na bod 8.1.7 tohoto předpisu ⁽²⁾	

⁽¹⁾ Oprava dodatku 12 k sérii změn 04, platná od počátku.

⁽²⁾ Oprava revize 4, platná od počátku.

Poznámka: Ve všech případech lze všechny pásy typu S montovat místo všech možných pásů typu A nebo B za předpokladu, že jejich kotevní úchyty vyhovují předpisu č. 14.

Pokud byl postrojový pás schválen jako pás typu S podle tohoto předpisu a používá břišní popruh, ramenní popruhy a popřípadě jeden nebo dva navíječe, může výrobce/žadatel tento pás dodávat s jedním nebo dvěma doplňkovými rozkrokovými popruhy, včetně částí, kterými se připevňují ke kotevním úchytům. Tyto doplňkové kotevní úchyty nemusí splňovat požadavky předpisu č. 14. (oprava dodatku 14 k sérii změn 04, platná od počátku).

PŘÍLOHA 17

Požadavky na montáž bezpečnostních pásů a zadržných systémů pro dospělé cestující v motorových vozidlech na sedadlech směřujících dopředu a na montáž dětských zadržných systémů ISOFIX a dětských zadržných systémů i-Size

1. KOMPATIBILITA S DĚTSKÝMI ZÁDRŽNÝMI SYSTÉMY

- 1.1. Výrobce vozidla musí v příručce k vozidlu uvést, v jaké míře je každé místo k sezení vhodné pro přepravu dětí do 12 let (nebo do výšky 1,5 m) nebo k montáži dětských zadržných systémů. Tato informace musí být v národním jazyce nebo přinejmenším v jednom z národních jazyků země, kde se vozidlo nabízí k prodeji.

U všech dopředu směřujících sedadel pro cestující a u každého místa ISOFIX musí výrobce vozidla buď:

- a) uvést, že toto místo k sezení je vhodné pro dětské zadržné systémy kategorie „univerzální“ (viz bod 1.2 níže);
- b) uvést, zda je místo ISOFIX vhodné pro dětské zadržné systémy ISOFIX kategorie „univerzální“ (viz bod 1.2 níže);
- c) uvést seznam dětských zadržných systémů v kategoriích „polouniverzální“, „s omezeným použitím“ nebo „pro určitá vozidla“, které jsou pro dané místo k sezení ve voze vhodné, včetně hmotnostní skupiny (hmotnostních skupin), pro kterou/které jsou tyto zadržné systémy určeny;
- d) uvést seznam dětských zadržných systémů ISOFIX v kategoriích „polouniverzální“, „s omezeným použitím“ nebo „pro určitá vozidla“, které jsou pro daná místa ISOFIX ve vozidle vhodná, včetně hmotnostní skupiny (hmotnostních skupin) a velikostní skupiny systému ISOFIX, pro které jsou dětské zadržné systémy ISOFIX určeny;
- e) poskytnout vestavěný dětský zadržný systém a uvést hmotnostní skupinu (skupiny), pro kterou/které je zadržný systém určen a odpovídající uspořádání;
- f) zajistit jakoukoli kombinaci a), b), c), d), e);
- g) uvést hmotnostní skupinu (skupiny) dětí, kterou/které nelze na uvedeném místě k sezení přepravovat.

Výrobce vozidla určí v příručce každé místo k sezení, které je rovněž vhodné pro umístění dětského zadržného systému i-Size (viz bod 1.3 níže).

Rovněž se uvede, jestli se místo k sezení hodí k použití pouze s dětskými zadržnými systémy směřujícími dopředu.

V dodatku 3 této přílohy jsou uvedeny tabulky obsahující tyto údaje ve vhodném formátu.

- 1.2. Dětským zadržným systémem nebo dětským zadržným systémem ISOFIX kategorie „univerzální“ se rozumí dětský zadržný systém schválený pro kategorii „univerzální“ podle předpisu č. 44 dodatku 5 k sérii změn 03. Místa k sezení nebo místa ISOFIX, která výrobce vozidla uvádí jako vhodná k montáži dětských zadržných systémů nebo dětských zadržných systémů ISOFIX, musí splňovat ustanovení dodatku 1 nebo 2 této přílohy. Jakékoli případné omezení souběžného použití dětských zadržných systémů ISOFIX na sousedních místech a/nebo mezi místy ISOFIX a místy k sezení pro dospělé se musí uvést v tabulce 2 dodatku 3 této přílohy.
- 1.3. Dětským zadržným systémem i-Size se rozumí dětský zadržný systém schválený podle kategorie i-Size předpisu č. 129. Místa k sezení, která jsou výrobcem vozidla označena jako vhodná k montáži dětských zadržných systémů i-Size, musí splňovat ustanovení dodatku 2 této přílohy. Jakékoli případné omezení souběžného použití dětských zadržných systémů ISOFIX nebo dětských zadržných systémů i-Size na sousedních místech a/nebo mezi místy ISOFIX, místy i-Size a místy k sezení pro dospělé musí být uvedeno v tabulce 2 dodatku 3 této přílohy.

Dodatek 1

Ustanovení týkající se montáže dětských zádržných systémů kategorie „univerzální“ upevňovaných bezpečnostními pásy z výbavy vozidla

1. OBECNĚ

1.1. Ke stanovení vhodnosti míst k sezení pro montáž dětských zádržných systémů kategorie „univerzální“ se použije zkušební postup a požadavky v tomto dodatku.

1.2. Zkoušky lze provádět na vozidle nebo reprezentativní části vozidla.

2. POSTUP ZKOUŠKY

2.1. Sedadlo se nastaví zcela dozadu do nejnižší polohy.

2.2. Úhel sklonu opěradla se nastaví do polohy určené výrobcem. Pokud není k dispozici žádná specifikace, měl by se použít úhel 25° od svislice nebo nejbližší pevná poloha opěradla.

2.3. Horní kotevní úchyt se nastaví do nejnižší polohy.

2.4. Na opěradlo a sedák se rozprostře bavlněná látka.

2.5. Na sedadlo vozidla se umístí zkušební přípravek (dle popisu na obrázku 1 tohoto dodatku).

2.6. Pokud je místo k sezení určené k umístění univerzálního zádržného systému směřujícího dopředu nebo dozadu, postupuje se podle bodů 2.6.1, 2.7, 2.8, 2.9 a 2.10. Pokud je místo k sezení určené pouze k umístění univerzálního zádržného systému směřujícího dopředu, postupuje se podle bodů 2.6.2, 2.7, 2.8, 2.9 a 2.10.

2.6.1. Popruh bezpečnostního pásu se umístí do přibližně správné polohy na zkušební přípravek podle obrázků 2 a 3 a zapne se spona.

2.6.2. Břišní popruh bezpečnostního pásu se v přibližně správné poloze přetáhne kolem spodní části zkušebního přípravku o poloměru 150 mm podle obrázku 3 a zapne se spona.

