

II

(Muud kui seadusandlikud aktid)

RAHVUSVAHELISTE LEPINGUTEGA LOODUD ORGANITE VASTU VÕETUD AKTID

Rahvusvahelise avaliku õiguse kohaselt on õiguslik toime üksnes ÜRO/EMK originaaltekstidel. Käesoleva eeskirja seisundit ja jõustumiskuupäeva tuleks kontrollida ÜRO/EMK staatusedokumendi TRANS/WP.29/343 viimase versiooni järgi aadressil:
<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29docstts.html>

ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni (UN/ECE) eeskiri nr 16 – Ühtsed sätted, mis käsitlevad

- I. mootorsõidukite sõitjate turvavööde, turvasüsteemide, lapse turvasüsteemide ja ISOFIX lapse turvasüsteemide**
- II. turvavööde, turvavöö kinnitamise meeldetuletuse, turvasüsteemide, lapse turvasüsteemide ja ISOFIX lapse turvasüsteemidega varustatud sõidukite kinnitamist**

Sisaldab kogu kehtivat teksti kuni:

06-seeria muudatuste 1. täiendus – jõustumise kuupäev: 23. juuni 2011

SISUKORD

EESKIRI

1. Reguleerimisala
2. Mõisted
3. Kinnitamisavaldus
4. Märgistus
5. Kinnitamine
6. Spetsifikatsioonid
7. Katsed
8. Sõidukisse paigaldamisel kehtivad nõuded
9. Tootmise nõuetele vastavus
10. Sanktsioonid tootmise nõuetele mittevastavuse korral
11. Sõiduki tüübi, turvavöö või turvasüsteemi tüübi kinnitamise muutmine ja laiendamine
12. Tootmise lõpetamine
13. Juhend
14. Tüübikinnituskatsete eest vastutavate tehniliste talituste ja haldusasutuste nimed ja aadressid
15. Üleminekusätted

LISAD

- 1A lisa — Teatis sõidukitüübi kinnituse andmise, laiendamise, sellest keeldumise või selle tühistamise või sõidukitüübi tootmise lõpetamise kohta seoses turvavöödega vastavalt eeskirjale nr 16
- 1B lisa — Teatis kinnituse andmise, laiendamise, sellest keeldumise või selle tühistamise või tootmise lõpetamise kohta seoses turvavöö või turvasüsteemi tüübiga, mis on ette nähtud mootorsõidukite täiskasvanud reisijatele vastavalt eeskirjale nr 16
2. lisa — Tüübi kinnitusmärkide asetus
3. lisa — Tõmburimehhanismi kestvuse katsetamiseks ettenähtud seadme diagramm
4. lisa — Avariil-lukustuvate tõmburite katsetamiseks ettenähtud seadme diagramm
5. lisa — Tolmukindluse katsetamiseks ettenähtud seadme diagramm
6. lisa — Katsesõiduki, istme, kinnituspunktide ja seiskamisseadise kirjeldus
7. lisa — Mannekeeni kirjeldus
8. lisa — Katsesõiduki aeglustus- või kiirenduskõver ajaühikus
9. lisa — Juhend
10. lisa — Kaksiklukukatse
11. lisa — Kulumiskindluse ja hoidiku lindi läbilibisemise katse
12. lisa — Korrosioonikatse
13. lisa — Katsete järjekord
14. lisa — Toodete nõuetele vastavuse kontrollimine
15. lisa — Mootorsõidukite istekohtade H-punkti ja torso tegeliku kaldenurga kindlaksmääramise kord
- 1. liide — Kolmemõõtmelise H-punkti aparaadi kirjeldus
 - 2. liide — Kolmemõõtmeline taustsüsteem
 - 3. liide — Istekohtade võrdlusandmed
16. lisa — Turvavööde ja tõmburite miinimumnõuded
17. lisa — Täiskasvanute turvavööde ja turvasüsteemide paigaldusnõuded mootorsõidukites näoga sõidusuunas asuvatel istmetel ja ISOFIX lapse turvasüsteemide paigaldusnõuded
- 1. liide — Sõiduki turvavöökomplektide abil paigaldatavate lapse universaalkategooria turvasüsteemide paigaldusnõuded
 - 2. liide — Näoga sõidusuunas ja seljaga sõidusuunas paiknevate universaal- ja pooluniversaalkategooria ISOFIX lapse turvasüsteemide paigaldusnõuded ISOFIX kohtadel
 - 3. liide — Tabel 1 — Sõiduki käsiraamatu teabetabel lapse turvasüsteemide paigaldamise sobivuse kohta erinevatel istekohtadel
Tabel 2 — Sõiduki käsiraamatu teabetabel ISOFIX lapse turvasüsteemide paigaldamise sobivuse kohta erinevatel ISOFIX kohtadel
 - 4. liide — 10-aastase lapse mannekeeni paigaldamine
18. lisa — Turvavöö kinnitamise meeldetuletuse katsed

1. REGULEERIMISALA

Käesolevat eeskirja kohaldatakse:

- 1.1. M-, N-, O-, LB2B-, LB4B-, LB5B-, LB6B-, LB7B- ja T-⁽¹⁾ kategooria sõidukite suhtes seoses turvavööde ja turvasüsteemide paigaldamisega, mis on mõeldud eraldi kasutamiseks, st üksikseadistena täiskasvanu kasvu sõitjatele näoga või seljaga sõidu suunas asuvatel istekohtadel;
- 1.2. turvavööde ja turvasüsteemide suhtes, mis on mõeldud eraldi kasutamiseks, st üksikseadistena täiskasvanu kasvu sõitjatele näoga või seljaga sõidu suunas asuvatel istekohtadel ning mis on ette nähtud M-, N-, O-, LB2B-, LB4B-, LB5B-, LB6B-, LB7- ja T-⁽¹⁾ kategooria sõidukitesse paigaldamiseks;
- 1.3. M1B- ja N1-⁽¹⁾ kategooria sõidukite suhtes lapse turvasüsteemide ja ISOFIX lapse turvasüsteemide paigaldamisega seoses;
- 1.4. M1-kategooria sõidukite suhtes turvavöö kinnitamise meeldetuletusega seoses⁽²⁾.
- 1.5. Tootja taotlusel kohaldatakse seda ka nende lapse turvasüsteemide ja ISOFIX lapse turvasüsteemide paigaldamise suhtes, mis on ette nähtud M2- ja M3-⁽¹⁾ kategooria sõidukitele paigaldamiseks.

2. MÕISTED

2.1. Turvavöö

Kinnituslukust, reguleerseadistest ja kinnitusedetailidest koosnev rihmaseade, mille saab kinnitada mootorsõidukisse ning mis on ette nähtud selle kasutaja keha liikumise piiramiseks, et vähendada vigastuse tekkimise ohtu kokkupõrke või sõiduki järsu aeglustuse korral. Seadet tähistatakse üldjuhul terminiga „turvavöökomplekt”, mis hõlmab ka energianeelduri või turvavöötõmburina toimiva mis tahes muu seadise.

Seadist võib katsetada ja tunnustada kas turvavööseadme või turvasüsteemina.

2.1.1. Vöörihm

Kahepunktivöö, mis läheb risti üle kasutaja vaagnavöötmesiosa.

2.1.2. Diagonaalvöö

Vöö, mis läheb diagonaalselt üle rindkere esiosa puusast kuni vastaspoolse õlani.

2.1.3. Kolmepunktivöö

Vöö, mis kujutab endast vöörihma ja diagonaalvöö kombinatsiooni.

2.1.4. S-tüüpi turvavöö

Vöö, mis ei ole kolmepunktivöö ega vöörihm.

2.1.5. Traksvöö

S-tüüpi turvavöö, mis koosneb vöörihmast ja õlarihmast ning millel võib olla täiendav jalgadevaheline rihm.

⁽¹⁾ Nagu on määratletud sõidukite ehitust käsitleva konsolideeritud resolutsiooni (R.E.3) 7. lisas (dokument TRANS/WP.29/78/Rev.1/Amend.2), mida on viimati muudetud 4. muudatusega.

⁽²⁾ Jaapanil ei takistata kokkuleppega, millele käesolev eeskiri on lisatud, nõuda käesoleva eeskirja kohaselt tüübinäituse saanud N₁ kategooria sõidukite puhul olemasolevate riiklike nõuete täitmist turvavöö kinnitamise meeldetuletuse osas.

- 2.2. Vöö tüüp
Erinevat tüüpi vööd on üksteisest märkimisväärselt erinevad, kusjuures erinevused võivad olla seotud eelkõige järgmisega:
- 2.2.1. jäigad osad (lukk, kinnitusdetailid, tõmbur jne);
- 2.2.2. vöö materjal, koetüüp, mõõtmed ja värvus või
- 2.2.3. turvavöökomplekti geomeetria.
- 2.3. Rihm
Painduv osa, mis on ette nähtud keha paigalhoidmiseks ning koormuste siirdamiseks turvavöö kinnituspunktidest.
- 2.4. Lukk
Kiiresti avatav seade, mis võimaldab kasutajat rihma abil paigal hoida. Luku, välja arvatud traksivöö luku sees võib olla turvavöö reguleerseadis.
- 2.5. Turvavöö reguleerseadis
Seadis, mis võimaldab turvavööd reguleerida vastavalt kasutaja suurusele ja istme asendile. Reguleerseadis võib kuuluda kas luku, tõmburi või turvavöö mõne muu osa koosseisu.
- 2.6. Eelpinguti
Täiendav või integreeritud seadis, mis pingutab turvavöö hoidiku linti ning vähendab seega rihma lödvet kokkupõrke ajal.
- 2.7. Kontrollvöönd on ala kahe vertikaalse, teineteisest 400 mm kaugusel asuva ning H-punkti suhtes sümmeetrilise pikitasapinna vahel, mis on määratletud eeskirja nr 21 1. lisas kirjeldatud peakujulise seadise pööramisele vertikaalasendist horisontaalsesse. Seadis tuleb eeskirja nr 21 nimetatud lisas esitatud kirjelduse kohaselt asetada ning reguleerida maksimaalsele pikkusele 840 mm.
- 2.8. Turvapadjasüsteem on turvavööde ja turvasüsteemide täiendamiseks mootorsõidukitesse paigaldatud seade, st süsteem, mis sõiduki tugeva kokkupõrke korral vabastab automaatselt elastse padja, mille ülesandeks on selles sisalduva gaasi kokkusurumise arvel leevendada sõitja ühe või mitme kehaosa kokkupõrget sõitjateruumi osadega.
- 2.9. Sõitja turvapadi on turvapadjasüsteem, mis on ette nähtud sõitja(te) kaitsmiseks istmetel, v.a juhiiste, laupkokkupõrke korral.
- 2.10. Lapse turvasüsteem on eeskirjas nr 44 kirjeldatud turvaseadis.
- 2.11. „Seljaga sõidu suunas” on sõiduki tavalisele liikumissuunale vastassuunaline asend.
- 2.12. Kinnitusdetailid
Turvavöökomplekti osad, sealhulgas turvakomponendid, mis võimaldavad turvavööd kinnituspunktidest kinnitada.
- 2.13. Energianeeldur
Seadis, mis on ette nähtud energia hajutamiseks rihmast sõltumata või koos rihmaga ja mis on osa turvavöökomplektist.

- 2.14. Tõmbur
- Seadis, mis mahutab kogu turvavöö rihma või osa sellest.
- 2.14.1. Mittelukustuv tõmbur (1. tüüp)
- Tõmbur, millest rihma vähese välise jõu abil kogu pikkuses välja saab tõmmata ja mis ei võimalda välja tõmmatud rihma pikkust reguleerida.
- 2.14.2. Käsitsi avatav tõmbur (2. tüüp)
- Tõmbur, mis rihma väljatõmbamiseks vajalikku pikkusesse avatakse käsitsi ning mis lukustub ise pärast kõnealuse toimingu lõppemist.
- 2.14.3. Iselukustuv tõmbur (3. tüüp)
- Tõmbur, mis võimaldab rihma soovitud pikkuses välja tõmmata ja kohandab rihma pärast luku kinnitamist automaatselt kasutaja kehaga. Rihma ei saa ilma kasutaja tahtliku sekkumiseta rohkem välja tõmmata.
- 2.14.4. Avariil-lukustuv tõmbur (4. tüüp)
- Tõmbur, mis normaalses sõidutingimustes ei takista turvavöö kasutaja liikumisvabadust. Seade on varustatud rihma pikkust automaatselt kasutaja kehaga kohandava reguleeriseadise ja lukumehhanismiga, mille käivitab liiklusõnnetuse korral:
- 2.14.4.1. sõiduki aeglustus (lihtne lukustusviis),
- 2.14.4.2. sõiduki aeglustuse, lindi liikumise või muude automaatsete vahendite kombinatsioon (mitme-toimeline lukustusviis).
- 2.14.5. Avariil-lukustuv tõmbur lisapingutuse piirnormiga (4N-tüüp)
- Lõikes 2.14.4 kirjeldatud tüüpi tõmbur, millel on eriomadused M2-, M3-, N1-, N2- ja N3-kategooria sõidukites kasutamiseks⁽¹⁾.
- 2.14.6. Turvavöö kõrguse regulaator
- Seadis, mis võimaldab rihma ülemise aknaposti aasa kõrgust kohandada vastavalt kasutaja kehale ja istme asendile. Sellist seadist võib pidada rihma osaks või rihma kinnituspunkti osaks.
- 2.15. Turvavöö kinnituspunktid
- Sõiduki kere või istme osad või mõni muu sõiduki osa, mille külge turvavöökomplekt kinnitatakse.
- 2.16. Sõiduki tüüp turvavööde ja turvasüsteemide järgi
- Mootorsõidukite kategooria, mille sõidukid ei erine üksteisest selliste põhiliste omaduste poolest nagu sõiduki kere või istme või mõne muu turvavööde ja turvasüsteemide kinnituskohana ettenähtud osa mõõtmed, kuju ja materjal.
- 2.17. Turvasüsteem
- Konkreetsed sõidukitüübi või tootja poolt määratud ja tehnilise talituse poolt kinnitatud tüübi süsteem, mis koosneb istmest ja vastavate vahenditega sõiduki külge kinnitatud rihmast ning lisaks kõigist elementidest, mis vähendavad kasutaja vigastuste ohtu sõiduki äkilise aeglustuse korral, piirates kasutaja keha liikumist.

⁽¹⁾ Nagu on määratletud sõidukite ehitust käsitleva konsolideeritud resolutsiooni (R.E.3) 7. lisas (dokument TRANS/WP.29/78/Rev.1/Amend.2), mida on viimati muudetud 4. muudatusega.

- 2.18. Iste
- Ühele täiskasvanule istumiseks mõeldud konstruktsioon koos istmekattega, mis võib, aga ei tarvitse olla sõiduki kerega lahutamatu ühendatud. Terminiga tähistatakse nii üksikist kui ühele isikule mõeldud pinkistme osa.
- 2.18.1. Eesmine sõitjaiste on iga iste, mille kõige eesmine H-punkt on vertikaaltasapinnal või selle ees läbi juhi R-punkti.
- 2.19. Istmerühm
- Ühele või mitmele täiskasvanule mõeldud pinkiste või üksteise kõrval paiknevad eraldi istmed (st kinnitatud nii, et ühe istme eesmised kinnituspunktid on samal joonel teise istme tagumiste kinnituspunktide esiosaga või asuvad teise istme kinnituspunktide vahel).
- 2.20. Pinkiste
- Vähemalt kahele täiskasvanule mõeldud ühes tükis konstruktsioon koos istmekattega.
- 2.21. Istme reguleersüsteem
- Tervikseadis, mille abil saab istet või selle osi reguleerida asendisse, mis sobib istuja kehakujule; seadis võimaldab eelkõige:
- 2.21.1. pikisuunas nihutamist,
- 2.21.2. püstsuunas nihutamist,
- 2.21.3. istme osade vahelise nurga muutmist.
- 2.22. Istme kinnituspunkt
- Istme sõiduki kere külge kinnitamise süsteem, kaasa arvatud sõiduki kere asjaomased osad.
- 2.23. Istme tüüp
- Istmed, mis ei erine üksteisest järgmiste oluliste tunnuste poolest:
- 2.23.1. istme kuju, mõõtmed ja materjal;
- 2.23.2. istmeluku reguleerimis- ja lukustussüsteemide tüübid ja mõõtmed;
- 2.23.3. istmel asuvate turvavöö kinnituspunktide, istme kinnituspunkti ja sõiduki kere asjaomaste osade tüüp ja mõõtmed.
- 2.24. Istme nihutussüsteem
- Seadis, mis võimaldab nihutada istet või mõnda istme osa kindla vaheasendita pikisuunas või muuta istme osade vahelist nurka (et hõlbustada sõitjate pääsu sõidukisse).
- 2.25. Istme lukustussüsteem
- Seade, mis tagab istme ja selle osade püsimise mis tahes kasutusasendis.
- 2.26. Kaetud luku avamise nupp
- Selline luku avamise nupp, mille puhul lukk ei ole avatav 40 mm diameetriga kuuli abil.

- 2.27. Katmata luku avamise nupp
Selline luku avamise nupp, mille puhul lukk on avatav 40 mm diameetriga kuuli abil.
- 2.28. Pingeid vähendav seade
Seade, mis kuulub tõmburi külge ja vähendab automaatselt rihma pinget kui turvavöö kinnitatakse. Kui turvavöö avatakse, lülitub seade automaatselt välja.
- 2.29. ISOFIX on lapse turvasüsteemi kinnitamise süsteem sõidukites, millel on kaks jäika kinnituspunkti, kaks vastavat jäika kinnitusdetaili lapse turvasüsteemil ja vahend lapse turvasüsteemi pikipöörlemise piiramiseks.
- 2.30. ISOFIX lapse turvasüsteem on eeskirja nr 44 nõuetele vastav lapse turvasüsteem, mis tuleb kinnitada eeskirja nr 14 nõuetele vastava ISOFIX kinnitussüsteemiga.
- 2.31. ISOFIX koht tähendab süsteemi, mis võimaldab paigaldada:
- a) kas eeskirjas nr 44 kirjeldatud universaalse ISOFIX näoga sõidusuunas paikneva lapse turvasüsteemi,
 - b) või eeskirjas nr 44 kirjeldatud pool-universaalse ISOFIX näoga sõidusuunas paikneva lapse turvasüsteemi,
 - c) või eeskirjas nr 44 kirjeldatud pool-universaalse ISOFIX seljaga sõidusuunas paikneva lapse turvasüsteemi,
 - d) või eeskirjas nr 44 kirjeldatud pool-universaalse ISOFIX küljega sõidusuunas paikneva lapse turvasüsteemi,
 - e) või eeskirjas nr 44 kirjeldatud erisõiduki ISOFIX lapse turvasüsteemi.
- 2.32. ISOFIX kinnitussüsteem on süsteem, mis koosneb kahest eeskirjas nr 14 nõuetele vastavast ISOFIX alumisest kinnituspunktist ning mis on ette nähtud ISOFIX lapse turvasüsteemi kinnitamiseks koos pöörlemist takistava seadisega.
- 2.33. ISOFIX alumine kinnituspunkt on 6 mm läbimõõduga jäik ümar horisontaallatt, mis ulatub sõiduki või istme osadest eemale, et sinna saaks kinnitada ISOFIX lapse turvasüsteemi ISOFIX kinnitusdetailide abil.
- 2.34. Pöörlemist takistav seadis
- a) ISOFIX universaalse lapse turvasüsteemi pöörlemist takistav seadis koosneb ISOFIX ülemisest kinnitusrihmast.
 - b) ISOFIX pooluniversaalse lapse turvasüsteemi pöörlemist takistav seadis koosneb ülemisest kinnitusrihmast, sõiduki armatuurilauast või tugijalast, mis on ette nähtud piirama turvasüsteemi pöörlemist laupkokkupõrke ajal.
 - c) Nii universaalsete kui pooluniversaalsete ISOFIX lapse turvasüsteemide jaoks ei ole sõiduki iste ise pöörlemist takistav seadis.
- 2.35. ISOFIX ülemise kinnitusrihma kinnituspunkt tähendab elementi, mis vastab eeskirja nr 14 nõuetele, näiteks kindlaksmääratud piirkonnas asuv latt, mis on ette nähtud ISOFIX ülemise kinnitusrihma ühenduse vastuvõtmiseks ja selle takistusjõu ülekandmiseks sõiduki kerele.

- 2.36. Suunav seadis on ette nähtud abiks ISOFIX lapse turvasüsteemi paigaldavale inimesele, suunates füüsiliselt ISOFIX kinnitusdetailid ISOFIX lapse turvasüsteemil õigele joonele ISOFIX alumiste kinnituspunktidega haakumise hõlbustamiseks.
- 2.37. ISOFIX märgistusvahend teavitab kedagi, kes soovib paigaldada ISOFIX lapse turvasüsteemi, ISOFIX kohtadest sõidukis ja vastavatest ISOFIX kinnitussüsteemide asukohtadest.
- 2.38. Lapse turvaseade on seade, mis vastab ühele seitsmest käesoleva eeskirja 17. lisa 2. liite 4. lõikes kirjeldatud ISOFIX suurusklassist ja eriti selline, mille mõõdud on ära toodud eespool nimetatud 4. lõike joonistel 1–7. Selliseid lapse turvaseadmeid kasutatakse käesolevas eeskirjas selleks, et kontrollida, millised on ISOFIX lapse turvasüsteemi suurusgrupid, mida oleks võimalik paigutada sõiduki ISOFIX kohtadele. Ühte lapse turvaseadet, niinimetatud ISO/F2 (B), mida kirjeldatakse eespool nimetatud 4. lõike joonisel 2, kasutatakse eeskirjas 14 selleks, et kontrollida mis tahes ISOFIX kinnitussüsteemi asukohti ja ligipääsuvõimalusi.
- 2.39. Turvavöö kinnitamise meeldetuletus on süsteem, mis on ette nähtud juhi hoiatamiseks, kui ta ei kasuta turvavööd. Süsteem koosneb kinnitamata turvavöö avastamisest ja juhi hoiatamise kahest tasandist: esimese tasandi hoiatus ja teise tasandi hoiatus.
- 2.40. Nähtav hoiatus on hoiatus nähtava signaali abil (valgustus, vilkumine või sümboli või teate visuaalne kuvamine).
- 2.41. Kuuldav hoiatus on hoiatus helisignaali abil.
- 2.42. Esimese tasandi hoiatus on nähtav hoiatus, mis aktiveerub, kui süüde on sees (töötava või mitte-töötava mootoriga) ja juhi turvavöö ei ole kinnitatud. Kuuldav hoiatus võib olla lisavalikuvõimalus.
- 2.43. Teise tasandi hoiatuse puhul aktiveeruvad nähtav ja kuuldav hoiatus, kui juht kasutab sõidukit turvavööd kinnitamata.
- 2.44. „Turvavöö kinnitamata” tähendab valmistaja valikul kas seda, et juhi turvavöö lukk ei ole kinni, või seda, et lint on tõmburist välja tõmmatud pikkuses 100 mm või vähem.
- 2.45. „Sõiduk on tavapärases kasutuses” tähendab, et sõiduk liigub ettepoole kiiremini kui 10 km/h.
3. KINNITAMISTAOTLUS
- 3.1. Sõiduki tüüp
- 3.1.1. Sõiduki tüübikinnituse taotluse seoses turvavööde ja turvasüsteemide paigaldamisega esitab sõiduki valmistaja või valmistaja nõuetekohaselt volitatud esindaja.
- 3.1.2. Sellega peavad kaasnema allpool nimetatud dokumendid kolmes eksemplaris ning järgmised üksikasjalikud andmed:
- 3.1.2.1. üldised sõiduki kere joonised ettenähtud mõõtkavas, kus on näidatud turvavööde asukohad, ja üksikasjalikud turvavööde ning nende kinnituspunktide joonised;
- 3.1.2.2. andmed kasutatud materjalide kohta, mis võivad mõjutada turvavöö tugevust;
- 3.1.2.3. turvavööde tehniline kirjeldus;
- 3.1.2.4. istmekonstruksiooni külge kinnitatud turvavööde puhul;

