

Tento dokument je třeba brát jako dokumentační nástroj a instituce nenesou jakoukoli odpovědnost za jeho obsah

► **B****SMĚRNICE RADY**

ze dne 28. června 1977

o sblížení právních předpisů členských států týkajících se bezpečnostních pásů a zadržných systémů motorových vozidel

(77/541/EHS)

(Úř. věst. L 220 , 29.8.1977, s. 95)

Ve znění:

		Úřední věstník		
		Č.	Strana	Datum
► M1	Směrnice Rady 81/576/EHS, ze dne 20. července 1981	L 209	32	29.7.1981
► M2	Směrnice Komise 82/319/EHS, ze dne 2. dubna 1982	L 139	17	19.5.1982
► M3	Směrnice Rady 87/354/EHS, ze dne 25. června 1987	L 192	43	11.7.1987
► M4	Směrnice Komise 90/628/EHS, ze dne 30. října 1990	L 341	1	6.12.1990
► M5	Směrnice Komise 96/36/ES ze dne 17. června 1996	L 178	15	17.7.1996
► M6	Směrnice Komise 2000/3/ES ze dne 22. února 2000	L 53	1	25.2.2000
► M7	Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2005/40/ES ze dne 7. září 2005	L 255	146	30.9.2005

Ve znění:

► A1	Akt o přistoupení Řecka	L 291	17	19.11.1979
► A2	Akt o přistoupení Španělska a Portugalska	L 302	23	15.11.1985
► A3	Akt o přistoupení Rakouska, Švédska a Finska	C 241	21	29.8.1994
► A4	Akt o podmínkách přistoupení České republiky, Estonské republiky, Kyprské republiky, Lotyšské republiky, Litevské republiky, Maďarské republiky, Republiky Malta, Polské republiky, Republiky Slovinsko a Slovenské republiky a o úpravách smluv, na nichž je založena Evropská unie	L 236	33	23.9.2003

Opraveno:

- **C1** Oprava, Úř. věst. L 105 , 26.4.2005, s. 5 (3/2000)



SMĚRNICE RADY

ze dne 28. června 1977

o sblížení právních předpisů členských států týkajících se bezpečnostních pásů a zádržných systémů motorových vozidel

(77/541/EHS)

RADA EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského hospodářského společenství, a zejména na článek 100 této smlouvy,

s ohledem na návrh Komise,

s ohledem na stanovisko Evropského parlamentu ⁽¹⁾,

s ohledem na stanovisko Hospodářského a sociálního výboru ⁽²⁾,

vzhledem k tomu, že technické požadavky, které musí motorová vozidla podle vnitrostátních právních předpisů splňovat, se mimo jiné vztahují na bezpečnostní pásy a zádržné systémy;

vzhledem k tomu, že se tyto požadavky v jednotlivých členských státech liší; že je proto nutné, aby všechny členské státy zavedly stejné požadavky vedle nebo namísto svých stávajících právních předpisů, zejména aby bylo možné použít u všech typů vozidel postup EHS schvalování typu, který je předmětem směrnice Rady 70/156/EHS ze dne 6. února 1970 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se schvalování typu motorových vozidel a jejich přípojných vozidel ⁽³⁾,

vzhledem k tomu, že obecné požadavky na vnitřní výbavu prostoru pro cestující, rozmístění ovládacích, střežících, opěradla a zadní části sedadel byly stanoveny směrnicí Rady 74/60/EHS ⁽⁴⁾; že požadavky na vnitřní výbavu, pokud jde o ochranu řidiče proti zranění mechanismem řízení při nárazu, byly stanoveny směrnicí 74/297/EHS ⁽⁵⁾; že požadavky týkající se pevnosti sedadel a jejich ukotvení byly stanoveny směrnicí 74/408/EHS ⁽⁶⁾; že požadavky týkající se kotevních úchytů bezpečnostních pásů byly stanoveny směrnicí 76/115/EHS ⁽⁷⁾; že jiné požadavky týkající se vnitřního vybavení, zejména opěrek hlavy a identifikace ovládacích, budou stanoveny později;

vzhledem k tomu, že předpisy pro bezpečnostní pásy a zádržné systémy zahrnují požadavky nejen na konstrukci, ale také na jejich upevnění v motorových vozidlech;

vzhledem k tomu, že harmonizovaný postup schvalování typu konstrukční části pro bezpečnostní pásy a zádržné systémy umožní každému členskému státu ověřovat plnění společných požadavků na konstrukci a zkoušení a informovat o výsledku ostatní členské státy zasláním kopie certifikátu schválení typu konstrukční části vystaveného pro každý typ bezpečnostního pásu nebo zádržného systému; že umístění značky EHS schválení typu na všechny bezpečnostní pásy a zádržné systémy, které byly vyrobeny ve shodě se schváleným typem, vyloučí nutnost technického ověření těchto bezpečnostních pásů a zádržných systémů v ostatních členských státech;

vzhledem k tomu, že hlavním účelem harmonizovaných požadavků je zvyšovat bezpečnost provozu na pozemních komunikacích; že by proto vozidla, jichž se týká tato směrnice, měla být povinně vybavena bezpečnostními pásy a zádržnými systémy;

vzhledem k tomu, že sblížení vnitrostátních právních předpisů týkajících se motorových vozidel předpokládá, že členské státy budou vzájemně uznávat kontroly provedené kterýmkoli z nich podle společných požadavků,

⁽¹⁾ Úř. věst. C 76, 7.4.1975, s. 37.

⁽²⁾ Úř. věst. C 263, 17.11.1975, s. 37.

⁽³⁾ Úř. věst. L 42, 23.2.1970, s. 1.

⁽⁴⁾ Úř. věst. L 38, 11.2.1974, s. 2.

⁽⁵⁾ Úř. věst. L 165, 20.6.1974, s. 16.

⁽⁶⁾ Úř. věst. L 221, 12.8.1974, s. 1.

⁽⁷⁾ Úř. věst. L 24, 30.1.1976, s. 6.

▼B

PŘIJALA TUTO SMĚRNICI:

Článek 1

1. Každý členský stát udělí EHS schválení typu konstrukční části pro každý typ třibodového nebo břišního pásu a každý typ zádržného systému, který vyhovuje požadavkům na konstrukci a zkoušky stanoveným v příloze I bodu 2 a v přílohách IV až XIV.

2. Členský stát, který uděluje EHS schválení typu konstrukční části, přijme podle potřeby a popřípadě ve spolupráci s příslušnými orgány ostatních členských států nezbytná opatření k ověření, že vyráběné typy jsou shodné se schváleným typem.

3. Pro splnění odstavce 2 dostačuje, aby členský stát zajistil používání postupů minimální kontroly jakosti stanovených v příloze I bodu 2.8.1.

Provádí-li však kontroly členský stát nebo laboratoře jím povolené, musí být užity takové metody, aby získané výsledky byly přinejmenším tak spolehlivé jako výsledky postupu podle odstavce 1. Vhodnou metodou je zejména postup stanovený v příloze I bod 2.8.2.

Článek 2

Pro každý typ bezpečnostního pásu nebo zádržného systému, který schválí podle článku 1, přidělí členské státy výrobci ► **M5** — značku EHS schválení typu konstrukční části podle vzorů uvedených v příloze III.

Členské státy přijmou veškerá vhodná opatření, aby zabránily užívání značek, které by mohly vést k záměně bezpečnostních pásů nebo zádržných systémů, jejichž typ byl schválen podle článku 1, s jinými zařízeními.

▼M7*Článek 2a*

1. Členské státy mohou svými vnitrostátními právními předpisy povolit montáž bezpečnostních pásů nebo zádržných systémů, které nejsou uvedeny v této směrnici, pokud jsou určeny pro zdravotně postižené osoby.

2. Členské státy mohou rovněž vyjmout z oblasti působnosti této směrnice zádržné systémy navržené ke splnění požadavků přílohy VII směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/85/ES ze dne 20. listopadu 2001 o zvláštních ustanoveních pro vozidla používaná k přepravě osob, která mají více než osm sedadel kromě sedadla řidiče ⁽¹⁾.

3. Požadavky přílohy I bodu 3.2.1 této směrnice se nevztahují na bezpečnostní pásy a zádržné systémy uvedené v odstavcích 1 a 2.

▼B*Článek 3*

1. Členské státy nesmějí zakázat uvedení na trh bezpečnostních pásů nebo zádržných systémů z důvodů týkajících se jejich konstrukce nebo funkčního principu, jestliže jsou opatřeny značkou EHS schválení typu konstrukční části.

2. Členský stát však může zakázat uvedení na trh bezpečnostních pásů a zádržných systémů opatřených značkou EHS schválení typu konstrukční části, jestliže soustavně nevykazují shodu se schváleným typem.

O přijatých opatřeních dotyčný členský stát neprodleně uvědomí ostatní členské státy a Komisi a uvede důvody svého rozhodnutí.

(¹) Úř. věst. L 42, 13.2.2002, s. 1.

▼ **M5***Článek 4*

Příslušné orgány členských států se postupem uvedeným v čl. 4 odst. 6 směrnice 70/156/EHS vzájemně informují o všech typech bezpečnostních pásů a zádržných systémů, pro které schválení typu udělily, odmítly udělit nebo odejmulu.

▼ **B***Článek 5*

1. Pokud členský stát, který udělil EHS schválení typu konstrukční části, zjistí, že se více bezpečnostních pásů a zádržných systémů opatřených toutž značkou EHS schválení typu konstrukční části neshoduje s typem, který byl schválen, přijme nezbytná opatření, aby byla znovu zajištěna shodnost vyráběných zařízení se schváleným typem. O přijatých opatřeních, která mohou při trvalé neshodnosti vést až k odejmutí EHS schválení typu konstrukční části, uvědomí příslušný orgán dotyčného státu příslušné orgány ostatních členských států. Stejná opatření tento orgán přijme, jestliže je o takové neshodnosti informován příslušnými orgány jiného členského státu.

2. Příslušné orgány členských států se do jednoho měsíce vzájemně informují o každém odejmutí EHS schválení typu konstrukční části s uvedením důvodů.

3. Pokud členský stát, který udělil EHS schválení typu konstrukční části, popírá závadu ve shodnosti, o které byl uvědoměn, usilují dotyčné členské státy o urovnání sporu. Průběžně o tom informují Komisi. V případě potřeby uskuteční Komise vhodná jednání s cílem dosáhnout urovnání sporu.

Článek 6

Veškerá rozhodnutí o odmítnutí nebo odejmutí schválení typu konstrukční části pro typ bezpečnostního pásu nebo zádržného systému nebo o zákazu jeho uvedení na trh nebo jeho užívání, učiněná na základě předpisů přijatých k provedení této směrnice, musí být podrobně odůvodněna. Rozhodnutí se oznamuje dotčené osobě s uvedením možnosti podat opravné prostředky, která jsou jí podle platných právních předpisů členských států k dispozici, a s uvedením lhůt pro jejich podání.

Článek 7

Členské státy nesmějí odmítnout udělit EHS schválení typu nebo vnitrostátní schválení typu pro určitý typ vozidla z důvodů týkajících se bezpečnostních pásů nebo zádržných systémů, jestliže jsou tyto pásy nebo systémy opatřeny značkou EHS schválení typu konstrukční části a jestliže jsou namontovány v souladu s požadavky stanovenými v příloze I bodu 3.

Článek 8

Členské státy nesmějí odmítnout nebo zakázat prodej, registraci, uvedení do provozu nebo užívání vozidla z důvodů týkajících se bezpečnostních pásů nebo zádržných systémů, jestliže jsou tyto pásy nebo systémy opatřeny značkou EHS schválení typu konstrukční části a jestliže jsou namontovány v souladu s požadavky stanovenými v příloze I bodu 3.

▼ **M1***Článek 9*

Pro účely této směrnice se „vozidlem“ rozumí každé motorové vozidlo kategorií M a N podle definice ► **M5** v příloze II části A ◄ směrnice 70/156/EHS určené k provozu na pozemních komunikacích, které má nejméně čtyři kola a maximální konstrukční rychlost vyšší než 25 km/h.

▼ M7

Vozidla kategorií M₂ a M₃ se rozdělují do tříd definovaných v oddíle 2 přílohy I směrnice 2001/85/ES.

▼ B*Článek 10*

Změny nezbytné pro přizpůsobení požadavků příloh I až IV technickému pokroku se přijímají postupem stanoveným v článku 13 směrnice 70/156/EHS.

Článek 11

1. Členské státy uvedou v účinnost předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí do 18 měsíců od jejího oznámení a neprodleně o nich uvědomí Komisi.
2. Členské státy zajistí, aby bylo Komisi sděleno znění hlavních ustanovení vnitrostátních právních předpisů, které přijmou v oblasti působnosti této směrnice.

Článek 12

Tato směrnice je určena členskými státy.

▼ **M6***SEZNAM PŘÍLOH*

Příloha I	Oblast působnosti, definice, ES schválení typu konstrukční části, požadavky na montáž
Příloha II	Dokumentace pro schválení typu Dodatek 1: Informační dokument (konstrukční část) Dodatek 2: Informační dokument (vozidlo) Dodatek 3: Certifikát schválení typu (konstrukční část) Dodatek 4: Certifikát schválení typu (vozidlo)
Příloha III	Značka ES schválení typu konstrukční části
Příloha IV	Příklad zařízení pro zkoušení životnosti mechanismu navíječe
Příloha V	Příklad zařízení pro zkoušení blokování navíječů s nouzovým blokováním
Příloha VI	Příklad zařízení pro zkoušení odolnosti navíječů proti prachu
Příloha VII	Popis vozíku, sedadla, kotevních úchytů a brzdného zařízení
Příloha VIII	Popis figuríny
Příloha IX	Popis křivky zpomalení vozíku v závislosti na čase
Příloha X	Návody k použití
Příloha XI	Zkouška spony pro dva pásy
Příloha XII	Zkouška odolnosti proti oděru a zkouška mikroprokluzu
Příloha XIII	Zkouška odolnosti proti korozi
Příloha XIV	Časové pořadí zkoušek
Příloha XV	Minimální požadavky na bezpečnostní pásy a navíječe
Příloha XVI	Kontrola shodnosti výroby
Příloha XVII	Požadavky na dětské zádržné systémy
Příloha XVIII	Požadavky na montáž dětských zádržných systémů Dodatek: Znění přílohy 13 (odstavec 5.2 a dodatek 2) k souhrnné rezoluci R. E.3 EHK OSN.

▼ **M6***PŘÍLOHA I***OBLAST PŮSOBNOSTI, DEFINICE, ES SCHVÁLENÍ TYPU
KONSTRUKČNÍ ČÁSTI, POŽADAVKY NA MONTÁŽ****0. OBLAST PŮSOBNOSTI**

Tato směrnice se vztahuje na bezpečnostní pásy a zadržné systémy, které jsou určeny k montáži do vozidel vyhovujících definici uvedené v příloze II směrnice 70/156/EHS a které jsou určeny pro samostatné použití, tj. jako individuální vybavení pro dospělé osoby sedící na sedadlech směřujících dopředu nebo dozadu, a pro dětské zadržné systémy určené k montáži do vozidel kategorie M1 a N1.

1. DEFINICE

Pro účely této směrnice:

- 1.1 „bezpečnostním pásem (sedadlovým pásem, pásem)“ se rozumí souprava popruhů s uzavírací sponou, seřizovacími zařízeními a přípevňovacími kováními způsobilá k ukotvení v motorovém vozidle a konstruovaná tak, aby se v případě srážky nebo náhlého zpomalení vozidla zmenšovalo 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;
 - 1.1.1 „břišním pásem“ se rozumí pás procházející přes přední část pánevní oblasti uživatele;
 - 1.1.2 „diagonálním pásem“ se rozumí pás procházející úhlopříčně přes přední část hrudníku od kyčle k protilehlému ramenu;
 - 1.1.3 „tříbodovým pásem“ se rozumí pás, který je v podstatě kombinací břišního popruhu a ramenního popruhu;
 - 1.1.4 „postrojovým pásem“ se rozumí souprava pásu skládající se z břišního pásu a ramenních popruhů;
- 1.2 „typem pásu“ se rozumějí pásy, které se neliší v takových zásadních hlediscích, jako jsou:
 - 1.2.1 tuhé části (spony, přípevňovací kování, navíječe atd.);
 - 1.2.2 materiál, vazba, rozměry a barva popruhů;
 - 1.2.3 geometrie soupravy pásu;
- 1.3 „popruhem“ se rozumí ohebná část určená k přidržování těla a přenášení namáhání na kotevní úchyty;
- 1.4 „sponou“ se rozumí rychle se uvolňující zařízení umožňující uživateli, aby byl zadržován pásem; spona, kromě spony postrojového pásu, může obsahovat též seřizovací zařízení;
- 1.5 „seřizovacím zařízením pásu“ se rozumí zařízení umožňující seřídít pás podle individuální potřeby uživatele a polohy sedadla; seřizovací zařízení může být součástí spony nebo navíječe;
- 1.6 „přípevňovacím kováním“ se rozumějí části soupravy pásu, které umožňují připevnit pás ke kotevním úchytům, včetně nezbytných zajišťovacích prvků;
- 1.7 „zařízením pro pohlcování energie“ se rozumí zařízení určené k rozptylování energie nezávisle na popruhu nebo společně s ním a tvořící součást soupravy pásu;
- 1.8 „navíječem“ se rozumí zařízení k částečnému nebo úplnému uložení popruhu bezpečnostního pásu;
 - 1.8.1 „navíječem bez blokování (typ 1)“ se rozumí navíječ, z něhož se popruh v celé své délce odvine působením malé vnější síly bez možnosti regulovat délku odvinutého popruhu;
 - 1.8.2 „navíječem s ručním odblokováním (typ 2)“ se rozumí navíječ, který musí uživatel ručně odblokovat, aby mohl odvinout požadovanou délku popruhu, a který se samočinně zablokuje, jakmile ustane uvedený úkon;
 - 1.8.3 „navíječem s automatickým blokováním (typ 3)“ se rozumí navíječ dovolující odvinutí požadované délky popruhu a seřizující

▼ **M6**

- uživateli samočinně popruh po zapnutí spony; bez úmyslného zásahu uživatele se popruh dále neodvíjí;
- 1.8.4 „navíječem s nouzovým blokováním (typ 4)” se rozumí navíječ, který za běžných jízdních podmínek neomezuje volnost pohybu uživatele bezpečnostního pásu; má součásti k seřizování délky, jimiž se popruh samočinně přizpůsobí, a blokovací mechanismus uváděný v případě nouze do činnosti;
- 1.8.4.1 zpomalením vozidla (jednoduchá citlivost);
- 1.8.4.2 kombinací zpomalení vozidla, odvíjení popruhu a jakýchkoli jiných automatických prostředků (vícenásobná citlivost);
- 1.8.5 „navíječem s nouzovým blokováním s vyšším prahem reakce (typ 4 N)” se rozumí navíječ typu definovaného v bodu 1.8.4 se zvláštními vlastnostmi s ohledem na použití ve vozidlech kategorie M2, M3, N1, N2 a N3 (1);
- 1.8.6 „zařízením pro výškové seřízení pásu” se rozumí 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;
- 1.9 „kotevními úchyty pásu” se rozumějí části nosné konstrukce vozidla, nosné konstrukce sedadla nebo kterékoli jiné části vozidla, k nimž se připevní bezpečnostní pásy;
- 1.10 „typem vozidla” z hlediska bezpečnostních pásů a zádržných systémů se rozumějí motorová vozidla, která se neliší v takových zásadních 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;
- 1.11 „zádržným systémem” se rozumí systém sestávající ze sedadla připevněného vhodnými prostředky k nosné konstrukci vozidla a z bezpečnostního pásu, pro který je na nosné konstrukci sedadla umístěn alespoň jeden kotevní úchyt;
- 1.12 „sedadlem” se rozumí konstrukce, která může, ale nemusí být nedílnou součástí nosné konstrukce vozidla, spolu s úplným vybavením, určená k sezení pro jednu dospělou osobu; tento termín zahrnuje jak jednotlivé sedadlo, tak část lavicového sedadla určenou k sezení pro jednu osobu;
- 1.12.1 „předním sedadlem cestujícího” se rozumí každé sedadlo, jehož „nejvíce vpředu ležící H-bod” je ve svislé příčné rovině procházející R-bodem řidiče nebo před ní;
- 1.13 „skupinou sedadel” se rozumí buď sedadlo lavicového typu, nebo sedadla sice oddělená, ale uspořádaná vedle sebe (tj. upevněná tak, že přední úchyty jednoho z těchto sedadel jsou v jedné řadě s předními nebo zadními úchyty jiného sedadla nebo mezi úchyty jiného sedadla) a poskytující jedno nebo více míst k sezení pro dospělé osoby;
- 1.14 „lavicovým sedadlem” se rozumí konstrukce s úplným vybavením určená k sezení pro více než jednu dospělou osobu;
- 1.15 „seřizovacím systémem” se rozumí zařízení, jímž se může sedadlo nebo jeho části seřídít do polohy přizpůsobené tvarům těla sedící osoby; toto zařízení má umožňovat zejména:
- 1.15.1 podélné přestavení;
- 1.15.2 svislé přestavení;
- 1.15.3 úhlové přestavení;
- 1.16 „ukotvením sedadla” se rozumí systém, jímž je souprava sedadla připevněna k nosné konstrukci vozidla, včetně odpovídajících částí nosné konstrukce vozidla;
- 1.17 „typem sedadla” se rozumějí sedadla, která se neliší v podstatných hlediscích, jako jsou:
- 1.17.1 nosná konstrukce, tvar, rozměry a materiály sedadla;
- 1.17.2 typ a rozměry seřizovacích a všech zajišťovacích systémů sedadla;

▼ **M6**

- 1.17.3 typ a rozměry kotevních úchytů pásu na sedadle, ukotvení sedadla a odpovídajících částí nosné konstrukce vozidla;
- 1.18 „přestavovacím systémem” se rozumí zařízení, které umožňuje úhlové nebo podélné přestavení sedadla nebo některé jeho části bez pevné mezilehlé polohy a tak usnadňuje přístup cestujících;
- 1.19 „zajišťovacím systémem” se rozumí zařízení, které sedadlo a jeho části zajišťuje při používání v kterékoli poloze;
- 1.20 „zapuštěným uvolňovacím tlačítkem spony” se rozumí zařízení, které nesmí umožnit uvolnění spony koulí o průměru 40 mm;
- 1.21 „nezapuštěným uvolňovacím tlačítkem spony” se rozumí zařízení, které musí umožnit uvolnění spony koulí o průměru 40 mm;
- 1.22 „předepínacím zařízením” se rozumí dodatečně montované nebo vestavěné zařízení, které utáhne popruh, aby se zmenšila vůle pásu při nárazu vozidla;
- 1.23 „vztažnou zónou” se rozumí prostor mezi dvěma svislými podélnými rovinami vzdálenými od sebe 400 mm a symetricky umístěnými vzhledem k H-bodu a definovaný otočením přístroje popsaného v příloze II směrnice 74/60/EHS⁽²⁾ ze svislé do vodorovné polohy; přístroj se umístí tak, jak je popsáno v uvedené příloze, a nastaví se na maximální délku 840 mm;
- 1.24 „soupravou airbagu” se rozumí zařízení instalované jako doplněk k bezpečnostním pásům a zádržným systémům v motorových vozidlech, tj. zařízení, které při prudkém nárazu vozidla automaticky rozvine tlakem plynu v něm obsaženého pružný polštář tak, aby se omezila intenzita dotyku jedné nebo více částí těla osoby ve vozidle s vnitřním povrchem prostoru pro cestující;
- 1.25 „airbagem cestujícího” se rozumí souprava airbagu určená k ochraně osob sedících na sedadlech jiných než na sedadle řidiče při čelním nárazu;
- 1.26 „dětským zádržným zařízením” se rozumí souprava konstrukčních částí, která může být kombinací popruhů nebo pružných dílů se zabezpečovací sponou, seřizovacím zařízením, úchyty a v některých případech i s doplňkovou sedačkou nebo s nárazovým štítem a která může být ukotvena do motorového vozidla; je také konstruována tak, aby snížila nebezpečí úrazu uživatele omezením pohyblivosti jeho těla v případě nárazu nebo náhlého zpomalení vozidla;
- 1.27 „směřujícím dozadu” se rozumí směřující ve směru opačném k obvyklému směru pohybu vozidla.
2. ES SCHVÁLENÍ TYPU KONSTRUKČNÍ ČÁSTI
- 2.1 Žádost o ES schválení typu konstrukční části
- 2.1.1 Žádost o ES schválení typu konstrukční části podle čl. 3 odst. 4 směrnice 70/156/EHS pro typ bezpečnostního pásu podává výrobce.
Žádost o ES schválení typu konstrukční části podle čl. 3 odst. 4 směrnice 70/156/EHS typu pro zádržný systém podává výrobce nebo výrobce vozidla, do kterého má být namontován.
- 2.1.2 Vzor informačního dokumentu je uveden v dodatku 1 přílohy II.
- 2.1.3 Technické zkušebně provádějící zkoušky pro schválení typu se předloží následující vzorky:
- 2.1.3.1 Šest vzorků pro každý typ pásu, z nichž jeden je pro referenční účely.
- 2.1.3.2 Popruh o délce 10 m pro každý typ bezpečnostního pásu.
- 2.1.3.3 Technická zkušebna provádějící zkoušky pro schválení typu konstrukčních částí je oprávněna požadovat další vzorky.
- 2.1.4 U zádržných systémů předloží žadatel dva vzorky technické zkušebně, která provádí zkoušky pro schválení typu zádržného systému. Mohou to být dva ze vzorků pásu požadovaných podle bodu 2.1.3.1 a podle volby výrobce buď vozidlo představující schvalovaný typ vozidla, nebo konstrukční část či části vozidla považované technickou zkušebnou za podstatné.
- 2.1.5 U dětského zádržného systému se předloží čtyři vzorky:

▼ **M6**

- 2.1.5.1 popruhu o délce 10 m pro každou kategorii popruhů v dětském systému, kromě rozkrokového popruhu, kde postačí 2 m, a
- 2.1.5.2 návody a podrobnosti o balení v souladu s odstavcem 14 přílohy XVII.
- 2.1.5.3 Technická zkušebna, která provádí zkoušky pro schválení typu konstrukčních částí, je oprávněna požadovat další vzorky.
- 2.1.5.4 V případě brašen na přenášení dítěte, kdy se zádržné zařízení pro brašnu používá pro více typů brašen, předloží výrobce zádržného systému seznam těchto typů.
- 2.1.5.5 Je-li v dětském zádržném zařízení použito schváleného bezpečnostního pásu pro dospělé, musí se v žádosti uvést druh použitého bezpečnostního pásu, např. statické břišní pásy.
- 2.1.6 Před udělením schválení typu ověří příslušný orgán, zda jsou přijata dostatečná opatření pro zajištění účinné kontroly shodnosti výroby.
- 2.2 Označení
- 2.2.1 Vzorky typu pásu nebo typu zádržného systému předkládané k ES schválení konstrukční části podle bodu 2.1.3 nebo bodu 2.1.4 musejí být zřetelně a nesmazatelně označeny jménem nebo výrobní nebo obchodní značkou výrobce.
- 2.2.2 Vzorky dětských zádržných zařízení předložené pro schválení podle bodu 2.1.5 a 2.1.5.1 musejí být zřetelně a nesmazatelně označeny jménem nebo výrobní nebo obchodní značkou výrobce.
- 2.2.2.1 Jedna z plastových částí dětského zádržného zařízení (např. skořepina, nárazový štít, ochranný polštář atd.), kromě pásu (pásů) nebo postroje, musí být zřetelně a nesmazatelně označena rokem výroby.
- 2.2.2.2 Pokud se má používat zádržné zařízení v kombinaci s bezpečnostními pásy pro dospělé, musí se předepsaný způsob umístění popruhů jasně označit v nákresu, který musí být stále připojen k zádržnému zařízení. Je-li zádržné zařízení uchyceno bezpečnostními pásy pro dospělé, musí být předepsané vedení popruhů pro použití směřující dopředu a směřující dozadu jasně rozlišeno na výrobku barevným označením. Při montáži zařízení směřujícího dopředu se použije vedení označeného červenou barvou a při montáži zařízení směřujícího dozadu se použije vedení označeného modrou barvou. Stejných barev se použije na štítcích ilustrujících způsob použití a umístěných na zařízení. Jednotlivé polohy břišní a ramenní části bezpečnostního pásu musejí být označeny barvou nebo slovy, případně oběma způsoby. Výše uvedené označení musí být vidět na zádržném zařízení umístěném ve vozidle. U zádržného zařízení pro skupinu 0 musí být toto označení vidět také tehdy, když dítě v zádržném zařízení sedí.
- 2.2.2.3 Dozadu směřující dětské zádržné zařízení musí mít trvale upevněný štítek viditelný v namontované poloze a obsahující výstražné upozornění:

VELKÉ NEBEZPEČÍ
Nepoužívejte na sedadlech pro cestující, která jsou
vybavena airbagy

Štítek musí být v jazyce státu, kde je zařízení prodáváno.

- 2.2.2.4 Na zádržných zařízeních, která mohou směřovat dopředu i dozadu, musí štítek obsahovat následující text:

DŮLEŽITÉ
NEPOUŽÍVEJTE JAKO ZAŘÍZENÍ SMĚŘUJÍCÍ
D OPŘEDU, POKUD HMOTNOST DÍTĚTE
NEPŘESAHOJE ...

▼ **M6**

(Uvede se odkaz na návod)

- 2.3 Obecné požadavky
- 2.3.1 Každý vzorek předložený v souladu s bodem 2.1 musí vyhovovat požadavkům podle bodu 2.3 až 2.7.
- 2.3.2 Každý vzorek dětského zádržného systému předložený podle bodu 2.1 musí vyhovovat požadavkům stanoveným v příloze XVII.
- 2.3.3 Pás nebo zádržný systém musí být řešen a proveden tak, aby při správné montáži a řádném používání fungoval uspokojivě a aby snižoval nebezpečí tělesného poranění při nehodě.
- 2.4 Tuhé části
- 2.4.1 Obecně
- 2.4.1.1 Tuhé části bezpečnostního pásu jako spony, seřizovací zařízení, připevňovací kování apod. nesmějí mít ostré hrany, které by mohly třením způsobit opotřebení nebo porušení popruhů.
- 2.4.1.2 Všechny části soupravy pásu podléhající korozi musejí být proti ní vhodně chráněny. Po zkoušce odolnosti proti korozi předepsané v bodu 2.7.2 nesmějí vykazovat žádné známky poškození, které by mohlo být na závalu správné funkce zařízení, ani známky rozsáhlejší koroze viditelné prostým okem kvalifikovaného pozorovatele.
- 2.4.1.3 Tuhé části pohlcující energii nebo vystavené zatížení nebo přenášející zatížení nesmí být křehké.
- 2.4.1.4 Tuhé i plastové části bezpečnostního pásu musejí být umístěny a namontovány tak, aby se při běžném používání motorového vozidla nemohly zachytit pod posuvným sedadlem nebo ve dveřích vozidla. Jestliže některá z těchto částí nevyhoví výše uvedeným požadavkům, musí se podrobit rázové zkoušce za studena podle bodu 2.7.6.4. Pokud se po zkoušce v některém plastovém krytu nebo tuhé části objeví viditelné trhliny, plastové součásti se vyjmou a na zbývající části soupravy se ověří, je-li i nadále spolehlivá. Zůstane-li zbývající část soupravy bezpečná a bez viditelných trhlin, ověří se ještě, zda vyhovuje požadavkům podle bodů 2.4.2, 2.4.3 a 2.6.
- 2.4.1.5 Používání materiálů s nasákavostí odpovídající vlastnostem polyamidu 6 pro mechanické části, jejichž funkce by byla touto vlastností nepříznivě ovlivněna, je zakázáno.
- 2.4.2. Spona
- 2.4.2.1 Spona musí být řešena tak, aby se vyloučila jakákoliv možnost nesprávného použití. Mimo jiné to znamená, že nesmí být možné, aby zůstala částečně zapnutá. Způsob rozepínání spony musí být zcela zřejmý. Části spony, které se pravděpodobně dostanou do dotyku s tělem uživatele, nesmí mít dotykovou plochu menší než 20 cm² a užší než 46 mm, měřeno v rovině vzdálené maximálně o 2,5 mm od dotykové plochy.
- Spony postrojových pásů se s ohledem na tento poslední požadavek považují za vyhovující, pokud je styková plocha spony a uživatele v rozsahu od 20 cm² do 40 cm²
- 2.4.2.2 Spona, i když není zatížena, musí zůstat zapnutá v jakékoliv poloze. Nesmí se rozepnout silou menší než 10 N.
- Spona musí být navržena tak, aby se dala snadno uchopit i používat a rozepínala se silou uvedenou v bodu 2.7.9.2..

▼ **M6**

Spona se musí rozepínat stiskem buď tlačítka, nebo obdobného zařízení. Plocha, na kterou tento tlak působí, musí mít při uvolnění tlačítka v rovině kolmé k počátečnímu směru pohybu následující rozměry:

- u zapuštěných zařízení plochu nejméně 4,5 cm² a šířku nejméně 15 mm,
- u nezapuštěných zařízení plochu nejméně 2,5 cm² a šířku nejméně 10 mm.

Tato plocha musí mít červenou barvu. Žádná jiná část spony takovou barvu mít nesmí.

- 2.4.2.3 Spona musí snést opakovanou manipulaci a před dynamickou zkouškou předepsanou v bodu 2.7.8 se musí podrobit 5 000 cyklům rozepínání a zapínání za podmínek běžného užívání. U spon postrojového pásu se tato zkouška může provést, aniž by byly všechny jazyky zapnuty.
- 2.4.2.4 Při zkoušce podle bodu 2.7.6.3 musí spona fungovat běžným způsobem.
- 2.4.2.5 Síla potřebná k rozepnutí spony při zkoušce podle odst. 2.7.9 nesmí být větší než 60 N.
- 2.4.2.6 Spona se podrobí zkoušce pevnosti přiměřeně požadavkům bodů 2.7.6.1 a 2.7.6.5. Působením předepsaného zatížení se nesmí zlomit, závažně deformovat nebo rozpadnout.
- 2.4.2.7 U spon s některým prvkem společným pro dvě soupravy pásů, kdy je možno sponu jedné soupravy při použití zapnout do odpovídající části jedné i druhé soupravy, provedou se zkoušky pevnosti a rozepínání podle bodů 2.7.8 a 2.7.9 při zapnutí oběma způsoby.
- 2.4.3 Seřizovací zařízení pásu
- 2.4.3.1 Zkouškám podle bodu 2.7.4 se podrobí dva vzorky každého seřizovacího zařízení. U žádného ze vzorků seřizovacího zařízení nepřekročí prokluz popruhu 25 mm a celkové posunutí všech seřizovacích zařízení nepřesáhne 40 mm.
- 2.4.3.2 Všechna seřizovací zařízení se vyzkoušejí na pevnost podle 2.7.6.1. Účinkem předepsaného zatížení se tyto části nesmějí zlomit ani rozpadnout.
- 2.4.3.3 Při zkoušce podle bodu 2.7.6.6 nesmí být síla potřebná k ovládání kteréhokoliv ručního zařízení větší než 50 N.
- 2.4.4 Připevňovací kování a zařízení pro výškové seřízení pásu
- Připevňovací kování se podrobí zkoušce pevnosti tak, jak je předepsáno v bodech 2.7.6.1 a 2.7.6.2. Odpovídající zařízení pro výškové seřízení pásu se podrobí zkoušce pevnosti podle bodu 2.7.6.2 současně platné směrnice, jestliže nebyla z hlediska kotevních úchyť bezpečnostních pásů zkoušena ve vozidle podle pozměněné směrnice 76/115/EHS⁽³⁾. Účinkem tahu vyvolaného předepsaným zatížením se tyto části nesmějí zlomit nebo rozpadnout.
- 2.4.5 Navíječe
- Navíječe musí splňovat požadavky uvedené níže, včetně zkoušek pevnosti předepsaných v bodech 2.7.6.1 a 2.7.6.2.
- 2.4.5.1 Navíječe s automatickým blokováním
- 2.4.5.1.1 Popruh bezpečnostního pásu vybaveného navíječem s automatickým blokováním se mezi blokovacími polohami navíječe nesmí posunout o více než 30 mm. Po pohybu uživatele dozadu musí pás buď zůstat ve své původní poloze, nebo se musí do této polohy samočinně vrátit při následných dopředných pohybech uživatele.

▼ **M6**

- 2.4.5.1.2 Je-li navíječ součástí břišního pásu, nesmí být navíjecí síla popruhu menší než 7 N, měreno na volné délce mezi figurínou a navíječem podle bodu 2.7.7.4. Je-li navíječ součástí ramenního popruhu, nesmí být navíjecí síla popruhu menší než 2 N nebo větší než 7 N, měreno obdobným způsobem. Prochází-li popruh průvlakem nebo kladkou, měří se navíjecí síla na volné délce mezi figurínou a průvlakem nebo kladkou. U soupravy se zabudovaným ručním nebo automatickým zařízením zabráňujícím úplnému svinutí popruhu, nesmí být toto zařízení v činnosti při stanovení navíjecí síly.
- 2.4.5.1.3 Postupem popsáním v bodu 2.7.7.1 se popruh opakovaně vytáhne z navíječe a nechá svinout, dokud neproběhne 5 000 cyklů rozvinutí a svinutí. Pak se navíječ podrobí korozní zkoušce předepsané v bodu 2.7.2 a potom zkoušce odolnosti proti prachu popsané v bodu 2.7.7.3. Potom musí podstoupit dalších 5 000 cyklů rozvinutí a svinutí, po nichž musí stále splňovat požadavky bodů 2.4.5.1.1 a 2.4.5.1.2. Po těchto zkouškách musí navíječ stále správně fungovat a účinně navíjet popruh.
- 2.4.5.2 Navíječ s nouzovým blokováním
- 2.4.5.2.1 Navíječ s nouzovým blokováním musí při zkoušce podle bodu 2.7.7.2 splňovat následující podmínky, kdy při jednoduché citlivosti podle bodu 1.8.4.1 platí pouze ustanovení vztahující se na zpomalení vozidla.
- 2.4.5.2.1.1 Navíječ musí blokovat, když zpomalení vozidla dosáhne hodnoty 0,45 g u navíječe typu 4 nebo 0,85 g u navíječe typu 4 N.
- 2.4.5.2.1.2 Navíječ nesmí blokovat při hodnotách zrychlení popruhu menších než 0,8 g u typu 4 nebo menších než 1,0 g u typu 4 N, měreno ve směru rozvinování popruhu.
- 2.4.5.2.1.3 Kromě toho nesmí navíječ blokovat, je-li snímač odkloněn od montážní polohy stanovené jeho výrobcem v kterémkoliv směru v úhlu nepřesahujícím 12°.
- 2.4.5.2.1.4 Navíječ musí blokovat, je-li snímač odkloněn od montážní polohy stanovené jeho výrobcem v kterémkoliv směru v úhlu nepřesahujícím 27° u navíječe typu 4 a v úhlu nepřesahujícím 40° u typu 4 N.
- 2.4.5.2.1.5 Pokud funkce navíječe závisí na vnějším signálu nebo zdroji energie, zajistí zařízení automatické zablokování navíječe při přerušení nebo poruše signálu nebo zdroje energie. Tomuto požadavku nemusí vyhovovat navíječ s vícenásobnou citlivostí za předpokladu, že na vnějším signálu nebo zdroji energie závisí pouze jedna úroveň citlivosti a porucha signálu nebo zdroje je signalizována řidiči opticky nebo akusticky.
- 2.4.5.2.2 Při zkoušce podle bodu 2.7.7.2 musí navíječ s nouzovým blokováním o vícenásobné citlivosti vyhovovat stanoveným požadavkům včetně citlivosti na rozvinování popruhu a musí rovněž blokovat při zrychlení popruhu měřeném ve směru rozvinování popruhu a rovném nejméně 2,0 g.
- 2.4.5.2.3 Při všech zkouškách podle bodů 2.4.5.2.1 a 2.4.5.2.2 nepřesáhne délka popruhu odvinutého před zablokováním navíječe 50 mm, počínaje délkou podle bodu 2.7.7.2.1. S ohledem na požadavky bodu 2.4.5.2.1.2 se navíječ považuje za vyhovující při hodnotách zrychlení popruhu předepsaných v tomto bodu, pokud se nezablokuje před odvinutím nejméně prvních 50 mm popruhu, počínaje délkou uvedenou v bodu 2.7.7.2.1.

▼ **M6**

- 2.4.5.2.4 Je-li navíječ součástí břišního pásu, nesmí být navíjecí síla popruhu menší než 7 N, měreno na volné délce mezi figurínou a navíječem podle bodu 2.7.7.4. Je-li navíječ součástí ramenního pásu, nesmí být navíjecí síla popruhu menší než 2 N a větší než 7 N, měreno obdobným způsobem. Prochází-li popruh průvlakem nebo kladkou, změří se navíjecí síla na volné délce mezi figurínou a průvlakem nebo kladkou. Má-li souprava ruční nebo automatické zařízení zabraňující úplnému svinutí popruhu, nesmí být toto zařízení v činnosti při stanovení navíjecí síly.
- 2.4.5.2.5 Postupem popsáným v bodu 2.7.7.1 se popruh opakovaně vytáhne z navíječe a nechá svinout, dokud neproběhne 40 000 cyklů rozvinutí a svinutí. Pak se navíječ podrobí korozní zkoušce uvedené v bodu 2.7.2 a potom zkoušce odolnosti proti prachu uvedené v bodu 2.7.7.3. Potom se musí podstoupit dalších 5 000 cyklů rozvinutí a svinutí, po nichž musí stále splňovat požadavky bodů 2.4.5.2.1, 2.4.5.2.2, 2.4.5.2.3 a 2.4.5.2.4. Po výše uvedených zkouškách musí navíječ stále správně fungovat a účinně navíjet popruh.
- 2.4.6 Předepínací zařízení
- 2.4.6.1 Po korozní zkoušce podle bodu 2.7.2 musí předepínací zařízení (včetně snímače nárazu připojovaného k zařízení originální zástrčkou, která ale nesmí být pod proudem) fungovat normálně.
- 2.4.6.2 Musí se ověřit, že při neúmyslném uvedení zařízení do činnosti nevzniká nebezpečí tělesného poranění uživatele.
- 2.4.6.3 V případě pyrotechnických předepínacích zařízení:
- 2.4.6.3.1 Předepínací zařízení nesmějí být po stabilizaci při teplotě podle bodu 2.7.10 aktivována teplem a musejí pracovat normálně.
- 2.4.6.3.2 Musí být zabráněno vznícení přilehlých hořlavých materiálů výronem horkých plynů.
- 2.5 Popruhy
- 2.5.1 Obecně
- 2.5.1.1. Popruhy musejí mít takové vlastnosti, aby jejich tlak na tělo uživatele byl rozložen co nejrovnoměrněji na celou šířku popruhů a aby se ani při působení sil nekroutily. Musí pohlcovat a rozptylovat energii. Musí být provedeny tak, aby se při používání nepáraly.
- 2.5.1.2 Při zatížení 9 800 N nesmí být šířka popruhu menší než 46 mm. Tento rozměr se musí změřit při zkoušce pevnosti v tahu předepsané v bodu 2.7.5 bez zastavení zkušebního stroje.
- 2.5.2 Pevnost po stabilizaci při pokojové teplotě
U dvou vzorků popruhu stabilizovaných podle bodu 2.7.3.1 nesmí být mez pevnosti popruhu podle bodu 2.7.5 menší než 14 700 N. Rozdíl mezi hodnotami meze pevnosti obou vzorků nesmí přesáhnout 10 % z hodnoty vyšší naměřené meze pevnosti.
- 2.5.3 Pevnost po stabilizaci za zvláštních podmínek
U dvou vzorků popruhu stabilizovaných podle některého z ustanovení bodu 2.7.3 (kromě bodu 2.7.3.1) nesmí být mez pevnosti popruhu menší než 75 % průměrné hodnoty meze stanovené při zkoušce podle bodu 2.5.2 ani menší než 14 700 N. Technická zkušebna může upustit od některé nebo více těchto zkoušek, pokud by s ohledem na skladbu použitého materiálu nebo na již získané informace byly takové zkoušky nadbytečné.
- 2.6 Souprava pásu nebo zádržný systém

▼ **M6**

- 2.6.1 Požadavky na dynamické zkoušky
- 2.6.1.1 Souprava pásu nebo zádržný systém se podrobí dynamické zkoušce podle bodu 2.7.8.
- 2.6.1.2 Dynamická zkouška se provede na dvou soupravách pásu, které nebyly předtím zatěžovány, kromě případu, kdy je souprava pásů částí zádržných systémů a dynamická zkouška se musí provést na zádržných systémech pro jednu skupinu sedadel, které nebyly před tím zatěžovány. Spony zkoušených pásů musejí vyhovovat požadavkům uvedeným v bodu 2.4.2.3. U bezpečnostních pásů s navíječi se musí vyzkoušet odolnost navíječů proti prachu podle bodu 2.7.7.3. U bezpečnostních pásů nebo zádržných systémů vybavených předepínacím zařízením obsahujícím pyrotechnické prostředky se zařízení musí kromě toho ještě stabilizovat podle bodu 2.7.10.2.
- 2.6.1.2.1 Pásky se podrobí korozní zkoušce podle bodu 2.7.2, po které se spony podrobí dalším 500 cyklům rozpínání a zapínání za běžných podmínek používání.
- 2.6.1.2.2 U bezpečnostních pásů s navíječi se navíječe musejí podrobit zkouškám popsaným v bodu 2.4.5.1 nebo bodu 2.4.5.2. Pokud ale již byla zkoušena odolnost navíječů proti korozi podle bodu 2.6.1.2.1, nemusí se tato zkouška opakovat.
- 2.6.1.2.3 U bezpečnostních pásů určených k použití se zařízením na výškové seřízení pásu, jak je definováno ve výše uvedeném bodu 1.8.6, se zkouška provede se zařízením nastaveným do nejméně vhodné polohy (poloh), vybrané technikou zkušebnou odpovědnou za provedení zkoušek. Pokud však zařízení pro výškové seřízení pásu má vlastní kotevní úchyt, jak je povoleno směnicí Rady 76/115/EHS⁽⁴⁾, může technická zkušebna odpovědná za provedení zkoušek podle svého uvážení použít bod 2.7.8.1.
- 2.6.1.2.4 U bezpečnostních pásů s předepínacím zařízením se minimální posunutí podle bodu 2.6.1.4.1 může zmenšit na polovinu. Pro účely této zkoušky musí být předepínací zařízení v činnosti.
- 2.6.1.3 Při této zkoušce musejí být splněny následující požadavky:
- 2.6.1.3.1 žádná část soupravy pásu nebo zádržného systému zajišťující uživatele se nesmí porušit a žádné spony ani systém blokování nebo systém seřízení se nesmějí odblokovat a
- 2.6.1.3.2 dopředné posunutí figuríny musí být u břišních pásů v úrovni pánve v rozmezí 80 mm až 200 mm. U postrojových pásů se minimální posunutí stanovené pro pánev může zmenšit na polovinu. 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. Tato posunutí se vztahují na úroveň vztažných bodů vyznačených na obrázku 6 v příloze VIII.
- 2.6.1.3.3 U bezpečnostního pásu určeného pro použití na předním krajním místě k sezení, které je vybaveno předním airbagem, musí být posunutí vztažného bodu hrudníku větší, než jsou hodnoty uvedené v bodu 2.6.1.3.2, jestliže jeho rychlost při této hodnotě nepřekračuje 24 km/h.
- 2.6.1.4 U zádržného systému:
- 2.6.1.4.1 Může posunutí vztažného bodu hrudníku překročit hodnoty podle bodu 2.6.1.3.2, 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

▼ M6

vozidla; nepřihlíží se ke kontaktu hrudníku s mechanismem řízení, jestliže mechanismus vyhovuje požadavkům směrnice Rady 74/297/EHS⁽³⁾, a předpokládá se, že ke kontaktu nedojde za rychlosti vyšší než 24 km/hod; pro toto hodnocení se předpokládá, že sedadlo je v poloze stanovené v bodu 2.7.8.1.5.

2.6.1.4.2 U vozidel vybavených takovými zařízeními musí být představovací zařízení a zajišťovací zařízení umožňující cestujícím na všech sedadlech opustit vozidlo po provedení dynamické zkoušky nadále ručně ovladatelná.

2.6.1.5 Při zmírnění požadavků na zádržné systémy může posunutí přesáhnout hodnoty stanovené v bodu 2.6.1.3.2, pokud se pro horní kotevní úchyt upevněný k sedadlu využije zmírněných požadavků podle bodu 5.5.4 přílohy I směrnice 76/115/EHS. Detaily dotyčného zádržného systému se zahrnou do doplňků k certifikátu schválení typu uvedených v dodatcích 3 a 4 k příloze II.