2.7. Zajistí se, aby osa zkušebního přípravku byla ± 25 mm od skutečné osy místa k sezení rovnoběžně s osou vozidla.

2.8. Zajistí se, aby popruh nebyl volný. Použije se dostatečná síla, aby se odstranila vůle, popruh se však nesmí napínat.

2.9. Střed přední části zkušebního přípravku se rovnoběžně se spodním povrchem potlačí dozadu silou $100 \text{ N} \pm 10 \text{ N}$ a přestane se působit silou.

2.10. Střed horního povrchu zkušebního přípravku se přitlačí svisle dolů silou $100 \text{ N} \pm 10 \text{ N}$ a přestane se působit silou.

3. POŽADAVKY

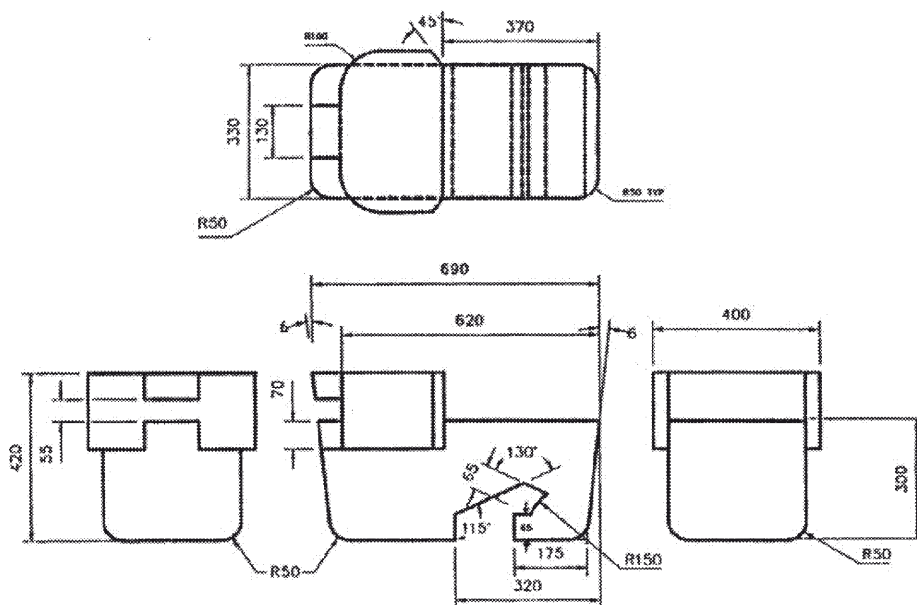
3.1. Základna zkušebního přípravku se musí dotýkat jak přední, tak zadní částí povrchu sedáku. Pokud tomuto dotyku zabráňuje vybrání pro protažení pásu v přípravku, lze toto vybrání vyplnit do roviny se spodní plochou zkušebního přípravku.

3.2. Břišní popruh bezpečnostního pásu se musí dotýkat zkušebního přípravku na obou stranách vzadu v místech určených pro průběh pásu (viz obrázek 3).

3.3. Pokud by nastavení uvedená v bodech 2.1, 2.2 a 2.3 nesplňovala výše uvedené požadavky, lze sedadlo, opěradlo sedadla a kotevní úchyty bezpečnostního pásu nastavit do alternativní polohy stanovené výrobcem pro normální použití, ve které se musí výše uvedené postupy instalace opakovat, a znovu se ověřit, zda jsou požadavky splněny. Tato alternativní poloha musí být zanesena do tabulky 1 uvedené v dodatku 3 této přílohy.

Obrázek 1

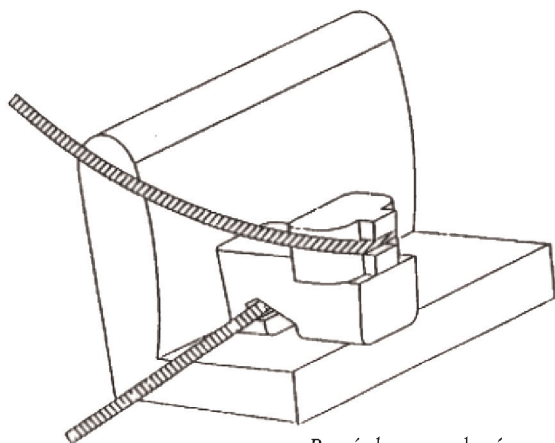
Specifikace zkušebního přípravku



Hmotnost 23 kg rovnoměrně rozdělená

Obrázek 2

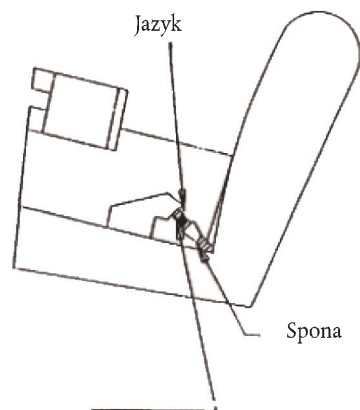
Instalace zkušebního přípravku na sedadlo vozidla (viz bod 2.6.1)



Poznámka: popruh pásu se musí dotýkat zaoblené hrany po obou stranách přípravku

Obrázek 3

Ověření kompatibility (viz body 2.6.1 a 3.2)



Je znázorněn pouze břišní pás

Dodatek 2

Ustanovení týkající se montáže dopředu a dozadu směřujících univerzálních a polouniverzálních dětských zádržných systémů ISOFIX na místa ISOFIX nebo i-Size

1. OBECNĚ

- 1.1. Ke stanovení vhodnosti míst ISOFIX pro instalaci univerzálních a polouniverzálních dětských zádržných systémů ISOFIX, jakož i ke stanovení vhodnosti míst k sezení i-Size pro montáž dětských zádržných systémů i-Size, se použijí zkušební postup a požadavky uvedené v tomto dodatku.
- 1.2. Zkoušky lze provádět na vozidle nebo reprezentativní části vozidla.

Pokud jde o místa k sezení i-Size, dodržení požadavků na instalaci podpěry může být posouzeno prostřednictvím fyzické zkoušky, počítačové simulace nebo názorných výkresů.

2. POSTUP ZKOUŠKY

U každého místa ISOFIX ve vozidle, jak je uvedeno výrobcem vozidla v tabulce 2 dodatku 3, jakož i u každého případného místa k sezení i-Size, jak je uvedeno výrobcem vozidla v tabulce 3 dodatku 3, se musí ověřit, zda je možné umístit odpovídající přípravek (přípravky) dětského zádržného systému (CRF), a v případě místa k sezení i-Size navíc i posuzovaný rozsah pro montáž podpěry i-Size.

- 2.1. Při kontrole CRF na sedadle, s posuzovaným rozsahem pro montáž podpěry i-Size nebo bez něj, je možné, aby bylo sedadlo seřízeno do nejzadnější a nejnižší polohy.
- 2.2. Úhel sklonu opěradla se nastaví do konstrukční polohy určené výrobcem a opěrka hlavy do nejnižší a nejzadnější polohy. Pokud specifikace úhlu opěradla není k dispozici, použije se úhel odpovídající odklonu trupu 25° od svislice nebo nejbližší pevná poloha opěradla.