- 3.1.2.5. sõidukitüübi üksikasjalik kirjeldus, pidades silmas istmete, istme kinnituspunktide ning nende reguleerimis- ja lukustussüsteemide ehitust;
- 3.1.2.6. istmete, nende sõiduki külge kinnitamise punktide ning reguleerimis- ja lukustussüsteemide piisavalt üksikasjalikud joonised ettenähtud mõõtkavas;
- 3.1.3. tootja valikul tuleb kinnitavat sõidukitüüpi esindav sõiduk või sõiduki osad, mille puhul kinnituskatseid läbi viiv tehniline talitus turvavöötestide läbiviimist vajalikuks peab, talitusele üle anda.
- 3.2. Turvavöö tüüp
- 3.2.1. Turvavöö tüübi kinnituse taotluse esitab kaubamärgi omanik või tema poolt nõuetekohaselt volitatud esindaja. Turvasüsteemi tüübi kinnitustaotluse esitab kaubamärgi omanik või omaniku esindaja või kõnealuse turvasüsteemiga varustatava sõiduki tootja või tootja esindaja.
- 3.2.2. Taotlusele lisatakse:
- 3.2.2.1. turvavöö tüübi tehniline kirjeldus, milles esitatakse andmed kasutatud rihmade ja jäikade osade kohta ning turvavöö moodustavate osade joonised; joonistel tuleb näidata kinnitusnumbri jaoks kavandatud koht ja lisasümboli(te) asukoht kinnitusmärgi ringi suhtes. Kirjelduses tuleb nimetada tüübi kinnituseks esitatud näidise värvus ning sõidukitüüp või sõidukitüübid, millele kõnealune turvavöö tüüp on mõeldud. Tõmburite puhul tuleb esitada sensori paigaldamisjuhised ning eelpingutusseadiste või -süsteemide puhul konstruktsiooni ja toimimise, sealhulgas sensori, kui see on olemas, täielik tehniline kirjeldus, milles kirjeldatakse aktiveerumisviisi ja vajalikke abinõusid juhusliku aktiveerumise vältimiseks. Turvasüsteemi puhul peab kirjeldus sisaldama järgmist: sõiduki kere, istmete, reguleersüsteemi ja kinnitusdetailide joonised ettenähtud mõõtkavas, näidates piisava täpsusega istme ja turvavöö kinnituspunktide ja tugevdusdetailide asukohad; lisaks kasutatud materjalide kirjeldused, mis võivad mõjutada istme- ja turvavöö kinnituspunktide tugevust; ning istme- ja turvavöö kinnituspunktide tehniline kirjeldus. Kui turvavöö tuleb kinnitada sõiduki kere külge või kõrguse reguleerseadise abil, peab tehniline kirjeldus määratlema, kas seda seadist käsitletakse turvavöö osana või mitte;
- 3.2.2.2. kuus asjaomase turvavöö tüübi näidist, millest üks on võrdluseks;
- 3.2.2.3. kümne meetri pikkune osa igast asjaomase turvavöö tüübi puhul kasutatavat tüüpi rihmast.
- 3.2.2.4. Tüübi kinnituskatseid läbi viival tehnilisel talitusel on õigus nõuda täiendavaid näidiseid.
- 3.2.3. Taotleja peab esitama turvasüsteemi tüübi kinnituskatseid tegevale tehnilisele talitusele kaks turvasüsteemi näidist. Nende hulgas võib olla kaks lõigetes 3.2.2.2 ja 3.2.2.3 mainitud vööde näidist ning tootja valikul kas tüübi kinnituseks esitatavat sõidukit esindav sõiduk või sõiduki osa või osad, mille katsetamist tehniline talitus vajalikuks peab.
4. TÄHISTUS
- Kinnitamiseks esitatud turvavöö- või turvasüsteemide tüübi näidistele tuleb vastavalt eespool lõigetes 3.2.2.2, 3.2.2.3 ja 3.2.2.4 sätestatule selgelt ja kustumatult märkida tootja nimi, initiaalid või ärinimi või kaubamärk.
5. KINNITUS
- 5.1. Tüübi kinnitustunnistusele tuleb lisada lõigetes 5.1.1 või 5.1.2 määratletud näidisele vastav tunnistus:
- 5.1.1. 1 A lisa lõikes 3.1 nimetatud taotluste kohta;

- 5.1.2. 1B lisa lõikes 3.2 nimetatud taotluste kohta;
- 5.2. Sõiduki tüüp
- 5.2.1. Kui käesoleva eeskirja kohaselt kinnituse saamiseks esitatud sõiduk vastab alltoodud lõikes 8 ning käesoleva eeskirja 15. ja 16. lisas esitatud nõuetele, antakse sellisele sõiduki tüübile kinnitus.
- 5.2.2. Igale kinnitatud tüübile antakse tüübi kinnitusnumber. Selle kaks esimest numbrit (praegu 06 vastavalt 06-seeria muudatustele) näitavad kinnituse andmise ajaks käesolevasse eeskirja viimati tehtud peamisi tehnilisi muudatusi hõlmavat muudatuste seeriat. Sama lepinguosaline ei tohi sama numbrit anda teisele sõiduki tüübile nagu on määratletud eespool lõikes 2.16.
- 5.2.3. Teade kinnituse andmise või laiendamise või sellest keeldumise või selle tühistamise või sõiduki tüübi tootmise lõpetamise kohta tuleb käesolevas eeskirjas sätestatud korras edastada käesolevat eeskirja kohaldavatele 1958. aasta lepingu osalistele vastavalt käesoleva eeskirja 1 A lisas esitatud vormi näidisele.
- 5.2.4. Igale käesoleva eeskirja kohaselt kinnitatud sõidukitüübile vastavale sõidukile tuleb kinnitada tüübi kinnituse vormil kindlaksmääratud hästi märgatavas ja kergesti juurdepääsetavas kohas rahvusvaheline tüübi kinnitusmärk, mis koosneb:
- 5.2.4.1. ringist, mille sees on E-täht ja millele järgneb tüübi kinnituse andnud riigi eraldusnumber⁽¹⁾;
- 5.2.4.2. käesoleva eeskirja number, millele järgneb R-täht, sidekriips ja ringist paremal tüübi kinnitusnumber vastavalt lõikele 5.2.4.1.
- 5.2.5. Kui sõiduk vastab kinnitatud sõidukitüübile, siis vastavalt vähemalt ühele muule nimetatud kokkuleppele lisatud eeskirjale ei pea vastavalt käesolevale eeskirjale tüübi kinnituse andnud riigis lõikes 5.2.4.1 kirjeldatud sümbolit kordama. Sel juhul lisatakse kõigi eeskirjade numbrid ja sümbolid, mille alusel tüübi kinnitus on antud riigis, mis käesoleva eeskirja kohaselt tüübi kinnituse on andnud, vertikaalsetesse tulpadesse lõikes 5.2.4.1 kirjeldatud sümbolist paremale.
- 5.2.6. Tüübi kinnitusmärk peab olema selgesti loetav ja kustumatu.
- 5.2.7. Tüübi kinnitusmärk tuleb panna tootja poolt sõidukile kinnitatud andmesildile või selle lähedale.
- 5.3. Turvavöö tüüp
- 5.3.1. Kui turvavöö tüübi näidised, mis esitati vastavalt eespool lõike 3.2 sätetele vastavad käesoleva eeskirja lõigete 4, 5.3 ja 6 nõuetele, antakse tüübi kinnitus.

⁽¹⁾ 1 – Saksamaa, 2 – Prantsusmaa, 3 – Itaalia, 4 – Madalmaad, 5 – Rootsi, 6 – Belgia, 7 – Ungari, 8 – Tšehhi Vabariik, 9 – Hispaania, 10 – Serbia, 11 – Ühendkuningriik, 12 – Austria, 13 – Luksemburg, 14 – Šveits, 15 – (vaba), 16 – Norra, 17 – Soome, 18 – Taani, 19 – Rumeenia, 20 – Poola, 21 – Portugal, 22 – Venemaa Föderatsioon, 23 – Kreeka, 24 – Iirimaa, 25 – Horvaatia, 26 – Sloveenia, 27 – Slovakkia, 28 – Valgevene, 29 – Eesti, 30 – (vaba), 31 – Bosnia ja Hertsegoviina, 32 – Läti, 33 – (vaba), 34 – Bulgaaria, 35 – (vaba), 36 – Leedu, 37 – Türgi, 38 – (vaba), 39 – Aserbaidžaan, 40 – endine Jugoslaavia Makedoonia Vabariik, 41 – (vaba), 42 – Euroopa Ühendus (kinnitusi annavad selle liikmesriigid, kasutades oma vastavat ECE sümbolit), 43 – Jaapan, 44 – (vaba), 45 – Austraalia, 46 – Ukraina, 47 – Lõuna-Aafrika, 48 – Uus-Meremaa, 49 – Küpros, 50 – Malta, 51 – Korea Vabariik, 52 – Malaisia, 53 – Tai, 54 ja 55 – (vabad), 56 – Montenegro, 57 – (vaba) ja 58 – Tuneesia. Järgmised numbrid määratakse teistele riikidele kronoloogilises järjekorras vastavalt ratassõidukite, ratassõidukitele paigaldatavate ja/või neil kasutatavate seadmete ning osade ühtsete tehniliste nõuete vastuvõtmise ja nende nõuete alusel antud tüübi kinnituste vastastikuse tunnustamise tingimuste kokkuleppe ratifitseerimisele või sellega liitumisele ning selliselt määratud numbrid edastab ÜRO peasekretär lepinguosalistele.

- 5.3.2. Igale kinnitatud tüübile antakse tüübikinnitusnumber. Selle kaks esimest numbrit (praegu 06 vastavalt 06-seeria muudatustele) näitavad kinnituse andmise ajaks käesolevasse eeskirja viimati tehtud peamisi tehnilisi muudatusi hõlmavat muudatuste seeriat. Sama lepinguosaline ei tohi anda sama numbrit teisele turvavöö- või turvasüsteemi tüübile.
- 5.3.3. Teade turvavööle või turvasüsteemitiübile kinnituse andmise või laiendamise või sellest keeldumise kohta tuleb käesolevas eeskirjas sätestatud korras edastada käesolevat eeskirja kohaldavatele 1958. aasta lepingu osalistele vastavalt käesoleva eeskirja 1B lisas toodud vormi näidisele.
- 5.3.4. Lisaks eespool lõikes 4 kirjeldatud märkidele tuleb igale turvavööle sobivasse kohta kanda järgmised andmed, mis vastavad käesoleva eeskirja kohaselt kinnitatud tüübile:
- 5.3.4.1. rahvusvaheline tüübikinnitusmärk, mis koosneb:
- 5.3.4.1.1. ringist, mille sees on E-täht ja millele järgneb tüübikinnituse andnud riigi eraldusnumber ⁽¹⁾;
- 5.3.4.1.2. tüübikinnitusnumbrist;
- 5.3.4.2. järgmis(t)est lisasümboli(te)st:
- 5.3.4.2.1. A-tähest kolmepunktivöö puhul, B-tähest vöörihma puhul ja S-tähest eri tüüpi vööde puhul.
- 5.3.4.2.2. Eeltoodud lõikes 5.3.4.2.1 nimetatud sümboleid tuleb täiendada järgmiste lisatähistustega:
- 5.3.4.2.2.1. e-täht energianeelduriga turvavöö puhul;
- 5.3.4.2.2.2. r-täht tõmburiga turvavöö puhul, millele järgneb kasutatava tõmburi sümbol (1, 2, 3, 4, või 4N) vastavalt käesoleva eeskirja lõikele 2.14 ja m-täht, kui kasutatav tõmbur on mitmetoimelise lukustusviisiga avariil-lukustuv tõmbur;
- 5.3.4.2.2.3. p-täht eelpingutiga turvavööde puhul;
- 5.3.4.2.2.4. t-täht pingeid vähendava seadmega tõmburiga turvavöö puhul;
- 5.3.4.2.2.5. 4N-tüüpi tõmburiga varustatud turvavööd peavad kandma ka sümbolit, millel on läbi kriipsutatud riskülik M1-kategooria sõidukiga, näitamaks, et seda tüüpi tõmburi kasutamine on selle kategooria sõidukites keelatud.
- 5.3.4.2.2.6. Vastavalt käesoleva eeskirja lõike 6.4.1.3.3 sätetele tuleb tüübikinnituse saanud turvavöö tähistada riskülikusse kirjutatud sõnaga AIRBAG (turvapadi).
- 5.3.4.2.3. Lõikes 5.3.4.2.1 kirjeldatud tähistele eelneb Z-täht juhul, kui turvavöö on turvasüsteemi osa.
- 5.3.5. Käesoleva eeskirja 2. lisa lõikes 2 tuuakse näited tüübikinnitusmärgi järjestuse kohta.

⁽¹⁾ Vt lõike 5.2.4.1. joonealune märkus.

- 5.3.6. Lõikes 5.3.4 nimetatud andmed peavad olema selgesti loetavad ja kustumatud ning etiketi või märgistuse abil püsivalt kinnitatud. Etikett või märgistus peab olema kulumiskindel.
- 5.3.7. Lõikes 5.3.6 nimetatud etiketid võib välja anda kas tüübikinnituse andnud ametiasutus või selle asutuse volituse alusel tootja.
6. SPETSIFIKATSIOONID
- 6.1. Üldnõuded
- 6.1.1. Iga vastavalt lõigetele 3.2.2.2, 3.2.2.3 ja 3.2.2.4 esitatud näidis peab vastama käesoleva eeskirja lõikes 6 sätestatud nõuetele.
- 6.1.2. Turvavöö või turvasüsteem peab olema sellisel viisil projekteeritud ja valmistatud, et see toimib õigel paigaldamisel ja nõuetekohasel kasutamisel laitmatult ning vähendab õnnetuse korral kehavigastuste tekkimise ohtu.
- 6.1.3. Turvavöö rihmad ei tohi ohtlikult keerduda.
- 6.1.4. Polüamiid 6 sarnaste veesisalduse säilitamise omadustega materjalide kasutamine on keelatud mis tahes mehaanilistes osades, kus kõnealune nähtus võib kahjustada nende toimimist.
- 6.2. Jäigad osad
- 6.2.1. Üldteave
- 6.2.1.1. Turvavöö jäikadel osadel, nagu lukud, reguleerseadised, kinnitusdetailid jms, ei tohi olla teravaid servi, mis võivad põhjustada rihmade kulumist või purunemist.
- 6.2.1.2. Kõik korrodeeruvad turvavöökomplekte osad peavad olema nõuetekohaselt korrosiooni eest kaitstud. Lõikes 7.2 ettenähtud korrosioonikatse järel tehtud vaatlusel ei tohi spetsialist palja silmaga näha märke kahjustustest, mis võivad raskendada seadme funktsioneerimist, ega märkimisväärset korrosiooni.
- 6.2.1.3. Energia neeldumiseks või koormuse vastuvõtmiseks või ülekandmiseks mõeldud jäigad osad ei tohi olla rabedad.
- 6.2.1.4. Turvavöö jäigad osad ja plastikust tehtud osad peavad paiknema ja olema paigaldatud nii, et nad mootorsõiduki igapäevasel kasutamisel ei jääks sõiduki liigutatava istme või ukse vahele kinni. Kui mõni nendest elementidest või osadest ei vasta eespool nimetatud nõuetele, tuleb nende puhul läbi viia lõikes 7.5.4 kirjeldatud külmakindluskatse. Kui pärast katset on jäiga osa plastikkattel või hoidikul nähtavaid mörasid, tuleb kogu plastikosa eemaldada ja kontrollida ülejäänud komplekti vastupidavust. Kui see on endiselt vastupidav või nähtavaid mörasid ei esine, kontrollitakse järgmiseks seadise vastavust lõigetes 6.2.2, 6.2.3 ja 6.4 esitatud nõuetele.
- 6.2.2. Lukk
- 6.2.2.1. Luku ehitus peab välistama igasuguse võimaluse seda valesti kasutada. See tähendab muu hulgas, et lukk ei saa jääda poolsuletud asendisse. Luku avamise viis peab olema ilmne. Luku osad, mis võivad kasutaja kehaga kokku puutuda, peavad moodustama vähemalt 20 cm² suuruse ja vähemalt 46 mm laiuse vööndi mõõdetuna tasapinnalt, mis asub maksimaalselt 2,5 mm kaugusel kokkupuutepinnast. Traksvöö puhul loetakse viimane nõue täidetuks, kui luku kokkupuutepinna laius kasutaja kehaga on vahemikus 20–40 cm².

- 6.2.2.2. Lukk peab isegi siis, kui ta ei ole pinge all, jääma sõiduki asendist sõltumata lukustatuks. Lukk ei tohi olla avatav kogemata või sellise jõu mõjul, mis on väiksem kui 1 daN. Lukku peab olema lihtne kasutada ja haarata. Kasutajal peab olema võimalik seda avada lihtsa ühesuunalise käeliigutusega nii siis, kui see ei ole pinge all, kui ka siis, kui see on pinge all, nagu kirjeldatud lõikes 7.8.2. Samuti peab valimistel esistmetel kasutatavaid turvavöökomplekte, välja arvatud traksvöö, olema võimalik kinnitada lihtsa ühesuunalise käeliigutusega. Lukk peab avanema nupule või samalaadsele seadmele vajutamise abil. Kui nupp on avamisasendis ja projitseeritud nupu esialgse liikumissuunaga risti olevale tasapinnale, peavad surve alla jääval pinnal olema järgmised mõõtmed: kaetud nupu puhul peab pindala olema vähemalt 4,5 cmP^{2P} ja laius vähemalt 15 mm; katmata nupu pindala peab olema vähemalt 2,5 cmP^{2P} ja laius vähemalt 10 mm. Luku avamise ala peab olema punast värvi. Ükski muu luku osa ei tohi olla sama värvi. Kui iste on hõivatud, on luku mis tahes osas lubatud punane märgutuli, kui see lülitub välja pärast seda, kui kasutaja on turvavöö kinnitanud.
- 6.2.2.3. Lõike 7.5.3 kohaselt katsetatud lukk peab nõuetekohaselt töötama.
- 6.2.2.4. Lukk peab vastu pidama korduvale kasutamisele ja enne lõikes 7.7 kirjeldatud dünaamilist koormuskatset läbima 5 000 avamis- ja sulgemistsükli tavapärastes kasutustingimustes. Traksvöö lukkude puhul võib selle katse läbi viia kõiki keeli kasutamata.
- 6.2.2.5. Luku avamiseks vajalik jõud lõikes 7.8. ettenähtud katses ei tohi olla üle 6 daN.
- 6.2.2.6. Luku tugevust katsetatakse lõigetes 7.5.1 ja vajadusel 7.5.5 ettenähtud katsete käigus. Lukk ei tohi ettenähtud koormuse tekitatud pinge all puruneda, oluliselt moonduda ega irduda.
- 6.2.2.7. Kahe komplekti ühist osa sisaldavate lukkude puhul tuleb lõigetes 7.7 ja 7.8 nimetatud tugevus- ja avanemiskatsed läbi viia ka luku osaga, mis kuulub ühe komplekti juurde, kuid on ühendatav ka teise komplekti vastava osaga, kui lukku on sel viisil võimalik kasutada.
- 6.2.3. Turvavöö reguleerseadis
- 6.2.3.1. Kui kasutaja turvavöö peale paneb, peab see kas automaatselt tema kehaga kohanduma või olema selline, et kasutaja saab istudes vööd raskusteta käsitsi reguleerida, seda peab olema mugav ja lihtne kasutada. Samuti peab see võimaldama turvavööd ühe käega pingutada vastavalt kasutaja keha suurusele ja sõiduki istme asendile.
- 6.2.3.2. Iga turvavöö reguleerseadise kahte näidist katsetatakse lõike 7.3 nõuete kohaselt. Turvavöö reguleerseadise puhul ei tohi ühegi näidise rihma libisemine olla üle 25 mm ning kõigi turvavöö regulaarseadiste lõtkude summa ei tohi olla üle 40 mm.
- 6.2.3.3. Kõigi reguleerseadiste tugevust katsetatakse lõikes 7.5.1 ettenähtud katse abil. Seadised ei tohi ettenähtud koormuse tekitatud pinge all puruneda, oluliselt moonduda ega irduda.
- 6.2.3.4. Kui katse viiakse läbi vastavalt lõikele 7.5.6, ei tohi käsitsi reguleeritava seadise toimimiseks vajaminev jõud ületada 5 daN.
- 6.2.4. Kinnitusdetailid ja turvavöö kõrguse regulaatorid
- Kinnitusdetailide tugevust katsetatakse lõigetes 7.5.1 ja 7.5.2 ettenähtud katsete käigus. Turvavöö kõrguse regulaatorite tugevust katsetatakse vastavalt käesoleva eeskirja lõikele 7.5.2, kui neid ei ole sõidukil katsetatud eeskirja nr 14 rakendamise käigus (selle muudatuste viimases versioonis) turvavööde kinnituspunktide kontrollimisel. Need osad ei tohi ettenähtud koormuse tekitatud pinge all puruneda ega irduda.

6.2.5. Tõmburid

Tõmbureid tuleb katsetada ja need peavad vastama allpool toodud nõuetele, kaasa arvatud lõigetes 7.5.1 ja 7.5.2 kirjeldatud tugevuskatsete tingimustele. (Need nõuded ei laiene mitte-lukustuvatele tõmburitele.)

6.2.5.1. Käsitsi avatav tõmbur

6.2.5.1.1. Käsitsi avatava tõmburiga varustatud turvavöökomplekti rihm ei tohi tõmburi lukustusasendite vahel liikuda üle 25 mm.

6.2.5.1.2. Turvavöökomplekti rihma peab olema võimalik käsitsi avatavast tõmburist välja tõmmata 6 mm ulatuses selle maksimaalsest pikkusest, kui rihma mõjutatakse tavalises liikumissuunas pingega, mis on üle 1,4 daN ja alla 2,2 daN.

6.2.5.1.3. Rihm tõmmatakse tõmburist välja ja lastakse tõmburisse lõikes 7.6.1 kirjeldatud viisil tagasi rulluda 5 000 korda. Seejärel tehakse tõmburile lõikes 7.2 ette nähtud korrosioonikatse ja lõikes 7.6.3 ette nähtud tolmukindluskatse. Pärast seda peab tõmbur nõuetekohaselt läbima järgmise 5 000 välja- ja sissetõmbe tsükli. Pärast eespool nimetatud katseid peab tõmbur endiselt töötama laitmatult ja vastama eespool lõigetes 6.2.5.1.1 ja 6.2.5.1.2 esitatud nõuetele.

6.2.5.2. Iselukustuvad tõmburid

6.2.5.2.1. Iselukustuva tõmburiga varustatud turvavöö rihm ei tohi tõmburi lukustusasendite vahel liikuda üle 30 mm. Turvavöö peab pärast kasutaja tahapoole liikumist jääma kas algasendisse või pärast kasutaja järgnevat ettepoole liikumist ise algasendisse tagasi minema.

6.2.5.2.2. Tõmburi puhul, mis on vöörihma osa, peab rihmale mõjuv tõmbejõud olema vähemalt 0,7 daN, mõõdetuna lõike 7.6.4 kohaselt vöörihma vabas osas, mis jääb mannekeeni ja tõmburi vahele.

Tõmburi puhul, mis on õlarihma osa, ei tohi rihmale mõjuv tõmbejõud samalaadse mõõtmise juures olla väiksem kui 0,1 daN, kuid mitte suurem kui 0,7 daN.

6.2.5.2.3. Rihm tõmmatakse lõikes 7.6.1 kirjeldatud viisil tõmburist välja ja lastakse tõmburisse tagasi rulluda 5 000 korda. Seejärel tehakse tõmburile lõikes 7.2 ette nähtud korrosioonikatse ja lõikes 7.6.3 ette nähtud tolmukindluskatse. Pärast seda peab tõmbur nõuetekohaselt läbima järgmise 5 000 välja- ja sissetõmbe tsükli. Pärast eespool nimetatud katseid peab tõmbur endiselt töötama laitmatult ja vastama eespool lõigetes 6.2.5.2.1 ja 6.2.5.2.2 esitatud nõuetele.

6.2.5.3. Avariil-lukustuvad tõmburid

6.2.5.3.1. Avariil-lukustuv tõmbur peab lõike 7.6.2 kohasel katsetamisel vastama alltoodud tingimustele. Lõikele 2.14.4.1 vastava lihtsa lukustusviisi puhul kehtivad üksnes sõiduki aeglustusega seotud spetsifikatsioonid.

6.2.5.3.1.1. Tõmbur peab lukustuma, kui sõiduki aeglustus ulatub 4-tüüpi tõmburite puhul väärtuseni 0,45 g ⁽¹⁾ või 4N-tüüpi tõmburite puhul väärtuseni 0,85 g.

6.2.5.3.1.2. Tõmbur ei tohi lukustuda rihma väljatõmbesuunas mõõdetud rihma kiirendusel kuni 0,8 g 4-tüüpi tõmburite puhul või kuni 1,0 g 4N-tüüpi tõmburite puhul.

⁽¹⁾ g = 9,81 m/s².

- 6.2.5.3.1.3. Tõmbur ei tohi lukustuda, kui sensori kaldenurk mis tahes suunas on tootja poolt kindlaksmääratud asendiga võrreldes 12° või väiksem.
- 6.2.5.3.1.4. Tõmbur peab lukustuma, kui sensori kaldenurk mis tahes suunas on tootja poolt kindlaksmääratud asendiga võrreldes 4-tüüpi tõmburite puhul vähemalt 27° ja 4N-tüüpi tõmburite puhul vähemalt 40°.
- 6.2.5.3.1.5. Kui tõmburi käivitumine sõltub välisest signaalist või energiaallikast, tagab tõmburi konstruktsioon selle automaatse lukustumise signaali häire või katkemise või energiaallika rikke või tegevuse katkemise puhul. See nõue ei pea olema täidetud mitmetoimelise lukustusviisiga tõmburite puhul tingimusel, et ainult üks lukustusviis sõltub välisest signaalist või energiaallikast, ning juhul, kui juhti teavitatakse välise signaali või energiaallika häirest optilise ja/või akustilise vahendi abil.
- 6.2.5.3.2. Lõike 7.6.2 kohasel katsetamisel peab mitmetoimelise lukustusviisiga (sealhulgas rihma liikumine) avariil-lukustuv tõmbur, vastama ettenähtud nõuetele ning lukustuma ka juhul, kui rihma tõmbesuunas mõõdetud kiirendus on vähemalt 2,0 g.
- 6.2.5.3.3. Lõigetes 6.2.5.3.1 ja 6.2.5.3.2 nimetatud katsete puhul ei tohi rihma võimaliku liikumise kogupikkus enne tõmburi lukustumist ületada 50 mm lõikes 7.6.2.1 kindlaksmääratud pikkuse algusest. Tõmbur loetakse lõike 6.2.5.3.1.2 kohaselt nõuetele vastavaks juhul, kui lukustumine ei toimu kõnealuses punktis ettenähtud kiirenduse väärtuste juures enne, kui rihm on vähemalt 50 mm pikkuses välja tõmmatud lõikes 7.6.2.1 kindlaksmääratud pikkust aluseks võttes.
- 6.2.5.3.4. Tõmburi puhul, mis on vöörihma osa, peab rihmale mõjuv tõmbejõud olema vähemalt 0,7 daN, mõõdetuna lõike 7.6.4 kohaselt vöörihma vabas osas, mis jääb mannekeeni ja tõmburi vahele.