2.6.2 Pevnost po odírání

2.6.2.1 U obou vzorků stabilizovaných podle bodu 2.7.3.6 se mez pevnosti stanoví podle bodů 2.5.2 a 2.7.6. Musí být přinejmenším rovný 75 % průměrné hodnoty meze pevnosti stanovené při zkouškách s neodíranými popruhy a nesmí být menší než nejnižší mez stanovená pro zkoušenou součást. Rozdíl mezi hodnotami meze pevnosti obou vzorků nesmí být větší než 20 % nejvyšší naměřené meze pevnosti. U postupů typu 1 a typu 2 se zkouška pevnosti v tahu provádí pouze se vzorky popruhů (bod 2.7.5). U postupu typu 3 se zkouška pevnosti v tahu provádí s popruhem a odpovídajícími tuhými částmi (bod 2.7.6).

2.6.2.2 Součásti, které se mají podrobit zkoušce odolnosti proti oděru, a postupy, které se mají dodržet, jsou uvedeny v následující tabulce. Při každém postupu se použije nový vzorek.

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

2.7 Zkoušky

2.7.1 Použití vzorků dodaných k ES schválení typu konstrukční části typu pásu nebo zádržného systému (viz příloha XIV).

2.7.1.1 Pro kontrolu spony, zkoušku spony při nízké teplotě, podle potřeby pro zkoušku při nízké teplotě podle bodu 2.7.6.4, zkoušku životnosti spony, zkoušku odolnosti pásu proti korozi, zkoušku činnosti navijáče a zkoušku uvolnění spony po dynamické zkoušce se požadují dvě soupravy pásu nebo dva zádržné systémy. Jeden z těchto dvou vzorků se použije pro kontrolu pásu nebo zádržného systému.

2.7.1.2 Pro kontrolu spony, pro zkoušky pevnosti spony v tahu, zkoušky upevňovacího zařízení, seřizovacího zařízení pásu a podle potřeby i navijáče se požaduje jedna souprava pásu nebo zádržný systém.

2.7.1.3 Pro kontrolu spony, zkoušku mikroprokluzu a zkoušku odolnosti proti oděru se požadují dva pásy nebo zádržné systémy. Jeden z těchto vzorků se použije ke zkoušce činnosti seřizovacího zařízení pásu.

2.7.1.4 Vzorek popruhu se použije ke zkoušení pevnosti popruhu v tahu.

▼ **M6**

Část tohoto vzorku musí být uchována po dobu platnosti schválení typu konstrukční části.

- 2.7.2 Zkouška odolnosti proti korozi
- 2.7.2.1 Úplná souprava bezpečnostního pásu se uloží do zkušební komory, jak je popsáno v příloze XIII. U soupravy s navijákem se popruh odvine v celé délce až na délku (300 ± 3) mm. Kromě krátkých přerušení, nezbytných např. pro kontrolu a doplnění solného roztoku, musí zkouška vystavení vlivu prostředí probíhat nepřetržitě po dobu 50 hodin.
- 2.7.2.2 Po ukončení zkoušky vystavením vlivu prostředí se souprava opatrně umyje nebo ponoří do čisté tekoucí vody o teplotě nepřevyšující 38°C , aby se odstranil případný solný povlak, a před kontrolou podle bodu 2.4.1.2 se nechá 24 hodin schnout za pokojové teploty.

▼ **C1**

- 2.7.3 Stabilizace popruhů pro zkoušku pevnosti v tahu
- Vzorky vyříznuté z popruhu podle odstavce 2.1.3.2 se stabilizují tak, jak je popsáno dále.

▼ **M6**

- 2.7.3.1 Stabilizace při pokojové teplotě
- Popruh se ponechá nejméně 24 hodin v atmosféře o teplotě $(20 \pm 5)^{\circ}\text{C}$ a relativní vlhkosti $(65 \pm 5)\%$. Pokud se zkouška neprovede ihned po stabilizaci, vzorek se až do zahájení zkoušky uloží ve vzduchotěsně uzavřené nádobě. Mez pevnosti v tahu se musí stanovit do pěti minut po vyjmutí popruhu ze stabilizační atmosféry nebo z nádoby.
- 2.7.3.2 Vystavení účinkům světla
 - 2.7.3.2.1 Použijí se ustanovení obsažená v doporučení ISO/R105-B 02-1978. Popruh se vystaví účinkům světla na dobu potřebnou k vyblednutí standardní modře číslo 7 na odstín rovnající se odstínu číslo 4 na šedé stupnici.
 - 2.7.3.2.2 Popruh se potom ponechá nejméně 24 hodin v atmosféře o teplotě $(20 \pm 5)^{\circ}\text{C}$ a relativní vlhkosti $(65 \pm 5)\%$. Pokud se zkouška neprovede ihned po stabilizaci, vzorek se až do zahájení zkoušky uloží ve vzduchotěsně uzavřené nádobě. Mez pevnosti v tahu se musí stanovit do pěti minut po vyjmutí popruhu ze stabilizační atmosféry nebo z nádoby.
 - 2.7.3.3 Stabilizace při nízké teplotě
 - 2.7.3.3.1 Popruh se ponechá nejméně 24 hodin v atmosféře o teplotě $(20 \pm 5)^{\circ}\text{C}$ a relativní vlhkosti $(65 \pm 5)\%$.
 - 2.7.3.3.2 Pak se popruh ponechá 1,5 hodiny na rovné ploše v mrazicí komoře při teplotě vzduchu $(-30 \pm 5)^{\circ}\text{C}$. Pak se přehne a přehyb se zatíží závažím o hmotnosti 2 g předem ochlazeným na $(-30 \pm 5)^{\circ}\text{C}$. Po 30 minutách uložení zatíženého popruhu v mrazicí komoře se závaží sejme a do pěti minut po vyjmutí popruhu z mrazicí komory se změří mez pevnosti v tahu.
 - 2.7.3.4 Stabilizace při vysoké teplotě
 - 2.7.3.4.1 Popruh se ponechá 3 hodiny ve vyhřívací komoře v atmosféře o teplotě $(60 \pm 5)^{\circ}\text{C}$ a relativní vlhkosti $(65 \pm 5)\%$.
 - 2.7.3.4.2 Mez pevnosti v tahu se stanoví do pěti minut po vyjmutí popruhu z vyhřívací komory.
 - 2.7.3.5 Vystavení účinkům vody
 - 2.7.3.5.1 Popruh se ponechá 3 hodiny zcela ponořen v destilované vodě o teplotě $(20 \pm 5)^{\circ}\text{C}$ s nepatrnou přísadou smáčedla. Může se použít jakékoli smáčedlo vhodné pro zkoušené vlákno.
 - 2.7.3.5.2 Mez pevnosti v tahu se stanoví do deseti minut po vyjmutí popruhu z vody.
 - 2.7.3.6 Stabilizace odíráním
 - 2.7.3.6.1 Odírání se provede na každém zařízení, ve kterém je popruh v dotyku s některou tuhou částí pásu. Zkoušku odolnosti proti oděru typu 1 (bod 2.7.3.6.4.1.) není nutné provádět na zaří-

▼ **M6**

zení pro seřizování pásu, kde se zkouškou mikroprokluzu (bod 2.7.4) prokázalo, že prokluz popruhu je menší než polovina předepsané hodnoty. Při nastavení na zkušebním zařízení se přibližně zachová vzájemná poloha popruhu a stykové plochy.

- 2.7.3.6.2 Vzorky, které budou odírány, se uloží na dobu nejméně 24 hodin do atmosféry o teplotě $(20 \pm 5) ^\circ\text{C}$ a relativní vlhkosti $(65 \pm 5) \%$. Pokojová teplota musí být při zkoušce v rozmezí $15 ^\circ\text{C}$ až $30 ^\circ\text{C}$.

- 2.7.3.6.3 Požadavky na jednotlivé postupy odírání jsou uvedeny v následující tabulce:

	Síla (N)	Frekvence (Hz)	Počet cyklů	Posuv (mm)
Postup typu 1 ⁽¹⁾	25	0,5	5 000	300 ± 20
Postup typu 2	5	0,5	45 000	300 ± 20
Postup typu 3 ⁽¹⁾	0 – 50	0,5	45 000	—

⁽¹⁾ Viz bod 2.7.3.6.4.3.

Posuv uvedený v pátém sloupci tabulky představuje velikost rozkmitu vratného pohybu působícího na popruh.

- 2.7.3.6.4 Podmínky pro jednotlivé postupy odírání

- 2.7.3.6.4.1 Postup typu 1: pro případ, kdy popruh prochází seřizovacím zařízením pásu.

Na jeden konec popruhu se působí stálou svislou silou 25 N.

Druhý konec popruhu nastavený vodorovně se podrobí vratnému vodorovnému pohybu.

Seřizovací zařízení pásu se umístí tak, aby vodorovná část popruhu zůstala zatížená (viz příloha XII obrázek 1).

- 2.7.3.6.4.2 Postup typu 2: pro případ, kdy popruh změni směr průchodu tuhou částí.

Úhly, které mezi sebou svírají oba konce popruhu, musejí odpovídat obrázku 2 v příloze XII.

Po dobu zkoušky se udržuje stálé zatížení 50 N. Pokud popruh při průchodu tuhou částí mění směr více než jednou, může se zatížení 50 N zvýšit tak, aby se dosáhlo předepsaného posuvu popruhu 300 mm při průchodu touto tuhou částí.

- 2.7.3.6.4.3 Postup typu 3: pro případy, kdy je popruh přišitý nebo obdobným způsobem připojený k některé tuhé části

Celkový posun musí být (300 ± 20) mm a zatížení 50 N musí působit pouze po dobu odpovídající posunu o (100 ± 20) mm za každou půlperiodu (viz příloha XII obrázek 3).

- 2.7.4 Zkouška mikroprokluzu (viz příloha XII obrázek 3).

- 2.7.4.1 Díly nebo zařízení, které budou zkoušeny na mikroprokluz, se uloží na nejméně 24 hodin do prostředí o teplotě $(20 \pm 5) ^\circ\text{C}$ a relativní vlhkosti $(65 \pm 5) \%$.

Zkouška se provede za teploty v rozmezí $15 ^\circ\text{C}$ až $30 ^\circ\text{C}$

- 2.7.4.2 Při zkoušce se zajistí, aby volná část seřizovacího zařízení směřovala buď nahoru, nebo dolů ke zkušebnímu stolu, stejně jako ve vozidle.

- 2.7.4.3 Spodní konec části popruhu se zatíží silou 50 N.

Druhý konec se vystaví vratnému pohybu o celkové amplitudě (300 ± 20) mm (viz obrázek).

- 2.7.4.4 Pokud volný konec slouží jako rezervní popruh, nesmí být připevněn nebo připnut jakýmkoli způsobem k zatížené části.

- 2.7.4.5 Musí se zajistit, aby popruh na zkušebním stole v uvolněné poloze splýval ze seřizovacího zařízení pásu v podobě vyduťté křivky, stejně jako ve vozidle.

Síla 50 N, která působí na zkušební stůl, musí být vedena svisle tak, aby se zabránilo kývání zátěže a kroucení pásu.

Připevňovací kování se k zátěži působící silou 50 N přichytí stejně jako ve vozidle.

▼ **M6**

- 2.7.4.6 Před zahájením vlastní zkoušky se systém samočinného utažení ustálí 20 cyklů.
- 2.7.4.7 Provede se 1 000 cyklů o rychlosti 0,5 cyklu/sec a celkové amplitudě (300 ± 20) mm. Síla 50 N musí působit jen po dobu odpovídající posunu (100 ± 20) mm za každou půlperiodu.
- 2.7.5 Zkouška pevnosti popruhu v tahu (statická zkouška)
- 2.7.5.1 Zkouška se provádí pokaždé se dvěma novými vzorky popruhu dostatečné délky, stabilizovanými podle bodu 2.7.3.
- 2.7.5.2 Každý popruh se upne do čelistí stroje na zkoušení pevnosti v tahu. Čelisti musí být řešeny tak, aby se popruh v nich nebo v jejich blízkosti nepřetrhl. Rychlost posuvu musí být přibližně 100 mm/min. Čelisti stroje se nastaví tak, aby se volná délka vzorku při zahájení zkoušky rovnala (200 ± 40) mm.
- 2.7.5.3 Při dosažení síly 9 800 N se změří šířka popruhu bez zastavení stroje.
- 2.7.5.4 Zatížení se zvětšuje až do přetržení popruhu. Zaznamená se síla na mezi pevnosti.
- 2.7.5.5 Jestliže popruh vyklouzne nebo se přetrhne u některé čelisti nebo ve vzdálenosti do 10 mm od ní, je zkouška neplatná a musí se provést nová zkouška jiného vzorku.
- 2.7.6 Statická zkouška tuhých součástí soupravy pásu
- 2.7.6.1 Spona a seřizovací zařízení pásu se musí připojit ke zkušebnímu stroji svým běžným připevňovacím kováním a zatížit silou 9 800 N. U postrojových pásů se spona připojí ke zkušebnímu stroji popruhy, které jsou upevněny ke sponě a jazyku nebo ke dvěma jazykům umístěným přibližně symetricky ke geometrickému středu spony. Je-li spona nebo seřizovací zařízení pásu součástí připevňovacího kování nebo společného dílu třibodového pásu, musí se spona nebo seřizovací zařízení zkoušet společně s připevňovacím kováním podle bodu 2.7.6.2, kromě navíječů se zpětnou kladkou u horního kotevního úchyty pásu. V takovém případě se zkušební zatížení musí rovnat 9 800 N a délka popruhu, která zůstane navinuta na cívce v okamžiku zablokování, musí být co nejbližší hodnotě 450 mm.
- 2.7.6.2 Připevňovací kování a všechna zařízení pro výškové seřízení pásu se zkouší postupem uvedeným v bodu 2.7.6.1, ale silou 14 700 N, a s ohledem na druhou větu bodu 2.7.8.1 musí toto zatížení působit za nejméně příznivých podmínek, které mohou pravděpodobně nastat ve vozidle se správně namontovaným pásem. Při zkoušce navíječů se popruh z cívky úplně odvine.
- 2.7.6.3 Dva vzorky úplné soupravy pásu se uloží na 2 hodiny do mrazicí komory do teploty (-10 ± 1) °C. Okamžitě po vyjmutí z mrazicí komory se do sebe ručně zaklesnou společné části spony.
- 2.7.6.4 Dva vzorky úplné soupravy pásu se uloží na 2 hodiny do mrazicí komory do teploty (-10 ± 1) °C. Všechny zkoušené tuhé díly a součásti z plastů se pak postupně kladou na rovný ocelový plech (který byl se vzorky v mrazicí komoře), uložený na vodorovném povrchu tuhého kompaktního bloku o hmotnosti nejméně 100 kg. Do 30 s po vyjmutí z mrazicí komory se na zkušební vzorek nechá volným pádem z výšky 300 mm padnout ocelové závaží o hmotnosti 18 kg s nárazovou plochou o tvrdosti nejméně 45 HRc, jejíž povrch je vypouklý o příčném poloměru 10 mm a podélném poloměru 150 mm. Jeden vzorek se zkouší tak, aby osa zakřivené tyče byla s popruhem rovnoběžná, a u druhého vzorku s ním svírala úhel 90°.
- 2.7.6.5 Spony s částmi společnými pro dva bezpečnostní pásy se zatěžují za podmínek, které simulují podmínky užívání ve vozidle se sedadly nastavenými do střední polohy. Směr působení síly se určí podle bodu 2.7.8.1. Na každý popruh musí současně působit zatížení 14 700 N. Zařízení vhodné pro výše uvedenou zkoušku je vyobrazeno v příloze XI.
- 2.7.6.6 Při zkoušce ručního seřizovacího zařízení pásu se popruh tímto zařízením musí postupně protáhnout rychlostí přibližně 100 mm/s, se zřetelem k podmínkám běžného používání. Po odvinutí prvních 25 mm popruhu se změří maximální síla s přesností na nejbližší 1 N. Zkouška se provede v obou směrech průchodu popruhu seřizovacím zařízením, přičemž před změřením se

▼ **M6**

- popruh podrobí 10 cyklům.
- 2.7.7 Doplnkové zkoušky navijeců
- 2.7.7.1 Životnost mechanismu navijeců
- 2.7.7.1.1 Popruh se odvinuje a nechává navíjet po požadovaný počet cyklů rychlostí nejvýše 30 cyklů/min. U navijeců s nouzovým blokováním se za popruh při každém pátém cyklu silněji trhne, aby se navijec zablokoval. Stejný počet trhnutí se provede v každé z pěti různých odvinutých délek, a to při 90 %, 80 %, 75 %, 70 % a 65 % celkové délky popruhu v navijeci. Při více než 900 mm se tyto procentuální podíly přepočítají na konečných 900 mm popruhu v navijeci.
- 2.7.7.1.2 Zařízení vhodné pro zkoušky uvedené v bodu 2.7.7.1.1 je vyobrazeno v příloze IV.
- 2.7.7.2 Blokování navijeců s nouzovým blokováním
- 2.7.7.2.1 Blokování navijeců se zkouší na posledních (300 ± 3) mm popruhu navinutých na cívce.
- 2.7.7.2.1.1 Při aktivaci navijeců pohybem popruhu se popruh rozvinuje stejným směrem, jako když je navijec normálně namontován do vozidla.
- 2.7.7.2.1.2 Citlivost navijeců na zpomalování vozidla se zkouší při výše uvedeném rozvinutí ve dvou vzájemně kolmých směrech, které jsou vodorovné, když je navijec do vozidla namontován podle pokynů výrobce bezpečnostního pásu. Jeden z těchto směrů volí technická zkušebna provádějící zkoušky pro schválení typu, tak aby podmínky pro aktivaci blokovacího mechanismu byly co nejméně příznivé.
- 2.7.7.2.2 Zařízení vhodné pro zkoušky podle bodu 2.7.7.2.1 je popsáno v příloze V. Musí být zkonstruováno tak, aby se požadované zrychlení dosáhlo dříve, než je z navijeců odvinuto více než 5 mm popruhu, a aby byl při odvíjení zajištěn průměrný nárůst zrychlení, který neklesne pod 25 g/s a nepřesáhne 150 g/s.
- 2.7.7.2.3 Při zkoušce podle bodů 2.4.5.2.1.3 a 2.4.5.2.1.4 se navijec musí namontovat na vodorovný stůl, který je nakláněn rychlostí maximálně 2° za sekundu, dokud se navijec zařízení nezablokuje. Zkouška se opakuje v dalších směrech tak, aby se zajistilo splnění požadavků.
- 2.7.7.3 Odolnost proti prachu
- 2.7.7.3.1 Navijec se umístí do zkušební komory popsané v příloze VI. Musí být ve stejné poloze jako při namontování do vozidla. Zkušební komora musí obsahovat množství prachu vyhovující požadavkům bodu 2.7.7.3.2. Z navijeců se odvine popruh v délce 500 mm a nechá se odvinutý, s tou výjimkou, že do jedné až dvou minut po každém rozvíření prachu musí být podroben 10 úplným cyklům rozvinutí a navinutí popruhu.
- Po časovém úseku 5 hodin se každých 20 minut po dobu 5 s rozvíří prach suchým stlačeným vzduchem neobsahujícím mazací olej a procházejícím otvorem o průměru $(1,5 \pm 0,1)$ mm při tlaku $(5,5 \pm 0,5) \times 10^5$ Pa.
- 2.7.7.3.2 Prach užitý při zkoušce podle bodu 2.7.7.3.1 se musí skládat přibližně z jednoho kg suchého křemene s následujícím rozložením zrnitosti:
- a) síto s otvory 150 μ m při průměru drátu 104 μ m — propad 99 % až 100 %;
 - b) síto s otvory 105 μ m při průměru drátu 64 μ m — propad 76 % až 86 %;
 - c) síto s otvory 75 μ m při průměru drátu 52 μ m — propad 60 % až 70 %.
- 2.7.7.4 Navíjecí síla
- 2.7.7.4.1 Navíjecí síla se měří na soupravě bezpečnostního pásu nasazené na figurínu tak jako při dynamické zkoušce předepsané v bodu 2.7.8. Napnutí popruhu se měří co nejbližší místu dotyku s figurínou, ale těsně mimo ni, při navíjení popruhu rychlostí přibližně 0,6 m/min.

▼ **M6**

- 2.7.8 Dynamické zkoušky soupravy pásu nebo zádržného systému
- 2.7.8.1 Souprava pásu se namontuje na vozík vybavený sedadlem a kotevními úchyty definovanými v příloze VII. Je-li však souprava pásu určena pro vozidlo určitého druhu nebo pro určité typy vozidel, vzdálenost mezi figurínou a kotevními úchyty stanoví zkušebna pro schvalovací zkoušky buď podle montážních pokynů dodaných s pásem, nebo podle údajů poskytnutých výrobcem vozidla. V případě, že se dynamická zkouška provádí pro určitý typ vozidla, není nutno ji opakovat pro jiné typy vozidel, kde vzdálenost každého kotevního bodu je menší než 50 m od odpovídajícího kotevního bodu zkoušeného bezpečnostního pásu. Alternativně mohou výrobci pro zkoušku stanovit hypotetické kotevní místo tak, aby byl zahrnut maximální počet skutečných kotevních bodů. Je-li bezpečnostní pás vybaven zařízením pro výškové seřízení pásu podle definice ve výše uvedeném bodu 1.8.6, musí se poloha zařízení a prostředky pro jeho zajištění shodovat s uspořádáním daným konstrukcí vozidla.
- 2.7.8.1.1 U souprav pásů nebo zádržných systémů s předepínacím zařízením, u kterých se počítá s díly odlišnými od dílů zabudovaných do vlastní soupravy pásu, se souprava pásu namontuje na zkušební vozík společně s dalšími nezbytnými díly vozidla způsobem předepsaným v bodech 2.7.8.1.2 až 2.7.8.1.6.
- Alternativně, v případě, že tato zařízení nemohou být zkoušena na zkušebním vozíku, může výrobce prokázat běžnou zkouškou čelním nárazem při rychlosti 50 km/h podle postupu ISO 3560 (1975/11/1 — Silniční vozidla — Postup zkoušky čelním nárazem na pevnou bariéru), že zařízení vyhovuje požadavkům této směrnice.
- Jestliže bezpečnostní pás tvoří část soupravy, která je předmětem žádosti o schválení typu konstrukční části jako zádržného systému, namontuje se tento bezpečnostní pás na část nosné konstrukce vozidla, k níž se obvykle připojuje, a tato část se připevní na zkušební vozík níže popsaným způsobem.
- 2.7.8.1.2 K zajištění vozidla během zkoušky nesmí být použito zesílení kotevních úchytů sedadel nebo bezpečnostních pásů, popřípadě zmenšení běžné deformace nosné konstrukce.
- Vozidlo nesmí mít žádnou takovou přední část, která by omezením dopředného pohybu figuríny, kromě nohou, zmenšovala sílu působící na zádržný systém při zkoušce. Odstraněné části nosné konstrukce se mohou nahradit částmi s rovnocennou pevností za předpokladu, že nebudou bránit dopřednému pohybu figuríny.
- 2.7.8.1.3 Zajišťovací zařízení musí být považováno za vyhovující, jestliže nepůsobí v oblasti zahrnující celou šířku nosné konstrukce a jestliže vozidlo nebo nosná konstrukce nebudou blokovány nebo znehybněny vpředu ve vzdálenosti nejméně 500 mm od kotevních úchytů zádržného systému. Vzádu se nosná konstrukce zajistí v dostatečné vzdálenosti za kotevními úchyty tak, aby se vyhovělo požadavkům bodu 2.7.8.1.2.
- 2.7.8.1.4 Sedadla se seřídí a umístí do polohy pro řízení nebo cestování podle uvážení technické zkušebny provádějící schvalovací zkoušky, tak aby se vytvořily co nejméně příznivé podmínky z hlediska pevnosti, slučitelné s umístěním figuríny ve vozidle. Poloha sedadel se uvede ve zprávě o zkouškách. Pokud má mít sedadlo seřiditelné opěradlo, musí se zajistit v poloze předepsané výrobcem nebo, pokud pokyny neexistují, takovým způsobem, aby opěradlo svíralo efektivní úhel co nejbližší 25° u vozidel kategorie M1 a N1 a co nejbližší 15° u vozidel všech ostatních kategorií.
- 2.7.8.1.5 Pro hodnocení požadavků bodu 2.6.1.4.1 se sedadlo považuje za umístěné v nejpřednější poloze pro řízení nebo cestování, přiměřeně rozměrům figuríny.
- 2.7.8.1.6 Všechna sedadla téže skupiny sedadel se zkoušejí současně.
- 2.7.8.2 Souprava pásu se musí připevnit na figurínu podle popisu v příloze VIII. Mezi záda figuríny a opěradlo sedadla se musí vložit deska o tloušťce 25 mm a pás pevně uchytit kolem figuríny. Potom se deska musí vyjmout a figurína usadit zády po celé délce v dotyku s opěradlem sedadla. Překontroluje se, že obě části spony jsou zapnuty tak, aby se nesnížila spolehlivost uzávěru.

