

# AKTY PŘIJATÉ INSTITUCEMI ZŘÍZENÝMI MEZINÁRODNÍ DOHODOU

Pouze původní texty EHK OSN mají podle mezinárodního veřejného práva právní účinek. Je nutné ověřit si status a datum vstupu tohoto předpisu v platnost 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/wp29fdocsts.html>

## **Předpis OSN č. 126 – Jednotná ustanovení o schvalování oddělovacích systémů na ochranu cestujících před pohybem zavazadel, které jsou dodávány jako nepůvodní vybavení vozidla [2020/176]**

Datum vstupu v platnost: 9. listopadu 2007

### OBSAH

#### PŘEDPIS

1. Oblast působnosti
2. Definice
3. Žádost o schválení
4. Označení
5. Schválení
6. Požadavky
7. Shodnost výroby
8. Postihy za neshodnost výroby
9. Změny typu oddělovacího systému
10. Definitivní ukončení výroby
11. Návod k použití
12. Názvy a adresy technických zkušeben zodpovědných za provádění schvalovacích zkoušek a názvy a adresy schvalovacích orgánů

#### PŘÍLOHY

1. Sdělení
2. Uspořádání značek schválení typu
3. Zkušební postup pro zařízení určená k ochraně cestujících před pohybem zavazadel

Dodatek 1 – Koridor zpomalení saní jako funkce času

Dodatek 2 – Poloha zkušebních bloků typu 1 a 2 ve vztahu ke zkušebnímu rámu

Dodatek 3 – Poloha roviny maximální deformace oddělovacího systému

4. Příklad přístroje pro zkoušení pevnosti oddělovacích systémů

#### 1. OBLAST PŮSOBNOSTI

Tento předpis se vztahuje na zařízení určená k ochraně cestujících před nebezpečím plynoucím z pohybu zavazadel do prostor k sezení ve vozidle při čelním nárazu ve vozidlech kategorie M<sub>1</sub> <sup>(1)</sup>, která jsou dodávána jako nepůvodní vybavení vozidla.

(<sup>1</sup>) Podle definice v Úplném usnesení o konstrukci vozidel (R.E.3), dokument ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6, bod 2.

## 2. DEFINICE

Pro účely tohoto předpisu se použijí tyto definice:

- 2.1. „Oddělovacím systémem“ se rozumí částí nebo zařízení, která, navíc k opěradlům sedadel, mají chránit cestující před pohybem zavazadel.
  - 2.2. „Nepůvodním vybavením vozidla“ se rozumí oddělovací systém, který není výrobcem vozidla nabízen jako standardní nebo volitelné vybavení pro použití ve vozidle (vozidlech) předepsané výrobcem oddělovacího systému.
  - 2.3. „Schválením oddělovacího systému“ se rozumí schválení typu oddělovacího systému z hlediska pevnosti, konstrukce a vlastností oddělovacích systémů.
  - 2.4. „Typem oddělovacího systému“ se rozumí kategorie oddělovacích systémů, která se neliší v takových základních hlediscích, jako jsou:
    - 2.4.1. konstrukce, tvar, rozměry, materiály a hmotnost oddělovacího systému, ačkoli systém se může lišit v potahu a barvě;
    - 2.4.2. typ a rozměry systémů seřízení, blokovacích a připevňovacích systémů oddělovacího systému;
    - 2.4.3. konkrétní použití ve vozidle předepsané (předepsaná) žadatelem o schválení.
  - 2.5. „Sedadlem“ se rozumí sedadlo podle definice v bodech 2.3 a 2.4 předpisu č. 17.
  - 2.6. „Ukotvením“ se rozumí systém, kterým je oddělovací systém připevněn ke karoserii vozidla, včetně příslušných částí karoserie vozidla.
  - 2.7. „Systémem seřízení“ se rozumí zařízení, kterým lze oddělovací systém nebo jeho části seřadit do polohy vhodné pro montáž podle doporučení žadatele o schválení na předepsaném vozidle (předepsaných vozidlech) a polohy (poloh) v uvedeném vozidle (uvedených vozidlech).
  - 2.8. „Blokovacím systémem“ se rozumí zařízení, které zajišťuje oddělovací systém a jeho části v poloze pro užívání.
  - 2.9. „Mezistrukturami“ se rozumí konstrukční části vozidla, pomocí nichž je oddělovací systém připevněn k předepsanému vozidlu (předepsaným vozidlům) a které nejsou ukotvením.
- ## 3. ŽÁDOST O SCHVÁLENÍ
- 3.1. Žádost o schválení typu oddělovacího systému podá držitel obchodní značky nebo jeho řádně pověřený zástupce.
  - 3.2. K žádosti se přiloží:
    - 3.2.1. Technický popis oddělovacího systému, který uvádí použité textilie a pevné části a jsou k němu přiloženy výkresy částí, z nichž se oddělovací systém skládá. Výkresy musí rovněž zobrazovat polohu určenou pro číslo schválení typu a doplňkový symbol (doplňkové symboly) ve vztahu ke kružnici značky schválení.