Tõmburi puhul, mis on õlarihma osa, ei tohi rihmale mõjuv tõmbejõud samalaadse mõõtmise juures olla väiksem kui 0,1 daN, kuid mitte suurem kui 0,7 daN, välja arvatud pinget vähendava seadmega varustatud rihma puhul, kui minimaalset tõmbejõudu saab vähendada kuni 0,05 daN üksnes siis, kui seade on sisse lülitatud. Kui rihm läbib juhiku või rihmaratta, siis mõõdetakse tõmbejõudu rihma vabas osas, mis jääb mannekeeni ja juhiku või rihmaratta vahele.

Turvavöökomplekti koosseisus olevat käsitsi või automaatselt käivitavat seadet, mis takistab rihma täielikku kokkurullumist, ei tohi tõmbejõu mõõtmisel kasutada.

Kui komplektis on pingeid vähendav seade, mõõdetakse ülalkirjeldatud rihma tõmbejõudu siis, kui seade on sisse ja välja lülitatud ning kui neid nõudeid hinnatakse enne ja pärast kestvuskatseid vastavalt lõikele 6.2.5.3.5.

- 6.2.5.3.5. Rihm tõmmatakse lõikes 7.6.1 kirjeldatud viisil tõmburist välja ja lastakse tõmburisse tagasi rulluda 40 000 korda. Seejärel tehakse tõmburile lõikes 7.2 kirjeldatud korrosioonikatse, millele järgneb lõikes 7.6.3 ettenähtud tolmukindluskatse. Pärast seda peab tõmbur nõuetekohaselt läbima järgmise 5 000 välja- ja sissetõmbe tsükli (kokku 45 000).

Kui komplektis on pinget vähendav seade, viiakse katsed läbi tingimusel, et pingeid vähendav seade on sisse ja välja lülitatud.

Pärast eespool nimetatud katseid peab tõmbur töötama endiselt laitmatult ja vastama eespool lõigetes 6.2.5.3.1, 6.2.5.3.3 ja 6.2.5.3.4 esitatud nõuetele.

- 6.2.5.4. Tõmburid peavad pärast lõike 6.2.5.3.5 kohast kestvuskatset ja otsekohe pärast lõike 6.2.5.3.4 kohast tõmbejõu mõõtmist vastama järgmisele kahele spetsifikatsioonile:
- 6.2.5.4.1. tõmburite, välja arvatud iselukustuvate tõmburite, katsetamisel lõike 7.6.4.2 kohaselt peavad tõmburid vältima rihma lõtvust torso kohal, ning
- 6.2.5.4.2. kui pannal on keele lahtipäästmiseks vabastatud, peab tõmbur ise suutma rihma täielikult tagasi rullida.
- 6.2.6. Eelpinguti
- 6.2.6.1. Pärast lõike 7.2 kohaselt tehtud korrosioonikatset peab eelpinguti (kaasa arvatud löögisensor, mis on seadmega ühendatud originaaldüüside abil, milles ei tohi olla voolu) nõuetekohaselt töötama.
- 6.2.6.2. Tehakse kindlaks, et seadise ootamatu käivitumine ei põhjusta kehavigastuse tekkimise ohtu.
- 6.2.6.3. Pürotehniliste eelpingutite puhul:
- 6.2.6.3.1. ei tohi eelpinguti pärast lõike 7.9.1 kohast konditsioneerimist temperatuuri toimet käivituda ning peab nõuetekohaselt töötama.
- 6.2.6.3.2. tuleb rakendada ettevaatusabinõud, et väljapaiskuv kuum gaas ei süüta lähedal asuvaid kergsüttivaid materjale.
- 6.3. Rihmad
- 6.3.1. Üldteave
- 6.3.1.1. Rihmade omadused peavad olema sellised, et kasutaja kehale avaldatav surve jaotub võimalikult ühtlaselt rihmade kogu laiuses ning et rihmad ei keerduks ka koormuse all olles. Rihmad peavad olema energiat neelavate ning hajutavate omadustega. Rihmadel peavad olema palistatud ultusääred, mis ei tohi kasutamise tõttu lahti hargneda.
- 6.3.1.2. Jõuga 980 daN + 100 - 0 daN mõjutatava rihma laius peab olema vähemalt 46 mm. Laiust mõõdetakse lõikes 7.4.3 ettenähtud katse kohaselt, peatades masina eespool nimetatud koormusel ⁽¹⁾.
- 6.3.2. Tugevus pärast konditsioneerimist toatingimustes
- Kahe rihmanäidise lõike 7.4.1.1 kohasel konditsioneerimisel ei tohi rihma lõike 7.4.2 kohaselt määratud tõmbetugevus olla väiksem kui 1 470 daN. Erinevus kahe näidise tõmbetugevuse vahel ei tohi moodustada üle 10 % mõõdetavatest tõmbetugevustest suurema tõmbetugevuse väärtusest.
- 6.3.3. Tugevus pärast konditsioneerimist eritingimustes
- Lõike 7.4.1 (lõige 7.4.1.1 välja arvatud) tingimustest ühe tingimuse kohaselt konditsioneeritud kahe rihmanäidise tõmbetugevus peab moodustama vähemalt 75 % koormuste lõikes 6.3.2 nimetatud katses kindlaksmääratud keskmisest väärtusest ning olema vähemalt 1 470 daN. Tehniline talitus võib loobuda ühe või mitme kõnealuse katse tegemisest, kui kasutatud materjali koostise või juba olemasoleva info põhjal osutub katse või katsete tegemine ülearuseks.

⁽¹⁾ Katset ei ole tehtud kangast vöö puhul, mille puhul on tegemist eriti tugevast polüesterlõngast toimse riidega, sest need vööd lähevad koormuse all laiemaks. Sel juhul on laius ilma koormuseta ≥ 46 mm.

- 6.4. Turvavöökomplekt või turvasüsteem
- 6.4.1. Dünaamiline koormuskatse
 - 6.4.1.1. Turvavöökomplekti või turvasüsteemi dünaamiline koormuskatse tehakse lõike 7.7 kohaselt.
 - 6.4.1.2. Dünaamiline koormuskatse tehakse kahele, eelnevalt koormusega mõjutamata turvavöökomplektile, välja arvatud turvavöökomplektid, mis moodustavad turvasüsteemi osa; sellisel juhul tehakse dünaamiline koormuskatse ühele istmerühmale mõeldud turvasüsteemidele, mis ei ole eelnevalt koormusega mõjutatud. Katsetatavate turvavöökomplektide lukud peavad vastama lõikes 6.2.2.4 esitatud nõuetele. Tõmburitega varustatud turvavööde puhul tehakse tõmburile lõikes 7.6.3 ettenähtud tolmukindluskatse; peale selle peab seadis turvavööde või turvasüsteemide puhul, mis on varustatud pürotehnilisi vahendeid sisaldava eelpingutiga, olema lõikele 7.9.1 ettenähtud viisil konditsioneeritud.
 - 6.4.1.2.1. Turvavöödele tehakse lõikes 7.2 määratletud korrosioonikatse ning seejärel tehakse lukkudele veel 500 avamis- ja sulgemistsükli tavapärastes kasutustingimustes.
 - 6.4.1.2.2. Tõmburitega varustatud turvavööde tõmburitele tehakse lõikes 6.2.5.2 või lõikes 6.2.5.3 kirjeldatud katsed. Tõmburile juba lõike 6.4.1.2.1 kohaselt tehtud korrosioonikatset korrata ei ole vaja.
 - 6.4.1.2.3. Sellise turvavöö katsetamisel, mis on ette nähtud kasutamiseks koos turvavöö kõrguse regulaatoriga lõike 2.9.6 määratluse kohaselt, reguleeritakse seade katseid tegeva tehnilise talituse poolt valitud kõige ebasoodsamasse (ebasoodsamatesse) asendisse (asenditesse). Kui aga turvavöö kõrguse regulaator sisaldab kinnituspunkti, nagu on lubatud nõukogu eeskirja nr 14 kohaselt, võib katseid tegev tehniline talitus soovi korral kohaldada lõike 7.7.1 sätteid.
 - 6.4.1.2.4. Eelpingutiga turvavöö puhul saab lõikes 6.4.1.3.2 kindlaksmääratud nihkumise miinimumväärtust poole võrra vähendada. Selle katse läbiviimiseks tuleb eelpinguti tööle rakendada.
 - 6.4.1.2.5. Pinget vähendava seadmega turvavöö puhul viiakse enne dünaamilist koormuskatset läbi kestmiskatse, kui seade töötab vastavalt lõikele 6.2.5.3.5. Seejärel viiakse dünaamiline koormuskatse läbi pinget vähendava seadme töötamise ajal.
- 6.4.1.3. Katses tuleb täita järgmisi nõudeid:
 - 6.4.1.3.1. ükski kasutaja turvalisust mõjutav turvavöökomplekti või turvasüsteemi osa ei tohi puruneda, ükski lukk või lukustus- või nihutussüsteem ei tohi avaneda ega lukust lahti tulla; ning
 - 6.4.1.3.2. vöörihma puhul peab mannekeeni vaagnajoonel mõõdetud ettenihkumine jääma vahemikku 80–200 mm. Muude rihmatüüpide puhul peab vaagnajoonel mõõdetud ettenihkumine olema vahemikus 80–200 mm ning rinna kohal mõõdetud ettenihkumine 100–300 mm. Traksvöö korral võib ülalpool määratud minimaalset nihkumist vähendada poole võrra. Kõnealuste nihkumiste mõõtmise aluseks on 7. lisa joonisel 6 esitatud mõõtmispunktid.
 - 6.4.1.3.3. Turvavöö puhul, mis on mõeldud kasutamiseks välisel esistmel, mida eest kaitseb turvapadi, võib rindkere nihkumise võrdluspunkt ületada eespool lõikes 6.4.1.3.2 nimetatud väärtuse, kui liikumiskiirus kõnealuse väärtuse juures ei ole üle 24 km/h.

6.4.1.4. Turvasüsteemi puhul:

6.4.1.4.1. võib rindkere liikumise võrdluspunkt ületada eespool lõikes 6.4.1.3.2 kindlaksmääratud väärtuse, kui õnnestub kas väljaarvutamise või lisakatsel abil tõestada, et dünaamilises koormuskatses ei saa mannekeeni pea ega torso ükski osa sõiduki ühegi eesmise osa jäga detailiga kokku puutuda, välja arvatud rindkere kokkupuude rooliseadise, kui viimane vastab eeskirja nr 12 nõuetele, tingimusel et kiirus kokkupuute ajal ei ületa 24 km/h. Selle arvestuse puhul eeldatakse, et iste on lõikes 7.7.1.5 kindlaksmääratud asendis.

6.4.1.4.2. Sõidukites, kus selliseid seadiseid kasutatakse, peavad nihutus- ja lukusüsteem, mis võimaldavad kõigil istmete kasutajatel sõidukist lahkuda, olema pärast dünaamilist koormuskatset siiski käsitsi töölerakendatavad.

6.4.1.5. Erandina võivad nihkumisväärtused turvasüsteemi puhul olla lõikes 6.4.1.3.2 nimetatud väärtustest suuremad, kui istmele kinnitatud ülemise kinnituspunkti suhtes kehtib eeskirja nr 14 lõikes 7.4 ettenähtud erand.

6.4.2. Tugevus pärast kulumiskindlusprotseduuri

6.4.2.1. Mõlema alltoodud lõike 7.4.1.6 kohaselt konditsioneeritud näidise tõmbetugevust hinnatakse vastavalt alltoodud lõigetele 7.4.2 ja 7.5. See peab olema vähemalt 75 % tõmbetugevuste keskmisest väärtusest, mis määratakse kindlaks kulumata rihmadega tehtud katsetes, ega tohi olla väiksem kui katsetatavate osade puhul ettenähtud minimaalne koormus. Erinevus kahe näidise tõmbetugevuste vahel ei tohi moodustada üle 20 % mõõdetavatest tõmbetugevustest suurema väärtusest. Esimese ja teise tüübi protseduuril tehakse ainult rihmanäidiste tõmbetugevuskatse (lõige 7.4.2). Kolmanda tüübi protseduuril tehakse rihma ja asjaomaste jäikade osade tõmbetugevuskatse (lõige 7.5.).

6.4.2.2. Järgmises tabelis esitatakse turvavöökomplekti osad, mis peavad läbima kulumiskindlusprotseduuri, ning neile sobivad protseduurid, mis on märgitud tähega „x”. Iga protseduuri jaoks tuleb võtta uus näidis.

	Protseduur 1	Protseduur 2	Protseduur 3
Kinnitusdetail	—	—	x
Juhik või rulljuhk	—	x	—
Lukuaas	—	x	x
Reguleerseadis	x	—	x
Rihma külge õmmeldud osad	—	—	x

7. KATSED

7.1. Turvavöö tüübi või turvasüsteemi tüübi kinnituseks esitatud näidiste kasutamine (vaata selle eeskirja 13. lisa)

7.1.1. Luku kontrollimiseks, luku katsetamiseks madalal temperatuuril, vajadusel lõikes 7.5.4 kirjelatud madala temperatuuri katseks, luku kestvuskatseks, turvavöö korrosioonikatseks, tõmburi kasutuskindluse katseks, dünaamiliseks koormuskatseks ja luku avamiskatseks pärast dünaamilist koormuskatset on vaja kahte turvavöö või turvasüsteemi näidist. Ühte neist kahest näidistest kasutatakse turvavöö või turvasüsteemi kontrollimiseks.

7.1.2. Luku kontrollimiseks ning luku, kinnitusdetailide, turvavöö reguleerseadiste ja vajaduse korral tõmburite tugevuskatseteks on tarvis ühte turvavöö või turvasüsteemi näidist.

- 7.1.3. Luku kontrollimiseks, lindi läbilibisemiskatseks ja kulumiskindluskatseks on tarvis esitada kaks rihma või turvasüsteemi näidist. Turvavöö reguleerseadise tööd katsetatakse ühel neist kahest näidisest.
- 7.1.4. Rihma näidist kasutatakse rihma tõmbetugevusekatse tegemiseks. Ühte selle näidise osa säilitatakse tunnistuse kehtivusaja lõpuni.
- 7.2. Korrosioonikatse
- 7.2.1. Terviklik turvavöökomplekt asetatakse käesoleva eeskirja 12. lisa ettenähtud katsekambris. Tõmburiga seadise rihm keritakse 300 ± 3 mm pikkuselt täies ulatuses lahti. Katse peab kestma katkestusteta 50 tundi, välja arvatud lühikesed vaheajad, mis võivad olla tarvilikud näiteks soolalahuse kontrollimiseks ja lisamiseks.
- 7.2.2. Pärast katse lõppu pestakse turvavöökomplekti võimalike soolajääkide eemaldamiseks ettevaatlikult või kastetakse see puhtasse jooksvasse vette temperatuuriga mitte üle $38\text{ }^{\circ}\text{C}$ ning lastakse enne lõike 6.2.1.2 kohast kontrollimist toatemperatuuril 24 tundi kuivada.
- 7.3. Hoidiku lindi läbilibisemise katse (vaata käesoleva eeskirja 11. lisa, joonis 3)
- 7.3.1. Lindi läbilibisemise suhtes katsetatavaid näidiseid hoitakse vähemalt 24 tundi õhutemperatuuril $20 \pm 5\text{ }^{\circ}\text{C}$ ning suhtelise õhuniiskuse juures $65 \pm 5\%$. Katse tehakse temperatuuril 15 ja $30\text{ }^{\circ}\text{C}$ vahel.
- 7.3.2. Tuleb kontrollida, et reguleerseadise vaba osa asetseks stendil suunaga üles või alla, nagu see asetseb sõidukil.
- 7.3.3. Rihma alumise otsa külge kinnitatakse koormus 5 daN. Ülemine ots pannakse amplituudiga 300 ± 20 mm edasi-tagasi liikuma (vt joonist).
- 7.3.4. Vaba, varurihma ülesandeid täitev ots, kui see on olemas, ei tohi ühelgi juhul olla kinnitatud koormuse all oleva osa külge.
- 7.3.5. Tuleb kontrollida, et reguleerseadisest välja juu lõdvaks lastud rihma kõverus jääks samale poole nagu sõidukis. Stendil rakendatakse koormust 5 daN vertikaalselt, kusjuures ei tohi tekkida koormuse kõikumist ega turvavöö keerdumist. Kinnitusdetail peab vastama koormusele 5 daN samuti nagu sõidukil.
- 7.3.6. Enne katse algust tuleb teha 20 edasi-tagasi liikumisega tsüklit, et isepinguldav süsteem asetuks nõuetekohaselt paigale.
- 7.3.7. 1 000 tsüklit sooritatakse sagedusega 0,5 tsüklit sekundis täisamplituudiga 300 ± 20 mm. Koormust 5 daN rakendatakse ainult ajavahemiku jooksul, mis vastab 100 ± 20 mm pikkusele nihkele kummagi faasi ajal.
- 7.4. Rihmade konditsioneerimine ja tõmbetugevuskatse (staatiline katse)
- 7.4.1. Rihmade konditsioneerimine tõmbetugevuskatseks
- Lõikes 3.2.2.3 nimetatud rihmast lõigatud näidised konditsioneeritakse järgmiselt.
- 7.4.1.1. Konditsioneerimine toatemperatuuril ja õhuniiskus
- Rihma konditsioneeritakse ISO 139 (2005) standardi kohaselt, kasutades standardatmosfääri või standardset alternatiivatmosfääri. Kui katse ei toimu vahetult pärast konditsioneerimist, siis hoitakse näidist katse alustamiseni õhukindlalt suletud anumast. Tõmbetugevust tuleb määrata viie minuti jooksul pärast rihma konditsioneerimist õhu käes või selle anumast väljavõtmist.

- 7.4.1.2. Konditsioneerimist valguse käes
- 7.4.1.2.1. Kohaldatakse soovitusel ISO 105-B02 (1994/Amd2:2000) sätestatud. Rihma hoitakse valguse käes, kuni sinine standardvärv nr 7 pleegib värviskaala halli tooni neljandale jaotusele vastavaks.
- 7.4.1.2.2. Seejärel konditsioneeritakse rihma lõikes 7.4.1.1 kirjeldatu kohaselt. Kui katse ei toimu vahetult pärast konditsioneerimist, siis hoitakse näidist katse alustamiseni hermeetiliselt suletud anumal. Tõmbetugevus määratakse viie minuti jooksul pärast rihma konditsioneerimisseadme väljavõtmist.
- 7.4.1.3. Konditsioneerimine külmas
- 7.4.1.3.1. Rihma konditsioneeritakse lõikes 7.4.1.1 kirjeldatu kohaselt.
- 7.4.1.3.2. Seejärel hoitakse rihma 1,5 tundi lamedal alusel jahutuskambris õhutemperatuuril -30 ± 5 °C. Siis murtakse rihm kokku ning mõjutatakse murdekohta koormusega, mille mass on 2 kg ning mis on eelnevalt jahutatud temperatuurini -30 ± 5 °C. Rihma hoitakse 30 minutit samas jahutuskambris, seejärel eemaldatakse koormus ning mõõdetakse rihma tõmbetugevust viie minuti jooksul pärast jahutuskambrist väljavõtmist.
- 7.4.1.4. Konditsioneerimine kuumas
- 7.4.1.4.1. Rihma hoitakse kolm tundi termokapis õhutemperatuuril 60 ± 5 °C ning suhtelise õhuniiskuse juures 65 ± 5 %.
- 7.4.1.4.2. Tõmbetugevus määratakse viie minuti jooksul pärast rihma termokapist väljavõtmist.
- 7.4.1.5. Mõjutamine veega
- 7.4.1.5.1. Rihma hoitakse kolm tundi vähese märgava aine lisandiga destilleeritud vees temperatuuril 20 ± 5 °C, kusjuures vesi peab rihma täielikult katma. Kasutada võib ükskõik millist katsetatavale kiule sobivat märgavat ainet.
- 7.4.1.5.2. Tõmbetugevus tuleb määrata kümne minuti jooksul pärast rihma veest väljavõtmist.
- 7.4.1.6. Kulumiskindlus
- 7.4.1.6.1. Kulumiskindlusprotseduur tehakse igale seadmele, milles rihm puutub kokku turvavöö jäiga osaga, 1. tüübi kulumiskindluskatset (lõige 7.4.1.6.4.1) ei ole vaja teha turvavöö reguleeriseadise juhul, kui lindi läbilibisemiskatse (lõige 7.3) näitab, et rihma libisemine on alla poole ettenähtud väärtusest. Konditsioneerimisseade reguleeritakse nii, et rihma asend kokkupuutepinna suhtes jääb peaaegu muutumatuks.
- 7.4.1.6.2. Näidiseid konditsioneeritakse lõikes 7.4.1.1 kirjeldatu kohaselt. Ruumi temperatuur katsetamise ajal peab olema vahemikus $15-30$ °C.
- 7.4.1.6.3. Tabelis on esitatud iga kulumiskindlusprotseduuri puhul ettenähtud nõuded:

	Koormus daN	Sagedus Hz	Tsüklite arv	Nihe mm
Protseduur 1	2,5	0,5	5 000	300 ± 20
Protseduur 2	0,5	0,5	45 000	300 ± 20
Protseduur 3 (*)	0 – 5	0,5	45 000	—

(*) Vaata lõige 7.4.1.6.4.3.

Tabeli viiendas veerus esitatud nihe väljendab rihma edasi-tagasi liikumise ulatust.

7.4.1.6.4. Protseduuritingimuste täpsustused

7.4.1.6.4.1. 1. protseduur: juhtudel, kui rihm liigub läbi reguleerseadise.

Koormusega 2,5 daN mõjutatakse vertikaalselt ja püsivalt rihma ühte otsa; rihma teine ots kinnitatakse seadmele, mis paneb rihma horisontaalselt edasi-tagasi liikuma.

Reguleerseadis asetatakse selliselt, et rihma horisontaalosa jääb koormuse alla (vaata eeskirja 11. lisa, joonis 1).

7.4.1.6.4.2. 2. protseduur: juhtudel, kui rihm muudab pärast jäiga osa läbimist suunda.

Katse jooksul peavad rihma otste vahel moodustuvad nurgad vastama käesoleva eeskirja 11. lisas joonisel 2 esitatud nurkadele.

Katse jooksul tuleb rakendada püsikoormust 0,5 daN.

Kui rihma suund jäiga osa läbimisel muutub rohkem kui ühel korral, siis võib jõudu 0,5 daN suurendada, kuni rihm liigub läbi jäiga osa ettenähtud 300 mm.

7.4.1.6.4.3. 3. protseduur: juhtudel, kui rihm on kinnitatud jäiga osa külge õmblusega vms viisil.

Nihke kogupikkus peab olema 300 ± 20 mm, kusjuures koormust 5 daN rakendatakse ainult ajavahemiku jooksul, mis vastab rihma liikumisele 100 ± 20 mm kummagi faasi ajal (vaata eeskirja 11. lisa, joonis 3).

7.4.2. Rihma tõmbetugevuskatse (staatiline koormuskatse)

7.4.2.1. Katseks võetakse iga kord kaks uut piisava pikkusega rihma näidist, mis on konditsioneeritud vastavalt lõike 7.4.1 sätetele.

7.4.2.2. Iga rihm kinnitatakse tõmbemasina kruvide vahele. Kruvid ei tohi rihmaga kokkupuute kohas ega selle lähedal rihma vigastada. Rihma liikumiskiirus peab olema umbes 100 mm minutis. Katse alguses peab kruvide vahele jääva näidise vaba pikkus olema 200 ± 40 mm.

7.4.2.3. Koormust suurendatakse rihma katkemiseni, seejärel registreeritakse tõmbetugevus.

7.4.2.4. Kui rihm libiseb või katkeb kokkupuutekohas ühega kruvidest või nendest 10 mm kaugusel, siis tunnistatakse katse kehtetuks ning tehakse uus katse teise näidisega.

7.4.3. Laius koormuse all

7.4.3.1. Katseks võetakse iga kord kaks uut piisava pikkusega rihma näidist, mis on konditsioneeritud vastavalt lõike 7.4.1 sätetele.

7.4.3.2. Iga rihm kinnitatakse tõmbemasina kruvide vahele. Kruvid ei tohi rihmaga kokkupuute kohas ega selle lähedal rihma vigastada. Rihma liikumiskiirus peab olema umbes 100 mm minutis. Katse alguses peab kruvide vahele jääva näidise vaba pikkus olema 200 ± 40 mm.

7.4.3.3. Kui koormus ulatub $980 \text{ daN} + 100 - 0 \text{ daN}$, masin seisatakse ja mõõtmise viiakse 5 sekundi jooksul lõpule. Katse tuleb teha tõmbekatsest eraldi.

- 7.5. Jäikade osadega turvavöökomplekti osade staatiline koormuskatse
- 7.5.1. Lukk ja reguleerseadis ühendatakse tõmbemasinaga turvavöö seadise tavapäraste kinnitusdetailide abil ning suurendatakse seejärel koormust kuni 980 daN.

Traksvöö puhul kinnitatakse lukk katseseadmele rihmadega, mis on kinnitatud lukule ja luku geomeetrilise keskme suhtes ligikaudu sümmeetriliselt asetatud keelele või kahele keelele. Kui lukk või reguleerseadis on kinnitusseadise osa või kuulub kolmepunktiivöö ühise osa koosseisu, siis tuleb lukku või reguleerseadist katsetada koos kinnitusseadisega lõike 7.5.2 kohaselt, välja arvatud tõmburite puhul, mis on varustatud rulljuhikuga ülemises kinnituspunktis. Sellisel juhul peab koormus olema 980 daN ning lukustumise hetkel rullile keritud rihma pikkus peab olema võimalikult lähedane 450 mm rihma otsast.