▼ **M6**

- 2.7.8.3 Volné konce popruhů musí přesahovat seřizovací zařízení pásu v délce, která umožní prokluz.
- 2.7.8.4 Vozík se urychlí tak, aby v okamžiku nárazu byla rychlost jeho volného chodu (50 ± 1) km/h a figurína přitom zůstane stabilní. Brzdná dráha vozíku musí být (400 ± 50) mm. Po dobu zpouzdování zůstane vozík ve vodorovné poloze. Zpomalení vozíku se dosáhne použitím zařízení předepsaného v příloze VII nebo jakéhokoliv jiného zařízení, které poskytne rovnocenné výsledky a bude vyhovovat požadavkům podle přílohy IX.
- 2.7.8.5 Bezprostředně před nárazem se změří rychlost vozíku, dopředný posun figuríny a rychlost hrudníku při posunutí o 300 mm.
- 2.7.8.6 Po nárazu se souprava pásu nebo zádržný systém a jeho tuhé části musejí vizuálně zkontrolovat bez rozeptnutí spony, aby se zjistilo, zda nedošlo k poruše nebo přetržení. U zádržných systémů se po zkoušce rovněž ověří, zda nejsou viditelně trvale deformovány části nosné konstrukce vozidla spojené s vozíkem. Pokud se nějaké deformace zjistí, musí se k nim přihlédnout při výpočtech podle bodu 2.6.1.4.1.
- 2.7.9 Zkouška rozepínání spony
- 2.7.9.1 Pro tuto zkoušku se použije souprava pásů po jejich dynamické zkoušce podle bodu 2.7.8.
- 2.7.9.2 Souprava pásu se musí odmontovat od zkušebního vozíku bez rozeptnutí spony. Spona se zatíží přímým tahem za popruhy, které jsou k ní upevněny, tak, aby na všechny popruhy působila síla $(600/n)$ N, kde n je počet popruhů, které jsou připojeny k zapnuté sponě. Za minimum se považují dva popruhy. Pokud je spona uchycena k některé tuhé části, musí se při působení síly vzít v úvahu úhel, který spona svírá s touto tuhou částí při dynamické zkoušce. Při rychlosti zatěžování (400 ± 20) mm/min musí síla působit na geometrický střed uvolňovacího tlačítka spony ve směru konstantní osy rovnoběžné s počátečním směrem pohybu tlačítka. Při působení síly potřebné k rozeptnutí spony musí být spona uchycena k tuhé podpěře. Výše uvedené zatížení nesmí překročit mezní hodnotu podle bodu 2.4.2.5. Dotyková plocha zkušebního zařízení musí mít kulový tvar o poloměru $(2,5 \pm 0,1)$ mm a hladký kovový povrch.
- 2.7.9.3 Změří se síla potřebná k rozeptnutí spony a zaznamená se každá porucha spony.
- 2.7.9.4 Po zkoušce rozepínání spony se překontrolují součásti soupravy pásu nebo zádržného systému zkoušeného podle bodu 2.7.8 a ve zkušební zprávě se uvede rozsah jejich poškození při této dynamické zkoušce.
- 2.7.10 Doplnkové zkoušky bezpečnostních pásů s předepínacím zařízením — stabilizace
- Předepínací zařízení se může zkoušet a stabilizovat odděleně od bezpečnostního pásu. Uloží se v teplotě (60 ± 5) °C na 24 hodin. Potom se teplota na 2 hodiny zvýší na (100 ± 5) °C. Návazně na to se zařízení uloží na 24 hodin v teplotě (-30 ± 5) °C. Po vyjmutí z klimatizační komory se zařízení zahřeje na teplotu okolního vzduchu. Pokud bylo předepínací zařízení odděleno od bezpečnostního pásu, znovu se k němu připojí.
- 2.7.11 Zkušební protokol
- Do zkušebního protokolu se zaznamenají výsledky všech zkoušek předepsaných v bodě 2.7, zejména rychlost vozíku, maximální dopředný posun figuríny, poloha spony, síla pro otevření spony a jakákoliv porucha nebo přetržení. Jestliže požadavky na ukotvení podle přílohy VII, s ohledem na bod 2.7.8.1, nebyly dodrženy, musí být ve zkušebním protokolu popsán způsob uchycení soupravy pásu nebo zádržného systému a uvedou se důležité úhly a rozměry. V protokolu se zaznamená i jakákoliv deformace nebo porucha spony při zkoušce.
- U zádržného systému se ve zkušebním protokolu uvede také způsob připevnění nosné konstrukce vozidla k vozíku, poloha sedadel a sklon jejich opěradel. Pokud dopředný posun figuríny překročí hodnoty předepsané v bodě 2.6.1.3, musí být v protokolu uvedeno, zda byly splněny požadavky podle bodu 2.6.1.4.1.
- 2.8 Shodnost výroby

▼ M6

- 2.8.1 Bezpečnostní pás nebo zádržný systém schválený podle této směrnice musí být vyroben tak, aby odpovídal schválenému typu a aby byly dodrženy požadavky stanovené v bodech 2.3, 2.4, 2.5, 2.6 a 2.7.
- 2.8.2 Dodržení požadavků bodu 2.8.1 při výrobě se musí ověřovat odpovídající kontrolou výroby.
- 2.8.3 Obecně platí, že musí být přijata opatření pro zajištění shodnosti výroby podle článku 10 směrnice 70/156/EHS.
- 2.8.3.1 Zvláštní ustanovení s podrobným rozpisem prováděných zkoušek a četností zkoušek jsou uvedena v příloze XVI této směrnice, popřípadě v příloze 16 dokumentu, na který odkazuje příloha XVII.
- 2.9 Návod
- 2.9.1 Pokud se bezpečnostní pásy dodávají odděleně od vozidla, musí být na obalu a v montážním návodu jasně uveden typ nebo typy vozidel, pro které jsou určeny.
- 2.9.2 Ke každému dětskému zádržnému systému musí být přiložen návod uvedený v příloze X.
3. POŽADAVKY NA MONTÁŽ DO VOZIDLA
- 3.1 Vybavení vozidla ► **M7** ————— ◀

▼ M7

- 3.1.1 S výjimkou sedadel určených k použití jen ve stojícím vozidle musí být sedadla vozidel kategorií M₁, M₂ (třídy III nebo B), M₃ (třídy III nebo B) a N vybavena bezpečnostními pásy nebo zádržnými systémy splňujícími požadavky této směrnice.
- Vozidla tříd I, II nebo A kategorií M₂ nebo M₃ mohou být vybavena bezpečnostními pásy nebo zádržnými systémy, pokud splňují požadavky této směrnice.

▼ M6

- 3.1.2 Pro všechna místa k sezení, která vyžadují montáž bezpečnostních pásů nebo zádržných systémů, musí být použito těch typů bezpečnostních pásů nebo zádržných systémů, které jsou uvedeny v příloze XV [s nimiž nemůže být použito ani navijeců bez blokování (bod 1.8.1), ani navijeců s ručním odblokováním (bod 1.8.2)]. Pro všechna místa k sezení, pro která jsou v příloze XV předepsány břišní pásy typu B, je povoleno použít pásů typu Br3 vyjma těch případů, kdy se při běžném zapnutí spony stáhnou na délku, která značně snižuje pohodlí.
- 3.1.3 Je-li vozidlo vybaveno vestavěným dětským zádržným systémem, musí systém vyhovovat odpovídajícím požadavkům přílohy XVII.
- 3.1.4 V případě, že nejsou bezpečnostní pásy předepsány, mohou být namontovány podle volby výrobce bezpečnostní pásy nebo zádržný systém jakéhokoli typu vyhovující této směrnici. Pro ta místa k sezení, pro která jsou v příloze XV předepsány břišní pásy, se mohou jako alternativa k břišním pásům poskytnout pásy typu A povolené v příloze XV.
- 3.1.5 U tříbodových pásů vybavených navijecí musí nejméně jeden navijec působit na ramenní popruh.
- 3.1.6 Vyjma vozidel kategorie M je možno povolit navijecí zařízení s nouzovým blokováním typu 4 N (bod 1.8.5) místo navijecího zařízení s nouzovým blokováním typu 4 (bod 1.8.4), když se se souhlasem technické zkušebny odpovědné za provedení zkoušek ukáže, že použití navijeců typu 4 by nebylo praktické.
- 3.1.7 U předních krajních a středních míst k sezení uvedených v příloze XV a označených značkou * musí být břišní pásy typu uvedeného v této příloze považovány za dostačující, jestliže je čelní sklo umístěno mimo vztahnou zónu definovanou v příloze II směrnice 74/60/EHS.
- Ve vztahu k bezpečnostním pásům se čelní sklo považuje za součást vztahné zóny, pokud se dostane do statického kontaktu se zkušebním zařízením využívaným v postupech popsáných v příloze II směrnice 74/60/EHS.

▼ **M6**

- 3.1.8 Všechna místa k sezení označená v příloze XV značkou #, která lze považovat za „exponovaná místa k sezení“ podle definice v bodě 3.1.9, musí být vybavena břišními pásy typu uvedeného v příloze XV.
- 3.1.9 „Exponované místo k sezení“ je takové místo, které nemá před sedadlem „ochrannou přepážku“ v prostoru definovaném takto:
- mezi dvěma vodorovným rovinami, z nichž jedna rovina prochází H-bodem a druhá 400 mm nad ním,
 - mezi dvěma svislými podélnými rovinami, které jsou symetricky umístěné vzhledem k H-bodu a jsou 400 mm vzdálené,
 - za příčnou svislou rovinou ve vzdálenosti 1,30 m od H-bodu.
- Pro účely tohoto požadavku se „ochrannou přepážkou“ rozumí povrch dostatečné pevnosti nevykazující žádné přerušování tak, že pokud se střed koule o průměru 165 mm geometricky promítne v podélném vodorovném směru do kteréhokoli bodu výše definovaného prostoru, nesmí být v ochranné přepážce, kterým by mohl projít geometrický průmět této koule.
- Sedadlo je považováno za „exponované místo k sezení“, jestliže celková plocha ochranné přepážky ve výše definovaném prostoru menší než 800 cm².
- 3.1.10 Všechna místa k sezení označená v příloze XV značkou ☞ musí být vybavena tříbodovým bezpečnostním pásem typu určeného v příloze XV, pokud není splněna některá z následujících podmínek:
- přímo před tímto místem je sedadlo nebo jiná část vozidla vyhovující bodu 3.5 dodatku 1 přílohy III směrnice Rady 74/408/EHS, ⁽⁶⁾
 - žádná část vozidla není ve vztažné zóně nebo se do ní nedostane, pokud se vozidlo pohybuje,
 - části vozidla ve zmíněné vztažné zóně vyhovují požadavkům na pohlcování energie stanovené v dodatku 6 v příloze III směrnice Rady 74/408/EHS;
- v takovém případě se mohou použít dvoubodové pásy podle přílohy XV.
- 3.1.11 S výhradou bodu 3.1.12 musí být každé místo k sezení pro cestujícího, které je vybaveno airbagem, opatřeno i výstrahou varující před použitím dozadu směřujícího dětského zádržného zařízení na odpovídajícím sedadle. Výstražný štítek s piktogramem, který může obsahovat i vysvětlující text, musí být před tímto sedadlem upevněn trvalým způsobem na snadno viditelném místě. Příklad možného provedení piktogramu je na obrázku 1. Pokud není štítek viditelný při zavřených dveřích, musí být trvale vidět upozornění na tento štítek.
- 3.1.12 Požadavky podle odstavce 3.1.11 neplatí, pokud je vozidlo vybaveno mechanismem automatické detekce namontování dozadu směřujícího dětského zádržného zařízení a zajišťuje, aby airbag nebyl aktivován při osazení takového dětského zádržného systému.
- 3.1.13 Pro sedadla, která mohou být otočena nebo přestavena jiným směrem a používána, pokud vozidlo stojí, platí požadavky bodu 3.1.11 pouze pro taková přestavení, která jsou podle této směrnice určena pro běžné použití při jízdě vozidla po silnici. Poznámka o této úpravě se zahrne do informačního dokumentu.
- 3.2 Obecné požadavky
- 3.2.1 Bezpečnostní pásy a zádržné systémy se uchytí ke kotevním místům podle požadavků směrnice 76/115/EHS.
- 3.2.2 Bezpečnostní pásy a zádržné systémy se namontují tak, aby při správném nasazení uspokojivě fungovaly a snižovaly nebezpečí tělesného poranění při dopravní nehodě. Musí být namontovány tak, aby se zejména:
- 3.2.2.1 popruhy nedostaly do nebezpečné polohy,
 - 3.2.2.2 minimalizovalo nebezpečí sklouznutí správně nasazeného pásu z ramene upoutané osoby při jejím pohybu dopředu,

▼ **M6**

- 3.2.2.3 minimalizovalo nebezpečí poškození popruhu dotykem s ostrou hranou některé části vozidla nebo konstrukce sedadla.
- 3.2.2.4 Bezpečnostní pásy na jednotlivých místech k sezení musejí být provedeny a namontovány tak, aby byly pohotově k použití. Kromě toho i v případech, kdy se celá sedadla, sedáky nebo opěradla z důvodu usnadnění přístupu do zadní části vozidla nebo k vynesení nákladu a zavazadel skládají a upravují zpět k sezení, musejí být bezpečnostní pásy přístupné nebo musí být jednou osobou snadno vyhledány pod nebo za takovými sedadly podle postupu v návodu k použití vozidla, aniž by bylo nutno poskytnout této osobě školení nebo nácvik.
- 3.2.2.5 Zkušebna ověřuje, že při jazyku zapnutém do spony a bez obsazení sedadla cestujícím jsou splněny následující podmínky:
- pás je natolik volný, že nebrání správné montáži dětských zádržných systémů doporučených výrobcem a
 - zatažením za ramenní část tříbodového pásu se vnějším působením vnese do břišní části pásu tah nejméně 50 N.
- 3.3 Zvláštní požadavky na tuhé části vestavěné do bezpečnostních pásů nebo zádržných systémů
- 3.3.1 Tuhé části, jako jsou spony, seřizovací zařízení pásu a připevňovací kování, nesmějí při nehodě zvyšovat nebezpečí tělesného poranění osoby s nasazeným pásem nebo ostatních cestujících ve vozidle.
- 3.3.2 Zařízení pro uvolnění spony pásu musí být zřetelně viditelné a snadno dosažitelné pro uživatele pásu a musí být zkonstruováno tak, aby je nebylo možno neúmyslně nebo náhodně otevřít. Spona musí být v takové poloze, aby byla pohotově přístupná zachráncům, pokud bude nutno uvolnit osobu s nasazeným pásem při nebezpečí.
- Spona musí být namontována tak, aby jak bez zatížení, tak i v době, kdy přenáší zatížení hmotností uživatele, ji mohl uživatel rozepnout některou rukou jednoduchým pohybem v jednom směru. U bezpečnostních pásů nebo zádržných systémů předních krajních míst k sezení kromě postrojových pásů musí být možno sponu zapnout stejným způsobem.
- Musí se přezkoušet, zda při dotyku spony s osobou s nasazeným pásem vyhovuje dotyková plocha požadavkům bodu 2.4.2.1 této přílohy.
- 3.3.3 Je-li pás nasazen, nastaví se automaticky tak, aby se řádně přizpůsobil uživateli, nebo musí být zkonstruován tak, aby ruční seřizovací zařízení bylo uživateli po usednutí do sedadla snadno přístupné a jednoduchým způsobem použitelné. Musí být rovněž možno pás jednou rukou utáhnout tak, aby vyhovoval postavě uživatele i poloze sedadla vozidla.
- 3.3.4 Bezpečnostní pásy nebo zádržné systémy s navíječi musejí být namontovány tak, aby navíječe mohly správně fungovat a účinně navinovat popruh.
- 3.4 Pro informaci uživatele (uživatelů) vozidla o opatřeních pro přepravu dětí musejí být splněny požadavky přílohy XVIII.
- 4 ŽÁDOST O ES SCHVÁLENÍ TYPU PRO TYP VOZIDLA Z HLEDISKA MONTÁŽE BEZPEČNOSTNÍCH PÁSŮ A ZÁDRŽNÝCH SYSTÉMŮ
- 4.1 Žádost o schválení typu podle směrnice 70/156/EHS čl. 3 odst. 4 pro typ vozidla z hlediska montáže bezpečnostních pásů a zádržných systémů podává výrobce vozidla.
- 4.2 Vzor informačního dokumentu je uveden v dodatku 2 k příloze II.
- 4.3 Technické zkušebně provádějící zkoušky pro schválení typu se předloží vozidlo představující typ, který má být schválen.
5. ES SCHVÁLENÍ TYPU
- 5.1 Jsou-li splněny odpovídající požadavky podle směrnice 70/156/EHS čl. 4 odst. 3 a popřípadě čl. 4 odst. 4, udělí se ES schválení typu.

▼ **M6**

- 5.2 Vzor certifikátu ES schválení typu je uveden:
- 5.2.1 v dodatku 3 k příloze II pro žádosti podle bodu 2.1;
- 5.2.2 v dodatku 4 k příloze II pro žádosti podle bodu 4.
- 5.3 Pro každý schválený typ bezpečnostního pásu nebo zadržného systému a vozidla se přidělí číslo schválení typu podle přílohy VII směrnice 70/156/EHS. Stejný členský stát nesmí přidělit stejné číslo jinému typu bezpečnostního pásu nebo zadržného systému nebo typu vozidla.
6. ÚPRAVY TYPU A ZMĚNY SCHVÁLENÍ TYPU
- 6.1 V případě úprav typu vozidla nebo bezpečnostního pásu nebo zadržného systému schváleného podle této směrnice se použije článek 5 směrnice 70/156/EHS.

Obrázek 1*Piktogram*

(viz bod 3.1.11)



(¹) Kategorie vozidel jsou definovány v příloze II části A směrnice 70/156/EHS.

(²) Úř. věst. L 38, 11.2.1974, s. 2.

(³) Úř. věst. L 24, 30.1.1976, s. 6.

(⁴) Úř. věst. L 24, 30.1.1976, s. 6.

(⁵) Úř. věst. L 165, 20.6.1976, s. 16.

► **M7** ◀

(⁶) Úř. věst. L 221, 12.8.1974, s. 1.

▼ **M6**

PŘÍLOHA II

DOKUMENTACE PRO SCHVÁLENÍ TYPU

▼ **M6***Dodatek 1***INFORMAČNÍ DOKUMENT č,**

týkající se ES schválení typu konstrukční části pro bezpečnostních pásy a zádržné systémy (podle směrnice 77/541/EHS naposledy pozměněné směrnicí 2000/3/ES)

Následující informace, přicházejí-li v úvahu, se spolu se soupisem obsahu dodávají trojmo. Předkládají-li se výkresy, musejí být kresleny ve vhodném měřítku na formátu A4 a musejí být dostatečně podrobné, nebo musejí být na tento formát složeny. Předkládají-li se fotografie, musejí zobrazovat dostatečně podrobně.

Mají-li systémy, konstrukční části nebo samostatné technické celky elektronické řízení, musejí být dodány informace o jeho výkonu.

0. OBECNĚ
- 0.1 Značka (obchodní firma výrobce):
- 0.2 Typ a obecný obchodní název (názvy):
- 0.5 Jméno a adresa výrobce:
- 0.7 U konstrukčních částí a samostatných technických celků umístění a způsob připevnění značky ES schválení typu:
- 0.8 Adresa montážního závodu (závodů):
1. SEZNAM VOZIDEL, DO NICHŽ SE MÁ ZAŘÍZENÍ NAMONTOVAT
2. POPIS ZAŘÍZENÍ
- 2.1 Bezpečnostní pás
- 2.1.1 Druh soupravy bezpečnostního pásu (dvoubodový pás, třibodový pás, statický, automatický):
- 2.1.2 Podrobnosti o popruhu (materiál, vazba, rozměry a zbarvení):
- 2.1.3 Typ navijče (označení navijče podle bodu 1.1.3.2.2 přílohy III směrnice 77/541/EHS):
- 2.1.3.1 Informace o přídatných funkcích, pokud přicházejí v úvahu:
- 2.1.4 Výkresy tuhých částí (podle bodu 1.2.1 přílohy I směrnice 77/541/EHS):
- 2.1.5 Schéma soupravy bezpečnostního pásu, které umožňuje určení a umístění tuhých částí:
- 2.1.6 Montážní pokyny znázorňující kromě jiného instalaci navijče a jeho čidla:
- 2.1.7 Je-li k dispozici zařízení pro výškové seřízení pásu, uvede se, zda je považováno za součást pásu:
- 2.1.8 Při použití předepínacího zařízení nebo systému se uvede úplný technický popis jeho konstrukce včetně všech čidel, s popisem způsobu uvedení do činnosti a všech způsobů, jimiž se předejde neúmyslnému uvedení do činnosti:
- 2.2 Zádržný systém
- 2.2.1 Doplnující údaje k bodu 2.1
- 2.2.1 Výkresy odpovídajících částí nosné konstrukce vozidla a všech výztuh kotevních úchytů sedadel:
- 2.2.2 Výkresy sedadla znázorňující jeho nosnou konstrukci, seřizovací zařízení a upevňovací prvky s označením použitých materiálů:
- 2.2.3 Výkres nebo fotografie zádržného systému v namontovaném stavu:
- 2.3 Dětský zádržný systém
- 2.3.1 Kategorie:
- 2.3.2 Hmotnostní skupina (skupiny):
- 2.3.3 Dopředu směřující dětské zádržné zařízení/dozadu směřující dětské zádržné zařízení/brašna na přenášení dítěte ⁽¹⁾
- 2.3.4 Neoddělitelný/oddělitelný/částečný/výklopný sedák ⁽¹⁾
- 2.3.5 Typ pásu: třibodový pás pro dospělé osoby/břišní pás pro dospělé osoby/speciální typ pásu/navijč ⁽¹⁾
- 2.3.6 Další vybavení: souprava sedačky/nárazový štít ⁽¹⁾
- 2.3.7 Výkresy, vyobrazení a náčrty dětského zádržného systému, včetně navijčů, soupravy sedačky a namontovaného nárazového štítu:
- 2.3.8 Prohlášení o toxicitě podle bodu 6.1.5 přílohy XVII:
- 2.3.9 Prohlášení o hořlavosti podle bodu 6.1.6 přílohy XVII:

Datum, spis

⁽¹⁾ Nehodící se škrtněte.

▼ **M6**

Dodatek 2

INFORMAČNÍ DOKUMENT č,

podle přílohy I směrnice Rady 70/156/EHS (*) týkající se ES schválení typu vozidla z hlediska bezpečnostních pásů a zádržných systémů (podle směrnice 77/541/EHS naposledy pozměněné směrnicí 2000/3/ES)

Následující informace, přicházejí-li v úvahu, se spolu se soupisem obsahu dodávají trojmo. Předkládají-li se výkresy, musejí být kresleny ve vhodném měřítku na formátu A4 a musejí být dostatečně podrobné, nebo musejí být na tento formát složeny. Předkládají-li se fotografie, musejí zobrazovat dostatečně podrobně.

Mají-li systémy, konstrukční části nebo samostatné technické celky elektronické řízení, musejí být dodány informace o jeho výkonu.