Při kontrole CRF na zadním sedadle, s posuzovaným rozsahem pro montáž podpěry i-Size nebo bez něj, je možné sedadlo vozidla umístěné před tímto zadním sedadlem seřídít podélně dopředu, ne však dále než do střední polohy mezi nejzadnější a nejpřednější polohou. Je také možno seřídít úhel opěradla, nastavení do vzpřímené polohy však nesmí překročit mez odpovídající úhlu trupu 15°.

- 2.3. Na opěradlo a sedák se rozprostře bavlněná látka.
- 2.4. CRF, s posuzovaným rozsahem pro montáž podpěry i-Size nebo bez něj, se umístí na místo ISOFIX nebo i-Size.
- 2.5. Na systém kotevních úchytlů ISOFIX, a to na střed mezi kotevními úchyty ISOFIX, se vyvine síla o velikosti 100 N $\pm$ 10 N, vedená rovnoběžně se spodním povrchem, poté se přestane působit silou.
- 2.6. CRF, s posuzovaným rozsahem pro montáž podpěry i-Size nebo bez něj, se připevní k systému kotevních úchytlů ISOFIX.
- 2.7. Střed horního povrchu zkušebního přípravku se přitlačí svisle dolů silou 100 N $\pm$ 10 N a přestane se působit silou.

3. POŽADAVKY

Následující zkušební podmínky se použijí pouze pro CRF, s posuzovaným rozsahem pro montáž podpěry i-Size nebo bez něj, když jsou umístěné na místech ISOFIX a/nebo i-Size. Nevyžaduje se, aby za těchto podmínek bylo možné CRF, s posuzovaným rozsahem pro montáž podpěry i-Size nebo bez něj, posunout do místa ISOFIX a/nebo i-Size a z něj.

- 3.1. Umístění CRF, s posuzovaným rozsahem pro montáž podpěry i-Size nebo bez něj, musí být možné, aniž by tomu překážel interiér vozidla. Základna CRF musí mít úhlovou rozteč $15^\circ \pm 10^\circ$ nad vodorovnou rovinou procházející systémem kotevních úchytů ISOFIX.
- 3.2. Kotevní úchyt horního upínání systému ISOFIX, pokud existuje, musí zůstat přístupný.
- 3.3. Pokud by nebylo možné výše uvedené požadavky splnit při seřízení uvedeném výše v bodě 2, je možné nastavit sedadla, opěradla a opěrky hlavy do alternativních poloh stanovených výrobcem pro normální použití, poté se musí výše uvedené postupy instalace opakovat a ověřit, zda jsou požadavky splněny. Tyto alternativní polohy se uvedou jako informace do tabulky 2 a/nebo 3 dodatku 3 této přílohy. Sedadla pro cestující před místy k sezení i-Size smí být rovněž posunuta před obvyklou polohu používání. V takových případech musí výrobce vozidla v příručce k vozidlu uvést, že příslušné sedadlo pro cestující nesmí být v takových polohách obsazeno.
- 3.4. Pokud by nebylo možné výše uvedené požadavky splnit za přítomnosti některých odnímatelných součástí výbavy interiéru, lze takové prvky odstranit a poté se musí znovu ověřit, zda jsou splněny požadavky bodu 3. V takovém případě je nutno uvést odpovídající informace v tabulce 2 a/nebo 3 dodatku 3 této přílohy.
4. VELIKOSTNÍ TRÍDY A PŘÍPRAVKY DĚTSKÝCH ZÁDRŽNÝCH SYSTÉMŮ ISOFIX
- A – ISO/F3: Dopředu směřující dětský zádržný systém plné výšky pro batolata
- B – ISO/F2: Dopředu směřující dětský zádržný systém snížené výšky pro batolata
- B1 – ISO/F2X: Dopředu směřující dětský zádržný systém snížené výšky pro batolata
- C – ISO/R3: Dozadu směřující dětský zádržný systém plné velikosti pro batolata
- D – ISO/R2: Dozadu směřující dětský zádržný systém zmenšené velikosti pro batolata
- E – ISO/R1: Dozadu směřující dětský zádržný systém pro nemluvňata
- F – ISO/L1: Bočně vlevo směřující dětský zádržný systém (brašna na přenášení dítěte)
- G – ISO/L2: Bočně vpravo směřující dětský zádržný systém (brašna na přenášení dítěte)

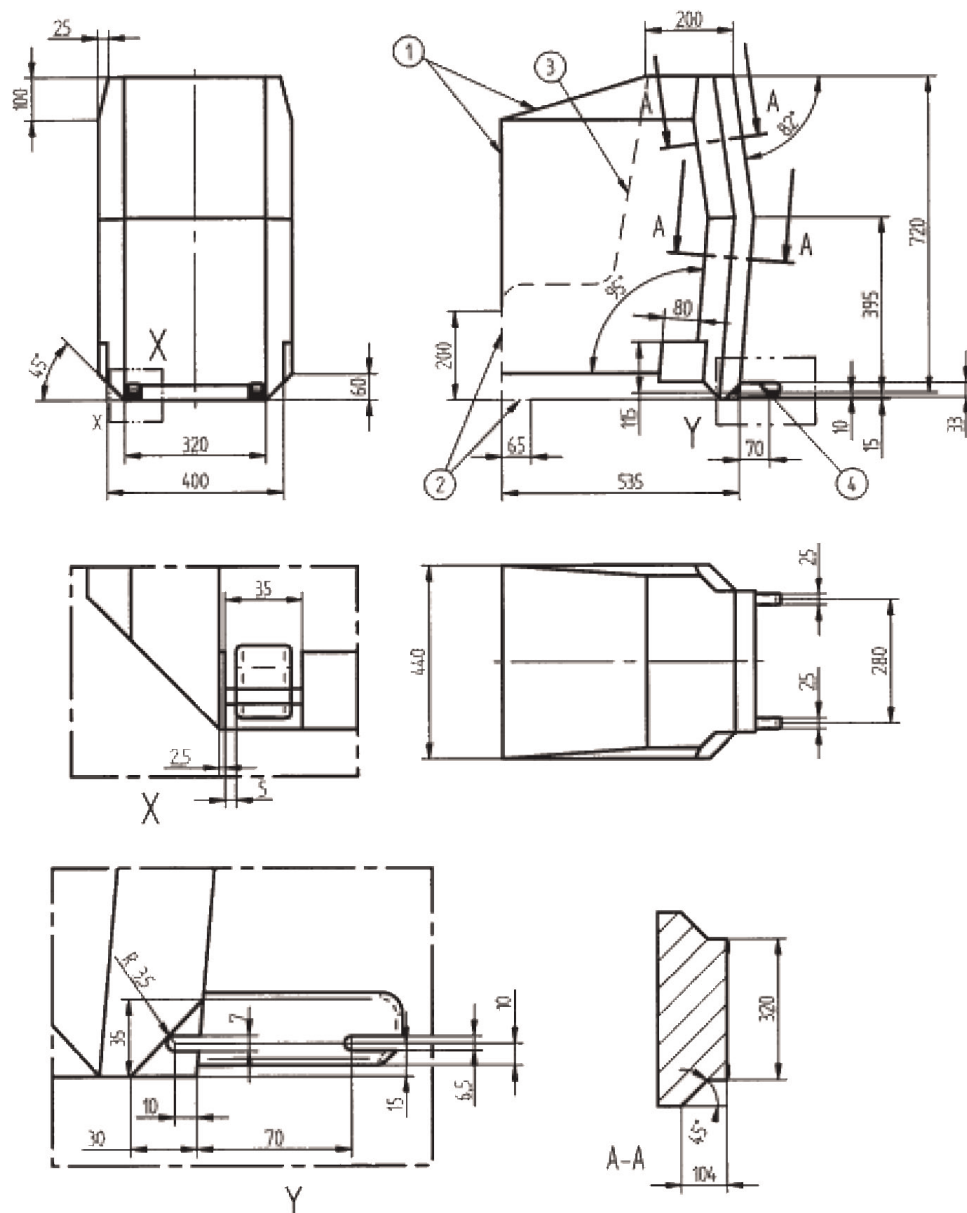
Níže uvedené přípravky musí být zkonstruovány s hmotností v rozmezí 5 až 15 kg a s dostatečnou trvanlivostí a pevností, aby vyhověly funkčním požadavkům.