- 7.5.2. Kinnitusseadise ja turvavöö kõrgust reguleerivate seadiste katsetamine toimub lõikes 7.5.1 kirjeldatud viisil, kuid koormuse juures 1 470 daN, mida lõike 7.7.1 teise lause kohaselt rakendatakse kõige ebasoodsamates tingimustes, mis võivad esineda nõuetekohaselt paigaldatud turvavööga sõiduki puhul. Tõmburite katsetamisel peab rihm olema täielikult lahti keritud.
- 7.5.3. Kaks terviklikku turvavöökomplekti näidist pannakse kaheks tunniks jahutuskappi temperatuuriga -10 ± 1 °C. Otsekohe pärast jahutuskapist väljavõtmist ühendatakse luku lukustuvad osad käsitsi.
- 7.5.4. Kaks terviklikku turvavöökomplekti näidist pannakse kaheks tunniks jahutuskappi temperatuuriga -10 ± 1 °C. Kõik katsetatavad jäigad ja plastosad asetatakse üksteise järel lamedale terasalusele (terasalust on hoitud koos näidistega jahutuskapis), mis on asetatud vähemalt 100-kilogrammiga kompaktselt ploki horisontaalsele pinnale; 30 sekundi jooksul pärast jahutuskapist väljavõtmist lastakse katsetatavale näidisele 300 mm kõrguselt vabalt langeda 18 kg massiga terasviht. 18 kg raskuse terasvihi löögipind peab olema kõvadusega vähemalt 45 HRC ning kumer, ristraadiusega 10 mm ja pikiraadiusega 150 mm. Ühe näidise katsetamisel peab painutatud varda telg olema rihmaga ühel joonel, teise näidise puhul peab kõnealune telg moodustama rihmaga 90-kraadise nurga.
- 7.5.5. Kahe turvavöö jaoks ühiste osadega lukke mõjutatakse koormusega viisil, mis simuleerib kasutustingimusi keskasendisse reguleeritud istmetega sõidukis. Igale rihmale rakendatakse korraga koormust jõuga 1 470 daN. Koormuse suund määratakse kindlaks alltoodud lõike 7.7.1 kohaselt. Kõnealuseks katseks sobiv seade on esitatud käesoleva eeskirja 10. lisas.
- 7.5.6. Käsireguleerseadise katsetamisel tuleb rihm tavapäraseid kasutustingimusi silmas pidades kiirusega ligikaudu 100 mm/sek ettevaatlikult läbi reguleerseadise tõmmata ning mõõta maksimaalne jõud täpsusega 0,1 daN pärast rihma esimest 25 mm pikkust liikumist. Katse tehakse rihma reguleerseadisest läbimineku mõlemal suunal, kusjuures rihmaga peab enne mõõtmist olema sooritatud 10 liikumistsükli.

- 7.6. Tõmburitega turvavööde lisakatsed

- 7.6.1. Tõmburimehhanismi vastupidavus

- 7.6.1.1. Rihma keritakse välja ja sisse piisav arv kordi, et sagedus oleks kuni 30 tsükli minutis. Avariilukustuvate tõmburite puhul tekitatakse igas viiendas tsükli tõmme, mis lukustab tõmburi.

Rihma viiel eri pikkusel tehakse võrdne arv tõmbeid: 90, 80, 75, 70 ja 65 % tõmburis oleva rihma kogupikkusest. Üle 900 mm pikkusega rihma puhul peavad eespool nimetatud protsendimäärad olema vastavuses tõmburisse jääva viimase 900 mm pikkuse osaga.

- 7.6.1.2. Lõikes 7.6.1.1 nimetatud katseteks ettenähtud seadmed on esitatud eeskirja 3. lisas.
- 7.6.2. Avariil-lukustuvate tõmburite lukustamine
- 7.6.2.1. Tõmburi lukustumist katsetatakse tõmburi rullil oleva rihma pikkusel 300 ± 3 mm.
- 7.6.2.1.1. Rihma liikumise abil käivituva lukustuva tõmburi puhul peab rihma tõmbesuund vastama sõidukile paigaldatud tõmburi tavapärasele tõmbesuunale.
- 7.6.2.1.2. Sõiduki aeglustusele reageerivate tõmburite tundlikkuse katsetamisel tuleb tõmbureid katsetada eespool nimetatud pikkusel piki kahte rõhtsat telge, mis peavad olema horisontaalsed tõmburi paigaldamise korral turvavöö tootja poolt ettenähtud nõuete kohaselt. Kui asendit ei ole täpsustatud, peab katsemeeskond konsulteerima turvavöö tootjaga. Ühe kõnealustest telgede katse-suundadest valib tüübikinnituskatsete eest vastutav tehniline talitus, et katsetada lukustusmehhanismi käivitumist kõige ebasoodsamates tingimustes.
- 7.6.2.2. Lõikes 7.6.2.1 nimetatud katseteks ettenähtud seadmed on esitatud eeskirja 4. lisas. Iga sellise katseseadme ehitus peab tagama, et nõuetekohane kiirendus saadakse enne, kui tõmbur on väljutanud 5 mm linti ning et tagasitõmme toimub keskmise kiirendusega vähemalt 55 g/s ja mitte üle 150 g/s rihma liikumise suhtes tundlikkuse katsetamisel ning vähemalt 25 g/s ja mitte üle 150 g/s tundlikkuse katsetamisel sõiduki aeglustuse suhtes.
- 7.6.2.3. Lõigetes 6.2.5.3.1.3 ja 6.2.5.3.1.4 ettenähtud nõuetele vastavuse katsetamiseks monteeritakse tõmbur horisontaalsele lauale ning lauda kallutatakse kiirusega kuni 2° sekundis, kuni toimub lukustumine. Katset korratakse teistes suundades tagamaks, et nõuded on täidetud.
- 7.6.3. Tolmukindlus
- 7.6.3.1. Tõmbur asetatakse katsekambris käesoleva eeskirja 5. lisa nõuete kohaselt. Selle suhteline asend peab vastama sõidukile paigaldatud tõmburi asendile. Katsekambris on lõike 7.6.3.2 nõuetele vastav kogus tolmu. Rihm tõmmatakse 500 mm ulatuses tõmburist välja ning hoitakse väljatõmmatud asendis, kusjuures sellega sooritatakse 10 täielikku sisse- ja väljatõmbetsüklit ühe või kahe minuti jooksul pärast iga kokkupuudet tolmu. Viie tunni jooksul tekitatakse iga 20 minuti järel viiesekundiline tolmu kokkupuude kuiva ja määrdetõlmiva suruõhu abil, mis läbib $1,5 \pm 0,1$ mm läbimõõduga ava survega $5,5 \times 10^5 \pm 0,5 \times 10^5$ Pa.
- 7.6.3.2. Lõikes 7.6.3.1 kirjeldatud katses kasutatav tolmu koosneb umbes 1 kg kuivast kvartsist. Kvartsiosakesed jaotuvad suuruse järgi järgmiselt:
- a) neid, mis läbivad 150 μm ava, läbimõõt 104 μm , on 99–100 %;
- b) neid, mis läbivad 105 μm ava, läbimõõt 64 μm , on 76–86 %;
- c) neid, mis läbivad 75 μm ava, läbimõõt 52 μm , on 60–70 %.
- 7.6.4. Sissetõmbejääd
- 7.6.4.1. Sissetõmbejäadu mõõdetakse mannekeenile paigaldatud turvavöökomplektil nii nagu lõikes 7.7 ettenähtud dünaamilise koormuskatse puhul. Rihma tõmmet mõõdetakse mannekeeniga kokkupuutepunktile võimalikult lähedal asuvates (kuid mitte otsestes) punktides, kusjuures rihm tõmmatakse sisse kiirusega 0,6 meetrit minutis. Pinget vähendava seadmega turvavöö puhul mõõdetakse sissetõmbejäadu ja rihma pinget nii sisse kui ka välja lülitatud pinget vähendava seadmega.

7.6.4.2. Enne lõikes 7.7 kirjeldatud dünaamilist katset kallutatakse puuvillasesse särki riidetatud mannekeeni ettepoole seni, kuni 350 mm rihma on tõmburist välja tõmmatud, ning seejärel lastakse mannekeen algasendisse tagasi.

7.7. Turvavöökomplekti või turvasüsteemi dünaamiline koormuskatse

7.7.1. Turvavöökomplekt paigaldatakse käesoleva eeskirja 6. lisa kohaselt istmega ja kinnituspunkti-dega varustatud katsesõidukile. Teatavale konkreetsele sõidukile või konkreetsetele sõidukitüüpidele mõeldud turvavöökomplektide puhul määrab mannekeeni ja kinnituspunktide vahelised kaugused katsetamise eest vastutav talitus turvavööga kaasneva paigaldusjuhendi või sõiduki tootja poolt esitatud andmete alusel. Kui turvavöö on eespool lõikes 2.9.6 kirjeldatud turvavöö kõrguse regulaator, jäävad seadme asend ja selle kindlustamise vahendid samaks, kui sõidukis kasutatava seadme puhul.

Kui sõidukitüübile on tehtud dünaamiline koormuskatse, siis teiste sõidukitüüpide puhul ei ole tarvis kõnealust katset korrata juhul, kui iga kinnituspunkti kaugus katsetatud turvavöö vastavast kinnituspunktist on alla 50 mm. Teise võimalusena võivad tootjad katsetamiseks kindlaks määrata ka oletusliku kinnituspunkti maksimaalse arvu tegelike kinnituspunktide hõlmamiseks.

7.7.1.1. Turvavöö või turvasüsteemi puhul, mis moodustab osa komplektist, millele taotletakse turvasüsteemina tüüvikinnitust, tuleb turvavöö paigaldada kas lõikes 7.7.1 määratletu kohaselt või sõiduki kere sellele osale, millele see tavapärast paigaldatakse, ning kinnitada see osa järgalt katsesõidukile lõigetes 7.7.1.2 ja 7.7.1.6 kirjeldatud viisil.

Turvavöö või turvasüsteemi puhul, mis on varustatud eelpingutiga, mille toimimine ei sõltu turvavöökomplekti sisseehitatud osadest, monteeritakse turvavöökomplekt ja vajalikud sõiduki lisaosad katsesõidukile lõigetes 7.7.1.2 ja 7.7.1.6 kirjeldatud viisil.

Kui kõnealuseid seadiseid ei saa katsetada katsesõidukil, siis võib tootja seadise vastavust eeskirja nõuetele näidata tavapärase laupkokkupuõrkekatsel abil kiirusega 50 km/h, kooskõlas ISO menetlusega 3560 (1975).

7.7.1.2. Meetod, mida kasutatakse sõiduki kinnitamiseks katse ajal, ei tohi suurendada istmete või turvavööde kinnituspunktide tugevust ega vähendada kere tavapärase deformeerumist. Katsesõidukil ei tohi olla ühtegi esiosa, mis mannekeeni (välja arvatud mannekeeni jalgade) ettepoole liikumist piirates vähendaksid turvasüsteemile katse ajal rakendatavat koormust. Kere kõrvaldatud osad võib asendada võrdväärse tugevusega osadega tingimusel, et need ei takista mannekeeni ettepoole liikumist.

7.7.1.3. Kinnitusseadis loetakse nõuetekohaseks, kui see ei avalda mõju kogu kere laiust hõlmaval alal, ning juhul, kui sõiduk või kere on fikseeritud või kinnitatud eestpoolt vähemalt 500 mm kauguselt katsetatava turvasüsteemi kinnituspunktist. Tagantpoolt kinnitatakse kere kinnituspunktide taga kaugusel, mis on piisav tagamaks lõikes 7.7.1.2 ettenähtud nõuete täitmist.

7.7.1.4. Sõiduki istmed paigaldatakse ja reguleeritakse juhtimis- ja sõiduasendisse, mis tüüvikinnituskatseid tegeva tehnilise talituse arvates on mannekeeni asukohta sõidukis arvestades tugevuse seisukohalt kõige ebasoodsam. Istmete asenditega seotud andmed kantakse protokollis. Reguleeritava seljatoega istme puhul lukustatakse seljatugi tootja poolt ettenähtud nõuete kohaselt või nõuete puudumise korral tegeliku seljatoe nurga all, mille suurus M1- ja N1-kategooria sõidukite puhul on võimalikult lähedane 25-kraadisele nurgale ning kõigi muude kategooriate sõidukite puhul võimalikult lähedane 15-kraadisele nurgale.

- 7.7.1.5. Selleks, et hinnata lõikes 6.4.1.4.1 ettenähtud nõuete täitmist, peab iste olema kõige eespoolsemas mannekeeni mõõtmetele vastavas juhtimis- või sõiduasendis.
- 7.7.1.6. Kõiki ühe ja sama istmerühma istmeid katsetatakse samaaegselt.
- 7.7.1.7. Traksvööüsteemi dünaamilised testid tuleb läbi viia ilma jalgadevahelise rihmata (komplekt), kui see olemas on.
- 7.7.2. Turvavöökomplekt kinnitatakse 7. lisa kirjeldatud mannekeenile järgmiselt: mannekeeni selja ning istme seljatoe vahele asetatakse laud paksusega 25 mm. Turvavöö kinnitatakse tihedalt mannekeenile. Seejärel eemaldatakse laud ning pannakse mannekeen asendisse, milles mannekeeni selg puutub täies pikkuses kokku istme seljatoega. Kontrollitakse, et luku osade haakumiskiiruse tõttu ei vähene lukustumiskindlus.
- 7.7.3. Rihmade vabad otsad peavad ulatuma piisavalt pikalt reguleerseadistest välja, et võimaldada libisemist.
- 7.7.4. Aeglustus- või kiirendusseadmed
Taotleja otsustab kasutada üht järgmisest kahest seadmest:
- 7.7.4.1. Aeglustuse katseseade
Katsesõiduk pannakse liikuma nii, et vaba liikumise kiirus kokkupõrke hetkel on 50 ± 1 km/h ning mannekeeni asend jääb püsima. Katsesõiduki peatumistee pikkus peab olema 40 cm $\pm$ 5 cm. Katsesõiduk peab jääma horisontaalasendisse kogu aeglustuse kestel. Katsesõiduki aeglustus saadakse käesoleva eeskirja 6. lisa esitatud seadme või mis tahes muu võrdväärseid tulemusi andva seadme abil. Seade peab vastama järgnevalt esitatud nõuetele:

Katsesõiduki aeglustuskõver peab jääma lisa 8 joonisel viirutatud ala piiridesse, kui turvavööde katsetamisel on katsesõidukile rakendatavate liikumatute koormuste üldmass 455 ± 20 kg ning turvasüsteemide katsetamisel 910 ± 40 kg ning katsesõiduki ja sõiduki kere nimimass on 800 kg. Vajaduse korral võib katsesõiduki ja sellele kinnitatud sõiduki kere nimimassi suurendada 200 kg massiga lisakoormuste abil, millega suurendatakse inertmassi iga juurdekasvu arvel 28 kg võrra. Katsesõiduki, sõiduki kere ja inertmassi kogumass ei tohi kalibreerimiskatsete nimiväärtusest ühelgi juhul erineda rohkem kui ± 40 kg võrra. Seiskamiseadise kalibreerimise ajal peab katsesõiduki kiirus olema 50 km/h $\pm$ 1 km/h ja seiskumisteede peab olema 40 cm $\pm$ 2 cm.

- 7.7.4.2. Kiirenduse katseseade
Katsesõiduk pannakse liikuma nii, et liikumiskiiruse kogumuutus ΔV on $51 \text{ km/h} \pm 2 \text{ km/h}$. Katsesõiduk peab kiirenduse vältel jääma horisontaalasendisse. Kiirenduse saavutamiseks kasutatakse seadet, mis vastab järgnevalt esitatud nõuetele:

Katsesõiduki kiirenduskõver peab katsesõidukile rakendatavate liikumatute koormuste üldmassiga jääma 8. lisa joonisel viirutatud ala piiridesse ja koorinaatidega 10 g, 5 ms ja 20 g, 10 ms määratletud alast ülespoole. Löögi algus (T_0) on määratletud vastavalt standardile ISO 17 373 (2005) 0,5 grammise kiirenduse jaoks. Katsesõiduki, sõiduki kere ja inertmassi kogumass ei tohi kalibreerimiskatsete nimiväärtusest ühelgi juhul erineda rohkem kui ± 40 kg võrra. Kiirenduse katseseadme kalibreerimise ajal on liikumiskiiruse kogumuutus ΔV $51 \text{ km/h} \pm 2 \text{ km/h}$.

Vaatamata eespool esitatud nõuete täitmisele kasutab tehniline talitus katsesõidukit (mis on varustatud selle istmega) massiga üle 380 kg, nagu määratletud 6. lisa lõikes 1.

- 7.7.5. Mõõdetakse katsesõiduki kiirust vahetult enne kokkupõrget (ainult aeglustuse katsesõidukite puhul, mis on vajalikud peatumistee pikkuse arvutamiseks), katsesõiduki kiirendust või aeglustust, mannekeeni suurimat ettenihkumist ning rindkere liikumiskiirust nihkel 300 mm.

Liikumiskiiruse muutus arvutatakse katsesõiduki mõõdetud kiirenduse või aeglustuse integreerimise teel.

Vahemaa, mis tuleb läbida katsesõiduki liikumiskiiruse muutuse esimese $50\text{km/h} + \frac{1}{0}$ km/h saavutamiseks, võib arvutada katsesõiduki mõõdetud aeglustuse kahekordse integreerimise teel.

- 7.7.6. Pärast kokkupõrget kontrollitakse vaatluse teel ja lukku avamata üle turvavöökomplekt või turvasüsteem ja selle jäigad osad, et välja selgitada kõik rikked või murdumiskohad. Turvasüsteemide puhul tehakse pärast katset kontrollimise teel kindlaks, et katsesõidukile kinnitatud sõiduki kere osadel ei ole nähtavaid jäävdeformatsioone. Iga selline deformatsioon võetakse arvesse kõigis lõike 6.4.1.4.1 kohaselt tehtud arvestustes.

- 7.7.7. Kui tehtud katsed on sooritatud suurema kiiruse juures ja/või kiirenduskõver ulatus väljapoole viirutatud ala ülemist piiri ning turvavöö vastab nõuetele, peetakse katset rahuldavaks.

- 7.8. Lukuavamiskatse

- 7.8.1. Selles katses kasutatakse turvavöökomplekte või turvasüsteeme, mis on lõike 7.7 kohaselt läbinud dünaamilise koormuskatse.

- 7.8.2. Turvavöökomplekt monteeritakse katsesõidukilt lahti lukku avamata. Seejärel rakendatakse lukule selle külge kinnitatud rihmade abil otsest tõmbejõudu sellisel viisil, et igale rihmale rakendatakse jõudu $\frac{60}{n}$ daN. („n” on lukustatud asendis lukuga ühendatud rihmade arv.). Jäiga osaga ühendatud luku puhul võetakse jõu rakendamisel arvesse nurka, mis moodustub luku ja jäiga osa vahel dünaamilise koormuskatse ajal. Luku avamisnupu geomeetrilisele keskmeele rakendatakse koormust kiirusega 400 ± 20 mm/min piki konstantset ning nupu liikumise esialgse suunaga paralleelset telge. Avamisjõu rakendamise ajal hoitakse lukku paigal jäiga toe abil. Eespool nimetatud koormus ei tohi ületada lõikes 6.2.2.5 kindlaksmääratud piirväärtust. Katseseadme kokkupuutepunkt peab moodustama ringi raadiusega $2,5 \pm 0,1$ mm. Sellel peab olema poleeritud metallpind.

- 7.8.3. Mõõdetakse luku avamiseks vajalik jõud ning registreeritakse kõik luku talitlushäired.

- 7.8.4. Pärast luku avamiskatset kontrollitakse üle lõikes 7.7 ettenähtud katsed läbinud turvavöökomplekti või turvasüsteemi osad ning turvavöökomplekti või turvasüsteemi dünaamilise koormuskatse ajal tekkinud kahjustuste ulatus registreeritakse katseprotokollis.

- 7.9. Eelpingutiga turvavööde lisakatsed

- 7.9.1. Konditsioneerimine

Eelpinguti võib katsetamiseks turvavööst eraldada ning seda tuleb hoida 24 tundi temperatuuril 60 ± 5 °C. Järgmiseks kaheks tunniks tõstetakse temperatuur 100 ± 5 °C. Seejärel hoitakse seadist 24 tundi temperatuuril -30 ± 5 °C. Pärast sellist konditsioneerimist lastakse seadisel soojeneda ümbritseva õhu temperatuurini. Turvavööst eraldatud eelpinguti kinnitatakse uuesti turvavöö külge.

7.10. Katseprotokoll

7.10.1. Katseprotokolli kantakse:

- a) eespool lõikes 7 kirjeldatud katsete tulemused ning eelkõige:
- b) katses kasutatud seadme tüüp (kiirendus- või aeglustusseade);
- c) liikumiskiiruse kogumuutus;
- d) katsesõiduki kiirus vahetult enne kokkupõrget (ainult aeglustuse katsesõidukite puhul);
- e) kiirendus- või aeglustuskõver, mis hõlmab kõiki muutusi katsesõiduki liikumiskiiruses;
- f) mannekeeni suurim ettenihkumine;
- g) luku asend katse ajal (kui seda saab muuta);
- h) luku avamiseks vajalik jõud;
- i) kõik rikked ja murdumiskohad.

Kui käesoleva eeskirja 6. lisas esitatud nõudeid kinnituspunktidega seoses ei ole lõikes 7.7.1 ettenähtud korras järgitud, siis esitatakse protokollis turvavöökomplekti või turvasüsteemi paigaldamise kirjeldus ning oluliste nurkade ja mõõtmete täpsed andmed.

8. SÕIDUKISSE PAIGALDAMISEL KEHTIVAD NÕUDED

8.1. Turvavöö- ja turvasüsteemide varustus

8.1.1. Välja arvatud istekohad, mis on mõeldud kasutamiseks ainult seisvas sõidukis, peavad M1-, M2- (III või B klass), M3- (III või B klass) ja N-kategooria sõidukite istmed olema varustatud turvavööde või turvasüsteemidega, mis vastavad käesoleva eeskirja nõuetele.

Käesolevat eeskirja kohaldav lepinguosaline võib nõuda II klassi kuuluvatele M2- ja M3-kategooria sõidukitele turvavööde paigaldamist.

M2- või M3-kategooriasse kuuluvate I, II ja A klassi sõidukitele paigaldatud turvavööd ja/või turvasüsteemid peavad vastama käesoleva eeskirja nõuetele.

Lepinguosalised võivad riiklike õigusaktide alusel lubada muude kui käesoleva eeskirjaga hõlmatud turvavööde või turvasüsteemide paigaldamist tingimusel, et need on mõeldud puuetega inimeste jaoks.

Eeskirja nr 107 muudatuste 02-seeria 8. lisa sätetele vastavad turvasüsteemid jäetakse käesoleva eeskirja reguleerimisalast välja

M2- või M3-kategooriasse kuuluvate I või A klassi sõidukitele võib paigaldada turvavööd ja/või turvasüsteemid, mis vastavad käesoleva eeskirja nõuetele.

8.1.2. Igal istekohal, mille suhtes kehtib turvavöö paigaldamise nõue, peavad olema 16. lisas esitatud nõuetele vastavad turvavööd või turvasüsteemid (nende puhul ei tohi kasutada lõikes 2.14.1 nimetatud mittelukustuvaid tõmbureid ega lõikes 2.14.2 nimetatud käsitsi avatavaid tõmbureid). Kõigil istekohtadel, mille puhul nõutakse 16. lisas nimetatud B-tüüpi vöörihma kasutamist, on lubatud kasutada Br3-tüüpi vöörihma, välja arvatud juhtudel, kui nende tagasitõmbe ulatus pärast tavapärase lukustamist on nii suur, et vähendab märkimisväärselt kasutamise mugavust.

- 8.1.2.1. Kuid 16. lisas näidatud ja sümboliga Ø tähistatud N1-kategooria sõidukite välimistel istekohtadel, välja arvatud esiistmel, on lubatud kasutada Br4 m- või Br4Nm-tüüpi vöörihma, kui istme ja lähima külgeina vahel on vahekäik, mis võimaldab sõitjate pääsu teistesse sõiduki osadesse. Ruumi istme ja külgeina vahel käsitletakse vahekäiguna, kui suletud uste puhul on vahemaa külgeina ja kõnealuse istme keskjoont läbiva vertikaalse tasapinna vahel, mõõdetuna R-punktis ja sõiduki kesktasapinnaga risti, rohkem kui 500 mm.
- 8.1.3. Kui turvavöösid ei ole ette nähtud, võib tootja kasutada omal valikul käesoleva eeskirja nõuetele vastavat turvavöö või turvasüsteemi tüüpi. 16. lisas lubatud tüüpidest A-tüüpi turvavöösid võib kasutada vöörihma alternatiivina nendel istekohtadel, mille puhul vöörihma kasutamine on 16. lisas ette nähtud.
- 8.1.4. Tõmburitega varustatud kolmepunktiivööde puhul peab vähemalt üks tõmbur toimima diagonaalselt.
- 8.1.5. Välja arvatud M₁-kategooria sõidukitel, on 4. tüüpi tõmburi (punkt 2.14.4) asemel lubatud kasutada 4N-tüüpi avariil-lukustuvat tõmburit (punkt 2.14.5), kui katseid tegevale tehnilisele talitusele suudetakse veenvalt tõestada, et 4. tüüpi tõmburi paigaldamine ei ole otstarbekohane.
- 8.1.6. 16. lisas esitatud ning tähisega märgitud välimistel ja keskmistel esiistmetel peetakse piisavaks kõnealuses lisas nimetatud tüüpi vöörihmade kasutamist juhul, kui tuuleklaas asub eeskirja nr 21 1. lisas määratletud kontrollvööndist väljaspool.
- Turvavööde puhul on tuuleklaas kontrollvööndi osa juhul, kui on võimalik tuuleklaasi staatiline kokkupuude katseseadmega eeskirja nr 21 1. lisas kirjeldatud viisil.
- 8.1.7. Iga 16. lisas tähisega · tähistatud istekoht tuleb varustada 16. lisas nimetatud tüüpi kolmepunktiivööga, välja arvatud juhul, kui täitmata on üks järgmistest tingimustest, mille puhul võib kasutada 16. lisas nimetatud tüüpi kahepunktiivööd:
- 8.1.7.1. otse istme ees asub eeskirja nr 80 1. lisa lõikele 3.5 vastav iste või sõiduki muu osa, või
- 8.1.7.2. ükski sõiduki osa ei ole või ei saa sõiduki liikumise ajal olla kontrollvööndis, või
- 8.1.7.3. kõnealuse kontrollvööndi piirides olevad sõiduki osad vastavad eeskirja nr 80 6. lisas ettenähtud energianeeldumisnõuetele.
- 8.1.8. Igal turvapadjaga varustatud reisijakohal peab olema hoiatus lapse seljaga sõidu suunas asuva turvasüsteemi kasutamise eest kõnealusel istekohtal, kui lõikes 8.1.9 ei ole ette nähtud teisiti. Piktogrammi kujul hoiatussilt, mis võib sisaldada selgitavat teksti, peab olema tugevasti kinnitatud ning asuma hästi nähtaval kohal isikule, kes hakkab seljaga sõidu suunas olevat lapse turvasüsteemi kõnealusele istmele kinnitama. Võimaliku pictogrammi näidis on esitatud joonisel 1. Püsiviide hoiatusele peab olema igal juhul nähtav ka siis, kui hoiatust ei ole suletud ukse tõttu näha.