- 0. OBECNĚ
- 0.1 Značka (obchodní firma výrobce):
- 0.2 Typ a obecný obchodní název (název):
- 0.3 Způsob označení typu, je-li na vozidle vyznačen(b):
- 0.3.1 Umístění tohoto označení:
- 0.4. Kategorie vozidla(c):
- 0.5 Jméno a adresa výrobce:
- 0.8 Adresa montážního závodu (závodů):
- 1. OBECNÉ KONSTRUKČNÍ VLASTNOSTI VOZIDLA
- 1.1 Fotografie nebo výkresy představitele typu vozidla:
- 9. KAROSERIE
- 9.10.3 Sedadla
- 9.10.3.1 Počet:
- 9.10.3.2 Umístění a uspořádání:
- 9.10.3.2.1 Místa k sedění určená k použití pouze při stojícím vozidle:
- 9.10.3.4 Vlastnosti: u sedadel, která nemají ES schválení typu konstrukční části, popis a výkresy:
- 9.10.3.4.1 sedadla a jejich ukotvení:
- 9.10.3.4.2 systému seřizování:
- 9.10.3.4.3 systému posouvání a blokování:
- 9.10.3.4.4 kotevních úchytlů bezpečnostních pásů, jsou-li součástí konstrukce sedadla:
- 9.12 Bezpečnostní pásy nebo jiné zádržné systémy:
- 9.12.1 Počet a umístění bezpečnostních pásů, zádržných systémů a sedadel, na nichž mohou být použity:

		Úplná značka ES schválení typu	Případná varianta	Zařízení pro výškové seřízení pásu (uved'te ano/ne/voli- telně)
Sedadla první řady	levé			
	střední			
	pravé			
Sedadla druhé řady (¹)	levé			
	střední			
	pravé			

(¹) Tabulku je možno podle potřeby rozšířit pro vozidla s více než dvěma řadami sedadel nebo s více než třemi sedadly na šířku vozidla.

(*) Očíslování bodů a číselné a písmenné označení poznámek k bodům tohoto informačního dokumentu odpovídají těm, které jsou užity v příloze I směrnice 70/156/EHS. Body, které nesouvisí s účelem této směrnice, jsou vynechány.

▼ **M6**

9.12.2

Druh a umístění doplňujících zadržných systémů (uved'te ano/ne/volitelně):

		Přední vzduchový vak (airbag)	Boční vzduchový vak (airbag)	Předepínací zařízení bezpečnostních pásů
Sedadla první řady	levé			
	střední			
	pravé			
Sedadla druhé řady ⁽¹⁾	levé			
	střední			
	pravé			

⁽¹⁾ Tabulku je možno podle potřeby rozšířit pro vozidla s více než dvěma řadami sedadel nebo s více než třemi sedadly na šířku vozidla.

9.12.3

Počet a umístění kotevních úchyťů bezpečnostních pásů a ověření shody se směrnicí 76/115/EHS (tj. číslo ES schválení typu nebo zkušební protokol):

Datum, spis

▼ **M6**

Dodatek 3

VZOR

[Maximální formát: A4 (210 × 297 mm)]

CERTIFIKÁT ES SCHVÁLENÍ TYPU

Razítko správního orgánu

Sdělení týkající se:

- schválení typu ⁽¹⁾
- rozšíření schválení typu ⁽¹⁾
- odmítnutí schválení typu ⁽¹⁾
- odnětí schválení typu ⁽¹⁾

pro typ vozidla/konstrukční části/samostatného technického celku ⁽¹⁾ z hlediska směrnice.../.../EHS naposledy pozměněné směrnicí.../.../ES.

Schválení typu č.:

Důvod rozšíření:

ODDÍL I

- 0.1 Značka (obchodní firma výrobce):
- 0.2 Typ a obecný obchodní název /názvy):
- 0.3 Způsob označení typu, je-li na vozidle/konstrukční části/samostatném technickém celku vyznačen: ⁽¹⁾ ⁽²⁾
- 0.3.1 Umístění tohoto označení:
- 0.4 Kategorie vozidla: ⁽¹⁾ ⁽³⁾
- 0.5 Jméno a adresa výrobce:
- 0.7 U konstrukčních částí a samostatných technických celků umístění a způsob připevnění značky ES schválení typu:
- 0.8 Adresa montážního závodu (závodů):

ODDÍL II

- 1. Případné doplňující informace (viz doplněk):
- 2. Technická zkušebna provádějící zkoušky:
- 3. Datum zkušebního protokolu:
- 4. Číslo zkušebního protokolu:
- 5. Případné poznámky (viz doplněk):
- 6. Místo:
- 7. Datum:
- 8. Podpis:
- 9. Příložen je seznam schvalovací dokumentace uložené u schvalovacího orgánu, kterou lze obdržet na požádání.

⁽¹⁾ Nehodící se škrtněte.

⁽²⁾ Pokud způsob označení typu obsahuje znaky, které nejsou důležité pro popis typů vozidla, konstrukční části nebo samostatného technického celku, kterých se týká tento certifikát schválení typu, nahraďte se tyto znaky v dokumentaci znakem „?“ (např. ABC??123??).

⁽³⁾ Podle přílohy II části A směrnice 70/156/EHS.

▼ **M6***Doplňěk*

k certifikátu ES schválení typu č.... týkajícímu se schválení typu konstrukční části pro typ bezpečnostních pásů a zádržných systémů podle směrnice 77/541/EHS naposledy pozměněné směrnicí.../.../ES

1. Doplňující informace
- 1.1 Konfigurace:
(použijí se znaky a značky předepsané v bodech 1.3 a 1.4 přílohy III a popřípadě se uvede doplňující ústrojí, jako zařízení pro výškové seřízení pásu, předepínací zařízení atd.)
- 1.2 Vozidla, pro která je zařízení určeno:
- 1.3 Místo ve vozidle, kam bude zařízení namontováno: ⁽¹⁾
- 1.4 Doplňkové informace týkající se dětského zádržného systému:
- 1.4.1 Kategorie:
- 1.4.2 Hmotnostní skupina (skupiny):
- 1.4.3 Dopředu směřující dětské zádržné zařízení/dozadu směřující dětské zádržné zařízení/brašna na přenášení dítěte: ⁽²⁾
- 1.4.4 Neoddělitelný/oddělitelný/částečný/výklopný sedák ⁽²⁾
- 1.4.5 Typ pásu: tříbodový pás pro dospělé osoby/břišní pás pro dospělé osoby/speciální typ pásu/navijec ⁽²⁾
- 1.4.6 Další vybavení: souprava sedačky/nárazový štít ⁽²⁾
5. Poznámky:

⁽¹⁾ Pokud je pás schválen podle bodu 2.6.1.3.3 přílohy I této směrnice, musí být namontován pouze na přední krajní místo k sezení chráněné zepředu airbagem za podmínky, že dotyčné vozidlo je schváleno jako typ podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 96/79/ES (Úř. věst. L 18, 21. 1. 1997, s. 7).

⁽²⁾ Nehodící se škrtněte.

▼ **M6***Dodatek 4*

VZOR

[Maximální formát: A4 (210 × 297 mm)]

CERTIFIKÁT ES SCHVÁLENÍ TYPU

Razítko správního orgánu

Sdělení týkající se:

- schválení typu ⁽¹⁾
- rozšíření schválení typu ⁽¹⁾
- odmítnutí schválení typu ⁽¹⁾
- odnětí schválení typu ⁽¹⁾

pro typ vozidla/konstrukční části/samostatného technického celku ⁽¹⁾ z hlediska směrnice.../.../EHS naposledy pozměněné směrnici .../.../ES.

Schválení typu č.:

Důvod rozšíření:

ODDÍL I

- 0.1 Značka (obchodní firma výrobce):
- 0.2 Typ a obecný obchodní název (názyv):
- 0.3 Způsob označení typu, je-li na vozidle/konstrukční části/samostatném technickém celku vyznačen ⁽²⁾ ⁽³⁾:
- 0.3.1 Umístění tohoto označení:
- 0.4 Kategorie vozidla ⁽¹⁾ ⁽⁴⁾:
- 0.5 Jméno a adresa výrobce:
- 0.7 U konstrukční části a samostatného technického celku umístění a způsob připevnění značky ES schválení typu:
- 0.8 Adresa montážního závodu (závodů):

ODDÍL II

- 1. Případné doplňující informace (viz doplněk):
- 2. Technická zkušebna provádějící zkoušky:
- 3. Datum zkušebního protokolu:
- 4. Číslo zkušebního protokolu:
- 5. Případné poznámky (viz doplněk):
- 6. Místo:
- 7. Datum:
- 8. Podpis:
- 9. Příložen je seznam schvalovací dokumentace uložené u schvalovacího orgánu, kterou lze obdržet na požádání.

⁽¹⁾ Nehodící se škrtněte.⁽²⁾ Nehodící se škrtněte.⁽³⁾ Pokud způsob označení typu obsahuje znaky, které nejsou důležité pro popis typů vozidla, konstrukční části nebo samostatného technického celku, kterých se týká tento certifikát schválení typu, nahradí se tyto znaky v dokumentaci znakem „?“ (např. ABC??123??).⁽⁴⁾ Podle přílohy II části A směrnice 70/156/EHS.

▼ M6*Doplňěk*

**k certifikátu ES schválení typu č.... týkajícímu se schválení typu vozidla se zřetelem na směrnici 77/541/EHS
naposledy pozměněnou směrnicí.../.../ES**

1. Doplnující informace:
 - 1.1 Určení bezpečnostních pásů nebo zadržných systémů, které mohou být namontovány do vozidla:
 - 1.1.1 Značka:
 - 1.1.2 Značka schválení typu konstrukční části:
 - 1.1.3 Umístění ve vozidle:
 - 1.2 Kotevní úchyty bezpečnostních pásů:
 - 1.2.1 Číslo schválení typu:
 - 1.3 Sedadla:
 - 1.3.1 Číslo schválení typu:
5. Poznámky:

▼ **M6***PŘÍLOHA III***ZNAČKA ES SCHVÁLENÍ TYPU KONSTRUKČNÍ ČÁSTI**

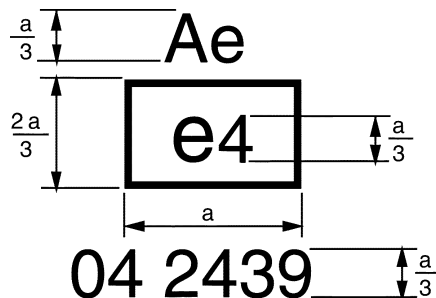
- 1.1 Každý bezpečnostní pás nebo zádržný systém vyhovující typu schválenému podle této směrnice musí být opatřen značkou ES schválení typu konstrukční části.
- Tuto značku ES schválení typu konstrukční části tvoří:
- 1.1.1 obdélník, ve kterém je vepsáno malé písmeno „e” a rozlišující písmena nebo číslo členského státu, který udělil ES schválení typu konstrukční části:
- 1 pro Německo,
 - 2 pro Francii,
 - 3 pro Itálii,
 - 4 pro Nizozemsko,
 - 5 pro Švédsko,
 - 6 pro Belgie,
 - **A4** 7 pro Maďarsko,
 - 8 pro Českou republiku, ◀
 - 9 pro Španělsko,
 - 11 pro Spojené království,
 - 12 pro Rakousko,
 - 13 pro Lucembursko,
 - 17 pro Finsko,
 - 18 pro Dánsko,
 - **A4** 20 pro Polsko, ◀
 - 21 pro Portugalsko,
 - 23 pro Řecko,
 - **A4** 26 pro Slovinsko,
 - 27 pro Slovensko,
 - 29 pro Estonsko,
 - 32 pro Lotyšsko,
 - 36 pro Litvu,
 - CY pro Kypr, ◀
 - IRL pro Irskou republiku,
 - **A4** MT pro Maltu ◀
- 1.1.2 V blízkosti obdélníku je „základní číslo schválení typu” obsažené ve čtvrté části čísla schválení typu podle přílohy VII směrnice 70/156/EHS. Před tímto základním číslem jsou dvě číslice označující pořadové číslo poslední významné technické změny směrnice 77/541/EHS ke dni, kdy bylo uděleno ES schválení typu konstrukční části. V této směrnici je pořadové číslo 04 pro bezpečnostní pásy a zádržné systémy pro dospělé osoby a pořadové číslo 03 pro dětské zádržné systémy.
- 1.1.3 Nad obdélníkem jsou umístěny tyto doplňkové značky:
- 1.1.3.1 písmeno „A” pro třibodový pás, písmeno „B” pro břišní pás a písmeno „S” pro zvláštní typ pásu.
- 1.1.3.2 Značky popsané v bodu 1.1.3.1 musejí být doplněny těmito značkami:
- 1.1.3.2.1 Písmenem „e” u pásu vybaveného zařízením pro pohlcování energie.
- 1.1.3.2.2 Písmenem „r” u pásu vybaveného navijecem, následovaným číslem typu použitého navijce podle přílohy I bodu 1.8, a písmenem „m”, pokud použitý navijec je navijec s nouzovým blokováním s vícenásobnou citlivostí.
- 1.1.3.2.3 Písmenem „p” u pásu s předepínacím zařízením.
- 1.1.3.3 Značkám popsaným v bodu 1.1.3.1 musí předcházet písmeno „Z”, je-li pás součástí zádržného systému.

▼ **M6**

- 1.1.4 Pásky vybavené navijíčem typu 4 N musejí být dále označeny značkou sestávající z obdélníku s přeškrtnutým vozidlem kategorie M1, který označuje, že použití tohoto typu navijíče je ve vozidlech této kategorie zakázáno.
- 1.1.5 Je-li bezpečnostní pás schválen podle bodu 2.6.1.3.3 přílohy I této směrnice, musí být označen slovem „AIRBAG” v obdélníku.
- 1.1.6 U dětských zádržných systémů musí být nad obdélníkem umístěn následující doplňující text:
- 1.1.6.1 slovo nebo slova „univerzální”, „omezený”, „polouniverzální” nebo „podle vozidla”, která závisí na kategorii zádržného systému;
- 1.1.6.2 rozsah hmotností, na něž je dětský zádržný systém navržen, a sice:
méně než 10 kg; méně než 13 kg; 9 kg až 18 kg; 15 kg až 25 kg; 22 kg až 36 kg; méně než 18 kg; 9 kg až 25 kg; 15 kg až 36 kg; méně než 25 kg; 9 kg až 36 kg; méně než 36 kg;
- 1.1.6.3 značka „Y” pro zařízení s rozkrokovým popruhem;
- 1.1.6.4 značka „S” u zádržného systému pro „zvláštní potřeby”.
- 1.2 Údaje uvedené v bodu 1.1 musejí být jasně čitelné v nesmazatelné úpravě. Musejí být buď na štítku, nebo přímo nanesené na zařízení. Štítek nebo označení musí být odolné proti otěru.

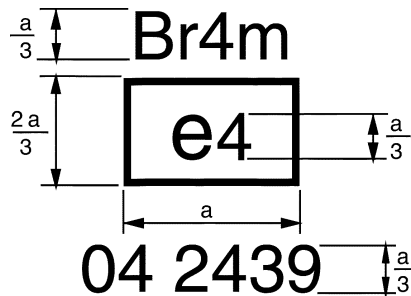
2. VYOBRAZENÍ ZNAČKY ES SCHVÁLENÍ TYPU KONSTRUKČNÍ ČÁSTI

2.1



Pás opatřený výše uvedenou značkou ES schválení typu konstrukční části je tříbodový pás („A”) opatřený zařízením pro pohlcování energie (e) schválený jako typ v Nizozemsku (e4) podle této směrnice (04) pod základním číslem schválení typu 2439.

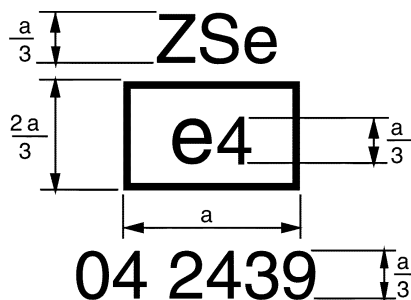
2.2



Pás opatřený výše uvedenou značkou ES schválení typu konstrukční části je břišní pás („B”) opatřený navijíčem typu 4 s vícenásobnou citlivostí (r4m) schválený jako typ v Nizozemsku (e4) podle této směrnice (04) pod základním číslem schválení typu 2439.

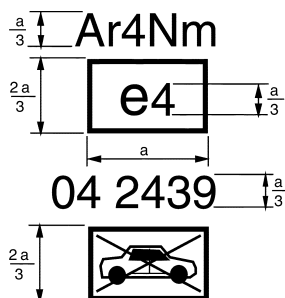
▼ **M6**

2.3



Pás opatřený výše uvedenou značkou ES schválení typu konstrukční části je zvláštní pás („S”) opatřený zařízením pro pohlcování energie (e), který je součástí zádržného systému („Z”) a je schválený jako typ v Nizozemsku (e4) podle této směrnice (04) pod základním číslem schválení typu 2439.

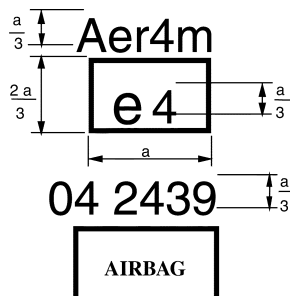
2.4



Pás opatřený výše uvedenou značkou schválení typu konstrukční části je tříbodový pás („A”) s navijecem s vícenásobnou citlivostí („m”) typu 4 N, („r4N”); ES schválení typu konstrukční části pro tento pás bylo uděleno v Nizozemsku („e4”) podle této směrnice (04) pod základním číslem schválení typu 2439. Tento pás nesmí být montován do vozidel kategorie M1.

Poznámka: Základní číslo schválení a značka (značky) se umístí těsně u obdélníku.

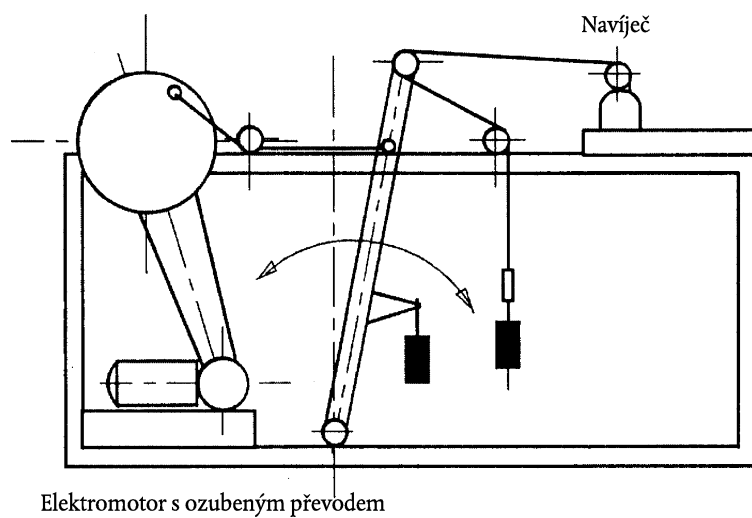
2.5



Pás opatřený touto značkou schválení typu konstrukční části je tříbodový pás („A”) se zařízením pro pohlcování energie („e”) schválený jako vyhovující bodu 2.6.1.3.3 přílohy I této směrnice. Je vybaven navijecem s vícenásobnou citlivostí („m”) typu 4 („r4”); ES schválení typu konstrukční části pro tento pás bylo uděleno v Nizozemsku („e4”) podle této směrnice (04) pod základním číslem schválení typu 2439. Tento pás musí být namontován do vozidla vybaveného na odpovídajícím místě k sezení airbagem.

▼ **M6**

PŘÍLOHA IV

**PŘÍKLAD ZAŘÍZENÍ PRO ZKOUŠENÍ ŽIVOTNOSTI MECHANISMU
NAVÍJEČE**

▼ **M6***PŘÍLOHA V***PŘÍKLAD ZAŘÍZENÍ PRO ZKOUŠENÍ BLOKOVÁNÍ NAVÍJEČŮ
S NOUZOVÝM BLOKOVÁNÍM**

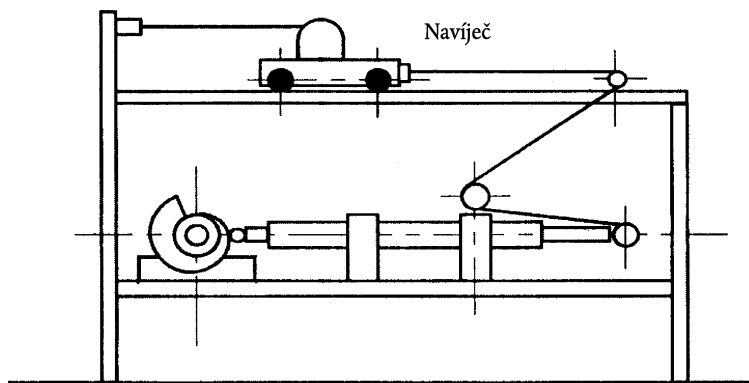
Vhodné zařízení je na obrázku. Skládá se z vačky poháněné elektromotorem. Její palec je lanky spojen s malým vozíkem uloženým v drážce. Palec vačky má zabudováno zařízení „chodu naprázdno“, které pohltní jakýkoli pohyb, který by mohl zablokovat navíječ pařed ukončrním plného zdvihu unášeče. Konstrukce vačky a otáčky motoru jsou voleny tak, aby se dosáhlo požadovaného zrychlení při nárůstu podle přílohy I bodu 2.7.7.2.2. Zařízení je uspořádáno tak, aby zdvih byl větší než přípustné maximální posunutí popruhu před zablokováním.

Na vozíku je osazen otočný držák umožňující namontovat navíječ do různých poloh vzhledem ke směru pohybu vozíku.

Při zkouškách citlivosti navíječů na posun popruhu se navíječ namontuje na vhodnou pevnou konzolu a popruh se připevní k vozíku.

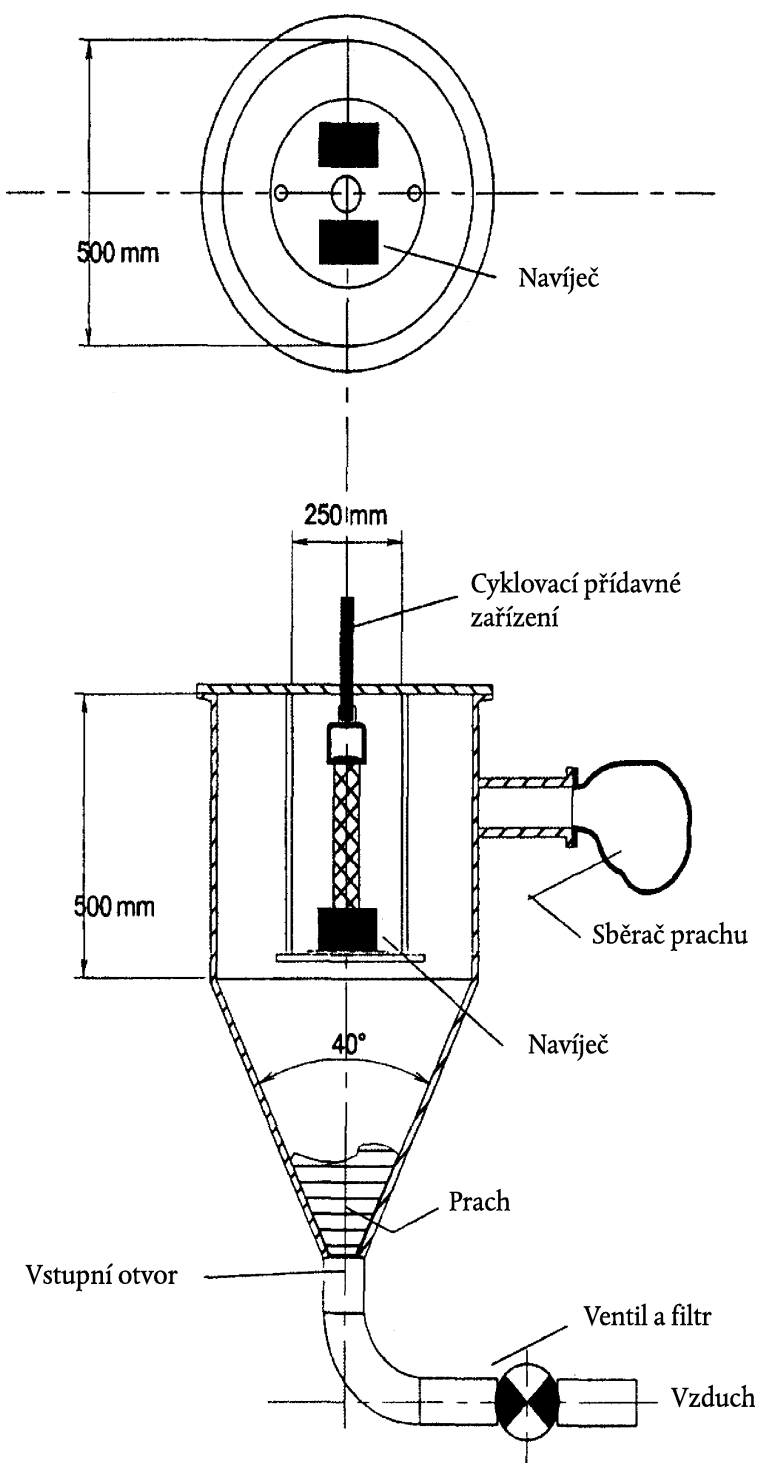
Při provádění výše uvedených zkoušek se do zkušebního zařízení zahrnou případné konzoly atd. dodané výrobcem nebo jím pověřeným zástupcem tak, aby byla co nejlépe simulována zamýšlená montáž do vozidla.