V popisu se uvede typ (typy) vozidla, pro který (které) se typ oddělovacího systému používá, a poloha (polohy) připevnění ve vozidle (vozidlech).
    - 3.2.2. Výkres zamýšlené montáže (zamýšlených montáží) oddělovacího systému na typu (typech) vozidla a poloha (polohy) montáže oddělovacího systému včetně dostatečných rozměrů, aby se usnadnilo umístění zkušebních bloků, bodů ukotvení ke karoserii vozidla, mezistruktur, sedadel a výplní, jak může být vyžadováno v bodě 2 přílohy 3.
    - 3.2.3. Tři vzorky typu oddělovacího systému, přičemž jeden z nich slouží k referenčním účelům.

3.2.4. Vzorky použitých materiálů v množství požadovaném technickou zkušebníou provádějí zkoušky schválení typu.

3.2.5. Vzorky sedadel, mezistruktur a výplní požadované pro zkoušky předepsané v bodech 2.4 a 2.6 přílohy 3.

3.2.6. Technická zkušebna provádějí zkoušky schválení typu je oprávněna požadovat další vzorky.

#### 4. OZNAČENÍ

Vzorky typu oddělovacího systému předložené ke schválení podle ustanovení bodu 3 musí být označeny zřetelně a nesmazatelně názvem, počátečními písmeny nebo obchodním názvem či značkou výrobce.

#### 5. SCHVÁLENÍ

5.1. Pokud vzorky typu oddělovacího systému předložené v souladu s ustanoveními bodu 3 splňují požadavky bodu 6, schválení se udělí.

5.2. Každému schválenému typu se přidělí číslo schválení. Jeho první dvě číslice (nyní 00, což odpovídá předpisu v jeho původním znění) udávají sérii změn začleňující poslední závažné technické změny předpisu v době vydání schválení. Táž smluvní strana nesmí totéž číslo přidělit jinému typu oddělovacího systému.

5.3. Oznámení o schválení, rozšíření nebo odmítnutí schválení typu oddělovacího systému podle tohoto předpisu bude sděleno smluvním stranám dohody z roku 1958, které tento předpis uplatňují, prostřednictvím formuláře podle vzoru uvedeného v příloze 1 tohoto předpisu.

5.4. Na každém oddělovacím systému, který je shodný s typem schváleným podle tohoto předpisu, se zřetelně a na snadno přístupném místě uvedeném ve formuláři schválení vyznačí mezinárodní značka schválení typu, která se skládá z:

5.4.1. písmene „E“ v kružnici, za nímž následuje rozlišovací číslo země, která schválení udělila <sup>(?)</sup>;

5.4.2. čísla schválení typu vpravo od kružnice předepsané v bodě 5.4.1.

5.5. Značka schválení musí být jasně čitelná a nesmazatelná.

5.6. Značku schválení typu umístí na oddělovací systém výrobce.

5.7. Příklady uspořádání značky schválení typu jsou uvedeny v příloze 2 tohoto předpisu.

#### 6. POŽADAVKY

##### 6.1. Zkoušky

Oddělovací systémy se zkouší v souladu se zkušebními postupy popsány v příloze 3.

Oddělovací systémy, které mohou být podle bodu 3.2.1 použity ve více než jednom vozidle nebo mohou být v konkrétním vozidle použity ve více než jedné předepsané poloze, musí vyhovět zkouškám podle přílohy 3 ve všech předepsaných vozidlech a polohách.

##### 6.2. Specifikace

6.2.1. Oddělovací systémy musí při zkoušce podle bodu 6.1 odolat dostatečným silám, aby prokázaly svou schopnost chránit cestující před pohybem zavazadel při čelních nárazech.

<sup>(?)</sup> 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. 6 – <http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html>

Tento požadavek se považuje za splněný, jestliže pohyb zkušebního bloku nebo zkušebních bloků směrem dopředu je kratší než 300 mm za rovinou Y-Y znázorněnou v příloze 3 dodatku 3, která je kolmá k podélné ose předepsané montáže na vozidle, již tvoří zadní okraj opěradel sedadel bezprostředně před oddělovacím systémem seřízeným podle přílohy 3 bodu 2.7, pokud výrobce nemůže ke spokojenosti technické zkušebny odpovědné za provádění zkoušek schválení typu prokázat, že pohyb směrem dopředu přesahující 300 mm by nezvýšil riziko vážného zranění cestujících při čelním nárazu.