Hmotnostní skupina	Velikostní třída ISOFIX	Přípravek (CRF)
Skupina 0: – do 10 kg	F	ISO/L1
	G	ISO/L2
	E	ISO/R1
Skupina 0+: do 13 kg	C	ISO/R3
	D	ISO/R2
	E	ISO/R1
Skupina I: 9 až 18 kg	A	ISO/F3
	B	ISO/F2
	B1	ISO/F2X
	C	ISO/R3
	D	ISO/R2

4.1. Obrysy dopředu směřujících dětských zádržných systémů plné výšky pro batolata

Obrázek 1

Rozměry obrysů ISO/F3 dopředu směřujících dětských zádržných systémů plné výšky pro batolata (výška 720 mm) VELIKOSTNÍ TŘÍDA ISOFIX A



Legenda

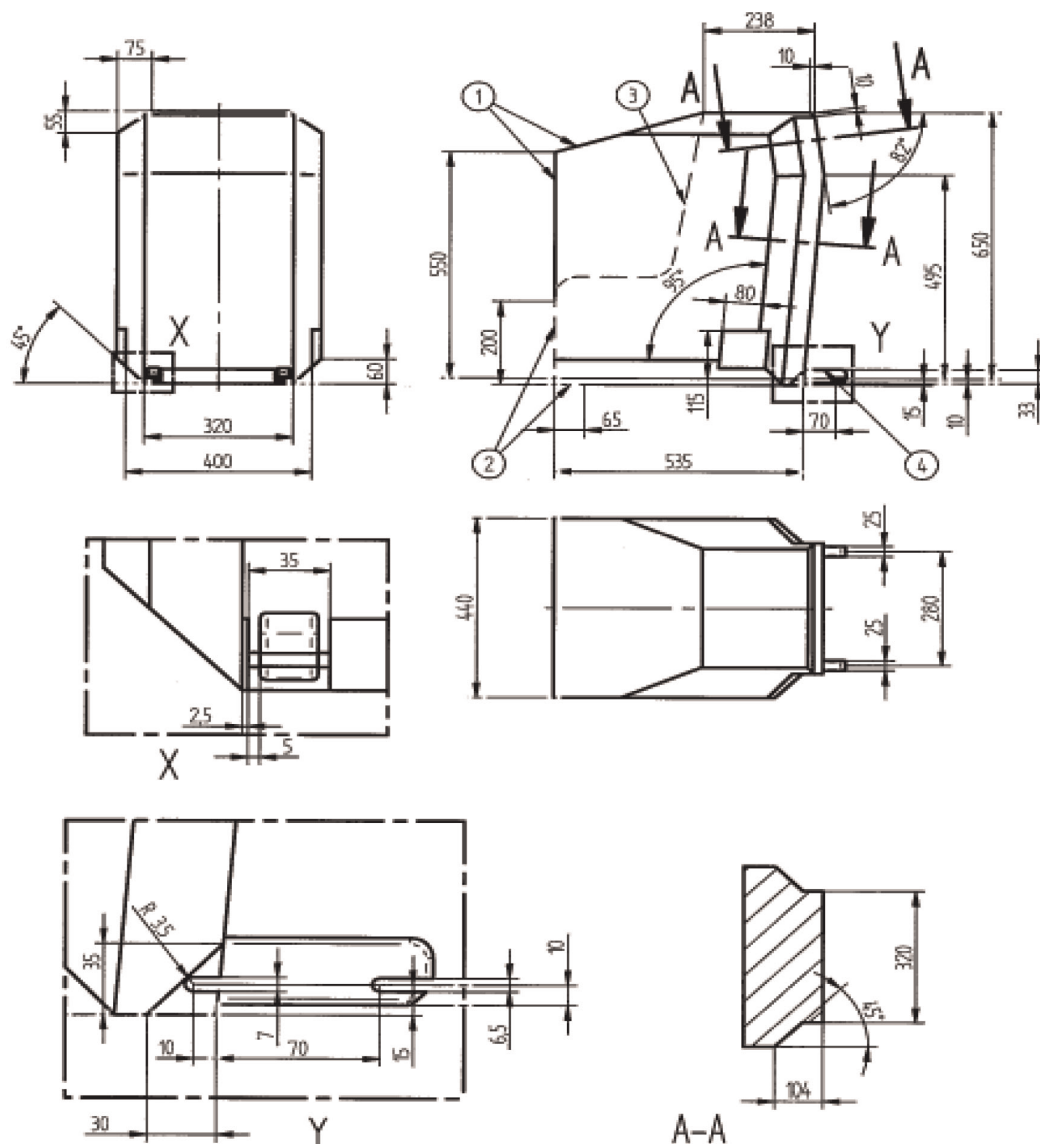
1. Omezení ve směru dopředu a nahoru.
2. Přerušovaná čára ohraničuje oblast, do níž smí vyčnívat podpora dětského zádržného systému určitého vozidla nebo podobné zařízení.
3. Nepoužije se.
4. Další specifikace k oblasti připojení jsou uvedeny v předpise č. 44.

1. Omezení ve směru dopředu a nahoru.
2. Přerušovaná čára ohraničuje oblast, do níž smí vyčnívat podpěra dětského zádržného systému určitého vozidla nebo podobné zařízení.
3. Nepoužije se.
4. Další specifikace k oblasti připojení jsou uvedeny v předpise č. 44.
5. Upevňovací bod pro popruh horního upínání.