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



▼ **M6**

PŘÍLOHA VI

PŘÍKLAD ZAŘÍZENÍ NA ZKOUŠENÍ ODOLNOSTI NAVÍJEČŮ PROTI PRACHU

▼ **M6***PŘÍLOHA VII***POPIS VOZÍKU, SEDADLA, KOTEVNÍCH ÚCHYTŮ A BRZDNÉHO ZAŘÍZENÍ****1. VOZÍK**

Vozík pro zkoušení bezpečnostních pásů, nesoucí jen sedadlo, musí mít hmotnost (400 ± 20) kg. Pro zkoušení zádržných systémů musí mít vozík s připevněnou nosnou konstrukcí vozidla hmotnost 800 kg. Pokud je to nutné, může se celková hmotnost vozíku s nosnou konstrukcí vozidla zvýšit 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. Musejí být dodrženy údaje podle obrázku 1 této přílohy, přičemž se musí dbát na to, aby žádná kovová část nepřišla do styku s pásem.

3. KOTEVNÍ ÚCHYTY

Kotevní úchyty musejí být umístěny podle obrázku 1. Kruhové značky, které odpovídají uspořádání kotevních úchytů, ukazují místa připevnění konce pásů ke zkušebnímu 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 ukotvení popruhu nepřesáhne 250 mm. Jinak se použijí body A₁ a B₁. 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 980 N v tomto směru. Vozík musí být zkonstruován tak, aby při zkoušce nedošlo k trvalým přetvořením nosných částí kotevních úchytů.

Kotevní úchyty musejí být umístěny s maximální odchylkou do 50 mm od odpovídajících bodů A, B a K vyznačených na obrázku 1, popřípadě bodů A₁, B₁ a K.

Je-li pro uchycení navijče zapotřebí čtvrtý kotevní úchyt, musí tento úchyt

- být umístěn ve svislé podélné rovině procházející bodem K,
- umožnit nastavení navijče v úhlu předepsaném výrobcem,
- být umístěn na oblouku kružnice se středem v bodě K a o poloměru KB₁ = 790 mm, pokud délka mezi horním vodičkem popruhu a výstupem popruhu z navijče není menší než 540 mm, nebo ve všech ostatních případech na oblouku kružnice se středem v bodě K o poloměru 350 mm.

3.1 U pásu se zařízením pro výškové seřízení pásu podle bodu 1.8.6 této směrnice musí být toto zařízení uchyceno buď k tuhému rámu, nebo k části vozidla, na níž je normálně namontováno a která může být bezpečně upevněna ke zkušebnímu vozíku.**4. BRZDNÉ ZAŘÍZENÍ**

Toto zařízení se skládá ze dvou shodných a rovnoběžně uspořádaných tlumičů nárazu, kromě u zádržných systémů, kdy pro jmenovitou hmotnost 800 kg musí být použito čtyř tlumičů nárazu. Pro každé další zvýšení jmenovité hmotnosti o 200 kg se podle potřeby použije další tlumič.

Každý tlumič se skládá:

- z vnějšího pláště vytvořeného z ocelové trubky,
- z polyuretanové trubky pohlcující energii,
- z leštěného ocelového knoflíku tvaru olivy pronikajícího do tlumiče,
- z tyče a nárazové desky.

Rozměry jednotlivých částí tohoto zařízení pro pohlcování energie jsou uvedeny na obrázcích 2, 3 a 4. Vlastnosti materiálu pohlcujícího energii jsou uvedeny v dalším textu. Bezprostředně před každou zkouškou musejí být trubky stabilizovány při teplotě v rozsahu od 15 °C do 25 °C po dobu nejméně 12 hodin, aniž by byly použity. Během dynamických zkoušek bezpečnostních pásů a zádržných systémů musí mít brzdné zařízení stejnou teplotu s tolerancí ± 2 °C jako při kalibrační zkoušce.

▼ **M6**

Požadavky na brzdné zařízení jsou uvedeny v příloze IX. Přípustné je jakékoli jiné zařízení, které dává rovnocenné výsledky.

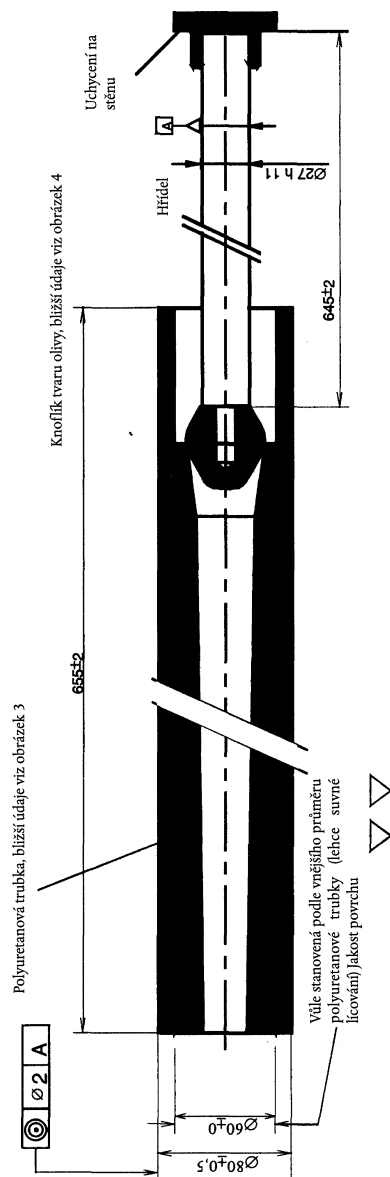
VLASTNOSTI MATERIÁLU POHLCUJÍCÍHO ENERGII

(Metoda ASTM D 735, pokud není uvedeno jinak)

Tvrdost Shore A:	95 ± 2 při (20 ± 5) °C
Mez pevnosti:	$R_0 \geq 3\,430 \text{ N/cm}^2$
Minimální prodloužení:	$A_0 \geq 400 \%$
Modul při 100 % prodloužení:	$\geq 1\,080 \text{ N/cm}^2$ při 300 % prodloužení: $\geq 2\,350 \text{ N/cm}^2$
Lámacost za studena (metoda ASTM D 736):	5 hodin při — 55 °C
Trvalé přetvoření tlakem (metoda B)	22 hodin při 70 °C ≤ 45 %
Hustota při 25 °C:	1,05 až 1,10
Stárnutí na vzduchu (metoda ASTM D 573):	
70 hodin při 100 °C	— tvrdost Shore A: max. kolísání ± 3
	— mez pevnosti: pokles < 10 % R_0
	— prodloužení: pokles < 10 % A_0
	— hmotnost: pokles < 1 %
Ponoření do oleje (metoda ASTM č. 1):	
70 hodin při 100 °C:	— tvrdost Shore A: max. kolísání ± 4
	— mez pevnosti: pokles < 15 % R_0
	— prodloužení: pokles < 10 % A_0
	— objem: nabobtnání < 5 %
Ponoření do oleje (metoda ASTM č. 3):	
70 hodin při 100 °C	— mez pevnosti: pokles < 15 % R_0
	— prodloužení: pokles < 15 % A_0
	— objem: nabobtnání < 20 %
Ponoření do destilované vody:	
1 týden při 70 °C	— mez pevnosti: pokles < 35 % R_0
	— prodloužení: zvětšení < 20 % A_0

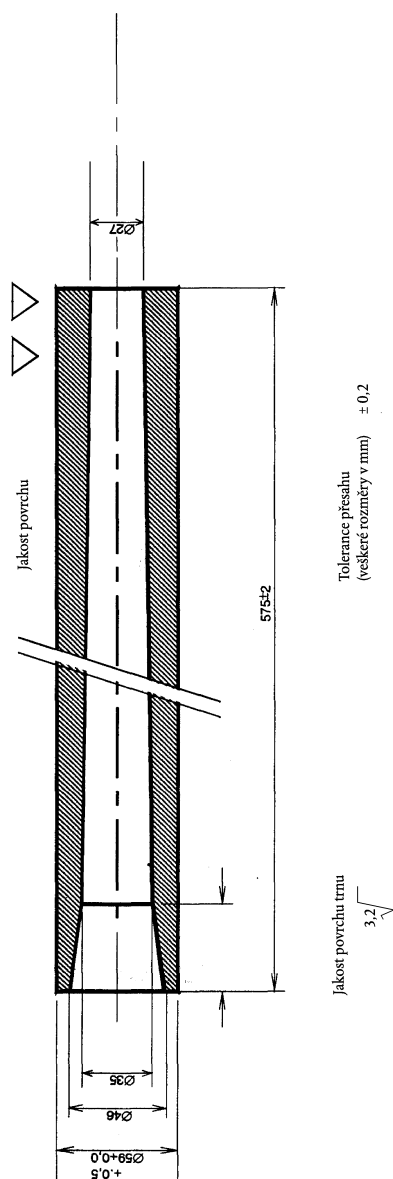
▼ **M6**

Obrázek 2
Brzdné zařízení



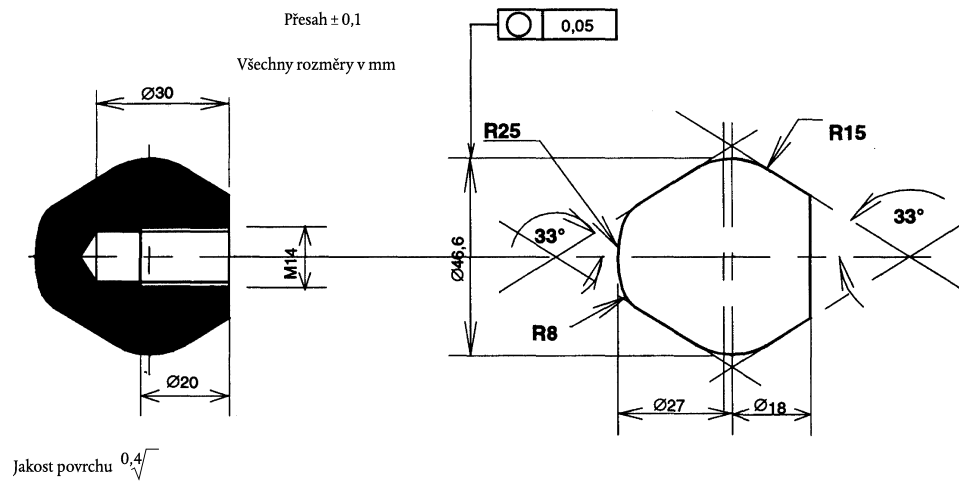
▼ **M6**

Obrázek 3
Brzdné zařízení
(polyuretanová trubka)



▼ **M6**

Obrázek 4
Brzdné zařízení
(knoflík tvaru olivy)



▼ **M6***PŘÍLOHA VIII***POPIS FIGURÍNY**

1. POŽADAVKY NA FIGURÍNU
 - 1.1 Obecně

Hlavní vlastnosti figuríny jsou zřejmé z následujících obrázků a tabulek:

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,
 - výšky ramen;

Tab. 1: Hmotnost hlavy, trupu, stehna a bérce;

Tab. 2: Odkazy, názvy, materiály a hlavní rozměry součástí.
 - 1.2 Popis figuríny
 - 1.2.1 *Kostra bércevé části dolní končetiny* (viz obrázky 3 a 4)

Kostra bércevé části se skládá ze tří součástí:

 - desky chodidla (30),
 - trubky holeně (29),
 - 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 stehenní části dolní končetiny* (viz obrázky 3 a 4)

Kostra stehenní části se skládá ze tří součástí:

 - trubky kolena (22),
 - tyče stehna (21),
 - 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),
 - úchytů článků řetězu (3 a částečně 7 a 8).
 - 1.2.4 *Krk* (viz obrázky 1 a 2)

Krk se skládá ze sedmi polyuretanových kotoučů (9). Stupeň tuhosti krku se nastavuje napínákem řetězu.
 - 1.2.5 *Hlava* (viz obrázky 1 a 2)

Hlava (15) je dutá, polyuretan je vyztužen ocelovými pásky (17). Napínák řetězu, kterým se nastavuje tuhost krku, se skládá z polyamidového bloku (10), rozpěrné trubky (11) a napinacích článků (12 a 13). Hlava se může otáčet v kloubu mezi prvním a druhým krčním obratlem (v ose atlasu), který se skládá ze soupravy seřízení (14 a 18), rozpěrné trubky (16) a polyamidového bloku (10).
 - 1.2.6 *Kolenní kloub* (viz obrázek 4)

Bérce a stehno jsou spojeny trubkou (27) a napínákem (28).

▼ **M6**

- 1.2.7 *Kyčelní kloub* (viz obrázek 4)
Stehna a trup jsou spojeny trubkou (23), třecími destičkami (24) a napínací soupravou (25).
- 1.2.8 *Polyuretan*
Typ: směs PU 123 CH
Tvrdost: 50 až 60 Shore A
- 1.2.9 *Oblečení*
Figurína má speciální oblečení.
2. **ÚPRAVA HMOTNOSTI**
Pro kalibraci určitých hodnot figuríny a její celkové hmotnosti se musí upravit rozložení hmotnosti šesti korekčními závažími, z nichž každé má hmotnost 1 kg a která se zavěšují na kyčelní kloub. Šest dalších polyuretanových závaží, každé o hmotnosti 1 kg, se může zavěsit na zadní část trupu.
3. **PODUŠKA**
Mezi hrudník a oblečení figuríny se vkládá poduška. Tato poduška musí být zhotovena z polyetylenové pěny následujících vlastností:
— tvrdost: 7 až 10 Shore A
— tloušťka: (25 ± 5) mm
Poduška musí být vyměnitelná.
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°,
upínací zařízení se postupně povoluje, až dolní část nohy začne klesat vlastní tíhou,
v této poloze se upínací zařízení zajistí.
- 4.3 **Kyčelní klouby:**
pro nastavování se zvýší tuhost kyčelních kloubů,
stehno se nastaví vodorovně a trup svisle,
trup se otočí dopředu, aby svíral se stehnem úhel 60°,
upínací zařízení se postupně povoluje, až trup začne klesat vlastní tíhou,
v této poloze se upínací zařízení zajistí.
- 4.4 **Kloub v ose atlasu:**
kloub v ose atlasu se nastaví tak, aby kladl odpor pohybu dopředu i dozadu právě jen svou vlastní tíhou.
- 4.5 **Krk:**
krk se nastavuje napínákem řetězu (13),
u nastaveného krku se při vodorovném zatížení 100 N posune horní konec napínáku o 40 mm až 60 mm.

TABULKA 1

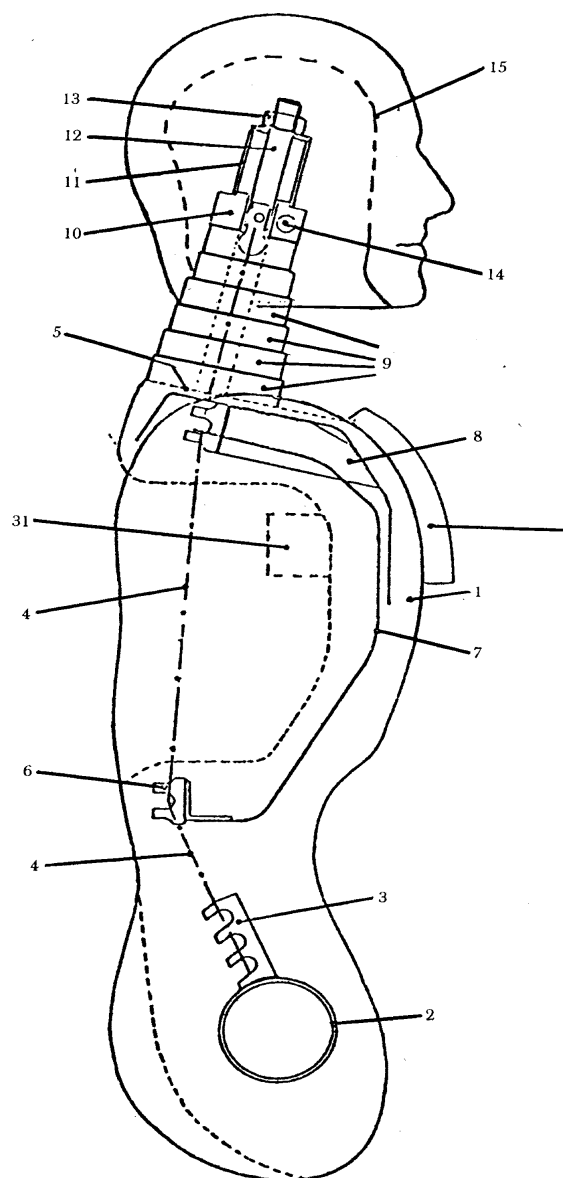
Součásti figuríny	Hmotnost v kg
Hlava a krk	$4,6 \pm 0,3$
Trup a paže	$40,3 \pm 1,0$
Stehna	$16,2 \pm 0,5$
Bérce a chodidlo	$9,0 \pm 0,5$
Celková hmotnost včetně korekčních závaží	$75,5 \pm 1,0$

▼ **M6****TABULKA 2**

Č.	Název	Materiál	Rozměry
1	tělo	polyuretan	—
2	trubka kyčle	ocel	(76 × 70 × 100) mm
3	uchycení řetězu	ocel	(25 × 10 × 70) mm
4	válečkový řetěz	ocel	3/4 mm
5	deska ramene	polyuretan	—
6	žebra (válcovaný profil)	ocel	(30 × 30 × 3 × 250) mm
7	žebra	děrovaný ocelový plech	(400 × 85 × 1,5) mm
8	hrudní kost	děrovaný ocelový plech	(250 × 90 × 1,5) mm
9	kotouče (6 ks)	polyuretan	(Ø 90 × 20) mm (Ø 80 × 20) mm (Ø 75 × 20) mm (Ø 70 × 20) mm (Ø 65 × 25) mm (Ø 60 × 20) mm
10	blok	polyamid	(60 × 60 × 25) mm
11	rozpěrná trubka	ocel	(40 × 40 × 2 × 50) mm
12	upínací šroub	ocel	M16 × 90 mm
13	upínací matice	ocel	M16
14	upínač kloubu atlasu	ocel	(f 12 × 130) mm (M12)
15	hlava	polyuretan	—
16	rozpěrná trubka	ocel	(f 18 × 13 × 17) mm
17	vyztužovací deska	ocel	(30 × 3 × 500) mm
18	upínací matice	ocel	M12
19	stehna	polyuretan	—
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 (4 ks)	ocel	(160 × 75 × 1) mm
25	upínací zařízení	ocel	(12 × 320) mm podložky a matice
26	trubka kolena	ocel	(52 × 46 × 160) mm
27	spojovací trubka kolena	ocel	(44 × 39 × 190) mm
28	deska upínače	ocel	(f 70 × 4) mm
29	trubka holeně	ocel	(50 × 50 × 2 × 460) mm
30	deska chodidla	ocel	(100 × 170 × 3) mm
31	korekční závaží trupu (6 ks)	polyuretan	každé 1 kg
32	poduška	polyuretanová pěna	(350 × 250 × 25) mm
33	oblečení	bavlna a polyamidové popruhy	
34	korekční závaží kyčelního kloubu (6 ks)	ocel	každé 1 kg