Oddělovací systém by se neměl odtrhnout od žádného bodu připevnění. Po zkoušce nesmí být možné dotknout se žádných ostrých hran pevných částí oddělovacího systému, které mohou způsobit zranění cestujících ve vozidle.

- 6.2.2. Smontovaný oddělovací systém nesmí obsahovat žádné nebezpečné nerovnosti nebo ostré hrany, které by mohly zvýšit riziko vážného zranění cestujících. Pevné konstrukční části oddělovacího systému nebo mezistruktury, kterých se cestující při nárazu mohou dotknout, z materiálu o tvrdosti větší než 50 Shore A, musí mít povrchy zakončené zaoblenými hranami o poloměru zaoblení alespoň 3,2 mm.

## 7. SHODNOST VÝROBY

Postupy k zaručení shodnosti výroby musí splňovat postupy stanovené v dodatku 2 dohody (E/ECE/324-E/EC/TRANS/505/Rev.2) a tyto požadavky:

- 7.1. Každý oddělovací systém schválený podle tohoto předpisu musí být vyráběn tak, aby odpovídal schválenému typu při splnění požadavků stanovených v bodě 6.
- 7.2. Příslušný orgán, který vydal schválení typu, může kdykoliv ověřit metody pro kontrolu shodnosti používané v každé výrobní jednotce. Běžné je provádět taková ověření jednou za rok. Tento orgán může rovněž provádět nahodilé kontroly u sériově vyráběných oddělovacích systémů se zaměřením na požadavky stanovené v bodě 6.

## 8. POSTIHY ZA NESHODNOST VÝROBY

- 8.1. Schválení udělené typu oddělovacího systému podle tohoto předpisu může být odňato, pokud nejsou požadavky stanovené v bodě 6 plněny nebo pokud oddělovací systém neuspěje při zkouškách předepsaných v bodě 6.
- 8.2. Pokud smluvní strana dohody, která uplatňuje tento předpis, odejme schválení typu, které dříve udělila, musí o tom okamžitě uvědomit ostatní smluvní strany, které uplatňují tento předpis, a to prostřednictvím formuláře sdělení podle vzoru v příloze 1 tohoto předpisu.

## 9. ZMĚNY TYPU ODDĚLOVACÍHO SYSTÉMU

- 9.1. Každá změna typu oddělovacího systému nebo vozidla (vozidel) a polohy (poloh) montáže, ke kterým se vztahuje, se oznámí schvalovacímu orgánu, který schválil typ oddělovacího systému. Tento orgán potom může buď:
- 9.1.1. usoudit, že provedené změny pravděpodobně nebudou mít významný negativní vliv a že oddělovací systém v každém případě stále splňuje požadavky; nebo
- 9.1.2. usoudit, že změny jsou dostatečně nevýznamné vzhledem k výsledkům uvedeným v bodě 6, aby byly ověřovány pomocí technických informací poskytnutých výrobcem; nebo
- 9.1.3. požádat o další zprávu od technické zkušebny zodpovědné za provádění zkoušek.
- 9.2. Potvrzení nebo odmítnutí schválení se specifikací změn bude sděleno stranám dohody, které uplatňují tento předpis, postupem podle bodu 5.3.
- 9.3. Příslušný orgán, který vydává rozšíření schválení, přidělí každému rozšíření pořadové číslo a uvědomí o tom ostatní smluvní strany dohody z roku 1958, které uplatňují tento předpis, a to prostřednictvím formuláře sdělení podle vzoru v příloze 1 tohoto předpisu.

**10. DEFINITIVNÍ UKONČENÍ VÝROBY**

Pokud držitel schválení úplně zastaví výrobu zařízení schváleného podle tohoto předpisu, musí informovat orgán, který schválení udělil. Po obdržení příslušného sdělení informuje tento orgán o takové skutečnosti ostatní strany dohody z roku 1958, které uplatňují tento předpis, a to pomocí formuláře sdělení podle vzoru v příloze 1 tohoto předpisu.

**11. NÁVOD K POUŽITÍ**

Ke každému oddělovacímu systému musí být přiloženy návody v jazyce nebo jazycích země, v níž má být systém dán do prodeje, s níže uvedeným obsahem.