4.3. Obrysy dopředu směřujících dětských zádržných systémů snížené výšky pro batolata druhé verze tvaru povrchu zadní části

Obrázek 3

Rozměry obrysů ISO/F2X druhé verze tvaru povrchu zadní části dopředu směřujících dětských zádržných systémů snížené výšky pro batolata (výška 650 mm) – VELIKOSTNÍ TŘÍDA ISOFIX B1

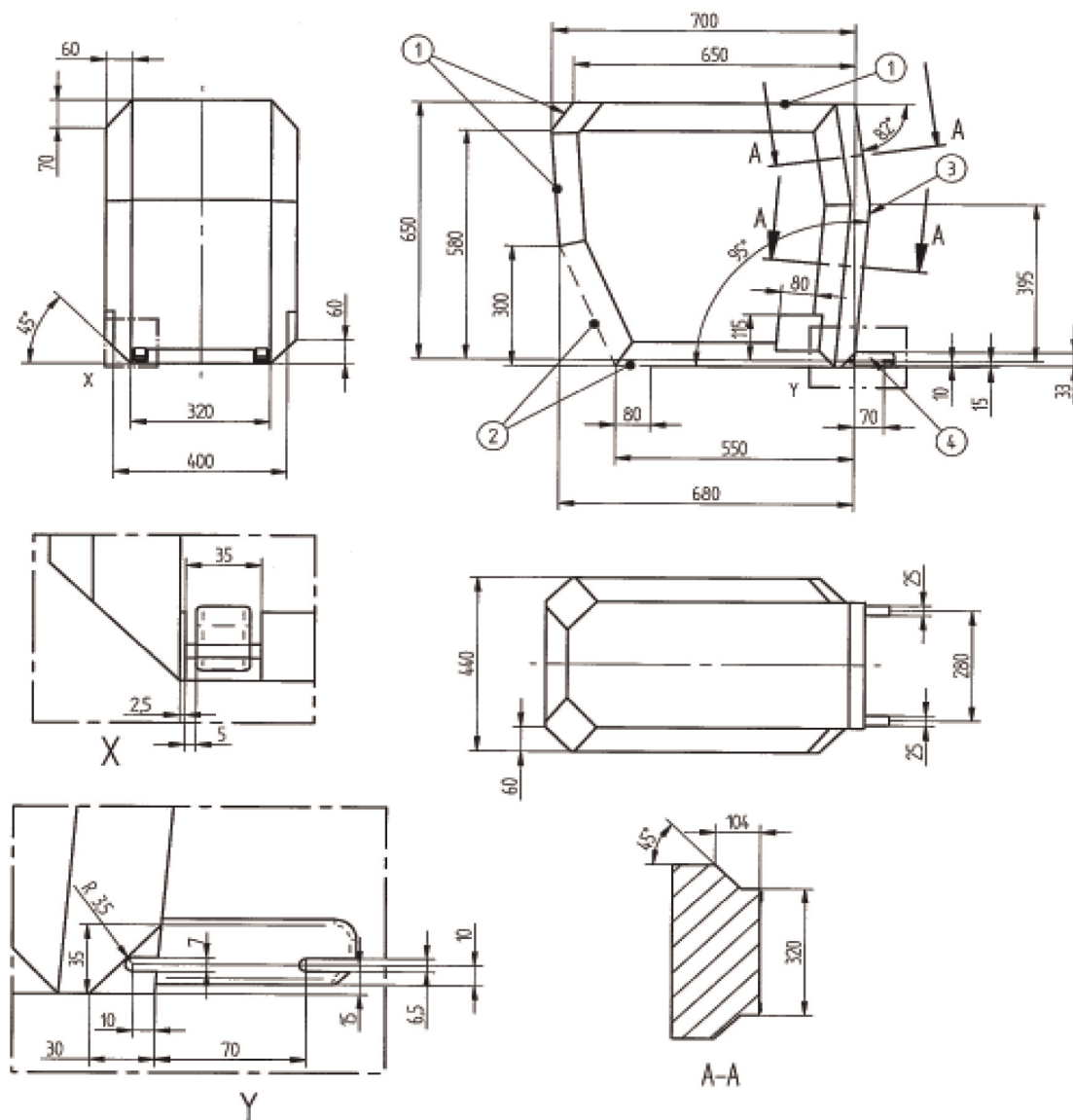


Legenda

1. Omezení ve směru dopředu a nahoru.
2. Přerušovaná čára ohraničuje oblast, do níž smí vyčnívat podpora dětského zádržného systému určitého vozidla nebo podobné zařízení.
3. Nepoužije se.
4. Další specifikace k oblasti připojení jsou uvedeny v předpise č. 44.

4.5. Obrysy dozadu směřujících dětských zádržných systémů zmenšené velikosti pro batolata

Obrázek 5

Rozměry obrysů ISO/R2 dozadu směřujících dětských zádržných systémů zmenšené velikosti pro batolata – VELIKOSTNÍ TŘÍDA ISOFIX D