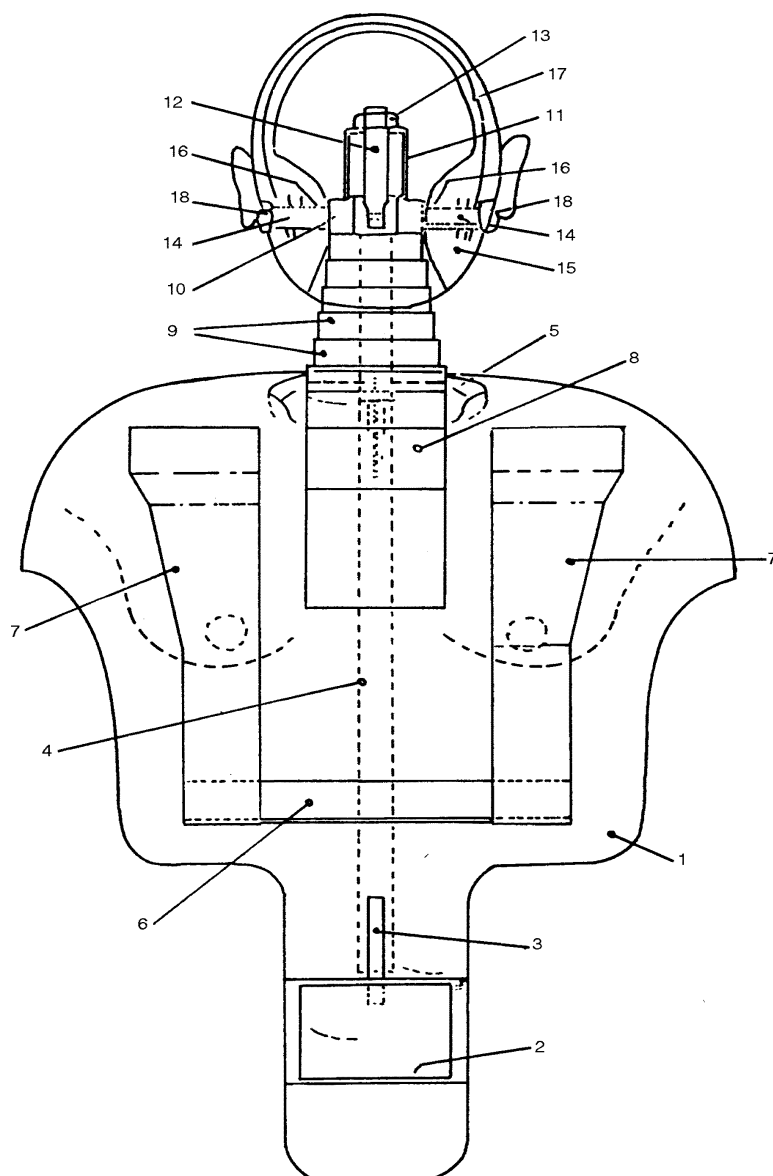
▼ **M6**

Obrázek 1



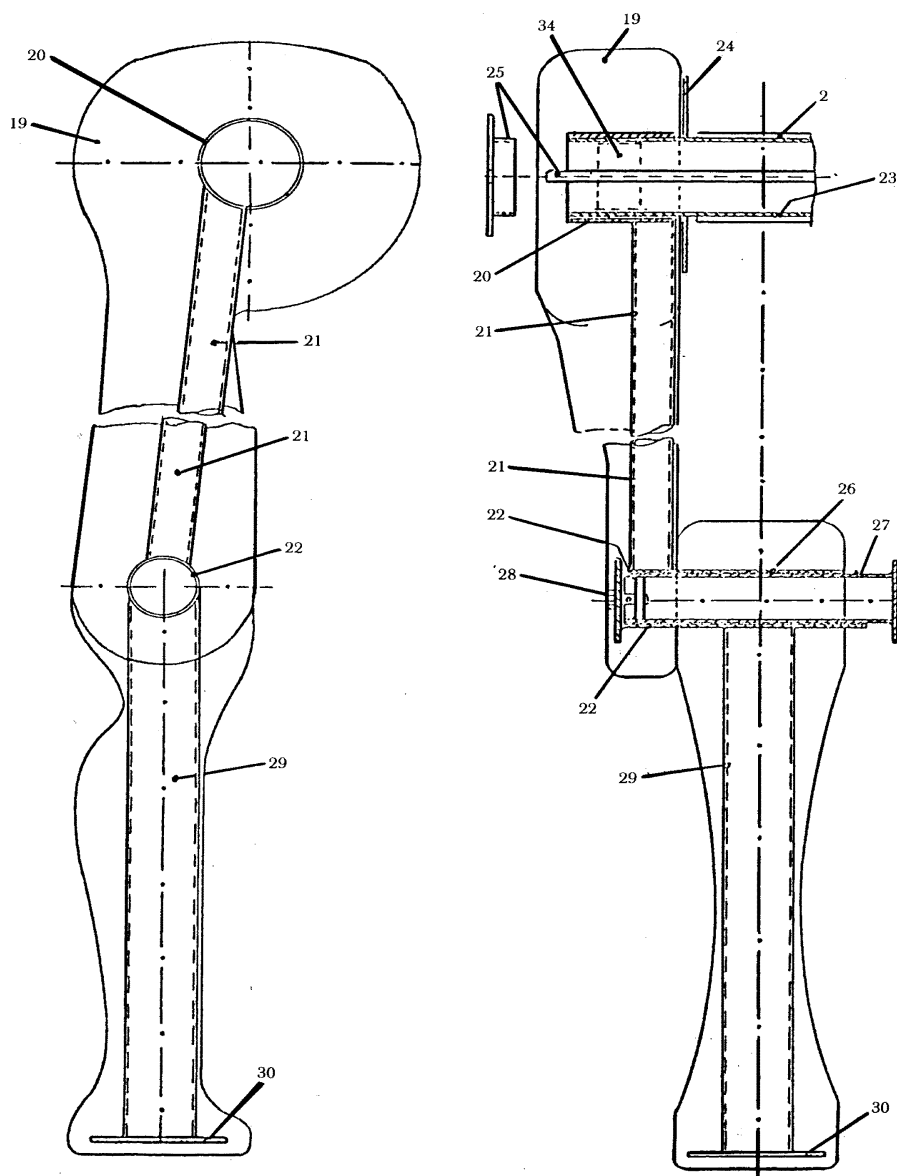
▼ **M6**

Obrázek 2



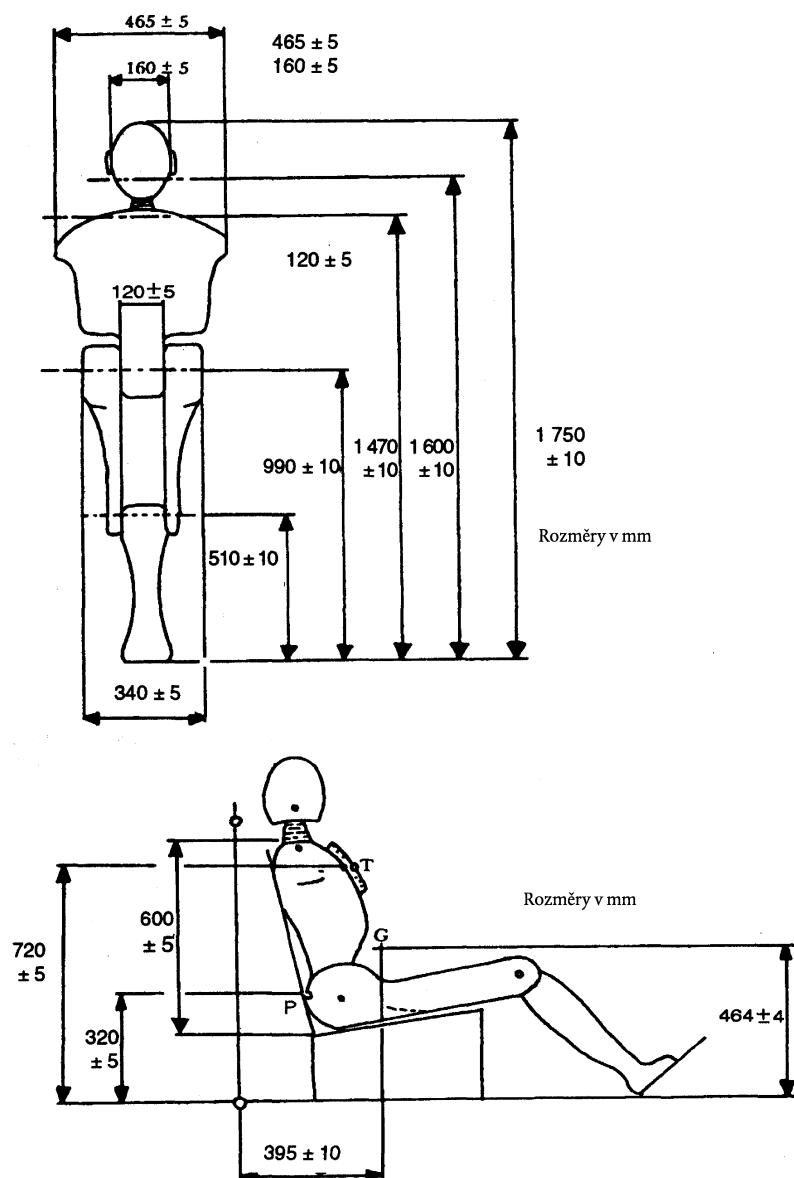
▼ **M6**

Obrázek 3 a 4



▼ **M6**

Obrázek 5 a 6



Rozměry v mm Sedící figurína podle přílohy VII, obrázek 1.

G = těžiště

T = vztažný bod trupu (umístěný vpředu na střednici figuríny)

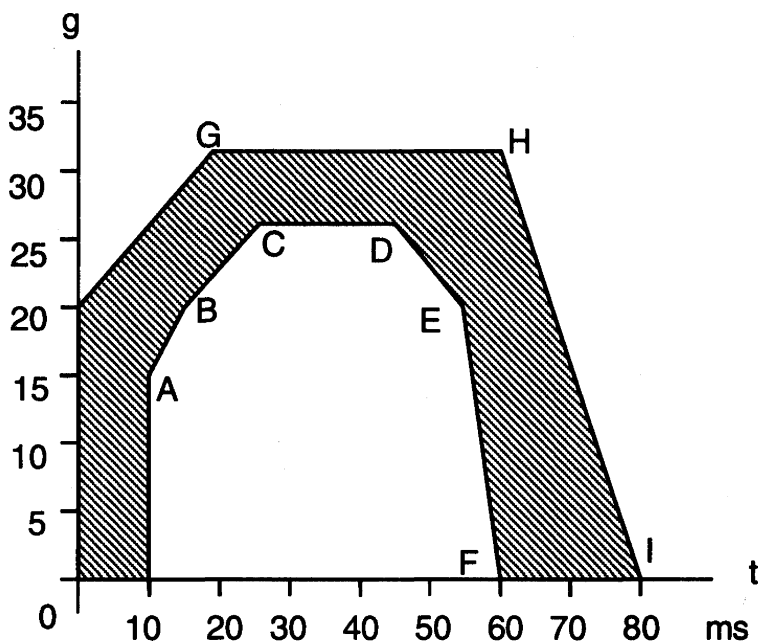
P = vztažný bod pánve (umístěný vzadu na střednici figuríny)

▼ M6

PŘÍLOHA IX

POPIS KŘIVKY ZPOMALENÍ VOZÍKU V ZÁVISLOSTI NA ČASE

(Křivka ke zkoušení brzdných zařízení)



	t	g
A	10	15
B	15	20
C	25	26
D	45	26
E	55	20
F	60	0
G	18	32
H	60	32
I	80	0

U vozíku včetně nosné konstrukce vozidla o celkové jmenovité hmotnosti 800 kg zatíženého inertní hmotou tak, aby se pro zkoušky bezpečnostních pásů dosáhlo celkové hmotnosti (455 ± 20) kg, a pro zkoušky zádržných systémů (910 ± 40) kg musí křivka zpomalení zůstat ve šrafované oblasti výše uvedeného grafu. Podle potřeby se může celková hmotnost vozíku s nosnou konstrukcí vozidla zvyšovat po 200 kg, přičemž se na každých 200 kg musí doplnit 28 kg inertní hmoty. V žádném případě se ale celková hmotnost vozíku s nosnou konstrukcí vozidla a inertní hmotou nemůže lišit o více než ± 40 kg od jmenovité hodnoty pro kalibrační zkoušky. Při rychlosti vozíku (50 ± 1) km/h se při těchto zkouškách musí brzdná dráha rovnat (400 ± 20) cm.

V obou výše uvedených případech musí mít měřicí zařízení až do 60 Hz výrazně plochou kmitočtovou charakteristiku při mezním kmitočtu 100 Hz. Mechanické rezonance spojené s úchytem snímače nesmějí zkreslovat odečítané údaje. Pozorost je třeba věnovat vlivu délky kabelu a teploty na kmitočtovou charakteristiku ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Tyto požadavky jsou v souladu s doporučením ISO R 6478/1980.

▼ M6

PŘÍLOHA X

NÁVODY K POUŽITÍ

Ke každému bezpečnostnímu pásu musí být přiložen návod v jazyce nebo jazycích země, v níž má být pás dán do prodeje, s následujícím:

1. Montážní pokyny (nevyžadované, jestliže bezpečnostní 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 příručce k vozidlu, pokud pásy montuje výrobce vozidla), jímž se zajišťuje, aby měl uživatel co největší prospěch z použití bezpečnostních pásů. V návodu musí být poukázáno na
 - a) důležitost používat pásy při všech cestách;
 - b) správné nasazování pásu, zejména s ohledem na
 - stanovenou polohu spony,
 - nutnost těsně utáhnout nasazený pás,
 - správnou polohu popruhů a nutnost zabránit jejich zkroucení,
 - skutečnost, že pás je určen pouze pro jednu osobu a nesmí být přetažen přes dítě na jejím klíně,
 - c) zapínání a rozepínání spony;
 - d) způsob seřízení pásu;
 - e) ovládání navijeců, které mohou být součástí souprav a postup při kontrole jejich blokování;
 - f) doporučené způsoby čištění pásu a popřípadě i opětovné montáže po očištění;
 - g) nutnost výměny bezpečnostního pásu, jestliže byl ve funkci při vážné nehodě, při vážnějším roztržení a natržení nebo nutnost výměny pásů s předepínacím zařízením po aktivaci tohoto zařízení;
 - h) skutečnost, že se pásy nesmí vyměňovat nebo upravovat, pokud se tím jakkoli ovlivní jejich účinnost, včetně návodu na správné sestavení pásu v případech, kdy konstrukce pásu dovoluje rozebrání na části;
 - i) skutečnost, že pás je určen pro osoby se věkem dospělého člověka;
 - j) svinutí nepoužívaného pásu.
3. U bezpečnostních pásů vybavených navijecem typu 4 N musí být v montážním návodu a na každém obalu uvedeno, že pásy nejsou vhodné pro montáž do automobilů pro dopravu osob s více než 9 sedadly, včetně sedadla řidiče.
4. Výrobce vozidla upozorní v příručce k vozidlu na vhodnost jednotlivých míst k sezení s ohledem na děti do 12 let věku (nebo do výšky 1,5 m) i na montáž dětských zádržných systémů. Upozornění musí být v jazyce nebo alespoň v jednom z jazyků země, ve které se vozidlo nabízí k prodeji.
 - 4.1 U všech dopředu směřujících míst k sezení pro cestující musí výrobce buď:
 - 4.1.1 uvést, že toto místo k sezení je vhodné pro univerzální dětské zádržné systémy;
 - 4.1.2 uvést seznam zádržných systémů univerzálních nebo polouniverzálních, s omezeným použitím nebo specifických pro daný typ vozidla, které jsou vhodné pro danou polohu sedadla, včetně věkových skupiny (skupin), pro niž jsou systémy určeny;
 - 4.1.3 vestavět dětský zádržný systém a uvést věkovou skupinu (skupiny), pro niž je daná souprava určena, nebo
 - 4.1.4 provést jakoukoli kombinaci opatření uvedených v bodech 4.1.1, 4.1.2 a 4.1.3.
 - 4.1.5 Pokud není určitá věková skupina pro některé místo k sezení zahrnuta v opatřeních podle bodů 4.1.1 až 4.1.4, vyznačí výrobce, že toto místo není vhodné pro děti daného věku.

▼ **M6**

- 4.1.6 Příklad vhodného uspořádání této informace je v dodatku 1 k této příloze.

▼ **M6***Dodatek 1*

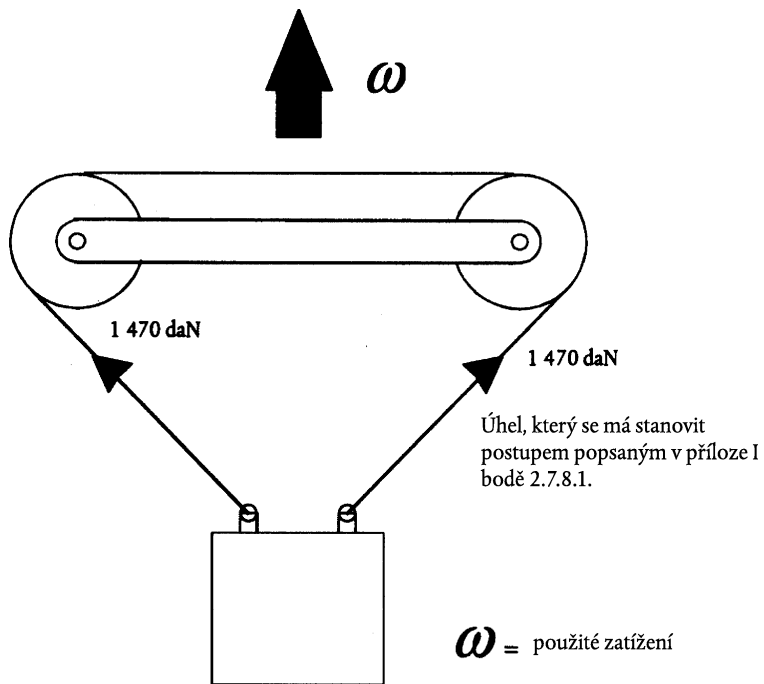
přídavná sedadla	Věková skupina			
	Místa k sezení pro cestující	přední	zadní	zadní střední
< 10 kg (0 až 9 měsíců)	X	U	L	—
< 13 kg (0 až 24 měsíců)	U	U	L	—
9 kg až 18 kg (9 až 48 měsíců)	UV	U	L	—
15 kg až 36 kg (4 až 12 let)	U	U	B	—

LEGENDA:

- U: Vhodné pro „univerzální“ kategorii zádržných systémů schválenou pro použití v této věkové skupině.
- UF: Vhodné pro „univerzální“ kategorii dopředu směřujících zařízení schválenou pro použití v této věkové skupině.
- L: Vhodné pro určité dětské zádržné systémy podle připojeného seznamu. Tyto zádržné systémy mohou patřit do kategorie „pro zvláštní vozidla“, „omezené použití“, „polouniverzální“ nebo „univerzální“.
- B: Vestavěný dětský zádržný systém vhodný pro tuto věkovou skupinu.
- X: Místo k sezení není vhodné pro děti této věkové skupiny.

▼ **M6***PŘÍLOHA XI***ZKOUŠKA SPONY PRO DVA PÁSY**

(podle přílohy I bodu 2.7.6.5)



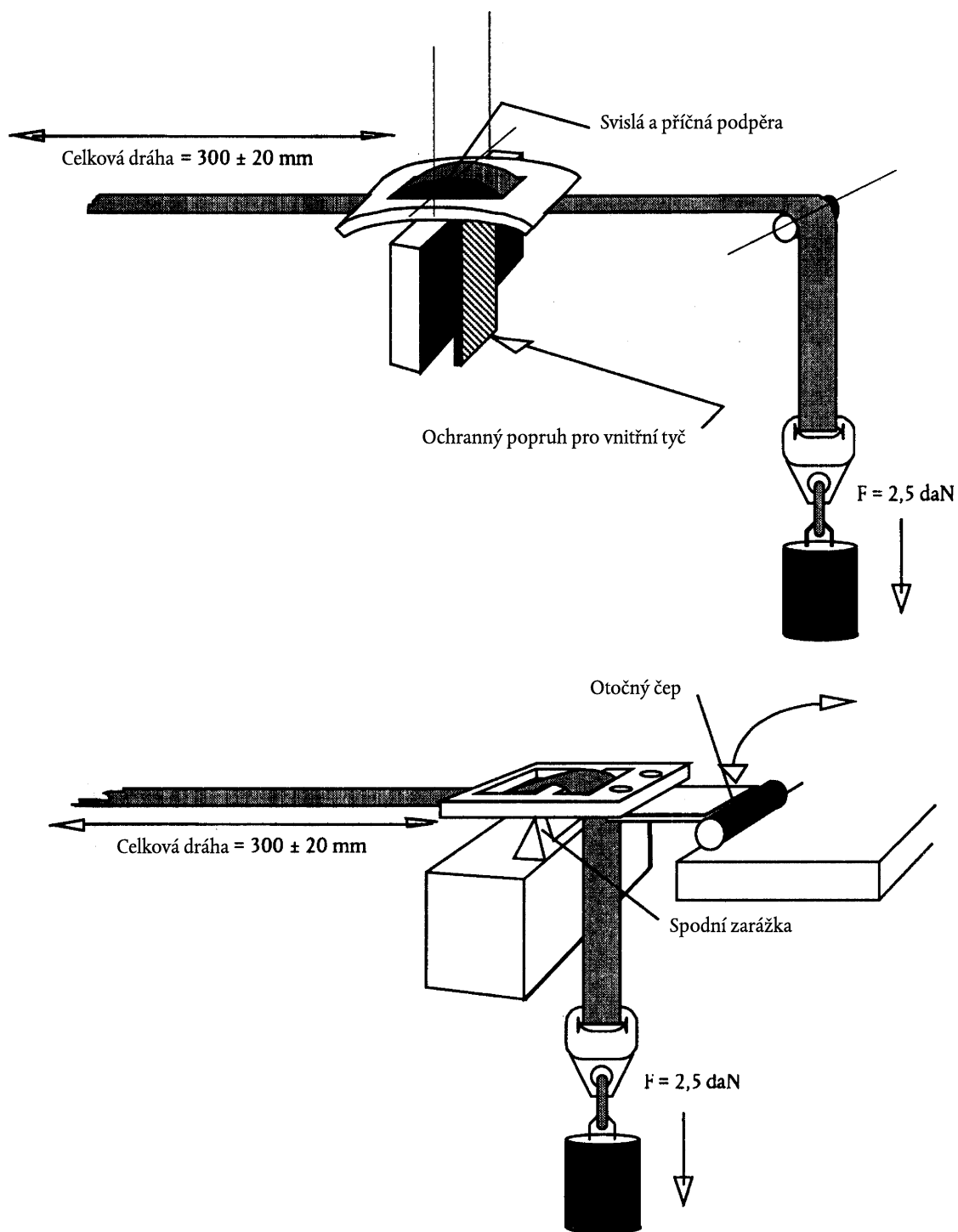
▼ **M6**

PŘÍLOHA XII

ZKOUŠKA ODOLNOSTI PROTI ODĚRU A ZKOUŠKA MIKROPROKLUZU

Obrázek 1

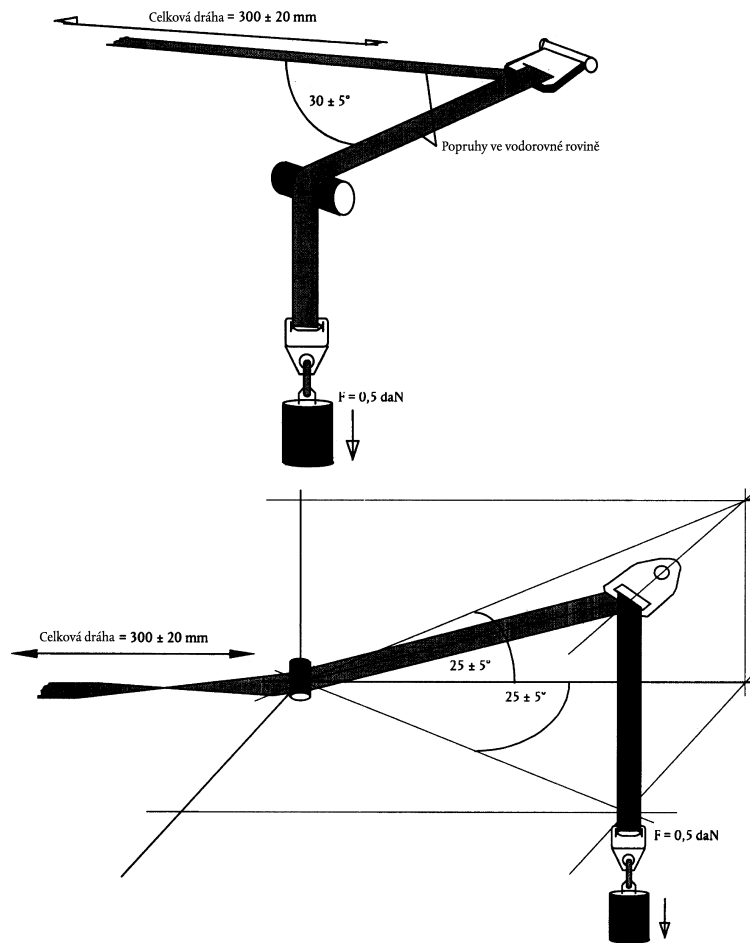
Zkouška typu 1



Příklady uspořádání zkoušek podle druhu seřizovacího zařízení

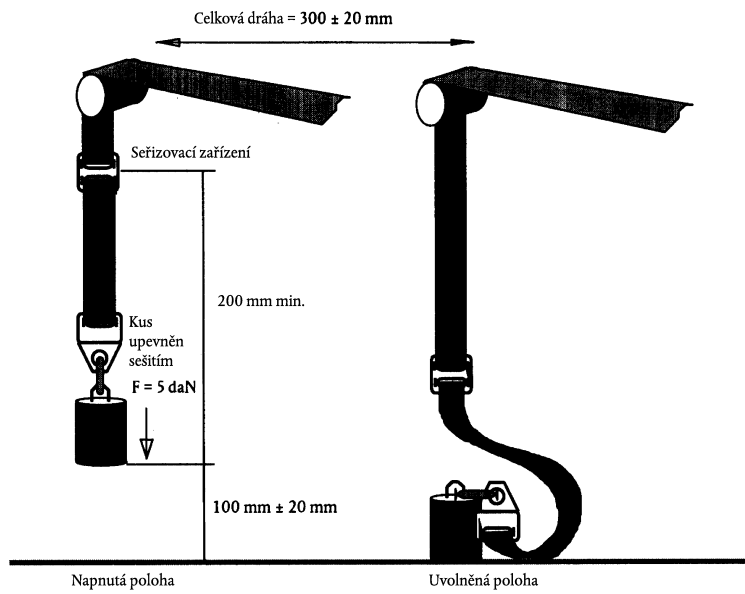
▼ **M6**

Obrázek 2
Zkouška typu 2



▼ **M6****Obrázek 3**

Zkouška typu 3 a zkouška mikroprokluzu



▼ **M6***PŘÍLOHA XIII***ZKOUŠKA ODOLNOSTI PROTI KOROZI**

1. ZKUŠEBNÍ ZARÍZENÍ
 - 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 regulačního ústrojí. Rozměry a konstrukční detaily zařízení jsou volitelné za předpokladu, že jsou splněny podmínky zkoušky.
 - 1.2 Je důležité zajistit, aby kapky roztoku, které se nahromadí na stropě nebo krytu komory, nepadaly na zkoušené vzorky a
 - 1.3 aby se kapky roztoku odkapávající ze zkušebních vzorků nevracely do zásobníku a aby pak nebyly znovu rozprašovány.
 - 1.4 Zařízení nesmí být zhotoveno z materiálů, které by mohly mít vliv na korozní účinky mlhy.
2. UMÍSTĚNÍ ZKUŠEBNÍCH VZORKŮ V MLŽNÉ KOMOŘE
 - 2.1 Vzorky, kromě navíječů, se podeprou nebo zavěsí v úhlu od 15° do 30° od svislice, pokud možno rovnoběžně s hlavním směrem vodorovného proudění mlhy komorou, který se určí podle směru převládajícího zkoušeného povrchu.
 - 2.2 Navíječe se podeprou nebo zavěsí tak, aby osy cívek pro ukládání popruhu byly kolmé k hlavnímu směru vodorovného proudění mlhy komorou. Otvor pro průchod popruhu v navíječi musí být nasměrován stejným způsobem.
 - 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 nekapal z jednoho vzorku na druhý.
3. SOLNÝ ROZTOK
 - 3.1 Solný roztok se připraví rozpuštěním (5 ± 1) hmotových dílů chloridu sodného v 95 dílech destilované vody. Chlorid sodný musí být zásadně prostý niklu a mědi a v suchém stavu smí obsahovat nejvýše 0,1 % jodidu sodného a nejvýše 0,3 % všech nečistot.
 - 3.2 Roztok musí být takový, aby po rozprašení při 35 °C měl zachycený roztok hodnotu pH v rozmezí od 6,5 do 7,2.
4. PŘÍVOD VZDUCHU

Stlačený vzduch přiváděný k tryskám pro rozprašování solného roztoku musí být prostý oleje a nečistot a tlak musí být udržován v rozmezí 70 kN/m² až 170 kN/m²
5. PODMÍNKY V MLŽNÉ KOMOŘE
 - 5.1 V rozstříkovací zóně mlžné komory musí být udržována teplota (35 ± 5) °C. V rozstříkovací zóně se umístí nejméně dva čisté jímače mlhy tak, aby se zabránilo shromažďování kapek roztoku ze zkoušených vzorků nebo z jiných zdrojů. Jímače musí být umístěny u zkušebních vzorků, jeden co nejblíže u trysek a druhý od nich co nejdále. Mlha musí být taková, aby se z každých 80 cm² vodorovné jímací plochy shromáždilo v průměru 1,0 ml až 2,0 ml roztoku za hodinu v každém jímači, měřeno po dobu nejméně 16 hodin.
 - 5.2 Tryska nebo trysky musí být usměrněny nebo seřízeny tak, aby proud rozstříkovaného roztoku nezasahoval přímo zkoušené vzorky.