**11.1. Pokyny pro montáž, v nichž je uvedeno, pro jaký typ (jaké typy) vozidla je sestava vhodná, a správná metoda (správné metody) připevnění sestavy k vozidlům.****11.2. Pokyny pro uživatele, v nichž je uveden návod k zajištění toho, aby uživatel získal z oddělovacího systému maximální užitek. V těchto pokynech musí být poukázáno na:**

- a) důležitost používání oddělovacího systému při jízdě vždy, když se přepravují zavazadla;
- b) správné seřízení a umístění oddělovacího systému;
- c) způsob fungování jakéhokoli systému seřízení a/nebo blokovacího systému začleněného do oddělovacího systému;
- d) doporučené umístění zavazadel a jejich zabezpečení v zavazadlovém prostoru typu (typů) vozidla, pro který (které) je oddělovací systém určen;
- e) nutnost vyměnit oddělovací systémy, které jsou poškozené.

**12. NÁZVY A ADRESY TECHNICKÝCH ZKUŠEBEN ZODPOVĚDNÝCH ZA PROVÁDĚNÍ SCHVALOVACÍCH ZKOUŠEK A NÁZVY A ADRESY SCHVALOVACÍCH ORGÁNŮ**

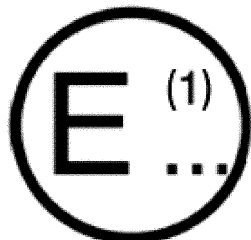
Smluvní strany dohody, které používají tento předpis, sdělí sekretariátu Organizace spojených národů názvy a adresy technických zkušeben, které jsou odpovědné za provádění schvalovacích zkoušek, a schvalovacích orgánů, které udělují schválení typu a kterým je třeba zasílat formuláře potvrzující udělení či rozšíření nebo zamítnutí či odnětí schválení vydané v jiných zemích.

---

## PŘÍLOHA 1

## SDĚLENÍ

(maximální formát: A4 (210 × 297 mm))



Vydal:

název správního orgánu:

.....  
 .....

ve věci <sup>(?)</sup>:      Udělení schválení  
                             Rozšíření schválení  
                             Odmítnutí schválení  
                             Odnětí schválení  
                             Definitivního ukončení výroby

typu oddělovacího systému podle předpisu č. 126

Schválení č.: ..... Rozšíření č. ....

1. Obchodní název nebo značka oddělovacího systému: .....
2. Určen pro typ (typy) vozidla: .....
3. Jméno (název) a adresa výrobce: .....
4. Jméno (název) a adresa případného zástupce výrobce: .....
5. Popis oddělovacího systému: .....
6. Popis systému seřízení a blokovacího systému oddělovacího systému a jeho částí: .....
7. Popis polohy (poloh) oddělovacího systému v rámci typu (typů) vozidla: .....
8. Popis ukotvení a materiálů pro ukotvení dodávaných s oddělovacím systémem: .....
9. Oddělovací systém předložen ke schválení typu dne: .....
10. Technická zkušebna zodpovědná za provádění schvalovacích zkoušek: .....
11. Datum protokolu vydaného uvedenou zkušebnou: .....
12. Číslo protokolu vydaného uvedenou zkušebnou: .....
13. Poznámky: .....
14. Schválení typu uděleno/odmítnuto/rozšířeno/odňato <sup>(?)</sup>

(<sup>1</sup>) Rozlišovací číslo země, která schválení udělila/rozšířila/odmítla/odňala (viz ustanovení o schválení v tomto předpisu).

(<sup>2</sup>) Nehodící se škrtněte.

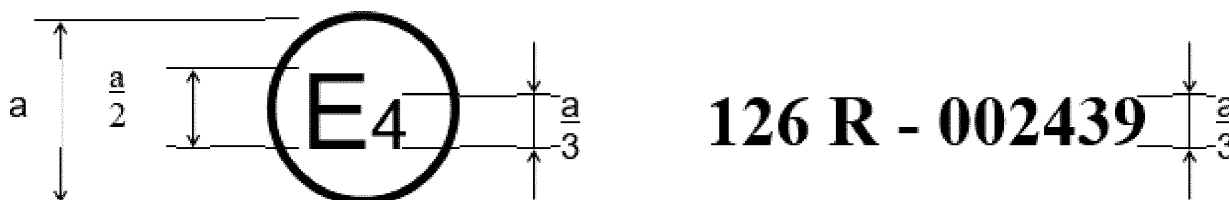
15. Případně důvod (důvody) rozšíření: .....
  16. Umístění značky schválení typu na oddělovacím systému: .....
  17. Místo: .....
  18. Datum: .....
  19. Podpis: .....
  20. K tomuto sdělení jsou přiloženy následující dokumenty opatřené výše uvedeným číslem schválení typu:
    - a) výkresy, schémata a plány oddělovacího systému, jeho ukotvení na vozidle, systémů seřízení oddělovacího systému a jejich částí a jeho blokovacích zařízení;
    - b) fotografie oddělovacího systému, jeho ukotvení, systémů seřízení a jejich částí a jeho blokovacích zařízení.
-

## PŘÍLOHA 2

## USPOŘÁDÁNÍ ZNAČEK SCHVÁLENÍ TYPU

(viz bod 5.4 tohoto předpisu)

## ODDĚLOVACÍ SYSTÉM



a = min. 8 mm

Výše uvedená značka schválení typu, pokud je upevněna na oddělovacím systému, udává, že oddělovací systém příslušného typu z hlediska pevnosti byl schválen v Nizozemsku (E4) podle předpisu č. 126 pod číslem schválení 002439. První dvě číslice čísla schválení typu udávají, že předpis nebyl změněn.