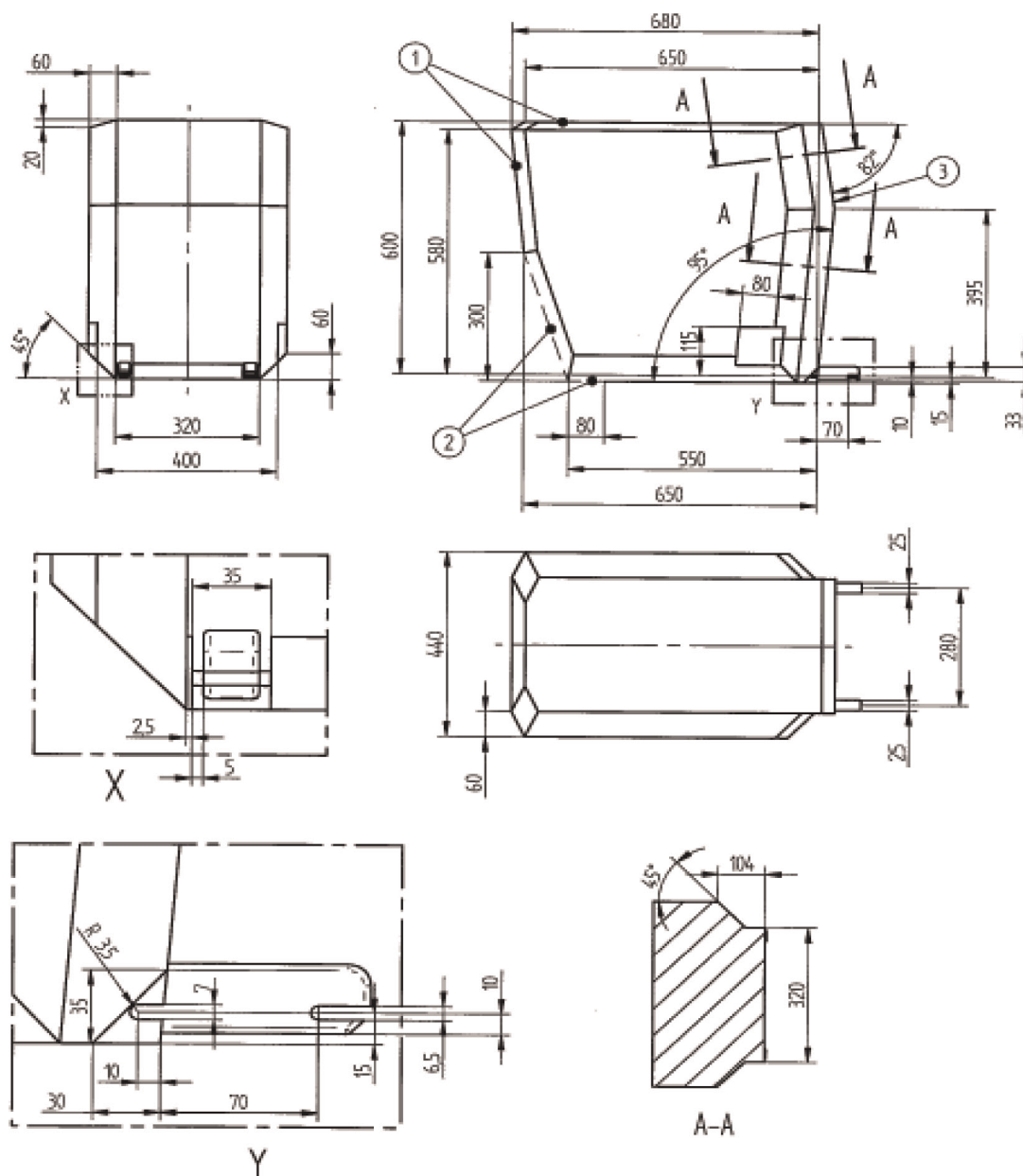
Legenda

1. Omezení ve směru dozadu a nahoru.
2. Přerušovaná čára ohraničuje oblast, do níž smí vyčnívat podpora dětského zádržného systému určitého vozidla nebo podobné zařízení.
3. Omezení ve směru dozadu (na obrázku směrem doprava) je dáno dopředu směřujícím obrysem na obrázku 2.
4. Další specifikace k oblasti připojení jsou uvedeny v předpise č. 44.

4.6. Obrisy dozadu směřujících dětských zádržných systémů pro nemluvňata

Obrázek 6

Rozměry obrysů ISO/R1 dozadu směřujících dětských zádržných systémů pro nemluvňata – VELIKOSTNÍ TŘÍDA ISOFIX E



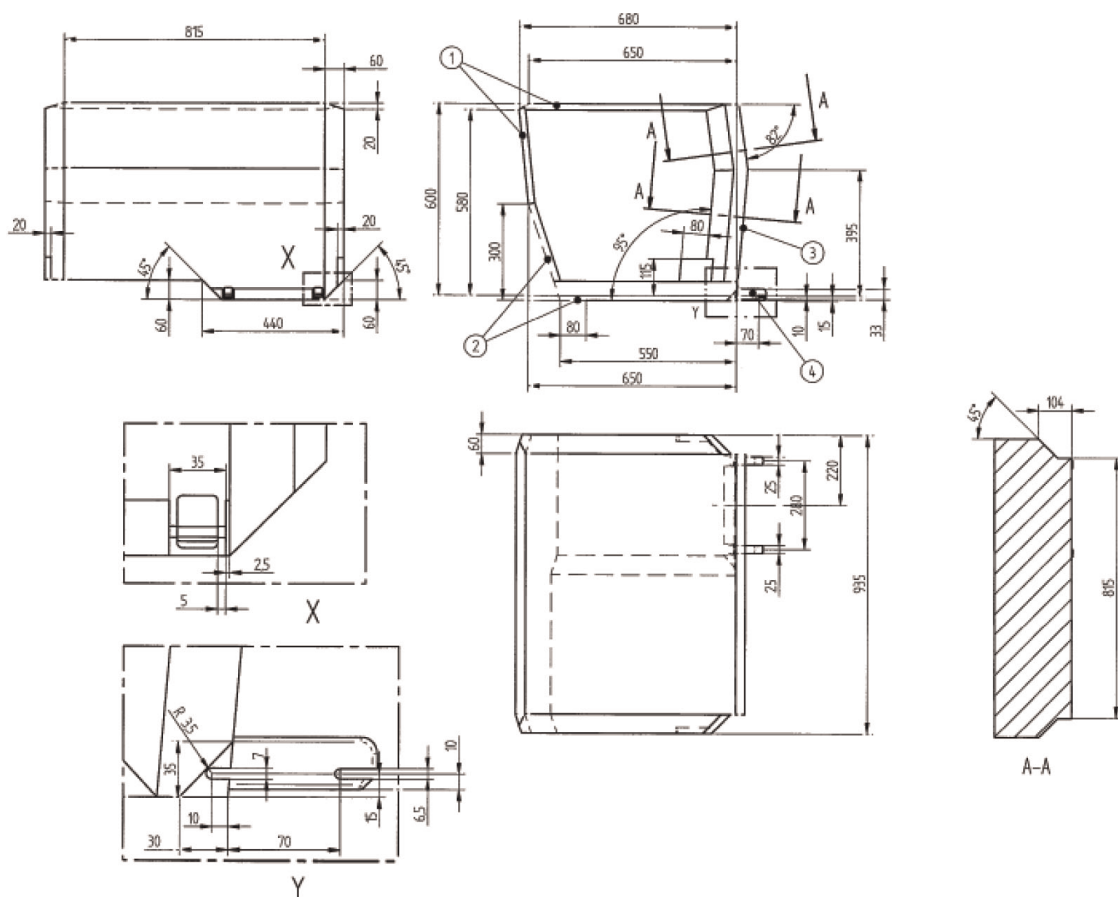
Legenda

1. Omezení ve směru dozadu a nahoru.
2. Přerušovaná čára ohraničuje oblast, do níž smí vyčnívat podpěra dětského zádržného systému určitého vozidla nebo podobné zařízení.
3. Omezení ve směru dozadu (na obrázku směrem doprava) je dáno dopředu směřujícím obrysem na obrázku 2.
4. Další specifikace k oblasti připojení jsou uvedeny v předpise č. 44.