Joonis 1



Värvid:

- a) piktogramm on punane;
- b) iste, lastetool ja turvapatjade kontuurjoon on must;
- c) sõna *airbag* (turvapadi) ja turvapadi ise on valged.

- 8.1.9. Lõike 8.1.8 nõudeid ei kohaldata, kui sõiduk on varustatud mehhanismiga, mis tunneb automaatselt ära seljaga sõidu suunas oleva lapse turvasüsteemi olemasolu ning tagab, et turvapadi ei avane, kui on paigaldatud selline lapse turvasüsteem.
- 8.1.10. Istmete puhul, mis on ette nähtud kasutamiseks seisvas sõidukis ning mida on võimalik pöörata või mujale paigutada, kohaldatakse lõike 8.1.1 nõudeid vaid selliste asendite suhtes, mis on tavapärased teel liikuva sõiduki puhul käesoleva eeskirja kohaselt.
- 8.2. Üldnõuded
- 8.2.1. 17. lisa 3. liite tabelile 2 vastavad turvavööd, turvasüsteemid ja ISOFIX lapse turvasüsteemid kinnitatakse kinnituspunktidest, mis vastavad eeskirja nr 14 nõuetele, näiteks kujunduse ja mõõtude kirjeldustele, kinnituspunktide arvule ja vastupidavusnõuetele.
- 8.2.2. Tootja poolt soovitatud 17. lisa 3. liite tabelitele 1 ja 2 vastavad turvavööd, turvasüsteemid ja ISOFIX lapse turvasüsteemid paigaldatakse selliselt, et need toimiksid laitmatult ja vähendaksid kehavigastuste tekkimise ohtu õnnetusjuhtumi korral. Paigaldamisel tuleb eelkõige jälgida, et:
- 8.2.2.1. rihmad ei saaks ohtlikult keerduda;
- 8.2.2.2. õigesti asetatud rihma õlalt mahalibisemise oht kasutaja ettepoole liikumise korral oleks minimaalne;
- 8.2.2.3. rihma läbikulumise oht kokkupuute tõttu sõiduki või istme, tootja poolt soovitatud 17. lisa 3. liite tabelitele 1 ja 2 vastava lapse turvasüsteemi või ISOFIX lapse turvasüsteemi jäikade osadega oleks minimaalne.
- 8.2.2.4. Igale istekohale ettenähtud iga turvavöö peab olema projekteeritud ja paigaldatud nii, et turvavöö oleks kasutamiseks kergesti kättesaadav. Peale selle peavad täielikult või osaliselt kokkupandavate (iste ja/või seljatugi) istmete puhul, mis võimaldavad juurdepääsu sõiduki tagaosale või kauba- või pagasivedu, kõnealuste istmete turvavööd pärast istmete kokkupanemist ja taas istesendisse seadmist olema kasutamiseks kättesaadavad ning nende leidmine istme alt või tagant peab sõiduki kasutajatele mõeldud käsiraamatu abil olema jõukohane ühele isikule, ilma et selleks oleks vaja harjutamist või kogemusi.

- 8.2.2.5. Tehniline talitus peab kontrollima, et nõutavasse asendisse fikseeritud lukukeelega:
- 8.2.2.5.1. ei takistaks vöö võimalik lõtvus tootja poolt soovitatud lapse turvasüsteemide nõuetekohast paigaldamist, ja
- 8.2.2.5.2. kolmepunktiivööde puhul välispinge rakendamisel tekiks turvavöö diagonaalsele osale turvavöö vööosas tõmme, mille suurus oleks vähemalt 50 N, kui turvavööga on kinnitatud:
- a) eeskirja nr 44 8. lisa 1. liites määratletud 10-aastase lapse mannekeen ja see on asetatud käesoleva eeskirja 17. lisa 4. liite kohaselt;
- b) või käesoleva eeskirja 17. lisa 1. liite joonisel 1 kirjeldatud seade istmete jaoks, mis võimaldab universaalkategooria lapse turvaseadme paigaldamist.
- 8.3. Erinõuded seoses turvavööde või turvasüsteemide jäikade osadega
- 8.3.1. Jäigad osad, sealhulgas lukud, reguleerseadised ja kinnitusdetailid, ei tohi õnnetusjuhtumi korral suurendada kehavigastuse tekkimise ohtu sõitjale või muudele sõiduki kasutajatele.
- 8.3.2. Luku avamisseadis peab olema sõitjale hästi nähtav ja kergesti kättesaadav ning sellise projektilahendusega, mis ei võimalda seda ekslikult või kogemata avada. Luku asetus peab olema selline, et lukk oleks kergesti kättesaadav päästjale, kes peab liiklusõnnetuse korral kasutaja turvavööst vabastama.
- Lukk tuleb paigaldada nii, et see oleks nii koormuseta olekus kui kasutaja raskuse all ükskõik kumma käe ainsa liigutusega ühes suunas lihtsalt avatav.
- Välimiste esiistmete turvavööde või turvasüsteemide lukud, välja arvatud traksvööde puhul, peavad olema samal viisil lukustatavad.
- Kontrollimise teel tuleb kindlaks teha, et luku kasutajaga kokkupuutuva pinna laius on vähemalt 46 mm.
- Kontrollimise teel tuleb kindlaks teha, et luku kasutajaga kokkupuutuv pind vastaks käesoleva eeskirja lõike 6.2.2.1 nõuetele.
- 8.3.3. Turvavöö peab kasutamisel automaatselt kasutajale seaduma või olema sellise lahendusega, et käsireguleerseadis oleks kasutajale hõlpsasti kättesaadav, mugav ning kergesti kasutatav. See peab olema ühe käega pingutatav kasutaja kehaehituse ja sõiduki istme asendiga sobivasse asendisse.
- 8.3.4. Tõmburitega kokkuehitatud turvavööd või turvasüsteemid peavad olema paigaldatud nii, et tõmburid töötaksid nõuetekohaselt ning rihma liikumine toimuks häireteta.
- 8.3.5. Selleks, et teavitada sõiduki kasutajat (kasutajaid) laste transportimise suhtes kehtivatest nõuetest, peavad M1-, M2-, M3- ja N1-kategooria sõidukid vastama 17. lisa andme- ja teabealastele nõuetele. Kõik M1-kategooria sõidukid on vastavalt eeskirja nr 14 sellekohastele ettekirjutustele varustatud ISOFIX kohtadega.

Esimene ISOFIX koht peab võimaldama paigaldada vähemalt ühe kolmest 17. lisa 2. liites kirjeldatud näoga sõidusuunas paiknevast seadmest; teine ISOFIX koht peab võimaldama paigaldada vähemalt ühe kolmest 17. lisa 2. liites kirjeldatud seljaga sõidusuunas paiknevast seadmest. Teise ISOFIX koha puhul, juhul kui seljaga sõidusuunas paikneva seadme paigaldamine ei ole sõiduki teises istmereas selle ehituse tõttu võimalik, on lubatud paigaldada üks kuuest seadmest sõiduki mis tahes kohale.

- 8.4. Turvavöö kinnitamise meeldetuletuse varustus
- 8.4.1. MB_{1B}-kategooria sõidukite juhiiste on varustatud turvavöö kinnitamise meeldetuletusega käesoleva eeskirja nõuete kohaselt. Kui sõidukitootja varustab muu kategooria sõiduki juhiistme turvavöö kinnitamise meeldetuletusega, võib turvavöö kinnitamise meeldetuletuse süsteemi kinnitada käesoleva eeskirja kohaselt ⁽¹⁾.
- 8.4.1.1. Lepinguosalised võivad lubada turvavöö kinnitamise meeldetuletuse deaktiveerimist tingimusel, et deaktiveerimise puhul on täidetud lõike 8.4.2.6 nõuded.
- 8.4.2. Turvavöö kinnitamise meeldetuletus
- 8.4.2.1. Üldnõuded
- 8.4.2.1.1. Nähtav hoiatus paikneb kohal, kus see on juhile hõlpsasti nähtav ja päevavalguses äratuntav ning muudest hoiatustest eristatav. Kui nähtav hoiatus on punast värvi, kasutatakse selle puhul sümbolit, mis on kooskõlas Euroopa Majanduskomisjoni eeskirja nr 121 tabeli 1 elemendiga 21.
-  (element K.01 - ISO 2575:2000) või,
- 8.4.2.1.2. Nähtav hoiatus on kas pidev või perioodiline signaal.
- 8.4.2.1.3. Kuuldav hoiatus on pidev või perioodiline helisignaal või sõnaline teade. Kui kasutatakse sõnalist teadet, tagab tootja, et hoiatuse puhul kasutatakse sellel turul kasutatavat keelt (kasutatavaid keeli), kus sõidukit müüakse. See kuuldav hoiatus võib koosneda rohkem kui ühest astmest.
- 8.4.2.1.4. Kuuldav hoiatus on juhile kergesti äratuntav.
- 8.4.2.2. Esimese tasandi hoiatus on vähemalt nähtav hoiatus, mis aktiveerub neljaks sekundiks või kauemaks, kui juhi turvavöö ei ole kinnitatud ja süüde on sees.
- 8.4.2.3. Esimese tasandi hoiatuse aktiveerumist katsetatakse 18. lisa lõikes 1 määratletud katsemenetlusega.
- 8.4.2.4. Teise tasandi hoiatus on nähtav ja kuuldav signaal, mis aktiveeruvad 30 sekundiks või kauemaks, välja arvatud juhtudel, kus hoiatus peatub rohkem kui kolmeks sekundiks, kui turvavöö ei ole kinnitatud, kui sõiduk on tavapärases kasutuses ja kui vähemalt üks järgmistest tingimustest (või nende tingimuste mis tahes kombinatsioon) on täidetud:
- 8.4.2.4.1. Läbisõidetud kaugus suurem kui künniskaugus. Künnis ei ületa 500 m. Välja arvatakse kaugus, kui sõiduk ei ole tavapärases kasutuses.
- 8.4.2.4.2. Kiirus on suurem kui kiiruse künnis. Künnis ei ületa 25 km/h.
- 8.4.2.4.3. Kestus (töötava mootoriga) pikem kui kestuse künnis. Künnis ei ületa 60 sekundit. Esimese tasandi hoiatuse kestus ja kestus sõiduki puhul, mis ei ole tavapärases kasutuses, arvatakse välja.
- 8.4.2.5. Teise tasandi hoiatuse aktiveerumist katsetatakse 18. lisa lõikes 2 määratletud katsemenetlusega.

⁽¹⁾ Kuigi praegused nõuded turvavöö kinnitamise meeldetuletuse kohta kehtivad vaid MB11-kategooria sõidukite juhiistme kohta, eeldatakse, et käesoleva eeskirja reguleerimisala laiendatakse muude kategooriate sõidukite ja muude istekohtade suhtes. Inimlikud tegurid mõjutavad oluliselt juhile mõeldud märguannete mõju ning käesoleva eeskirja tulevaste turvavöö kinnitamise nõuete puhul püütakse saavutada hoiatussüsteemide ühtlast lähendamist.

8.4.2.6. Turvavöö kinnitamise meeldetuletus võib olla kavandatud nii, et seda on võimalik deaktiveerida.

8.4.2.6.1. Kui on võimalik lühiajaline deaktiveerimine, siis on turvavöö kinnitamise meeldetuletust keerulisem deaktiveerida kui turvavööd kinnitada ja lahti teha. Kui süüde lülitatakse välja rohkem kui 30 minutiks ja lülitatakse uuesti sisse, peab lühiajaliselt deaktiveeritud turvavöö kinnitamise meeldetuletus taas aktiveeruma.

8.4.2.6.2. Kui on olemas pikaajalise deaktiveerimise seade, on selle puhul vaja deaktiveerimiseks järjestikusi toiminguid, mida on üksikasjalikult kirjeldatud vaid tootja tehnilises käsiraamatus ja/või mille puhul on vajalik (mehaaniliste, elektriliste, digitaalsete jne) tööriistade kasutamine, mis ei kuulu sõiduki juurde.

9. TOODANGU NÕUETELE VASTAVUS

Toodangu nõuetele vastavuse kontrollimine peab olema kooskõlas kokkuleppe 2. lisa (E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.2) sätestatud menetlusega ning vastama järgmistele nõuetele:

9.1. Iga käesoleva eeskirja alusel tüübikinnituse saanud sõidukitüüp või turvavöö või turvasüsteem peab olema toodetud vastavalt kinnitatud tüübile, täites eespool lõigetes 6, 7 ja 8 esitatud nõuded.

9.2. Täita tuleb käesoleva eeskirja 14. lisa sätestatud toodangu vastavuskontrolli miinimumnõudeid.

9.3. Tüübikinnituse andnud asutus võib igal ajal kontrollida igas tootmisüksuses rakendatavaid nõuetele vastavuse kontrollimise meetodeid. Neid kontrolle korraldatakse tavapäraselt sagedusega kaks korda aastas.

10. SANKTSIOONID TOODANGU NÕUETELE MITTEVASTAVUSE KORRAL

10.1. Sõidukile või turvavöö või turvasüsteemi tüübile antud tüübikinnituse võib tühistada, kui eespool lõikes 9.1 sätestatud nõuded ei ole täidetud või kui valitud turvavöö(d) või turvasüsteem(id) ei läbi eespool lõikes 9.2 ettenähtud kontrolle.

10.2. Kui käesolevat eeskirja kohaldav lepinguosaline tühistab varem antud tüübikinnituse, teatab ta viivitamatult sellest teistele käesolevat eeskirja kohaldavatele lepinguosalistele teatise vormiga, mis vastab käesoleva eeskirja 1 A lisa või 1B lisa asjakohasele näidisele.

11. SÕIDUKI TÜÜBI, TURVAVÖÖ VÕI TURVASÜSTEEMI TÜÜBI KINNITAMISE MUUTMINE JA LAIENDAMINE

11.1. Sõiduki tüübi või turvavöö või turvasüsteemi või mõlema tüübi igast muutmisest tuleb teavitada sõiduki tüübi või turvavöö või turvasüsteemi tüübi heaks kiitnud ametiasutust, kes võib:

11.1.1. leida, et tehtud muudatused tõenäoliselt ei avalda märgatavat ebasoodsat mõju ja et sõiduk või turvavöö või turvasüsteem vastab igal juhul nõuetele, või

11.1.2. nõuda katseid tegevalt tehniliselt talituselt täiendavat katsearuannet.

11.2. Sõiduki varianti, mille tühimag töökorras olekus on väiksem kui sõidukil, millele kohaldatakse tüübikinnituse katset, ei peeta muudetud sõidukitüübiks, ilma et see piiraks eespool lõike 11.1 sätete kohaldamist.

11.3. Tüübikinnituse kinnitamine või sellest keeldumine, kus täpsustatakse muudatused, edastatakse käesolevat eeskirja kohaldavatele lepinguosalistele eespool lõikes 5.2.3 või 5.3.3 kehtestatud korras.

- 11.4. Tüübikinnituse laiendanud pädev asutus määrab sellisele laiendamisele seerianumbri ja teatab sellest teistele käesolevat eeskirja kohaldavatele 1958. aasta lepingu osalistele käesoleva eeskirja 1A lisa või 1B lisa näidisele vastava teatisevormiga.
12. TOOTMISE LÕPETAMINE
- Kui tüübikinnituse valdaja lõpetab täielikult vastavalt käesolevale eeskirjale kinnitatud seadme tootmise, teatab ta sellest tüübikinnituse andnud asutusele. Asjakohase teate kättesaamisel teatab asutus sellest teistele käesolevat eeskirja kohaldavatele 1958. aasta lepingu osalistele käesoleva eeskirja 1A lisa või 1B lisa näidisele vastava teatisevormi abil.
13. JUHEND
- Sõidukist eraldi tarnitava turvavöö või turvasüsteemi tüübi puhul peab pakendamis- ja paigaldamisjuhend selgelt määratlema sõiduki tüübi(d), millele see sobib.
14. TÜÜBIKINNITUSKATSETE EEST VASTUTAVATE TEHNILISTE TALITUSTE JA HALDUSASUTUSTE NIMED JA AADRESSID
- Käesolevat eeskirja kohaldavad 1958. aasta lepingu osalised teatavad ÜRO sekretariaadile tüübikinnituskatsete eest vastutavate tehniliste talituste ning tüübikinnitusi andvate ametiasutuste nimed ja aadressid, kuhu tuleb saata teistes riikides väljastatud tüübikinnituse kinnitamist või laiendamist või sellest keeldumist või selle katkestamist tõendavad vormid.
15. ÜLEMINEKUSÄTTED
- 15.1. Sõidukitüübi kinnitused
- 15.1.1. Alates 04-seeria muudatuste 15. täienduse ametlikust jõustumiskuupäevast ei tohi ükski käesolevat eeskirja kohaldav lepinguosaline keelduda andmast EMK tüübikinnitusi käesoleva eeskirja alusel, mida on muudetud 04-seeria muudatuste 15. täiendusega.
- 15.1.2. Alates kahe aasta möödumisest käesoleva eeskirja 04-seeria muudatuste 15. täienduse jõustumisest peavad käesolevat eeskirja kohaldavad lepinguosalisel andma EMK tüübikinnitused ainult siis, kui on täidetud käesoleva eeskirja nõuded, mida on muudetud 04-seeria muudatuste 15. täiendusega.
- 15.1.3. Alates seitsme aasta möödumisest käesoleva eeskirja 04-seeria muudatuste 15. täienduse jõustumisest võivad käesolevat eeskirja kohaldavad lepinguosalisel keelduda tunnustamast tüübikinnitusi, mida ei antud kooskõlas käesoleva eeskirja 04-seeria muudatuste 15. täiendusega. Siiski jäävad kehtima olemasolevad tüübikinnitused kõigi kategooria sõidukitele peale M1-kategooria sõidukite ja nende, mida ei mõjuta käesoleva eeskirja 04-seeria muudatuste 15. täiendus ja käesolevat eeskirja kohaldavad lepinguosalisel tunnustavad neid jätkuvalt.
- 15.1.3.1. Siiski võivad käesolevat eeskirja kohaldavad lepinguosalisel M1- ja N1-kategooria sõidukite puhul alates 1. oktoobrist 2000 keelduda tunnustamast EMK tüübikinnitusi, mis pole antud vastavalt käesoleva eeskirja 04-seeria muudatuste 8. täiendusele, kui lõike 8.3.5 ja 17. lisa teabega seotud nõudeid ei täideta.
- 15.2. Turvavööde ja turvavöö kinnitamise meeldetuletuse seadme paigaldamine
- Need üleminekusätted kehtivad ainult turvavööde ja turvavöö kinnitamise meeldetuletuse seadme paigaldamise suhtes sõidukitele ning need ei muuda turvavöö tüüpi.
- 15.2.1. Alates 04-seeria muudatuste 12. täienduse ametlikust jõustumiskuupäevast ei tohi ükski käesolevat eeskirja kohaldav lepinguosaline keelduda andmast EMK tüübikinnitusi käesoleva eeskirja alusel, mida on muudetud 04-seeria muudatuste 12. täiendusega.

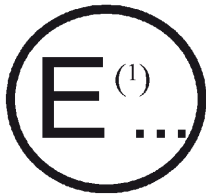
- 15.2.2. Pärast 36-kuulise perioodi möödumist alates eespool lõikes 15.2.1 nimetatud ametlikust jõustumiskuupäevast annavad käesolevat eeskirja kohaldavad lepinguosaliselised tüübikinnituse ainult siis, kui sõidukitüüp vastab käesoleva 04-seeria muudatuste 12. täiendusega muudetud eeskirja nõuetele.
- 15.2.3. Pärast 60-kuulise perioodi möödumist alates eespool lõikes 15.2.1 nimetatud ametlikust jõustumiskuupäevast võivad käesolevat eeskirja kohaldavad lepinguosaliselised keelduda tunnustamast tüübikinnitusi, mis pole antud vastavalt käesoleva eeskirja 04-seeria muudatuste 12. täiendusele.
- 15.2.4. Alates 04-seeria muudatuste 14. täienduse ametlikust jõustumiskuupäevast ei tohi ükski käesolevat eeskirja kohaldav lepinguosaline keelduda andmast ÜRO/EMK tüübikinnitusi käesoleva eeskirja alusel, mida on muudetud 04-seeria muudatuste 14. täiendusega.
- 15.2.5. Alates 04-seeria muudatuste 16. täienduse ametlikust jõustumiskuupäevast ei tohi ükski käesolevat eeskirja kohaldav lepinguosaline keelduda andmast EMK tüübikinnitusi käesoleva eeskirja alusel, mida on muudetud 04-seeria muudatuste 16. täiendusega.
- 15.2.6. Pärast 36-kuulise perioodi möödumist alates eespool lõikes 15.2.4 nimetatud ametlikust jõustumiskuupäevast annavad käesolevat eeskirja kohaldavad lepinguosaliselised tüübikinnitusi ainult siis, kui sõidukitüüp vastab käesoleva 04-seeria muudatuste 14. täiendusega muudetud eeskirja nõuetele.
- 15.2.7. Pärast 60-kuulise perioodi möödumist alates eespool lõikes 15.2.4 nimetatud ametlikust jõustumiskuupäevast võivad käesolevat eeskirja kohaldavad lepinguosaliselised keelduda tunnustamast tüübikinnitusi, mis pole antud vastavalt käesoleva eeskirja 04-seeria muudatuste 14. täiendusele.
- 15.2.8. Alates 16. juulist 2006 peavad käesolevat eeskirja kohaldavad lepinguosaliselised andma tüübikinnituse ainult siis, kui sõidukitüüp vastab käesoleva 04-seeria muudatuste 16. täiendusega muudetud eeskirja nõuetele.
- 15.2.9. Alates 16. juulist 2008 võivad käesolevat eeskirja kohaldavad lepinguosaliselised keelduda tunnustamast N1-kategooria sõidukite tüübikinnitusi, mis pole antud vastavalt käesoleva eeskirja 04-seeria muudatuste 16. täiendusele.
- 15.2.10. Käesolevat eeskirja kohaldavad lepinguosaliselised ei saa pärast 05-seeria muudatuste ametlikku jõustumiskuupäeva keelduda EMK tüübikinnituste andmisest käesoleva eeskirja alusel, mis sisaldab 05-seeria muudatusi.
- 15.2.11. Käesolevat eeskirja kohaldav lepinguosaline annab 18 kuud pärast jõustumiskuupäeva lapse turvasüsteemile tüübikinnituse vaid siis, kui kinnitav sõidukitüüp vastab 05-seeria muudatustega muudetud käesoleva eeskirja nõuetele.
- 15.2.12. 72 kuud pärast käesoleva eeskirja 05-seeria muudatuste jõustumiskuupäeva kaotavad käesoleva eeskirja kohased tüübikinnitused kehtivuse, välja arvatud sõidukitüüpide puhul, mis vastavad käesoleva eeskirja nõuetele selle 05-seeria muudatuste kohaselt.
- 15.2.13. Olenemata lõikest 15.2.12 jäävad kehtima tüübikinnitused, mis on antud muudele kui M₁-kategooria sõidukitele eeskirja varasemate seeriade muudatuste kohaselt ja mida ei mõjuta 05-seeria muudatused, mis on seotud turvavöö kinnitamise meeldetuletuse paigaldamise nõuetega, ning eeskirja kohaldavad lepinguosaliselised tunnustavad neid jätkuvalt.
- 15.2.14. Olenemata lõikest 15.2.12 jäävad kehtima tüübikinnitused, mis on antud muudele kui N₂- ja N₃-kategooria sõidukitele eeskirja varasemate seeriade muudatuste kohaselt ja mida ei mõjuta 05-seeria muudatused, mis on seotud turvavööde ja tõmburite miinimumnõuetega 16. lisas, ning eeskirja kohaldavad lepinguosaliselised tunnustavad neid jätkuvalt.