*Poznámka:*

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

## PŘÍLOHA 3

## ZKUŠEBNÍ POSTUP PRO ZAŘÍZENÍ URČENÁ K OCHRANĚ CESTUJÍCÍCH PŘED POHYBEM ZAVAZADEL

## 1. ZKUŠEBNÍ BLOKY

Pevné bloky se středem setrvačnosti v geometrickém středu.

## Typ 1

Rozměry: 300 mm × 300 mm × 300 mm

Veškeré hrany a rohy zaobleny na 20 mm

Hmotnost: 18 kg

## Typ 2

Rozměry: 500 mm × 350 mm × 125 mm

Veškeré hrany a rohy zaobleny na 20 mm

Hmotnost: 10 kg

## 2. PŘÍPRAVA ZKOUŠKY

- 2.1. Oddělovací systém musí být upevněn k pevnému rámu pomocí nástrojů pro jeho upevnění dodaných výrobcem. Pevný rám musí obsahovat pevnou vodorovnou rovinu „E“ (viz příloha 4), která kopíruje celkovou rovinu podlahy zavazadlového prostoru vozidla. Body upevnění A, B, C a D by měly kopírovat geometrii zamýšlených bodů ukotvení vozidla, jak je uvedeno v bodě 3.2.2, uvedených v žádosti o schválení, měřeno od dané roviny „E“.

Pokud žadatel o schválení typu doporučuje různé polohy montáže, je třeba po dohodě s technickou zkušebníou zvolit nejnepríznivější polohu.

Veškeré připevňovací popruhy, mezistruktury a kování atd. by měly být namontovány v souladu s pokyny žadatele o schválení typu.

- 2.2. Skutečná podlaha zkušební sestavy popsaná v bodě 2.1 by měla být na stejné úrovni vůči bodům ukotvení A, B, C a D tak, aby odpovídala vztažnosti skutečných bodů ukotvení vozidla a skutečné podlaze ložného prostoru navrhované montáže podle bodu 3.2.2 tohoto předpisu.

- 2.3. Na plochu „E“ pevného rámu se umístí dva zkušební bloky typu 1.

- 2.3.1. Aby bylo možné určit polohu zkušebních bloků v podélném směru, umístí se tyto bloky nejdříve tak, aby jejich přední strana dosedala na oddělovací systém a aby jejich nejnižší plocha ležela na vodorovné rovině „E“ pevného rámu. Poté se přesunou směrem dozadu a rovnoběžně k podélné střední rovině pevného rámu ve vodorovné vzdálenosti 200 mm. V této poloze musí být zajištěny proti jakémukoli pohybu směrem dozadu. Pokud by u předepsané montáže na vozidle popsané v bodě 3.2.2 tohoto předpisu nebylo možné pohnout se dvěma bloky typu 1 do vzdálenosti 200 mm, měly by být posunuty do mezní polohy jejich dráhy pohybu v předepsané montáži na vozidle. Vzdálenost mezi podélnou střední rovinou pevného rámu a stranou každého zkušebního bloku směřující dovnitř musí být 25 mm, aby mezi oběma zkušebními bloky bylo dosaženo vzdálenosti 50 mm. Viz dodatek 2 k této příloze.