4.7. Obrysy bočně směřujících dětských zádržných systémů

Obrázek 7

Rozměry obrysů bočně směřujících dětských zádržných systémů ISO/L1 – VELIKOSTNÍ TŘÍDA ISOFIX F nebo symetricky opačných ISO/L2 – VELIKOSTNÍ TŘÍDA ISOFIX G

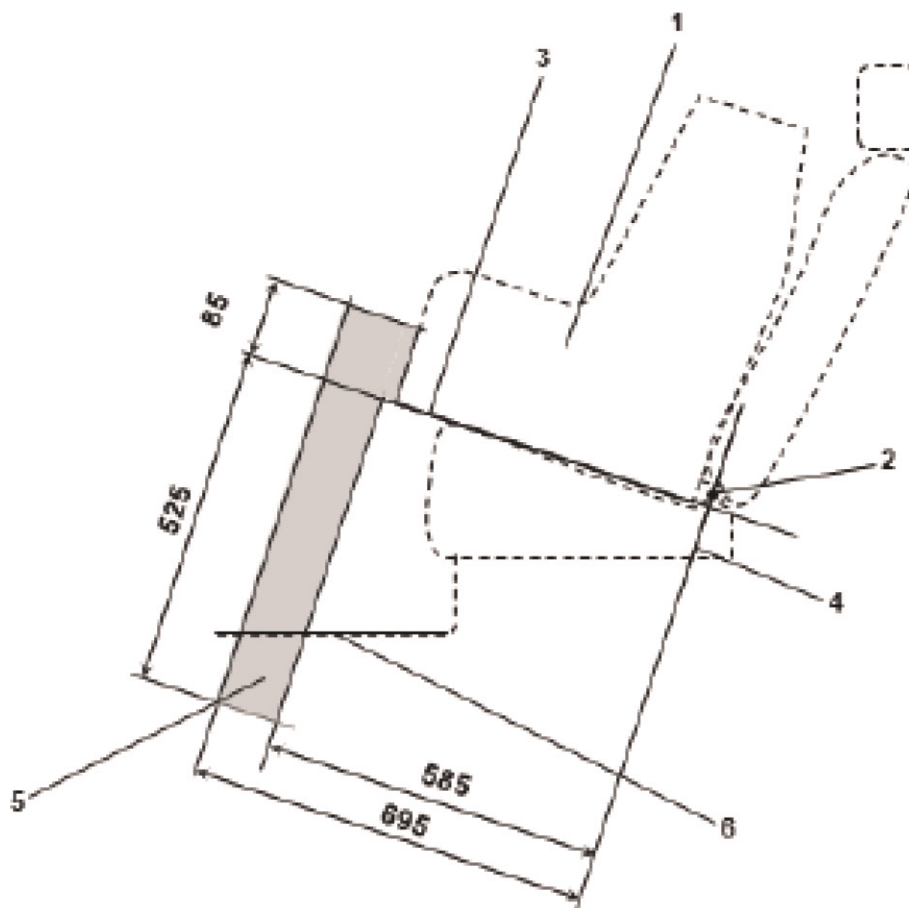


Legenda

1. Omezení ve směru dozadu a nahoru.
2. Přerušovaná čára ohraničuje oblast, do níž smí vyčnívat podpěra dětského zádržného systému určitého vozidla nebo podobné zařízení.
3. Omezení ve směru dozadu (na obrázku směrem doprava) je dáno dopředu směřujícím obrysem na obrázku 2.
4. Další specifikace k oblasti připojení jsou uvedeny v ISO 13216-1, obrázky 2 a 3.

Obrázek 8

Boční pohled na posuzovaný rozsah pro montáž podpěry i-Size pro posouzení slučitelnosti míst k sezení i-Size s podpěrami dětských zádržných systémů i-Size



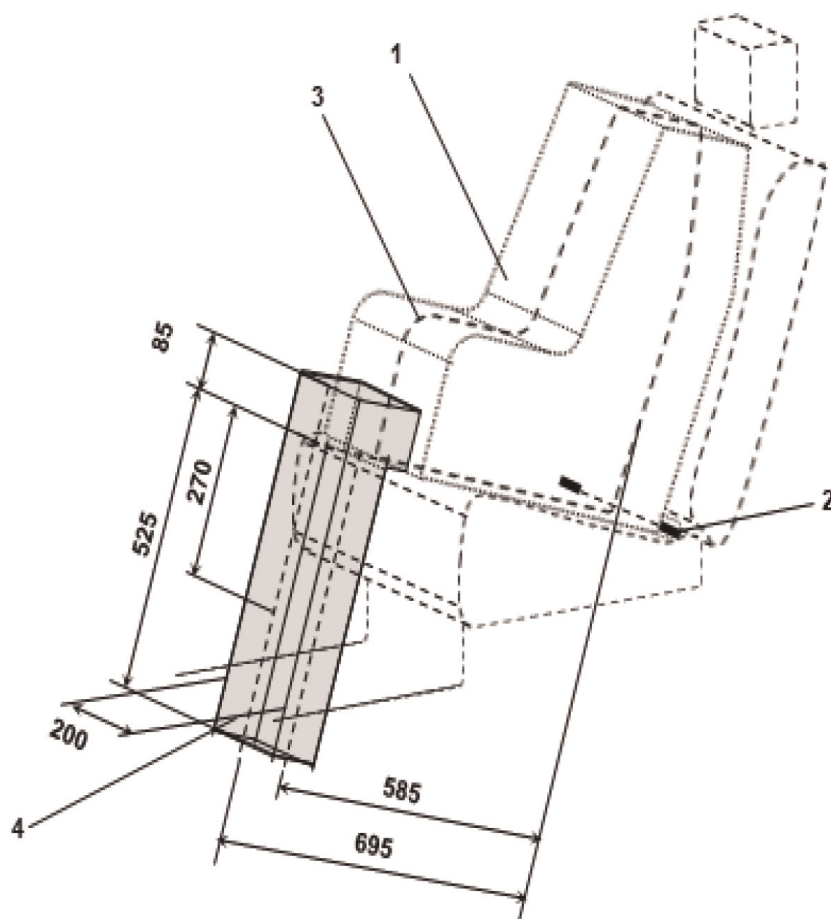
Legenda:

1. Přípravek dětského zádržného systému (CRF).
2. Tyč spodních kotevních úchytů ISOFIX.
3. Rovina, kterou tvoří spodní povrch CRF nainstalovaného na určeném místě k sezení.
4. Rovina procházející tyčí spodního kotevního úchytu a orientovaná kolmo ke střední podélné rovině CRF a kolmo k rovině, kterou tvoří spodní povrch CRF nainstalovaného v určeném místě k sezení.
5. Posuzovaný rozsah pro montáž podpěry i-Size představující geometrické hranice pro podpěru dětského zádržného systému i-Size.
6. Podlaha vozidla.

Poznámka: Výkres není v měřítku.

Obrázek 9

Trojrozměrný pohled na posuzovaný rozsah pro montáž podpěry i-Size pro posouzení slučitelnosti míst k sezení i-Size s podpěrami dětských zádržných systémů i-Size



Legenda:

1. Přípravek dětského zádržného systému (CRF).
2. Tyč spodních kotevních úchyťů ISOFIX.
3. Střední podélná rovina CRF.
4. Posuzovaný rozsah pro montáž podpěry i-Size.

Poznámka: Výkres není v měřítku.