- 15.2.15. Ka pärast 05-seeria muudatuste jõustumiskuupäeva jäävad kehtima osade ja eraldi seadmetike varasemate seeriade muudatuste kohased tüübikinnitused ning eeskirja kohaldavad lepinguosaliselised tunnustavad neid jätkuvalt ega keeldu käesoleva eeskirja 04-seeria muudatuste kohaste tüübikinnituste laienduste andmisest.
- 15.2.16. Olenemata eespool esitatud üleminekusätetest ei ole lepinguosaliselised, kelle puhul jõustub käesoleva eeskirja kohaldamine pärast 05-seeria muudatuste jõustumise kuupäeva, kohustatud tunnustama tüübikinnitusi, mis on antud käesoleva eeskirja varasemate seeriade muudatuste seeriade kohaselt.
- 15.2.17. Käesolevat eeskirja kohaldavad lepinguosaliselised ei saa pärast 06-seeria muudatuste ametlikku jõustumiskuupäeva keelduda EMK tüübikinnituste andmisest käesoleva eeskirja alusel, mis sisaldab 06-seeria muudatusi.
- 15.2.18. Käesolevat eeskirja kohaldavad kokkuleppeosalised annavad 24 kuud pärast 06-seeria muudatuste jõustumise kuupäeva EMK tüübikinnitusi vaid siis, kui on täidetud 06-seeria muudatustega muudetud käesoleva eeskirja nõuded.
- 15.2.19. Käesolevat eeskirja kohaldavad lepinguosaliselised võivad 36 kuud pärast 06-seeria muudatuste jõustumise kuupäeva keelduda tunnustamast tüübikinnitusi, mis ei ole antud käesoleva eeskirja 06-seeria muudatuste kohaselt.
- 15.2.20. Ka pärast 06-seeria muudatuste jõustumiskuupäeva jäävad kehtima osade ja eraldi seadmetike varasemate seeriade muudatuste kohased tüübikinnitused ning eeskirja kohaldavad lepinguosaliselised tunnustavad neid jätkuvalt ning lepinguosaliselised võivad jätkuvalt anda 05-seeria muudatuste kohaseid tüübikinnituste laiendusi.
- 15.2.21. Olenemata lõigetest 15.2.18 ja 15.2.19 jäävad kehtima tüübikinnitused, mis on antud sõidukikategooriatele eeskirja varasemate seeriade muudatuste kohaselt ja mida ei mõjuta 06-seeria muudatused, ning eeskirja kohaldavad lepinguosaliselised tunnustavad neid jätkuvalt.
- 15.2.22. Kui riiklikes nõuetes puuduvad käesoleva eeskirjaga liitumise ajal nõuded klappistmetele turvavööde paigaldamise kohustuse kohta, võivad lepinguosaliselised jätkuvalt lubada paigaldamata jätmist riikliku tüübikinnituse raames, ning sel juhul ei saa nendele bussikategooriatele anda tüübikinnitust käesoleva eeskirja alusel.
- 15.2.23. Ükski käesolevat eeskirja kohaldav lepingosaline ei keeldu andmast EMK tüübikinnitust osale eeskirja varasemate seeriade muudatuste kohaselt, kui turvavööd on mõeldud paigaldamiseks sõidukitele, millele on antud tüübikinnitus enne asjaomase muudatuste seeriat.
-

1A LISA

TEATIS

(maksimaalne formaat: A4 (210 × 297 mm))



välja andnud: asutuse nimi

.....

.....

.....

mis puudutab ⁽²⁾: KINNITUSE ANDMIST
 KINNITUSE LAIENDAMIST
 KINNITUSEST KEELDUMIST
 KINNITUSE TÜHISTAMIST VÕI
 TOOTMISE LÕPETAMIST

seoses sõidukitüübi turvavöödega vastavalt eeskirjale nr 16

Tüübikinnituse nr:

Laiendamise nr:

1. Üldteave

1.1. Mark (tootja kaubanimi):

1.2. Tüüp ja üldine kaubanduslik kirjeldus (kirjeldused):

1.3. Tüübi identifitseerimistunnus, kui see on märgitud sõidukile:

1.3.1. Märkise asukoht:

1.4. Sõiduki kategooria:

1.5. Tootja nimi ja aadress:

1.6. Koostetehase aadress (koostetehaste aadressid):

1.7. Katsete tegemise eest vastutav tehniline talitus:

1.8. Katsearuande kuupäev:

1.9. Katsearuande number:

2. Sõiduki konstruktsioonist tulenevad üldised omadused

2.1. Representatiivsõiduki fotod ja/või joonised:

3. Kere

3.1. Istmed

3.1.1. Arv:

3.1.2. Asukoht ja paigutus:

3.1.2.1. Istekoht (istekohad) kasutamiseks ainult seisvas sõidukis:

3.1.3. Karakteristikud: kirjeldus ja joonised

3.1.3.1. istmete ja nende kinnituspunktide kohta:

3.1.3.2. reguleerimissüsteemi kohta:

3.1.3.3. nihutus- ja lukustussüsteemide kohta:

3.1.3.4. turvavöö kinnituspunktide kohta, kui need on istmesse sisse ehitatud:

3.2. Turvavööd ja/või muud turvasüsteemid

3.2.1. Turvavööde ja turvasüsteemide arv ja paigutus ning istmed, kus neid saab kasutada:

		Täielik EMK tüübikinnitusmärk	Variant (vajaduse korral)	Turvavöö kõrguse regulaator (märkida on/ei ole/valikuline)
Esimene istmerida	R			
	C			
	L			
Teine istmerida	R			
	C			
	L			

(R = parempoolne istekoht, C = keskmine istekoht, L = vasakpoolne istekoht)

3.2.2. Lisaturvasüsteemide laad ja asend (märkida on/ei ole/valikuline)

		Eesmine turvapadi	Külgmine turvapadi	Turvavöö eelpinguti
Esimene istmerida	R			
	C			
	L			
Teine istmerida	R			
	C			
	L			

(R = parempoolne istekoht, C = keskmine istekoht, L = vasakpoolne istekoht)

3.2.3. Turvavöö kinnituspunktide arv ja asend ning tõend eeskirja nr 14 vastavuse kohta (st EMK tüübikinnitusnumber või katseprotokoll).

3.3. Juhi turvavöö kinnitamise meeldetuletus (jah/ei ⁽²⁾)

4. Koht

5. Kuupäev

6. Allkiri

⁽¹⁾ Tüübikinnituse andnud/seda pikendanud/sellest keeldunud/selle tühistanud riigi eraldusnumber (vt käesoleva eeskirja tüübikinnitussätteid)

⁽²⁾ Mittevajalik maha tõmmata.

1B LISA

TEATIS

(maksimaalne formaat: A4 (210 × 297 mm))



välja andnud: asutuse nimi

.....

.....

.....

mis puudutab ⁽²⁾: KINNITUSE ANDMIST
KINNITUSE LAIENDAMIST
KINNITUSEST KEELDUMIST
KINNITUSE TÜHISTAMIST VÕI
TOOTMISE LÕPETAMIST

seoses turvavöö või turvasüsteemi tüübiga, mis on ette nähtud mootorsõidukite täiskasvanud reisijatele vastavalt eeskirjale nr 16

Tüübikinnituse nr

Laiendamise nr

1. Turvasüsteem (millel on)/kolmepunktivöö/vöörihm/turvavöö eritüüp/(millel on) energianeeldur/tõmbur/ülemise akna-posti aasa kõrguse regulaator ⁽³⁾
2. Kaubamärk või toote mudel
3. Turvavöö või turvasüsteemi tüübi tootja märgistus
.....
4. Tootja nimi
5. Tootja esindaja nimi (vajaduse korral)
6. Aadress
7. Kinnitamiseks esitamise kuupäev
8. Tüübikinnituskatsete eest vastutav tehniline talitus
-
9. Tehnilise talituse katseprotokolli väljastamiskuupäev
10. Tehnilise talituse katsearuande number
11. Seadme tüüp: aeglustus-/kiirendusseade ⁽²⁾
12. Tüübikinnitus antakse / sellest keeldutakse / seda pikendatakse / see tühistatakse ⁽²⁾ üldiseks kasutamiseks / teataval konkreetsel sõidukil või sõidukitüüpidel kasutamiseks ⁽²⁾, ⁽⁴⁾
13. Märgi asend ja liik
14. Koht
15. Kuupäev
16. Allkiri
17. Käesolevale teatisele on lisatud loetelu tüübikinnituse andnud ametiasutuses hoitavatest tüübikinnitusdokumentidest, mida väljastatakse nõudmisel.

⁽¹⁾ Tüübikinnituse andnud/seda pikendanud/sellest keeldunud/selle tühistanud riigi eraldusnumber (vt käesoleva eeskirja tüübikinnitussätteid)

⁽²⁾ Mittevajalik maha tõmmata.

⁽³⁾ Märkida tüüp.

⁽⁴⁾ Kui turvavööle on antud tüübikinnitus vastavalt käesoleva eeskirja lõikele 6.4.1.3.3, paigaldatakse selline turvavöö ainult välimisele turvapadjaga kaitstud esiistmele tingimusel, et asjaomane sõiduk on kiidetud heaks eeskirja nr 94, muudatuste 01-seeria või selle hilisema kehtiva versiooni või Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 96/79/EÜ alusel.

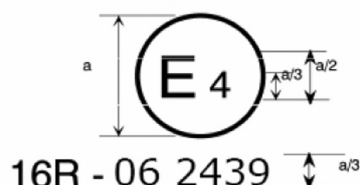
2. LISA

TÜÜBIKINNITUSMÄRKIDE ASETUS

1. Turvavööde paigaldamisega seotud tüüfikinnitusmärkide asetus

Näidis A

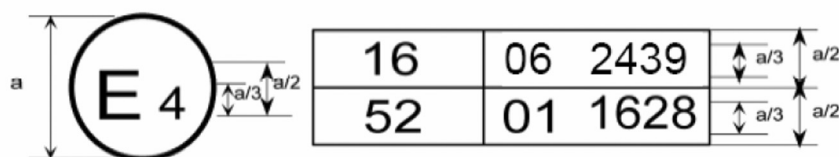
(vt käesoleva eeskirja lõige 5.2.4)

 $a =$ vähemalt 8 mm

Sõidukile kinnitatuna näitab ülaltoodud tüüfikinnitusmärk, et asjaomane sõidukitüüp on turvavööde osas kinnitatud Madalmaades (E4) eeskirja nr 16 kohaselt. Tüüfikinnitusnumber näitab, et tüüfikinnitus anti vastavalt eeskirjale nr 16, mida on muudetud 06-seeria muudatustega.

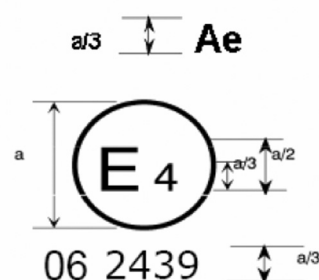
Näidis B

(vt käesoleva eeskirja lõige 5.2.5)

 $a =$ vähemalt 8 mm

Sõidukile kinnitatuna näitab ülaltoodud tüüfikinnitusmärk, et asjakohane sõidukitüüp on kinnitatud Madalmaades (E4) eeskirjade nr 16 ja 52 kohaselt. ⁽¹⁾ Tüüfikinnitusnumbrid näitavad, et kuupäevadel, kui vastavad tüüfikinnitused anti, hõlmas eeskiri nr 16 06-seeria muudatusi ja eeskiri nr 52 hõlmas 01-seeria muudatusi.

2. Turvavöö tüüfikinnitusmärkide asetus (vt käesoleva eeskirja lõige 5.3.5)

 $a =$ vähemalt 8 mm

⁽¹⁾ Teine number on esitatud näitena.

Ülaloodud tüübikinnitusmärgiga turvavöö on kolmepunktiivöö (A), mis on varustatud energianeelduriga (e) ning kinnitatud Madalmaades (E4) numbril 062439 all; tüübikinnituse andmise ajal eeskiri juba hõlmas 06-seeria muudatusi.



Ülaloodud tüübikinnitusmärgiga turvavöö on vöörihm (B), mis on varustatud 4. tüüpi mitmetoimelise tõmburiga (m) ning kinnitatud Madalmaades (E4) numbril 062489 all; tüübikinnituse andmise ajal eeskiri juba hõlmas 06-seeria muudatusi.

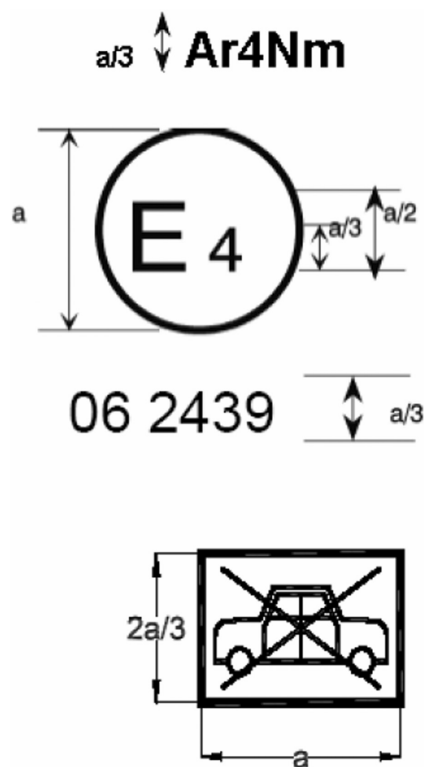
Märkus: Tüübikinnitusnumber ja lisatähis(ed) peavad asetsema ringi lähedusse ning kas üles või allapoole E-tähte või sellest paremale või vasakule. Tüübikinnitusnumbrit tähistavad numbrid peavad olema sama suured kui E-täht ning samasuunalised. Lisatähis(ed) peavad asetsema tüübikinnitusnumbri vastas. Vältida tuleks rooma numbrite kasutamist tüübikinnitusnumbritena, et ennetada segadust teiste sümbolitega.



Ülaloodud tüübikinnitusmärgiga turvavöö on turvavöö eritüüp (S), mis on varustatud energianeelduriga (e) ning kinnitatud Madalmaades (E4) numbril 0622439 all; tüübikinnituse andmise ajal eeskiri juba hõlmas 06-seeria muudatusi.

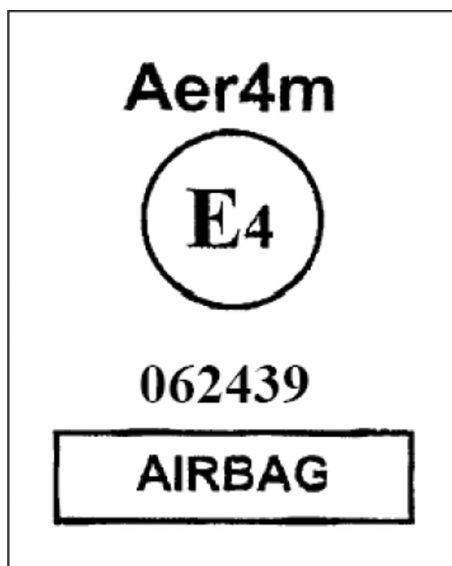


Ülaloodud tüübikinnitusmärgiga turvavöö on turvasüsteemi osa (Z), see on turvavöö eritüüp (S), mis on varustatud energianeelduriga (e). See on kinnitatud Madalmaades (E4) numbril 0624391 all; tüübikinnituse andmise ajal eeskiri juba hõlmas 06-seeria muudatusi.



a = vähemalt 8 mm

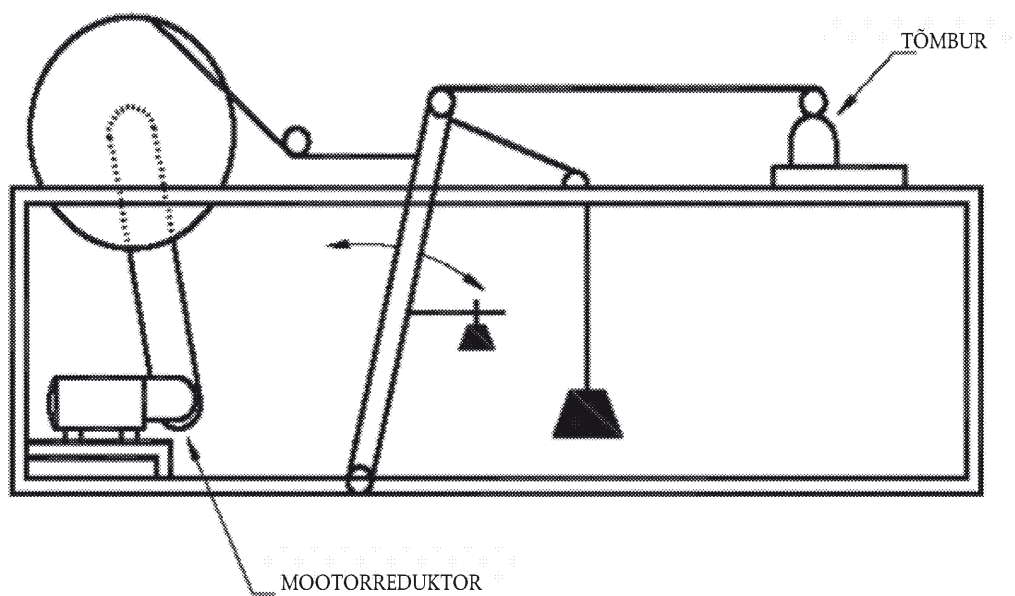
Käesoleva tüübikinnitusmärgiga turvavöö on kolmepunktivöö (A), mis on varustatud 4N-tüüpi (r4N) mitmetoimelise (m) tõmburiga, millele on antud tüübikinnitus Madalmaades (E4) numbri 062439 all; tüübikinnituse andmise ajal eeskiri juba hõlmas 06-seeria muudatusi. Seda turvavööd ei tohi paigaldada M1-kategooria sõidukitele.



Käesoleva tüübikinnitusmärgiga turvavöö on kolmepunktivöö (A), mis on varustatud energianeelduriga (e), saanud tüübikinnituse vastavalt käesoleva eeskirja lõikele 6.4.1.3.3 ning varustatud 4. tüüpi (r4) mitmetoimelise (m) tõmburiga, millele on antud tüübikinnitus Madalmaades (E4) numbri 062439 all. Kaks esimest numbrit näitavad, et tüübikinnituse andmise ajal eeskiri juba hõlmas 06-seeria muudatusi. See turvavöö tuleb paigaldada sõidukisse, mis on varustatud turvapadjaga asjakohase istme juures.

3. LISA

TÕMBURIMEHCHANISMI KESTVUSE KATSETAMISEKS ETTENÄHTUD SEADME DIAGRAMM



4. LISA

AVARIIL LUKUSTUVATE TÕMBURITE LUKUSTUMISKATSES ETTENÄHTUD SEADME DIAGRAMM

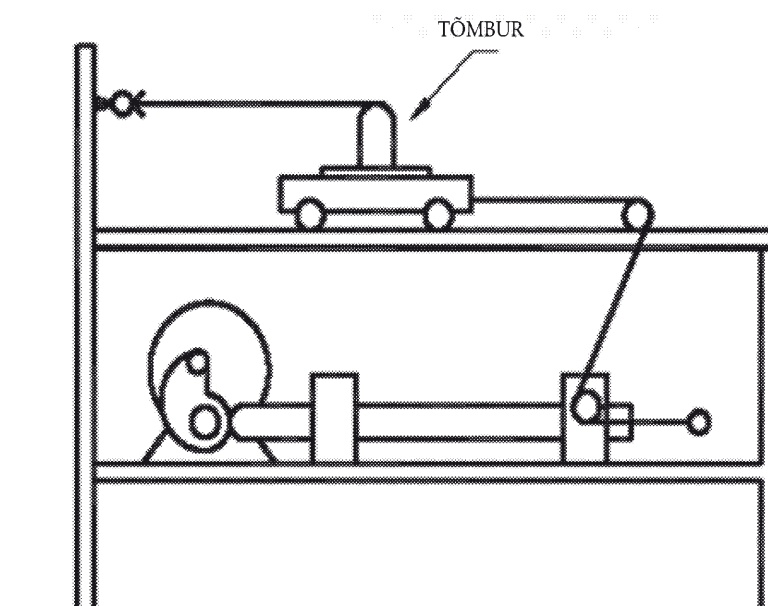
Skeemil on kujutatud nõuetekohane seade, mis on varustatud mootoriga veetava nukiga, mille tõukur on trosside abil ühendatud väikese rõõbastel liikuva katsesõidukiga. Tõukuri ehituse ja mootori kiiruse kombinatsioon annab vajaliku kiirenduse koos käesoleva eeskirja lõikes 7.6.2.2 ettenähtud kiirenduse kasvumääraga. Tõuge peab olema suurem kui lindi suurim lubatud liikumine enne lukustumist.

Katsesõidukile monteeritakse pööratav alus, mis võimaldab asetada tõmburi eri asenditesse katsesõiduki liikumissuuna suhtes.

Tõmburi tundlikkuse katsetamisel rihma liikumise suhtes paigaldatakse tõmbur nõuetekohasele liikumatule toendile ning rihm kinnitatakse katsesõiduki külge.

Eespool nimetatud katsete tegemisel tuleb tootja või tootja esindaja poolt tarnitud mis tahes toendid jne ühendada katseseadmega, et võimalikult täpselt simuleerida sõiduki puhul ettenähtud paigaldust.

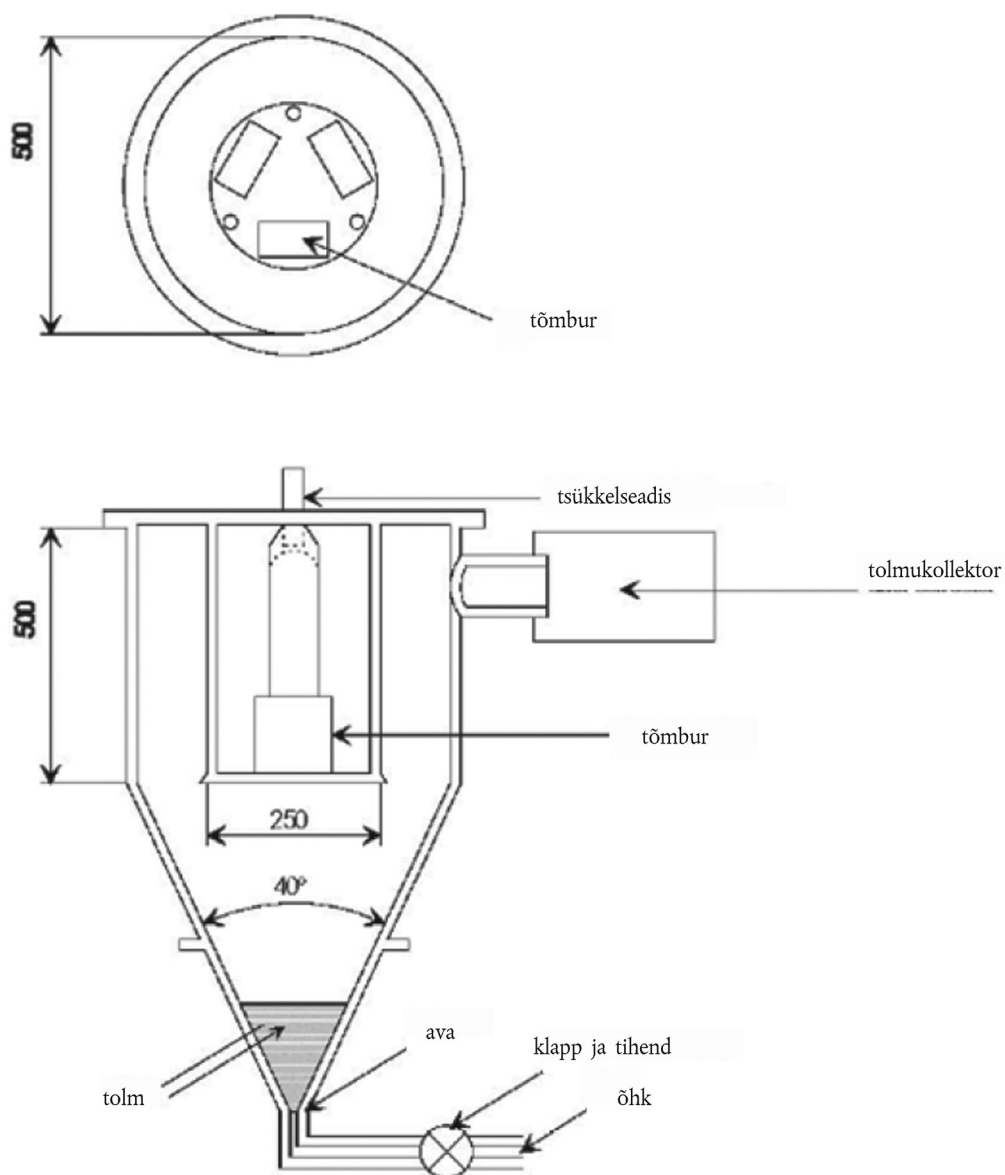
Kõigi täiendavate toendite ja muude sõiduki puhul ettenähtud paigalduse simuleerimiseks vajalike osadega varustamine on tootja või tootja volitatud esindaja ülesanne.



5. LISA

TOLMUKINDLUSE KATSETAMISEKS ETTENÄHTUD SEADME DIAGRAMM

(Mõõtmed millimeetrites)



6. LISA

KATSESÕIDUKI, ISTME, KINNITUSPUNKTIDE JA SEISKAMISSEADISE KIRJELDUS

1. KATSESÕIDUK

Turvavööde katsetamiseks mõeldud ainult istet sisaldava katsesõiduki mass peab olema 400 ± 20 kg. Turvasüsteemide katsetamiseks mõeldud sõidukikerega katsesõiduki mass peab olema 800 kg. Vajaduse korral võib katsesõiduki ja sõiduki kere kogumassi lisade abil 200 kg võrra suurendada. Kogumassi ja nimiväärtuse erinevus ei tohi ühelgi juhul olla suurem kui ± 40 kg.

2. ISTE

Muude kui turvasüsteemide katsetamise puhul peab iste olema jäiga konstruktsiooniga ja sileda pinnaga. Tuleb tugineda käesoleva lisa joonisel 1 esitatud andmetele ning hoolt kanda, et turvavöö ei puutuks kokku metallosadega.

3. KINNITUSPUNKTID

- 3.1. Turvavöö puhul, mis on varustatud turvavöö kõrguse reguleerimiseadmega vastavalt käesoleva eeskirja lõikele 2.14.6, peab seade olema kinnitatud jäigale raamile või sõiduki osale, millele see kinnitatakse tavaliselt ning mis kinnitatakse kindlalt katsesõidukile.