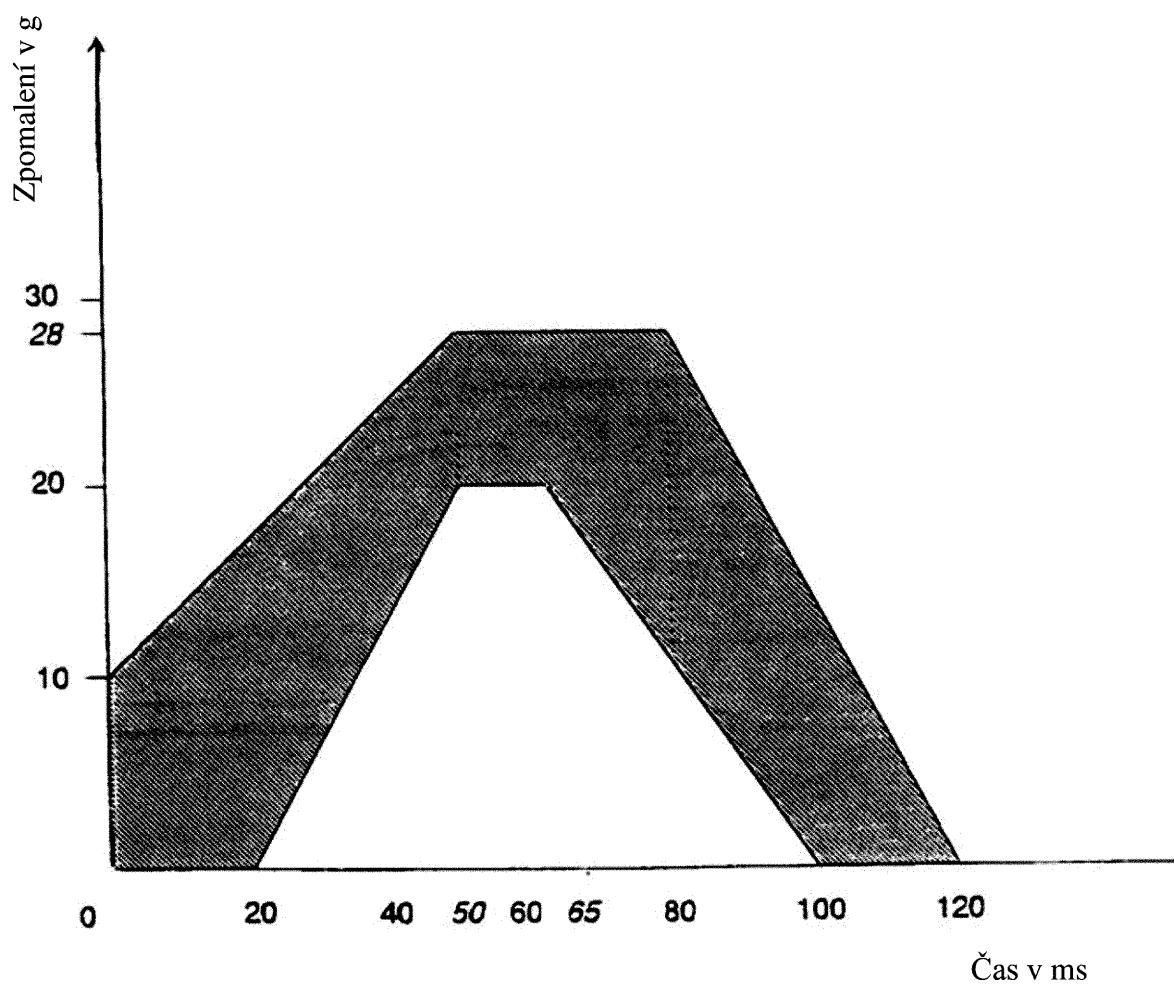
- 2.3.2. Navrhované montáže na vozidle, jak jsou popsány v bodě 3.2.2 tohoto předpisu, za nimiž nelze instalovat zkušební bloky typu 1, se zkoušejí bez nich.