▼ M6

PŘÍLOHA XIV

ČASOVÉ POŘADÍ ZKOUŠEK

Odpovídající bod směrnice	Zkouška	Vzorky															
		Bezpeč. pás nebo zádržný systém					Popruh č.										
		1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	6	7	8	9	1-0	11
2.2, 2.3.2, 2.4.1.1, 2.5.1.1	Kontrola pásu nebo zádržného systému	×															
2.4.2.1, 2.4.2.2	Kontrola spony	×	×	×	×	×											
2.4.2.6, 2.4.2.7, 2.7.6.1, 2.7.6.5	Zkouška pevnosti spony			×													
2.4.3.2, 2.7.6.1	Zkouška pevnosti seřizovacího zařízení (popř. i navijeců)			×													
2.4.4, 2.7.6.2	Zkouška pevnosti připevňovacího kování (popř. i navijeců)			×													
2.4.2.4, 2.7.6.3	Zkouška spony za nízké teploty	×	×														
2.4.1.4, 2.7.6.4	Rázová zkouška tuhých částí za nízké teploty	×	×														
2.4.3.3, 2.7.6.6	Snadnost seřizování				×												
	Stabilizace/zkouška pásu nebo zádržného systému před dynamickou zkouškou:																
2.4.2.3, 2.6.1.2	životnost spony	×	×														
2.4.1.2, 2.7.2	odolnost tuhých částí proti korozi:	×	×														
	stabilizace navijeců																
2.4.5.1.1, 2.4.5.2.1, 2.4.5.2.2, 2.4.5.2.3, 2.7.7.2	práh blokování	×	×														
2.4.5.1.2, 2.4.5.2.4, 2.7.7.4	navijecí síla	×	×														
2.4.5.1.3, 2.4.5.2.5, 2.7.7.1	životnost	×	×														
2.4.5.1.3, 2.4.5.2.5, 2.7.2	odolnost proti korozi	×	×														
2.4.5.1.3, 2.4.5.2.5, 2.7.7.3	odolnost proti prachu	×	×														
2.4.5.1.2, 2.7.5	Zkoušení šířky popruhu						×	×									
	Zkouška pevnosti popruhu po:																
2.5.2, 2.7.5, 2.7.3.1	stabilizaci na pokojovou teplotu						×	×									
2.5.3, 2.7.5, 2.7.3.2	vystavení účinkům světla								×	×							
2.5.3, 2.7.5, 2.7.3.3	stabilizaci na nízkou teplotu										×	×					
2.5.3, 2.7.5, 2.7.3.4	stabilizaci na vysokou teplotu											×	×				
2.5.3, 2.7.5, 2.7.3.5	vystavení účinkům vody													×	×		

▼ **M6**

[illegible]

MINIMÁLNÍ POŽADAVKY NA BEZPEČNOSTNÍ PÁSY A NAVÍJEČE

Kategorie vozidla	Místa k sezení směřující dopředu				Jiná než přední
	Místa k sezení směřující dozadu		Přední		
	Krajní místo k sezení	Střední místo k sezení	Jiná než přední	Přední	
M1	Ar4m	Ar4m	Ar4m	Ar4, Ar4m	B, Br3, Br4m
$M_2 \leq 3,5 \text{ t}$	Ar4m, Ar4Nm	Ar4m, Ar4Nm	Ar4m, Ar4Nm	Ar4m, Ar4Nm	Br3, Br4m, Br4Nm
$M_2 \geq 3,5 \text{ t}$	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
M3	podmínky, kdy je povolen břišní pás, viz bod 3.1.10	podmínky, kdy je povolen břišní pás, viz bod 3.1.10	podmínky, kdy je povolen břišní pás, viz bod 3.1.10	podmínky, kdy je povolen břišní pás, viz bod 3.1.10	
N1	Ar4m, Ar4Nm	B, Br3, Br4m, Br4Nm nebo žádné	B, Br3, Br4m, Br4Nm nebo A, Ar4m, Ar4Nm*	B, Br3, Br4m, Br4Nm nebo žádné	žádné
		podle bodu 3.1.8 a 9 se na exponovaném místě k sezení vyžaduje břišní pás	podle bodu. 3.1.7 je břišní pás povolen, není-li čelní sklo ve vztahné zóně	podle bodu 3.1.8 a 9 se na exponovaném místě k sezení vyžaduje břišní pás	
N2	B, Br3, Br4m, Br4Nm nebo A, Ar4m, Ar4Nm*	B, Br3, Br4m, Br4Nm nebo žádný #	B, Br3, Br4m, Br4Nm nebo A, Ar4m, Ar4Nm*	B, Br3, Br4m, Br4Nm nebo žádný #	žádné
N3	podle bodu 3.1.7 je břišní pás povolen na sedadle řidiče a pokud je čelní sklo mimo vztahnou zónu	podle bodu 3.1.8 a 9 se na exponovaném místě k sezení vyžaduje břišní pás	podle bodu 3.1.7 je břišní pás povolen, pokud je čelní sklo mimo vztahnou zónu	podle bodu 3.1.8 a 9 se na exponovaném místě k sezení vyžaduje břišní pás	

A: tříbodový pás (břišní a diagonální)

B: dvoubodový pás (břišní)

r: navíječ

m: navíječ s nouzovým blokování s vícenásobnou citlivostí

3: navíječ s automatickým blokováním

4: navíječ s nouzovým blokováním

N: navíječ s vyšším prahem reakce (viz příloha 1 bod 1.8.3 až 1.8.5)

Poznámka: Ve všech případech je možno namontovat pásy typu S místo pásů typu A nebo B za předpokladu, že jsou použity kotevní úchyty vyhovující směrnici 76/115/EHS.

▼ **M6***PŘÍLOHA XVI***KONTROLA SHODNOSTI VÝROBY**

1. ZKOUŠKY

U bezpečnostních pásů se vyžaduje, aby vyhověly požadavkům, na nichž jsou založeny následující zkoušky.
- 1.1 Ověření prahu zablokování a životnosti navijeců s nouzovým blokováním

Podle bodu 2.7.7.2 v nejméně příznivém směru, po vykonání zkoušek životnosti podrobně popsaných v bodech 2.7.2, 2.7.7.1 a 2.7.7.3, jak se požaduje v bodu 2.4.5.2.5.
- 1.2 Ověření životnosti navijeců s automatickým blokováním

Podle bodu 2.7.7.1 doplněného zkouškami podle bodů 2.7.2 a 2.7.7.3, jak se požaduje v bodu 2.4.5.1.3.
- 1.3 Zkouška pevnosti popruhů po stabilizaci

Podle postupu popsaného v odstavci 2.7.5 po stabilizaci podle požadavků bodů 2.7.3.1 až 2.7.3.5.
- 1.3.1 Zkouška pevnosti popruhů po odírání

Podle postupu popsaného v bodu 2.7.5 po stabilizaci na teplotu podle požadavků bodu 2.7.3.6.
- 1.4 Zkouška mikroprokluzu

Podle postupu popsaného v bodu 2.7.4.
- 1.5 Zkouška tuhých částí

Podle postupu popsaného v bodu 2.7.6.
- 1.6 Ověření požadavků na funkce bezpečnostního pásu nebo zádržného systému, je-li podroben dynamické zkoušce
 - 1.6.1 Zkoušky se stabilizací
 - 1.6.1.1 Pásy nebo zádržné systémy s navijecem s nouzovým blokováním: podle požadavků uvedených v bodech 2.7.8 a 2.7.9, s pásem, který byl předtím podroben 45 000 cyklům zkoušky životnosti navijeců předepsané v bodu 2.7.7.1 a zkouškám definovaným v bodech 2.4.2.3, 2.7.2 a 2.7.7.3.
 - 1.6.1.2 Pásy nebo zádržné systémy s navijecem s automatickým blokováním: podle bodů 2.7.8 a 2.7.9, s pásem, který byl předtím podroben 10 000 cyklům zkoušky životnosti navijeců předepsané v bodu 2.7.7.1 a také zkouškám předepsaným v bodech 2.4.2.3, 2.7.2 a 2.7.7.3.
 - 1.6.1.3 Statické pásy: podle bodů 2.7.8 a 2.7.9, s bezpečnostním pásem, který byl podroben zkoušce předepsané v bodech 2.4.2.3 a 2.7.2.
 - 1.6.2 Zkouška bez jakékoli stabilizace

Podle požadavků odstavců 2.7.8 a 2.7.9.
2. ČETNOST ZKOUŠEK A VÝSLEDKY
 - 2.1 Četnost zkoušek podle požadavků bodů 1.1 až 1.5 se určuje podle statisticky určeného náhodného výběru, kdy se postupuje podle některého z běžných postupů zabezpečování jakosti.
 - 2.1.1 U navijeců s nouzovým blokováním se kromě toho ještě kompletní sestavy ověřují:
 - 2.1.1.1 buď podle bodů 2.7.7.2.1 a 2.7.7.2.2 v nejméně příznivém směru, jak je určeno v bodu 2.7.7.2.1.2, kdy výsledky zkoušek musejí vyhovovat požadavkům bodů 2.4.5.2.1.1 a 2.4.5.2.3,
 - 2.1.1.2 nebo podle bodu 2.7.7.2.3 v nejméně příznivém směru. Rychlost naklánění stolu může být větší než předepsaná, ale taková, aby neovlivnila výsledky zkoušky. Výsledky zkoušky musejí vyhovovat požadavkům bodu 2.4.5.2.1.4.
 - 2.2.1 Zkoušky se stabilizací
 - 2.2.1.1 U pásů vybavených navijecem s nouzovým blokováním se od každého druhu blokovacího mechanismu zkouší postupem předepsaným v bodu 1.6.1.1 této přílohy (¹)
 - při výrobě větší než 1 000 pásů denně: jeden pás na 100 000 vyrobených pásů, s minimální četností jeden pás každé dva týdny,
 - při výrobě rovné 1 000 pásů denně nebo menší: jeden pás na

▼ **M6**

10 000 vyrobených pásů, s minimální četností jednou ročně.

- 2.2.1.2 U pásů vybavených navíječem s automatickým blokováním a u statických pásů se zkouší postupem předepsaným v bodu 1.6.1.2 nebo 1.6.1.3 této přílohy
- při výrobě větší než 1 000 pásů denně: jeden pás na 100 000 vyrobených pásů, s minimální četností jeden pás každé dva týdny,
 - při výrobě rovné 1 000 pásů denně nebo menší: jeden pás na 10 000 vyrobených pásů, s minimální četností jednou ročně.
- 2.2.2 Zkoušky bez stabilizace
- 2.2.2.1 U pásů vybavených navíječem s nouzovým blokováním se od každého druhu blokovacího mechanismu zkouší postupem předepsaným v bodu 1.6.2 této přílohy následující počet vzorků:
- 2.2.2.1.1 při výrobě rovné 5 000 pásů denně nebo větší: dva pásy na 25 000 vyrobených, s minimální četností jeden pás denně;
- 2.2.2.1.2 při výrobě menší než 5 000 pásů denně: jeden pás na 5 000 vyrobených, s minimální četností jeden pás ročně.
- 2.2.2.2 U pásů vybavených navíječem s automatickým blokováním a u statických pásů se od každého schváleného typu zkouší postupem předepsaným v bodu 1.6.2 této přílohy následující počet vzorků:
- 2.2.2.1.1 při výrobě rovné 5 000 pásů denně nebo větší: dva pásy na 25 000 vyrobených, s minimální četností jeden denně;
- 2.2.2.1.2 při výrobě menší než 5 000 pásů denně: jeden pás na 5 000 vyrobených, s minimální četností jeden ročně.
- 2.2.3 Výsledky
- Výsledky zkoušek musejí vyhovovat požadavkům stanoveným v bodu 2.6.1.3.1 přílohy I.
- Dopředné posunutí figuríny se při zkoušce se stabilizací podle bodu 1.6.1 této přílohy může podle bodu 2.6.1.3.2 přílohy I, popřípadě bodu 2.6.1.4, kontrolovat zjednodušenou upravenou metodou.
- 2.2.3.1 Při schvalování podle bodu 2.6.1.3.3 přílohy I této směrnice a bodu 1.6.1 této přílohy je stanoveno pouze to, že se žádná část pásu neporuší nebo nerozpojí a že rychlost vztažného bodu hrudníku nesmí překročit 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 nevyhoví při zkoušce jeden z těchto vzorků, musí držitel schválení typu nebo jeho řádně zmocněný zástupce písemně informovat správní orgán, který schválení typu udělil, o krocích podniknutých k obnově shodnosti výroby.

▼ **M6***PŘÍLOHA XVII***POŽADAVKY NA DĚTSKÉ ZÁDRŽNÉ SYSTÉMY**

Požadavky na schválení dětských zádržných systémů se nacházejí v odstavcích 2, 6, 7, 8, 9 a 14 předpisu č. 44 EHK OSN ⁽¹⁾ spolu s přílohami 3 až 21, včetně zahrnutí série změn 03.

(Pod odkazy v odstavcích 6 až 8 na předpisy 14, 16 a 21 se rozumějí směrnice 76/115/EHS, tato směrnice a směrnice 74/60/EHS).

⁽¹⁾ Reprodukováno a publikováno v Úředním věstníku.

▼ M6*PŘÍLOHA XVIII***POŽADAVKY NA MONTÁŽ DĚTSKÝCH ZÁDRŽNÝCH SYSTÉMŮ**

Požadavky na montáž dětských zádržných systémů jsou uvedeny v příloze 13 k souhrnné rezoluci R. E.3 Evropské hospodářské komise, odstavec 5.2 a dodatek 2 obsažený v dodatku 1 k této příloze.

▼ **M6***Dodatek 1*

Dále uvedené znění se odvolává na přílohu 13 (odstavec 5.2 a dodatek 2) souhrnné rezoluce R. E.3 Evropské hospodářské komise (dokument TRANS/WP.29/78/Rev. 1 z 11. srpna 1997).

PŘÍLOHA 13**DOPORUČENÍ PRO POŽADAVKY NA MONTÁŽ BEZPEČNOSTNÍCH PÁSŮ A ZÁDRŽNÝCH SYSTÉMŮ PRO DOSPĚLÉ OSOBY V MOTOROVÝCH VOZIDLECH NA SEDADLECH SMĚŘUJÍCÍCH DOPŘEDU A DOZADU**

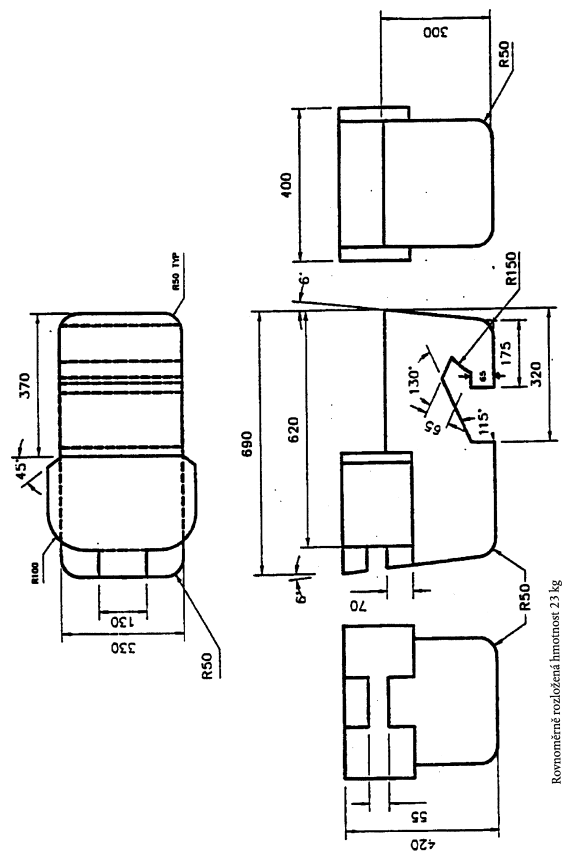
- 5.2 Pod dětskými zádržnými systémy „univerzální“ kategorie se rozumějí dětské zádržné systémy schválené jako „univerzální“ v předpisu č. 44 EHK, série změn 03. Místa k sezení, která jsou výrobcem vozidla označena jako vhodná pro osazení „univerzální“ kategorie dětských zádržných systémů, musejí vyhovovat dodatku 2 k této příloze.

▼ **M6***Dodatek 2***Ustanovení týkající se montáže „univerzální“ kategorie dětských zádržných systémů upevňovaných bezpečnostními pásy z výbavy vozidla**

1. OBECNĚ
 - 1.1 Zkušební postupy a požadavky v tomto dodatku se užijí k určení vhodnosti místa k sezení pro montáž dětských zádržných systémů „univerzální“ kategorie.
 - 1.2 Zkoušky je možno provádět na vozidle nebo na reprezentativní části vozidla.
2. POSTUPY ZKOUŠKY
 - 2.1 Sedadlo se nastaví zcela dozadu do nejnižší polohy.
 - 2.2 Úhel sklonu opěradla se nastaví do polohy stanovené výrobcem. Pokud pokyny neexistují, použije se 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 podle obrázku 1 v tomto dodatku.
 - 2.6 Pokud je místo k sezení určeno pro dopředu nebo dozadu směřující univerzální zádržný systém, postupuje se podle odstavců 2.6.1, 2.7, 2.8, 2.9 a 2.10. Pokud je místo k sezení určeno pouze pro dopředu směřující univerzální zádržný systém, postupuje se podle odstavců 2.6.2, 2.7, 2.8, 2.9 a 2.10.
 - 2.6.1 Popruh bezpečnostního pásu se umístí do správné polohy na zkušební přípravek podle obrázků 2 a 3 a zapne se spona.
 - 2.6.2 Břišní popruh bezpečnostního pásu se přibližně ve správné poloze přetáhne přes spodní část přípravku s poloměrem 150 mm podle obrázku 3 a zapne se spona.
 - 2.7 Zajistí se, aby střednice zkušebního přípravku byla ± 25 mm od myšlené střednice místa k sezení rovnoběžné se střednicí vozidla.
 - 2.8 Zajistí se vymezení vůle všech popruhů, ale tak, aby se do popruhů nevnášel tah.
 - 2.9 Střed přední části zkušebního přípravku se rovnoběžně se spodním povrchem přitlačí dozadu silou (100 ± 10) N a přestane se působit silou.
 - 2.10 Střed horního povrchu zkušebního přípravku se přitlačí svisle dolů silou (100 ± 10) N a přestane se působit silou.
3. POŽADAVKY
 - 3.1 Základna zkušebního přípravku se musí dotýkat jak přední, tak zadní části povrchu sedáku. Pokud tomuto dotyku zabraňuje vybrání pro protažení pásu v přípravku, je možno vybrání překrýt souběžně se spodním povrchem zkušebního přípravku.
 - 3.2 Břišní popruh bezpečnostního pásu musí procházet vybráním přípravku pro popruh z obou stran (viz obrázek 3).
 - 3.3 Nejsou-li tyto požadavky splněny při nastavení podle bodů 2.1, 2.2 a 2.3, je možno sedadlo, opěradlo a kotevní úchyty bezpečnostních pásů nastavit do další polohy určené výrobcem pro běžné použití, ve které se musejí výše uvedené postupy opakovat, a ověřit se, zda jsou požadavky splněny.

▼ **M6****Obrázek 1**

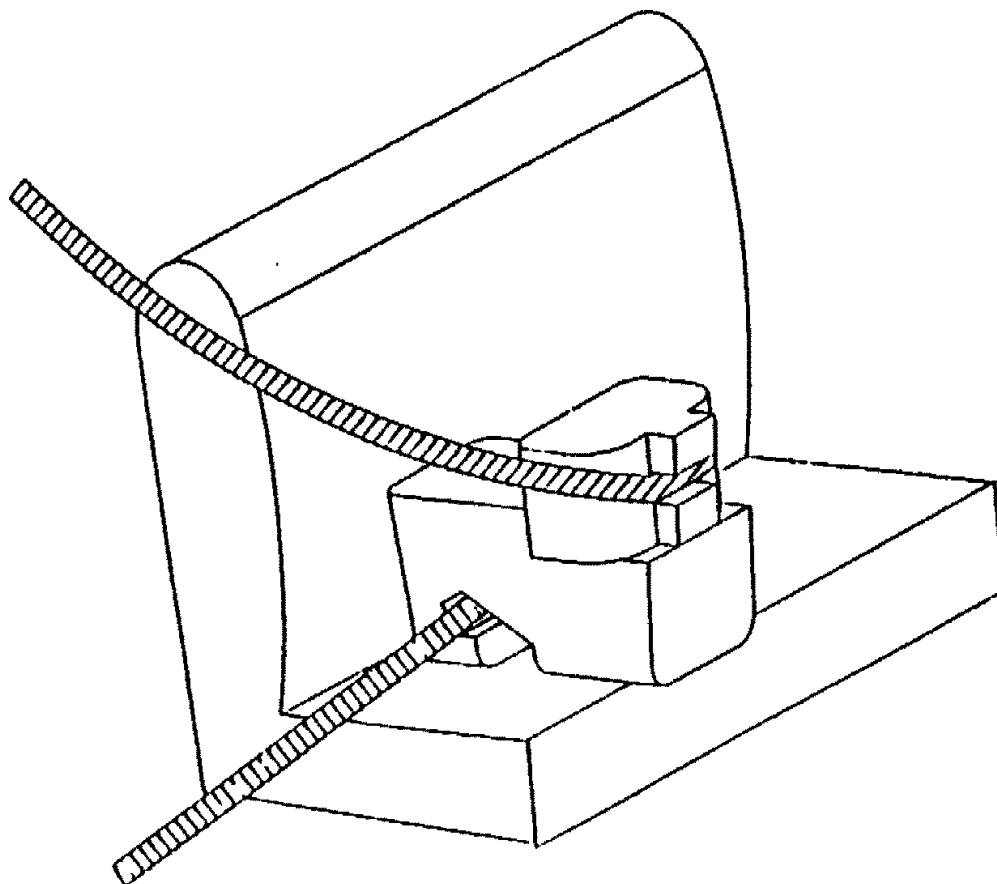
Vlastnosti zkušebního přípravku



▼ **M6****Obrázek 2**

Nasazení přípravku na sedadlo vozidla

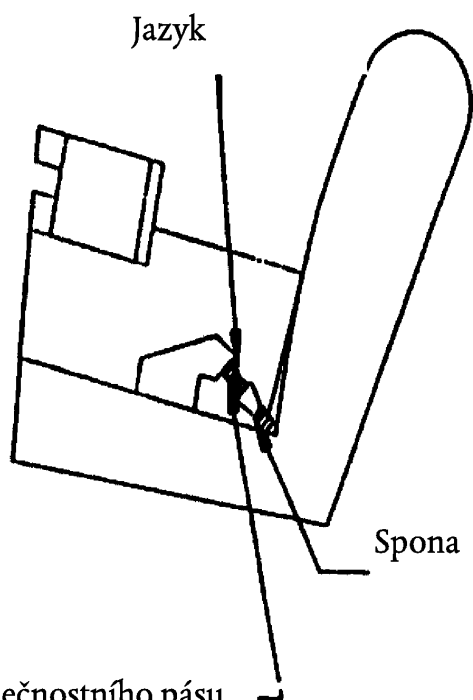
(viz odst. 2.6.1)



▼ **M6****Obrázek 3**

Kontrola slučitelnosti

(viz body 2.6.1 a 3.2)



Poznámka: Popruh bezpečnostního pásu se musí dotýkat zaoblené hrany po obou stranách přípravku.

Je znázorněn pouze břišní pás