- 3.2. Kinnituspunktid peavad asetsema joonise 1 kohaselt. Kinnituspunktile vastavad märgid tähistavad turvavöö otste kas katsesõidukile või, olenevalt olukorrast, koormusandurile kinnitamise kohta. Tavapärase kasutuse kinnituspunktid on punktid A, B ja K, juhul kui kaugus luku ülaseri ja rihmahoidja kinnitusava vahel ei ole üle 250 mm. Vastasel korral kasutatakse punkte A1 ja B1. Kinnituspunktide asendi lubatava hälbe kohaselt peab iga kinnituspunkt asetsema kõige rohkem 50 mm kaugusel joonisel 1 kujutatud vastavatest punktidest A, B ja K või vastavatest punktidest A1, B1 ja K olenevalt asjaoludest.

- 3.3. Kinnituspunkte kandev alus peab olema jäik. Ülemine kinnituspunkt ei tohi koormuse 98 daN pikisuunas rakendamise korral nihkuda kõnealus suunas üle 0,2 mm. Katsesõiduki ehitus peab olema selline, et katse ajal ei teki kinnituspunkte kandvate osade jäävdeformatsiooni.

- 3.4. Kui tõmburi kinnitamiseks on vaja neljandat kinnituspunkti, peab see kinnituspunkt:

paiknema punkti K läbival vertikaalsel tasapinnal;

võimaldama tõmburi seadmist tootja poolt ettenähtud kaldesse;

paiknema ringjoonel raadiusega $KB1 = 790$ mm, kui rihma pikkus ülemise rihmajuhiku ja tõmburist väljumise kohal ei ole alla 540 mm, või kõigil muudel juhtudel ringjoonel keskpunktiga K ja raadiusega 350 mm.

4. SEISKAMISSEADIS

- 4.1. Seadis koosneb kahest identsest paralleelselt paigaldatud energianeeldurist, välja arvatud turvasüsteemid, mille puhul kasutatakse nelja energianeeldurit 800 kg nimimassi kohta. Vajaduse korral kasutatakse täiendavat energianeeldurit nimimassi iga lisanduva 200 kg kohta. Igasse energianeeldurisse kuulub:

terastorst väliskate;

energianeelduri poliüuretaanist toru;

energianeelduri sisse ulatuv oliivikujuline poleeritud terasnupp ja

telg ja löögiplaat.

- 4.2. Kõnealuse energianeelduri eri osade mõõtmed on esitatud joonistel 2, 3 ja 4 diagrammidena.

- 4.3. Energiat neelavate ainete omadused on esitatud käesoleva lisa tabelis 1. Vahetult enne iga katset tuleb eelnevalt kasutamata torusid konditsioneerida vähemalt 12 tundi temperatuuril 15–25 °C. Turvavööde või turvasüsteemide dünaamilise koormuskatse ajal peab seiskamiseadise temperatuur olema sama nagu kalibreerimiskatsel, lubatava hälbega ± 2 °C. Seiskamiseadisega seotud nõuded on esitatud käesoleva eeskirja 8. lisas. Kasutada on lubatud ka ükskõik millist muud samalaadseid tulemusi andvat seadist.

Tabel 1

Energiat neelavate ainete karakteristikud

(ASTM D 735-meetod, kui ei ole teisiti ette nähtud)

Shore'i kõvadus A:	95 + 2 temperatuuril 20 + 5 °C
Tõmbetugevus:	$R_o > 343 \text{ daN/cm}^2$
Minimaalne venivus:	$A_o > 400 \%$
Moodul venivusel 100 %:	$> 108 \text{ daN/cm}^2$
venivusel 300 %:	$> 235 \text{ daN/cm}^2$
Külmarabedus (ASTM D 736-meetod):	5 tundi temperatuuril – 55 °C
Jäävdeformatsioon kokkusurumisel (B-meetod):	22 tundi temperatuuril 70 °C < 45 %
Tihedus temperatuuril 25 °C:	vahemikus 1,05–1,10
Katsetamine õhu käes (ASTM D 573-meetod):	

70 tundi temperatuuril	— Shore'i kõvadus A:	maksimaalne varieerumine + 3
100 °C	— tõmbetugevus:	vähene mine < 10 % R_o väärtusest
	— venivus:	vähene mine < 10 % A_o väärtusest
	— mass:	vähene mine < 1 %

Sukeldamine õlis (ASTM nr 1 õli meetod):

70 tundi temperatuuril	— Shore'i kõvadus A:	maksimaalne varieerumine ± 4
100 °C	— tõmbetugevus:	vähene mine < 15 % R_o väärtusest
	— venivus:	vähene mine < 10 % A_o väärtusest
	— maht:	paisumine < 5 %

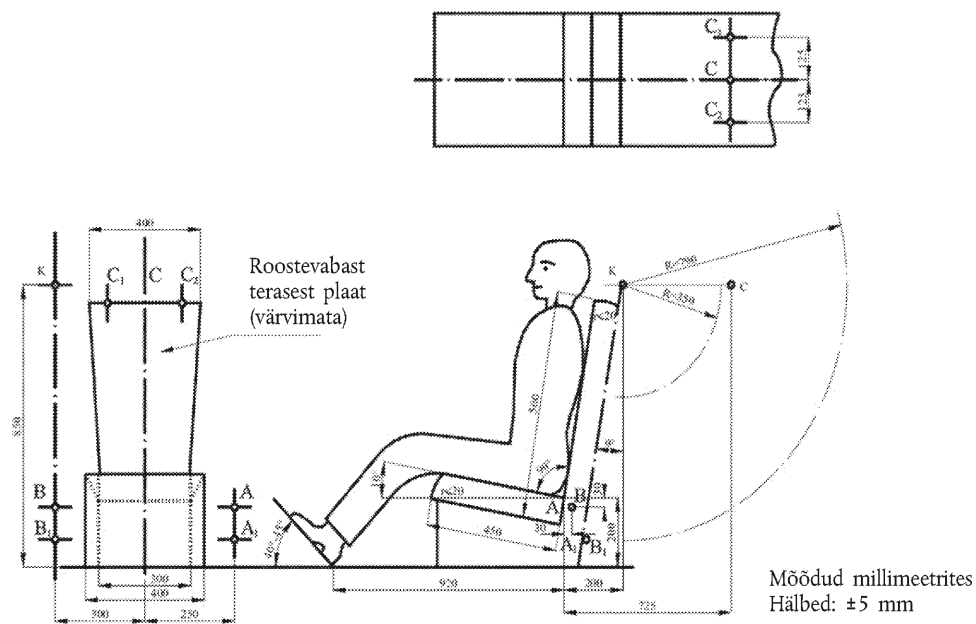
Sukeldamine õlis (ASTM nr 3 õli meetod):

70 tundi temperatuuril	— tõmbetugevus:	vähene mine < 15 % R_o väärtusest
100 °C	— venivus:	vähene mine < 15 % A_o väärtusest
	— maht:	paisumine < 20 %

Sukeldamine destilleeritud vees:

1 nädal temperatuuril	— tõmbetugevus:	vähene mine < 35 % R_o väärtusest
70 °C	— venivus:	kasv < 20 % A_o väärtusest

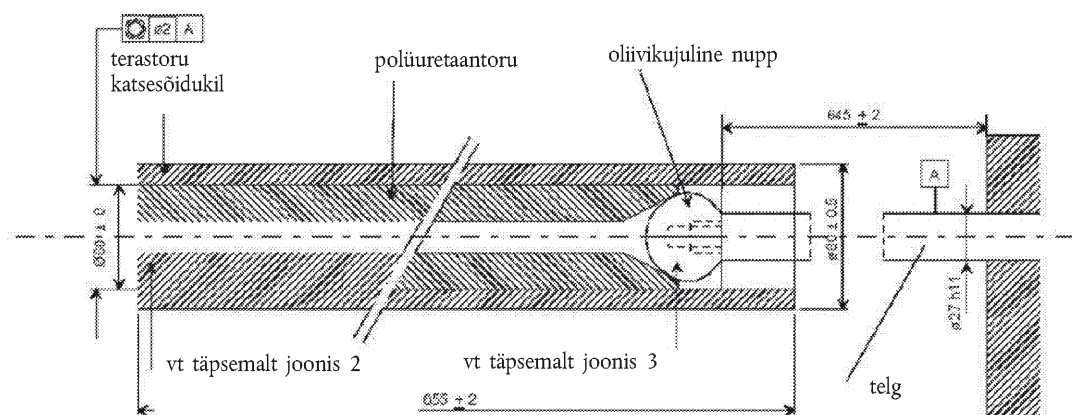
Joonis 1

Katsesõiduk, iste, kinnituspunkt

Joonis 2

Seiskamisseadis

(kokku pandud)

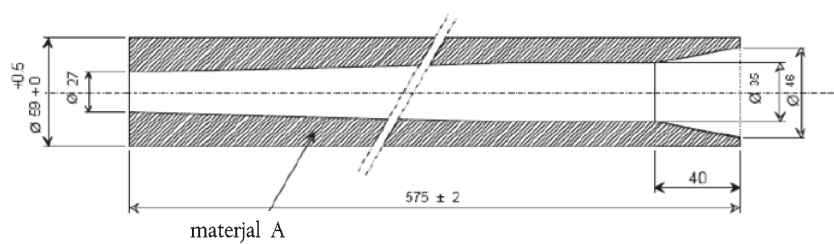


Lõtk defineeritud vastavalt polüuretaantoru välisele diameetrile (kerge lükkega kohale)

Joonis 3

Seiskamisseadis

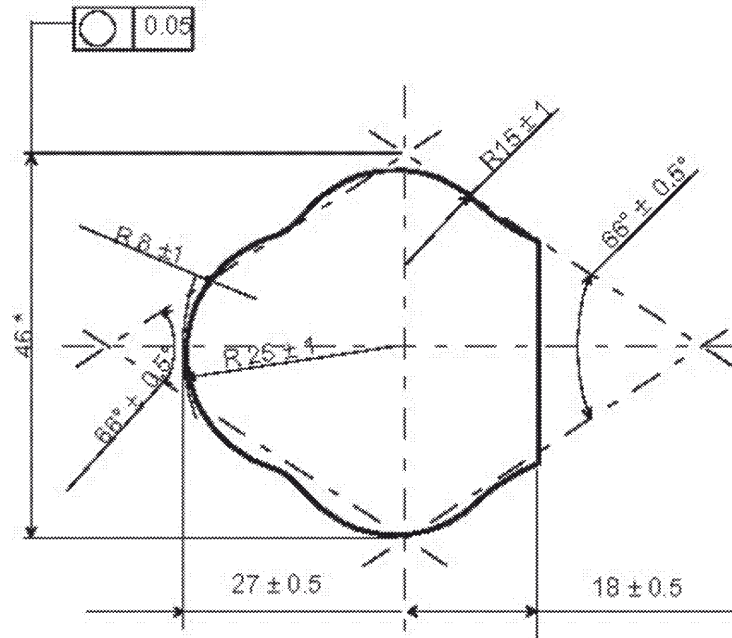
(polüuretaantoru)

Spindli pinnatöötlus $\sqrt{32}$ Interferentsist tingitud hälve $\pm 0,2$
Kõik mõõdud on esitatud millimeetrites

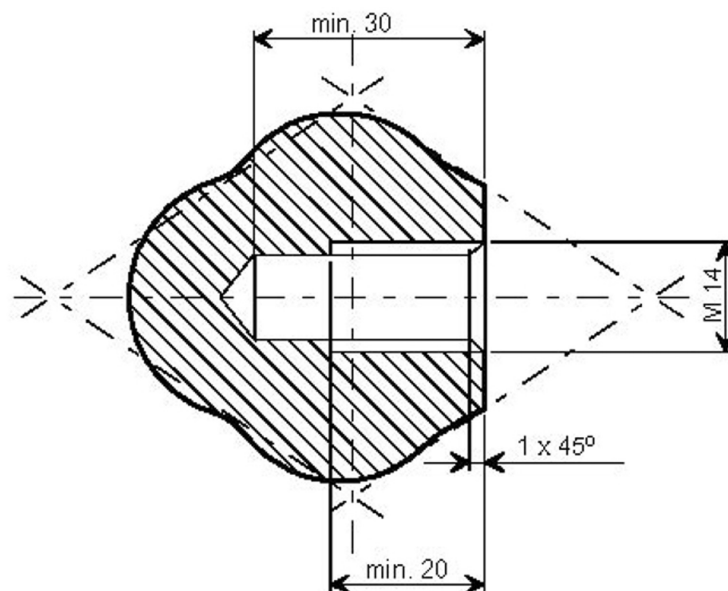
Joonis 4

Seiskamisseadis

(oliivikujuline nupp)



(*) See mõõt võib varieeruda vahemikus 43–49 mm
Mõõdud millimeetrites



Mõõdud millimeetrites

Pinnatöötlus $\sqrt{0.4}$

Interferentsist tingitud hälve $\pm 0,1$

7. LISA

MANNEKEENI KIRJELDUS

1. MANNEKEENI TEHNILISED ANDMED

1.1. Üldteave

Mannekeeni põhikarakteristikud esitatakse järgmistel joonistel ja järgmistes tabelites:

Joonis 1. Pea, kael ja torso külgsuunas

Joonis 2. Pea, kael ja torso eesvaates

Joonis 3. Puus, reied ja säärelülid külgsuunas

Joonis 4. Puus, reied ja säärelülid eesvaates

Joonis 5. Põlvliigutused;

Joonis 6. Mannekeen istuvas asendis, kusjuures esitatakse:

raskuskeskme asukoht,

punktid, kust mõõdetakse mannekeeni nihkumist, ning

õlakõrgus

Tabel 1. Mannekeeni osade viitenumbrid, nimetused, materjal ja põlvliigutused

Tabel 2. Pea, kaela, torso, reie ja säärelülid massid

1.2. Mannekeeni tehnilised andmed

1.2.1. Säärelülid (vt joonised 3 ja 4)

Säär koosneb kolmest osast:

— tallaplaat (30);

— säärelülitoru (29) ning

— põlvliigutuse (26).

Põlvliigutus on kaks salku, mis piiravad säärelülid liikumist reie suhtes.

Säärelülid pöörde otseasendist taha võib olla umbes 120°.

1.2.2. Reie ehitus (vt joonised 3 ja 4)

Reie koosneb kolmest osast:

— põlvliigutuse (22);

— reielatt (21) ning

— puusatoru (20).

Põlve liikumist piiravad kaks säärelülid eenditega haarduvat põlvliigutuse (22) salku.

1.2.3. Torso ehitus (vt joonised 1 ja 2)

Torso koosneb järgmisest osadest:

— puusatoru (2);

- rullkett (4);
- roided (6 ja 7);
- rinnak (8) ning
- keti kinnitusdetailid (3 ning osaliselt 7 ja 8).

1.2.4. Kael (vt joonised 1 ja 2)

Kael koosneb seitsmest poliüuretaankettast (9). Kaela jäikust saab reguleerida keti pingutusseadise abil.

1.2.5. Pea (vt joonised 1 ja 2)

Pea (15) ise on õõnes, poliüuretaani tugevdatakse terasplaadiga (17). Kaela reguleerimist võimaldav keti pingutusseadis koosneb polüamiidplokist (10), torujast vahetükist (11) ja pingutusosistest (12) ja (13). Pea on pööratav esimese ja teise kaelalüli liigendist (kandelüli ja telglüli liigend), mis koosneb reguleerimissõlmest (14 ja 18), vahetükist (16) ja polüamiidplokist (10).

1.2.6. Põlveliigend (vt joonis 4)

Säär ja reied on ühendatud toru (27) ja pinguti (28) abil.

1.2.7. Puusaliigend (vt joonis 4)

Reied ja torso on ühendatud toru (23), hõõrdketaste (24) ja pingutusseadise (25) abil.

1.2.8. Poliüuretaan

Tüüp: PU 123 CH-ühend

Kõvadus: 50–60 Shore'i kõvadus A

1.2.9. Mannekeeni riietus

Mannekeen kannab eriotstarbelist kombinesooni (vt tabel 1).

2. REGULEERIMISSEADMED

2.1. Üldteave

Mannekeeni kalibreerimiseks teatavate väärtuste ja üldmassi järgi tuleb massi jaotumist reguleerida puusaliigendile kinnitatava kuue tasakaalustava raskuse abil, millest iga raskuse kaal on 1 kg. Torso tagumisele osale võib kinnitada veel kuus poliüuretaanraskust, millest igaüks kaalub 1 kg.

3. POLSTER

Polster pannakse mannekeeni rindkere ja kombinesooni vahele. Polstri valmistamiseks peab kasutama järgmistele nõuetele vastavat polüetüleenvahtu:

Kõvadus: 7–10 Shore'i kõvadus A

Paksus: 25 mm + 5

Polster peab olema vahetatav.

4. LIIGENDITE REGULEERIMINE

4.1. Üldteave

Reprodutseeritavate tulemuste saamiseks tuleb kindlaks määrata ja üle kontrollida iga liigendi hõõrdumine.

4.2. Põlveliigend

Põlveliigend tõmmatakse pingule.

Reis ja säär pannakse vertikaalasendisse.

Säärt pööratakse 30° võrra.

Järk-järgult lõdvestatakse pingutit (28), kuni sääär hakkab oma raskuse mõjul allapoole vajuma.

Pinguti lukustatakse selles asendis.

4.3. Puusaliigend

Puusaliigend tõmmatakse pingule.

Reied asetatakse horisontaalselt ning torso tõstetakse vertikaalasendisse.

Torsot pööratakse ette, kuni see moodustab reiega 60° nurga.

Järk-järgult lõdvestatakse pingutit, kuni torso hakkab oma raskuse mõjul allapoole vajuma.

Pinguti lukustatakse selles asendis.

4.4. Kandelüli ja telglüli liigend

Kandelüli ja telglüli liigend reguleeritakse nii, et see püsib tasakaalus oma raskuse mõjul.

4.5. Kael

Kaela saab reguleerida keti pingutusseadise abil (13). Pärast kaela reguleerimist nihutatakse pinguti ülemist otsa vahemikus 4–6 cm, kui sellele rakendatakse horisontaalsuunas koormust 10 daN.

Tabel 1

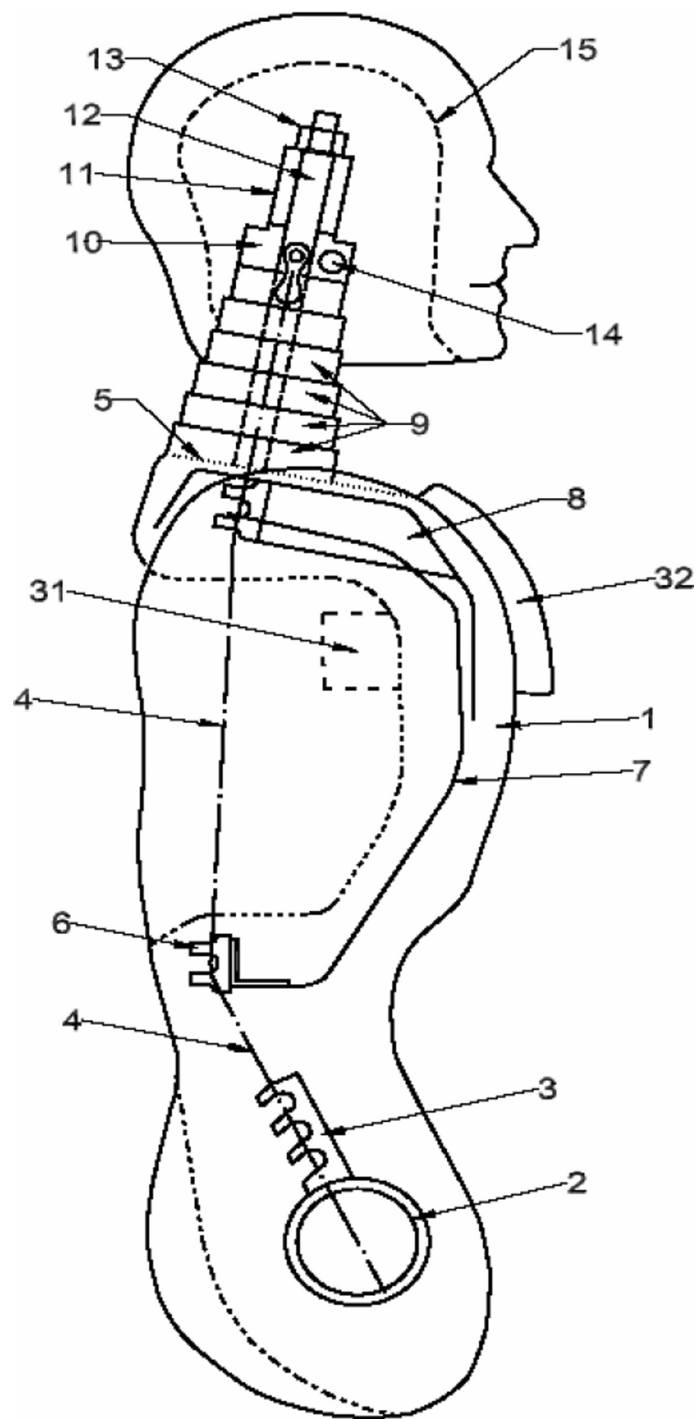
Viite-number	Nimetus	Materjal	Mõõtmed
1	Keha	Polüüretaan	—
2	Puusatoru	Teras	76 × 70 × 100 mm
3	Keti kinnitusdetailid	Teras	25 × 10 × 70 mm
4	Rullkett	Teras	3/4
5	Õlaplaat	Polüüretaan	—
6	Valtsitud osa	Teras	30 × 30 × 3 × 250 mm
7	Roided	Perforeeritud terasplaat	400 × 85 × 1,5 mm
8	Rinnak	Perforeeritud terasplaat	250 × 90 × 1,5 mm
9	Kettad (kuus)	Polüüretaan	ø 90 × 20 mm
			ø 80 × 20 mm
			ø 75 × 20 mm
			ø 70 × 20 mm
			ø 65 × 20 mm
			ø 60 × 20 mm
10	Plokk	Polüamiid	60 × 60 × 25 mm
11	Torujas vahetükk	Teras	40 × 40 × 2 × 50 mm
12	Pingutipolt	Teras	M16 × 90 mm

Viite-number	Nimetus	Materjal	Mõõtmed
13	Pingutimutter	Teras	M16
14	Kandelüli ja telglüli liigendi pinguti	Teras	ø 12 × 130 mm (M12)
15	Pea	Poliüuretaan	—
16	Torujas vahetükk	Teras	ø 18 × 13 × 17 mm
17	Tugevdusplaat	Teras	30 × 3 × 500 mm
18	Pingutimutter	Teras	M12 mm
19	Reied	Poliüuretaan	—
20	Puusatoru	Teras	76 × 70 × 80 mm
21	Reielatt	Teras	30 × 30 × 440 mm
22	Põlvetoru	Teras	52 × 46 × 40 mm
23	Puusa ühendustoru	Teras	70 × 64 × 250 mm
24	Hõõrdkettad (neli)	Teras	160 × 75 × 1 mm
25	Pingutiseade	Teras	M12 × 320 mm +
			Plaadid ja mutrid
26	Põlvetoru	Teras	52 × 46 × 160
27	Põlve ühendustoru	Teras	44 × 39 × 190 mm
28	Pingutiplaat	Teras	ø 70 × 4 mm
29	Sääreluutoru	Teras	50 × 50 × 2 × 460 mm
30	Tallaplaat	Teras	100 × 170 × 3 mm
31	Torsot tasakaalustav raskus (kuus)	Poliüuretaan	Iga raskuse kaal on 1 kg
32	Polster	Vahtpolüstüreen	350 × 250 × 25 mm
33	Kombinesoon	Puuvill ja polüamiidribad	—
34	Puusa tasakaalustavad raskused (kuus)	Teras	Iga raskuse kaal on 1 kg

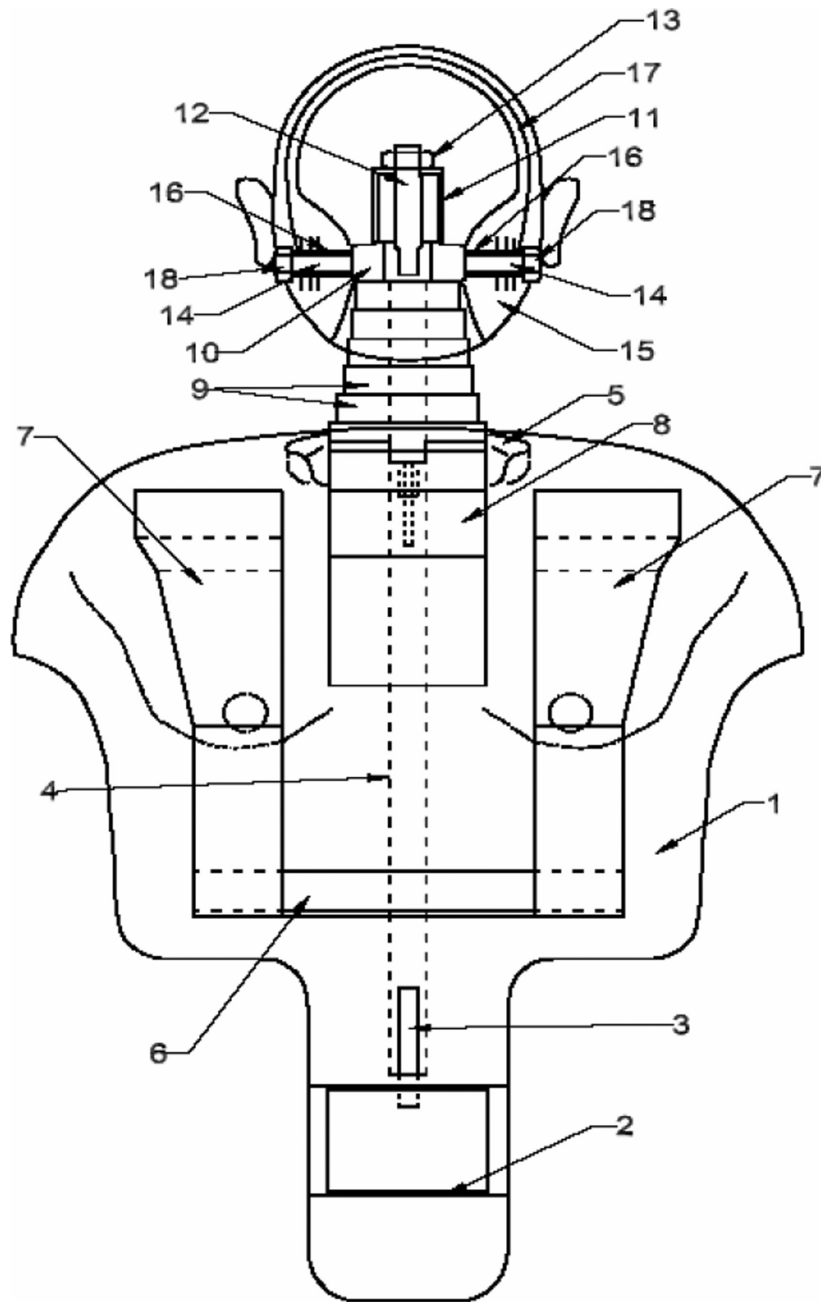
Tabel 2

Mannekeeni osad	Kaal kilogrammides
Pea ja kael	4,6 ± 0,3
Torso ja käsivarred	40,3 ± 1,0
Reied	16,2 ± 0,5
Säär ja jalalaba	9,0 ± 0,5
Üldmass koos tasakaalustavate raskustega	75,5 ± 1,0