- 2.3.3. Pevný rám musí být opatřen pevnou zvýšenou zkušební podlahou s ložnou plochou, která umísťuje těžiště zkušební bloku typu 2 do středu mezi horní hranu opěradla umístěného přímo před oddělovacím systémem (bez zohlednění opěrek hlavy) a spodní hranu obložení stropu přímo nad tímto bodem (X-X v příloze 3 dodatku 2), jak je definováno v bodě 3.2.2 tohoto předpisu. Jeden zkušební blok typu 2 se umístí na zvýšenou zkušební podlahu svou největší plochou (500 mm × 350 mm) na ložnou plochu středově vůči podélné ose pevného rámu a jeho plocha o rozměrech 500 mm × 125 mm musí směřovat dopředu a být v přímém kontaktu s oddělovacím systémem. Montáže oddělovacích systémů, za které nelze instalovat zkušební blok typu 2, se zkoušejí bez tohoto bloku. Viz dodatek 2 k této příloze.
- 2.4. Jsou-li body upevnění oddělovacího systému připevněny k mezistruktuře v zamýšlené poloze montáže (např. na opěradle sedadla, bočním obložení atd.), měly by být tyto mezistruktury připevněny k pevnému rámu pomocí připevňovacích dílů specifikovaných výrobcem.
- 2.5. Jestliže žádná část konstrukce oddělovacího systému v předepsané montáži na pevném zkušebním rámu nepřechází do vzdálenosti 400 mm od pevné vodorovné roviny „E“ (příloha 4), smí být zkouška provedena bez zkušebních bloků typu 1.
- 2.6. Jestliže mají konstrukční části vozidla, jako je plech karoserie, sedadla, obkladové panely atd., vliv na pohyb oddělovacích systémů směrem vpřed, mohou být tyto konstrukční části připevněny na žádost výrobce k pevnému rámu podle bodu 2.1, avšak musí k němu být připevněny v poloze, která co nejvíce odpovídá jejich poloze montáže na vozidle vzhledem k oddělovacímu systému popsané v bodu 3.2.2 tohoto předpisu. Je-li možné tyto polohy, s výjimkou podélně seřiditelných sedadel cestujících, ve vozidle seřídít (např. opěradla zadních sedadel), musí být umístěny tak, aby představovaly seřízenou polohu, která by měla nejmenší vliv na pohyb oddělovacího systému směrem vpřed.
- 2.7. V případech, kdy je pohybu oddělovacího systému směrem vpřed zamezeno podélně seřiditelnou soustavou sedadel, musí být tato sedadla, jsou-li na žádost výrobce připevněna k pevnému rámu podle bodu 2.1, umístěna maximálně 10 mm od své nejnižší a nejzadnější polohy a opěradlo sedadla, je-li seřiditelné, musí být seřízeno do polohy co nejnižší 25°. Opěrky hlavy, jsou-li namontovány, musí být seřízeny do nejnižší polohy.
3. PROVEDENÍ ZKOUŠKY
- Zkušební rám a jeho připevňovací zařízení předepsaná v bodech 2.1, 2.2, 2.3.1, 2.3.3, 2.4, 2.6 a 2.7 musí být bezpečně připevněny ke zkušebním saním, které jsou zpomalovány z původní rychlosti do zastavení tak, aby sáně a k nim připevněný rám byly vystaveny zpomalení v rozmezí koridoru znázorněného v příloze 3 dodatku 1.
-

## DODATEK 1

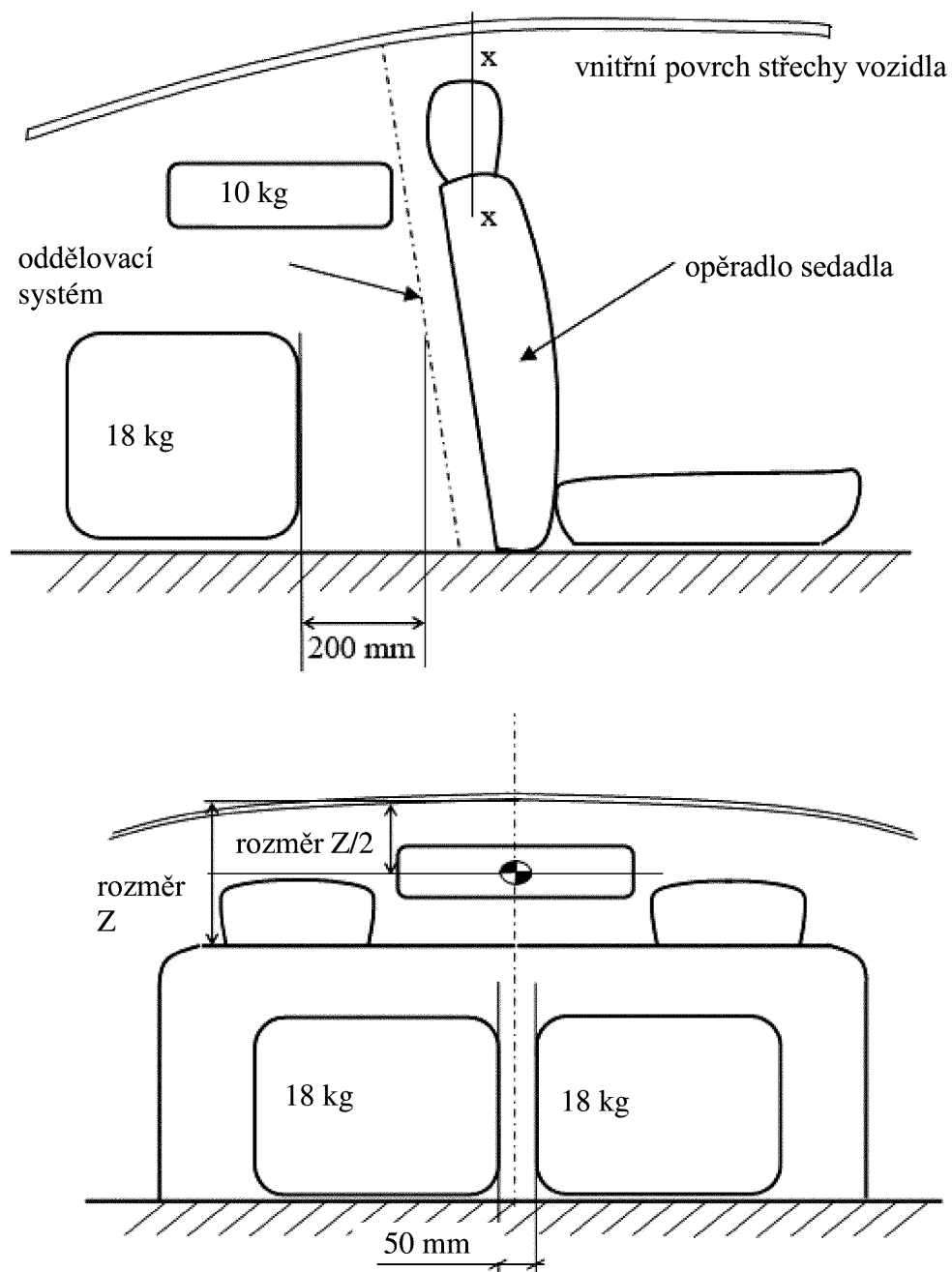
## KORIDOR ZPOMALENÍ SANÍ JAKO FUNKCE ČASU