Dodatek 3

Tabulka 1

Tabulka v příručce k vozidlu s informacemi o vhodnosti montáže dětských zádržných systémů pro různá místa k sezení

Hmotnostní skupina		Místo k sezení (nebo jiné místo)				
		Cestující vpředu	Zadní vnější	Zadní uprostřed	Mezilehlé vnější	Mezilehlé uprostřed
Skupina 0	do 10 kg					
Skupina 0+	do 13 kg					
Skupina I	9 až 18 kg					
Skupina II	15 až 25 kg					
Skupina III	22 až 36 kg					

Vysvětlivky k písmenům, která se vloží do výše uvedené tabulky:

U = vhodné pro „univerzální“ zádržné systémy schválené pro použití v této hmotnostní skupině.

UF = vhodné pro „univerzální“ zádržné systémy směřující dopředu schválené k použití v této hmotnostní skupině.

L = vhodné pro konkrétní dětské zádržné systémy uvedené na přiloženém seznamu. Tyto zádržné systémy mohou být kategorie „pro určitá vozidla“, „s omezeným použitím“ nebo „polouniverzální“.

B = vestavěný zádržný systém schválený pro tuto hmotnostní skupinu.

X = místo k sezení nevhodné pro děti v této hmotnostní skupině.

Tabulka 2

Tabulka v příručce k vozidlu s informacemi o vhodnosti montáže dětských zádržných systémů ISOFIX na různá místa ISOFIX

Hmotnostní skupina	Velikostní třída	Přípravek	Místa ISOFIX ve vozidle					
			Cestující vpředu	Zadní vnější	Zadní uprostřed	Mezilehlé vnější	Mezilehlé uprostřed	Jiná místa
Brašna na přenášení dítěte	F	ISO/L1						
	G	ISO/L2						
		(¹)						
0: do 10 kg	E	ISO/R1						
		(¹)						
0+: do 13 kg	E	ISO/R1						
	D	ISO/R2						
	C	ISO/R3						
		(¹)						
I: 9 až 18 kg	D	ISO/R2						
	C	ISO/R3						

Hmotnostní skupina	Velikostní třída	Přípravek	Místa ISOFIX ve vozidle					
			Cestující vpředu	Zadní vnější	Zadní uprostřed	Mezilehlé vnější	Mezilehlé uprostřed	Jiná místa
	B	ISO/F2						
	B1	ISO/F2X						
	A	ISO/F3						
		(¹)						
II: 15 až 25 kg		(¹)						
III: 22 až 36 kg		(¹)						

(¹) = U dětských zádržných systémů neoznačených ISO/XX identifikací velikostní třídy (A až G), pro odpovídající hmotnostní skupinu, výrobce vozidla uvede dětský zádržný systém (systémy) ISOFIX kategorie „pro určitá vozidla“, který je/které jsou pro jednotlivá místa ve vozidle doporučen/doporučeny.

Vysvětlivky k písmenům, která se vloží do výše uvedené tabulky

IUF = vhodné pro univerzální dopředu směřující dětské zádržné systémy ISOFIX schválené pro použití v dané hmotnostní skupině.

IL = vhodné pro konkrétní dětské zádržné systémy ISOFIX uvedené v připojeném seznamu. Tyto dětské zádržné systémy ISOFIX náleží do kategorií „pro určitá vozidla“, „s omezeným použitím“ nebo „polouniverzální“.

X = Místo ISOFIX, které není vhodné pro dětské zádržné systémy ISOFIX v dané hmotnostní skupině a/nebo velikostní třídě.

Tabulka 3

Tabulka v příručce k vozidlu s informacemi o dětských zádržných systémech i-Size pro montáž na různá místa k sezení

	Místo k sezení							
	Cestující vpředu vnější	Cestující vpředu uprostřed	Zadní vnější vlevo	Zadní vnější vpravo	Zadní uprostřed	Mezilehlá vnější vlevo	Mezilehlá vnější vpravo	Mezilehlá uprostřed
Dětské zádržné systémy i-Size								

Poznámka: Orientace je normální směr jízdy; sloupce pro místa k sezení, která nejsou ve vozidle k dispozici, lze vypustit.

Vysvětlivky k písmenům, která se vloží do výše uvedené tabulky:

i-U = Vhodné pro „univerzální“ dětské zádržné systémy i-Size směřující dopředu a směřující dozadu.

i-UF = Vhodné pouze pro „univerzální“ dětské zádržné systémy i-Size směřující dopředu.

X = Místo k sezení nevhodné pro „univerzální“ dětské zádržné systémy i-Size.

*Dodatek 4***Usazení figuríny dítěte odpovídající věku 10 let**

- a) Sedadlo se nastaví zcela dozadu.
 - b) Sedadlo se výškově nastaví podle specifikace výrobce. V případě, že žádná specifikace není, nastaví se do nejnižší polohy.
 - c) Úhel sklonu opěradla se nastaví do polohy určené výrobcem. Pokud není k dispozici specifikace, měl by se použít úhel 25° od svislice nebo nejbližší pevná poloha opěradla.
 - d) Horní kotevní úchyt se nastaví do nejnižší polohy.
 - e) Figurína se usadí na sedadlo a zajistí se, aby se pánev dotýkala opěradla sedadla.
 - f) Podélná rovina procházející osou figuríny bude na skutečné ose sedadla.
-

PŘÍLOHA 18

ZKOUŠKY SIGNALIZACE NEZAPNUTÍ BEZPEČNOSTNÍHO PÁSU

1. První úroveň výstražné signalizace se zkouší za následujících podmínek:
 - a) bezpečnostní pás není zapnut;
 - b) motor se zastaví nebo se nechá běžet ve volnoběhu a vozidlo není v pohybu dopředu ani dozadu;
 - c) v převodovce je zařazen neutrál;
 - d) spínač zapalování je zapnut.
 2. Druhá úroveň výstražné signalizace se zkouší za následujících podmínek:
 - a) bezpečnostní pás není zapnut;
 - b) zkoušené vozidlo jede s použitím jedné z podmínek stanovených v bodech 2.1 až 2.3 této přílohy nebo kterékoli jejich kombinace podle volby výrobce.
 - 2.1. Zkoušené vozidlo se zrychlí ze stojícího stavu na 25 – 0/+ 10 km/h a touto rychlostí pokračuje v jízdě.
 - 2.2. Zkoušené vozidlo jede směrem dopředu na vzdálenost nejméně 500 m ze stojícího stavu.
 - 2.3. Vozidlo se zkouší, když je v normálním provozu po dobu nejméně 60 sekund.
 3. U systému, u kterého se činnost první úrovně výstražné signalizace zastaví po určité době, se zkouší druhá úroveň výstražné signalizace podle bodu 2 této přílohy poté, co byla první úroveň výstražné signalizace vyřazena z činnosti. U systému, u kterého se činnost první úrovně výstražné signalizace nezastaví po určité době, se zkouší druhá úroveň výstražné signalizace podle bodu 2 této přílohy, přičemž první úroveň výstražné signalizace je v činnosti.
-