(Čelní náraz)



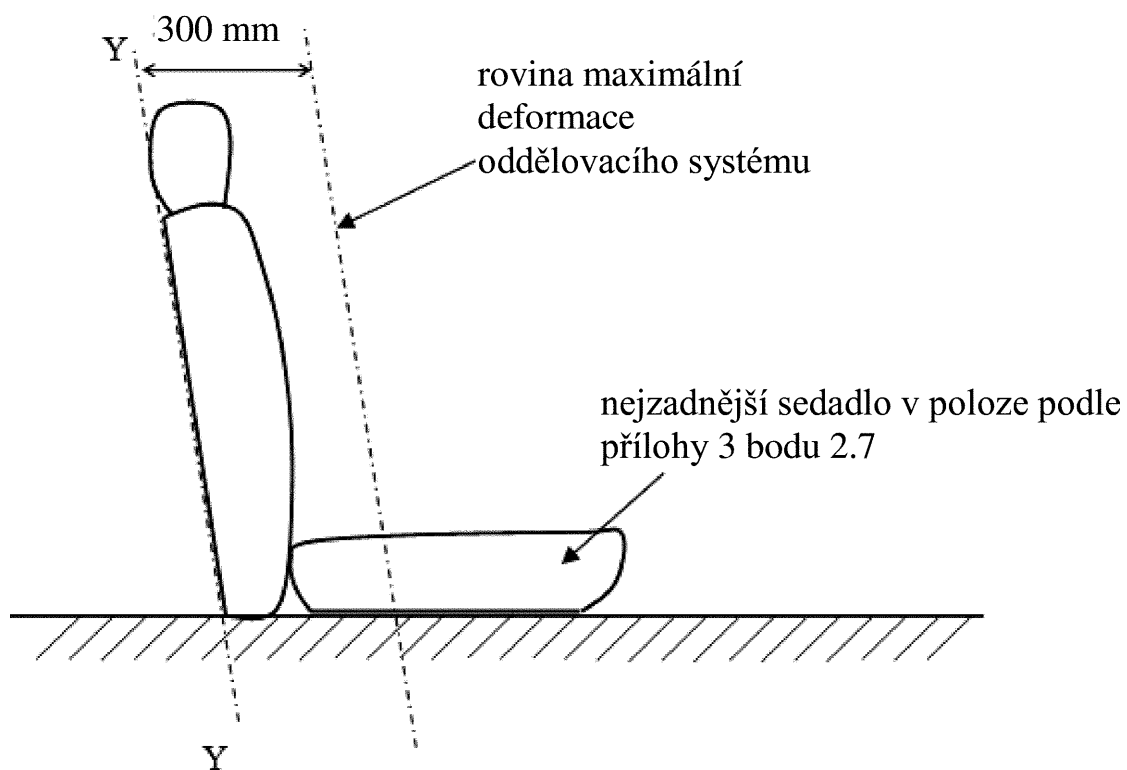
## DODATEK 2

## POLOHA ZKUŠEBNÍCH BLOKŮ TYPU 1 A 2 VE VZTAHU KE ZKUŠEBNÍMU RÁMU



## DODATEK 3

## POLOHA ROVINY MAXIMÁLNÍ DEFORMACE ODDĚLOVACÍHO SYSTÉMU



## PŘÍLOHA 4

## PŘÍKLAD PŘÍSTROJE PRO ZKOUŠENÍ PEVNOSTI ODDĚLOVACÍCH SYSTÉMŮ