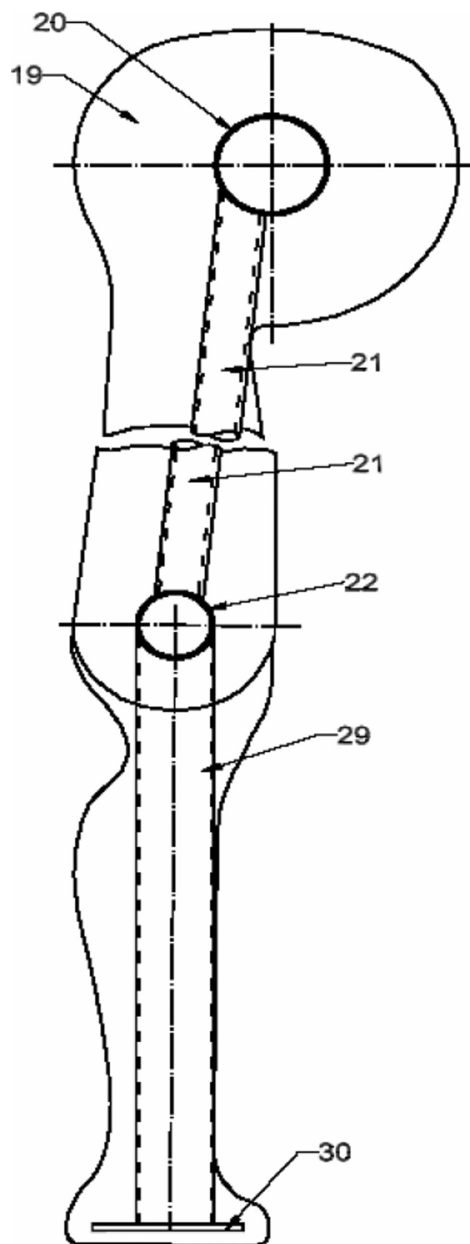
Joonis 1



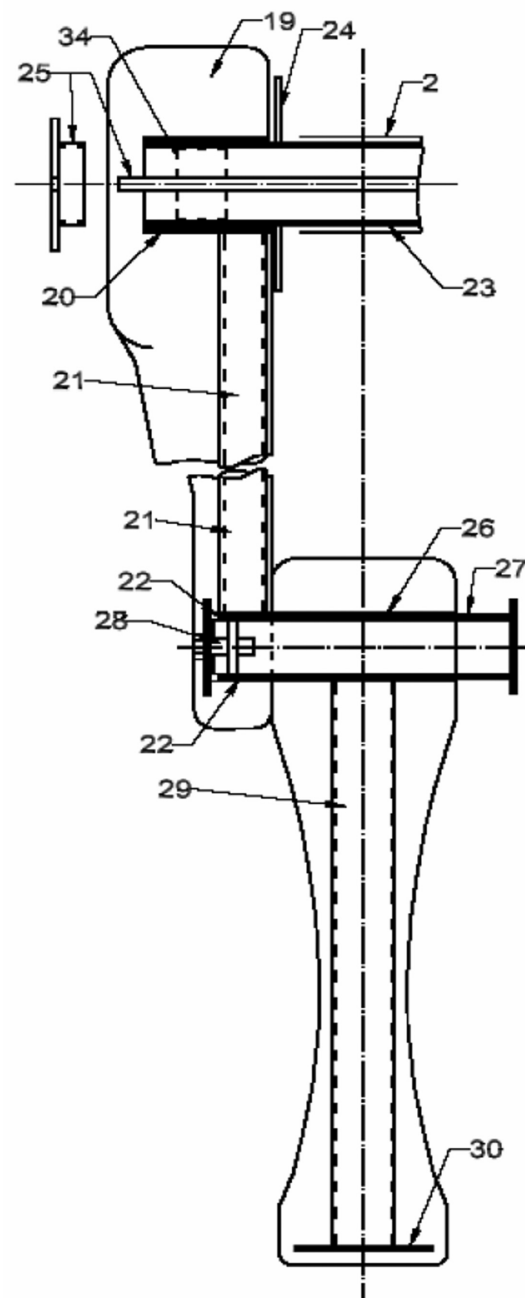
Joonis 2



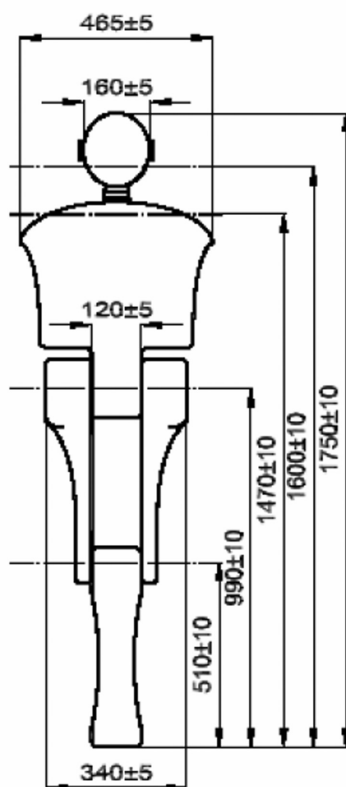
Joonis 3



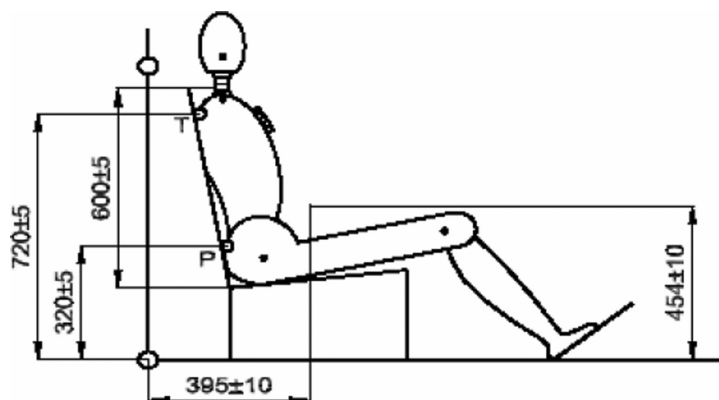
Joonis 4



Joonis 5



Joonis 6



Kõik mõõdud on esitatud millimeetrites

G = raskuskese

T = torso võrdluspunkt (asub mannekeeni tagumise osa keskjoonel)

P = vaagna võrdluspunkt (asub mannekeeni tagumise osa keskjoonel)

Nihkumise mõõtmise punktis P ei hõlma pöördosi puusatelje ümber ja vertikaaltelje ümber.

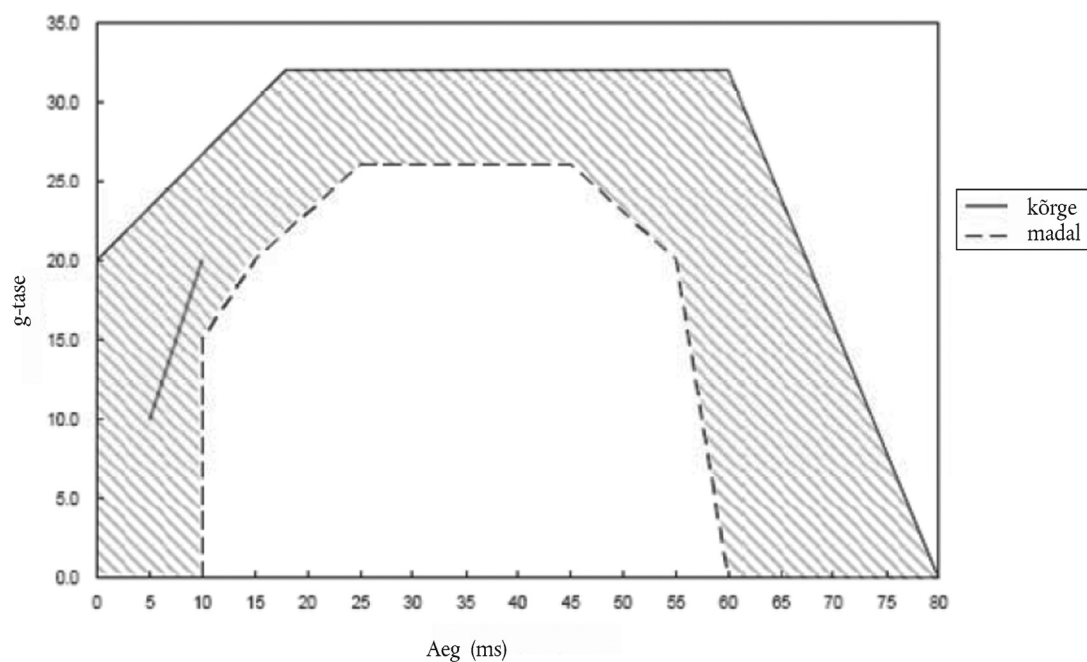
8. LISA

KATSESÕIDUKI AEGLUSTUS- VÕI KIIRENDUSKÕVER AJAÜHIKUS

Kalibreerimine ja mõõtmine peavad alati vastama rahvusvahelisele standardile ISO 6487 (2002); mõõteseadmed peavad vastama andmekanali sagedusklassi (CFC) 60 tehnilistele tingimustele.

Eri kõverate määratlus

Aeg (ms)	Kiirendus (g) Madal koridor	Kiirendus (g) Kõrge koridor
0	—	20
10	0	—
10	15	—
15	20	—
18	—	32
25	26	—
45	26	—
55	20	—
60	0	32
80	—	0



Lisasegment (vt punkt 7.7.4.2.) käib ainult kiirenduskelgu kohta.

9. LISA

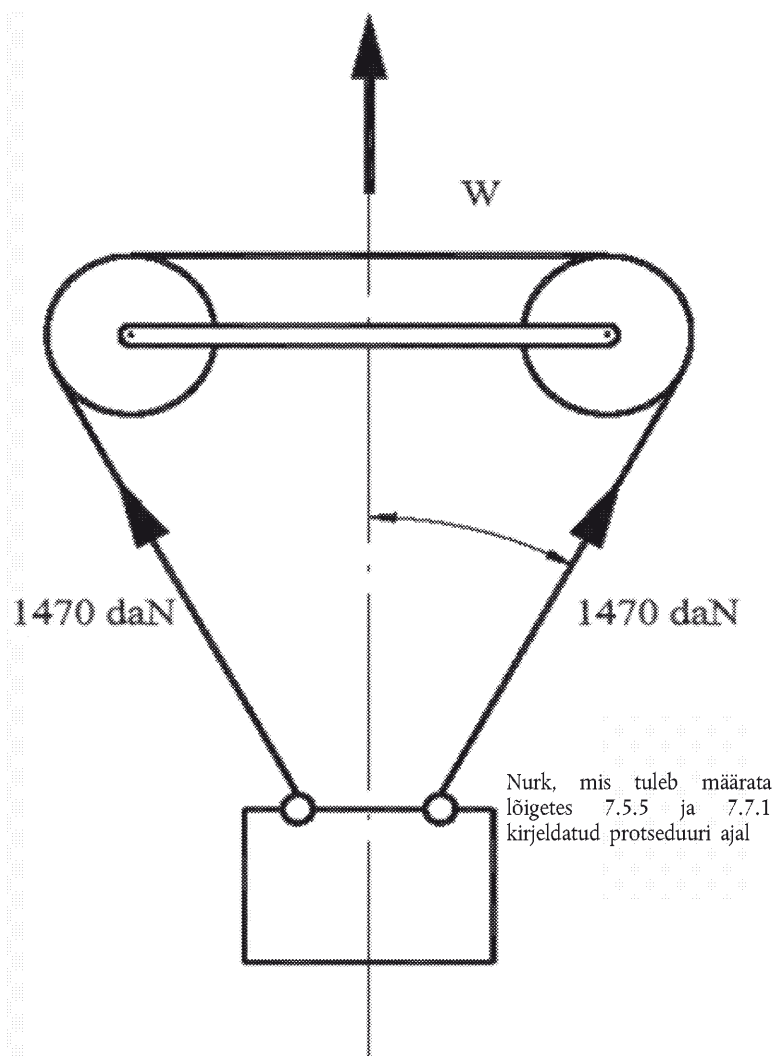
JUHEND

Iga turvavööga peab olema kaasas kasutusjuhend, mis hõlmab alljärgnevat või on koostatud selle liikmesriigi ametlikus keeles või ametlikes keeltes, kus turvavöö kavatakse müüki panna.

1. Paigaldusjuhend (ei ole vajalik tootja poolt paigaldatud turvavöödega varustatud sõiduki puhul), milles määratakse kindlaks seadisele ettenähtud sõidukitüüp ning seadise sõidukile kinnitamise nõuetekohane viis koos hoiatusega seoses rihmade hõõrdumise kohta.
2. Kasutusjuhend (võib sisaldada sõiduki kasutaja käsiraamatus, kui tootja tarnib juba paigaldatud turvavöödega sõiduki), mis tagab kasutajale turvavöö võimaluste maksimaalse kasutamise. Kõnealus juhendis tuleks viidata:
 - a) turvavöö kasutamise vajalikkusele kõikidel sõitudel;
 - b) turvavöö õigele kasutamisele, eelkõige:
 - i) luku paiknemisele ettenähtud kohas;
 - ii) rihma pingutatuse vajalikkusele kasutamise ajal;
 - iii) rihmade nõuetekohasele asendile ning vajadusele vältida nende keerumist;
 - iv) sellele, et iga rihm on ette nähtud ainult ühele sõitjale ning et rihma ei tohi kinnitada sõitja süles istuvale lapsele;
 - c) luku kasutusviisid;
 - d) reguleerimiseadise kasutusviisid;
 - e) seadisesse kuuluva tõmburi käivitusviis ning selle lukustumise kontrollimine;
 - f) soovitatavad turvavöö puhastamise ning vajaduse korral uuesti kokkupanemise viisid pärast puhastamist;
 - g) turvavöö väljavahetamise tarvidus juhul, kui seda on kasutatud raskes liiklusõnnetuses või kui sellel on tugeva kulumise või katkemise märke või kui turvavöö on varustatud visuaalse ülekoormuse näidikuga ja see näitab, et turvavöö ei sobi enam edasiseks kasutamiseks või eelpingutusseadmega varustatud turvavööde puhul siis, kui eelpinguti on tööle hakanud;
 - h) turvavöö muutmine mis tahes viisil võib muuta turvavöö kasutuks; nõuetekohase kokkupaneku juhend on vajalik eelkõige nende turvavöökomplektide puhul, mille ehitus võimaldab neid osadeks lahti võtta;
 - i) turvavöö on ette nähtud täiskasvanutele;
 - j) turvavöö hoidmine juhul, kui seda ei kasutata.
3. 4N-tüüpi tõmburiga varustatud turvavööde puhul peab kasutusjuhendis ja eelkõige pakenditel olema märged, et kõnealune turvavöö ei ole ette nähtud paigaldamiseks reisijate veoks mõeldud sõidukitele, milles on alla üheksa istme, juhiiste kaasa arvatud.
4. Kõigile sõidukitele, kus saab kasutada jalgadevahelise rihmaga komplekti, määrab paigaldusnõuded kasutajale tootja/taotleja. Traksvöö tootja määrab traksvöö kinnituspunktide tugevduse lisaelementide asetuse ning nende paigaldamise kõigis sõidukites, kus nende paigaldamine on ette nähtud.

10. LISA

KAHSIKLUKUKATSE



W = rakendatav koormus

11. LISA

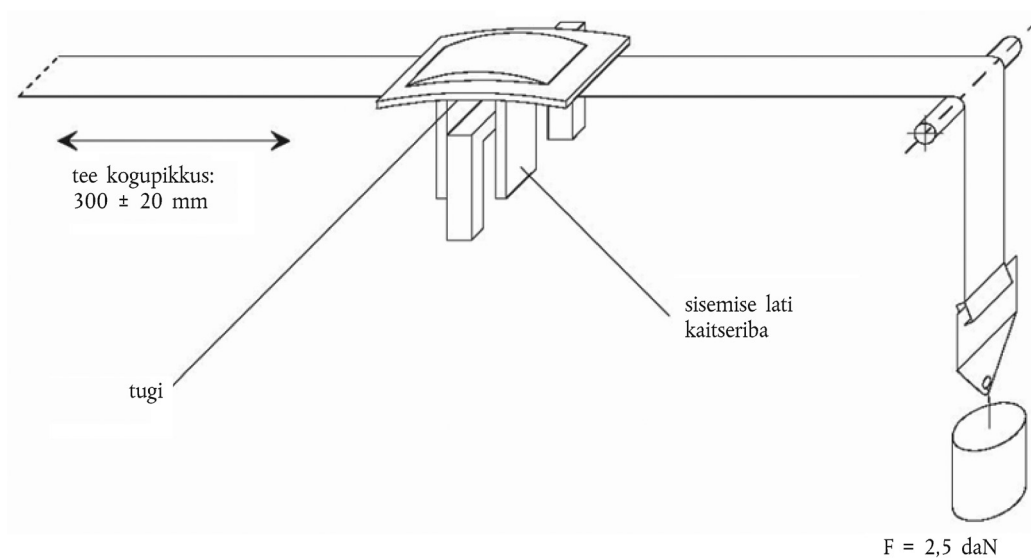
KULUMISKINDLUSE JA HOIDIKU LINDI LÄBILIBISEMISE KATSE

Joonis 1

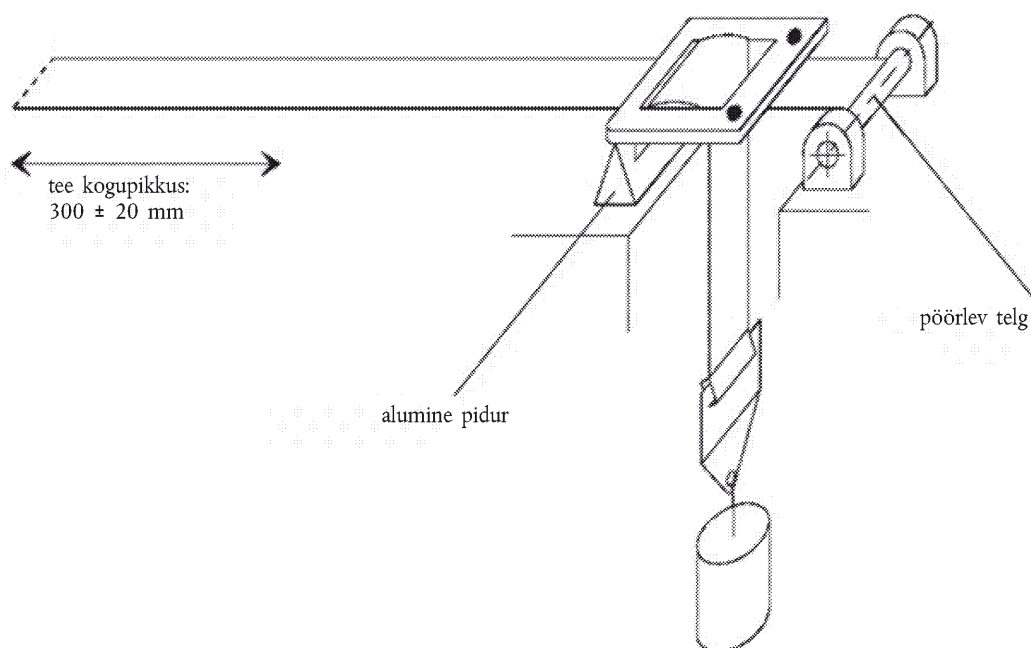
I tüübi katse

Testimisnäited vastavalt reguleerseadise tüübile

Näide a

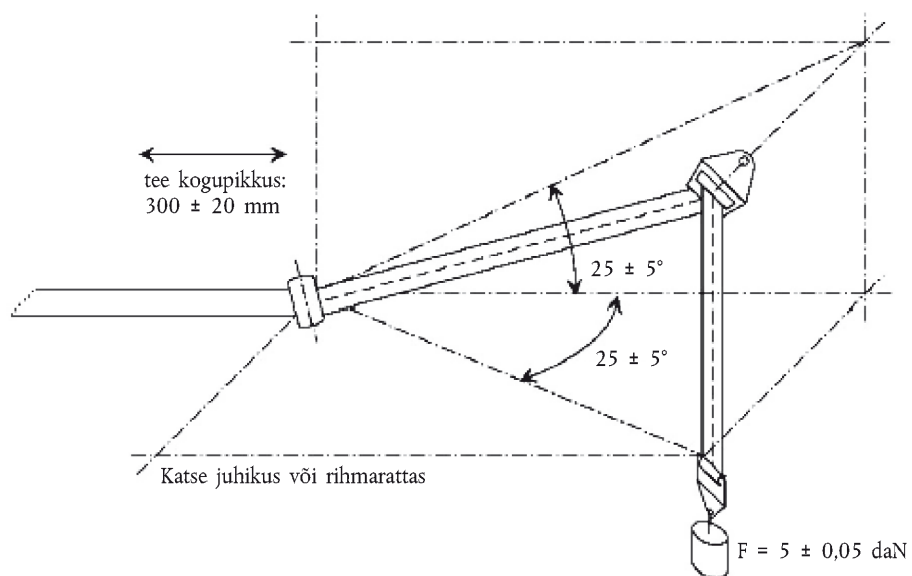
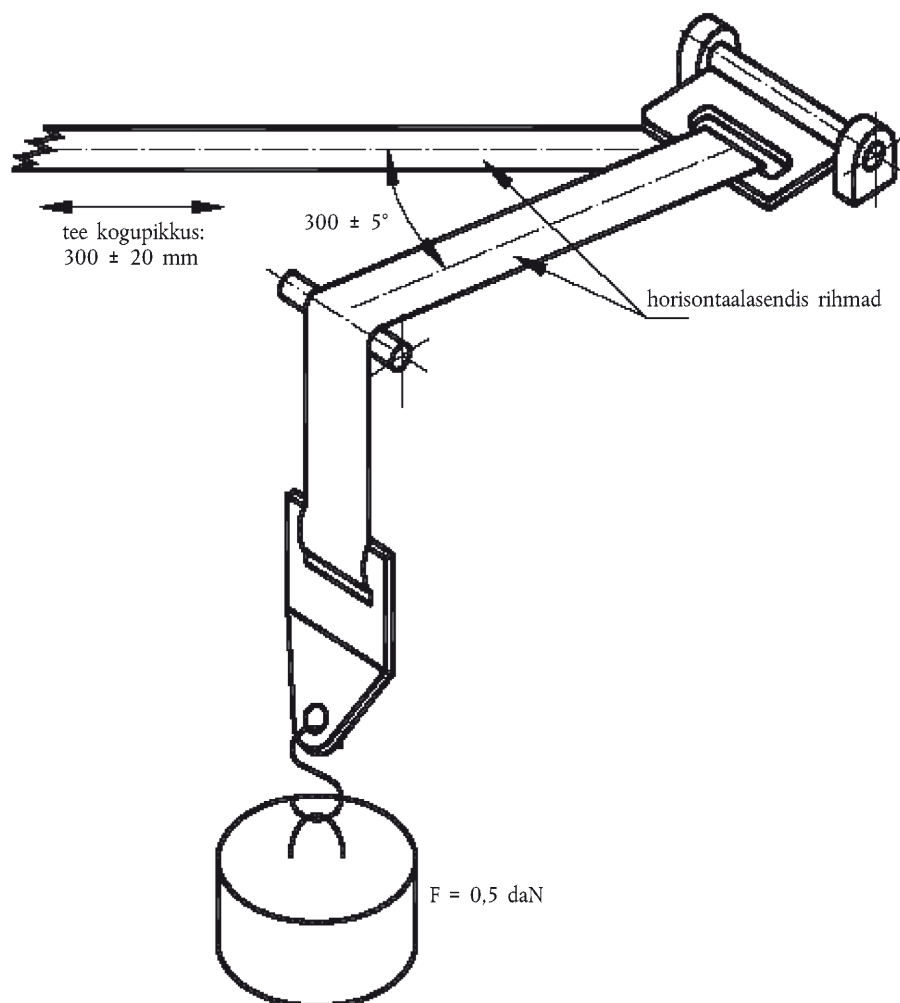


Näide b



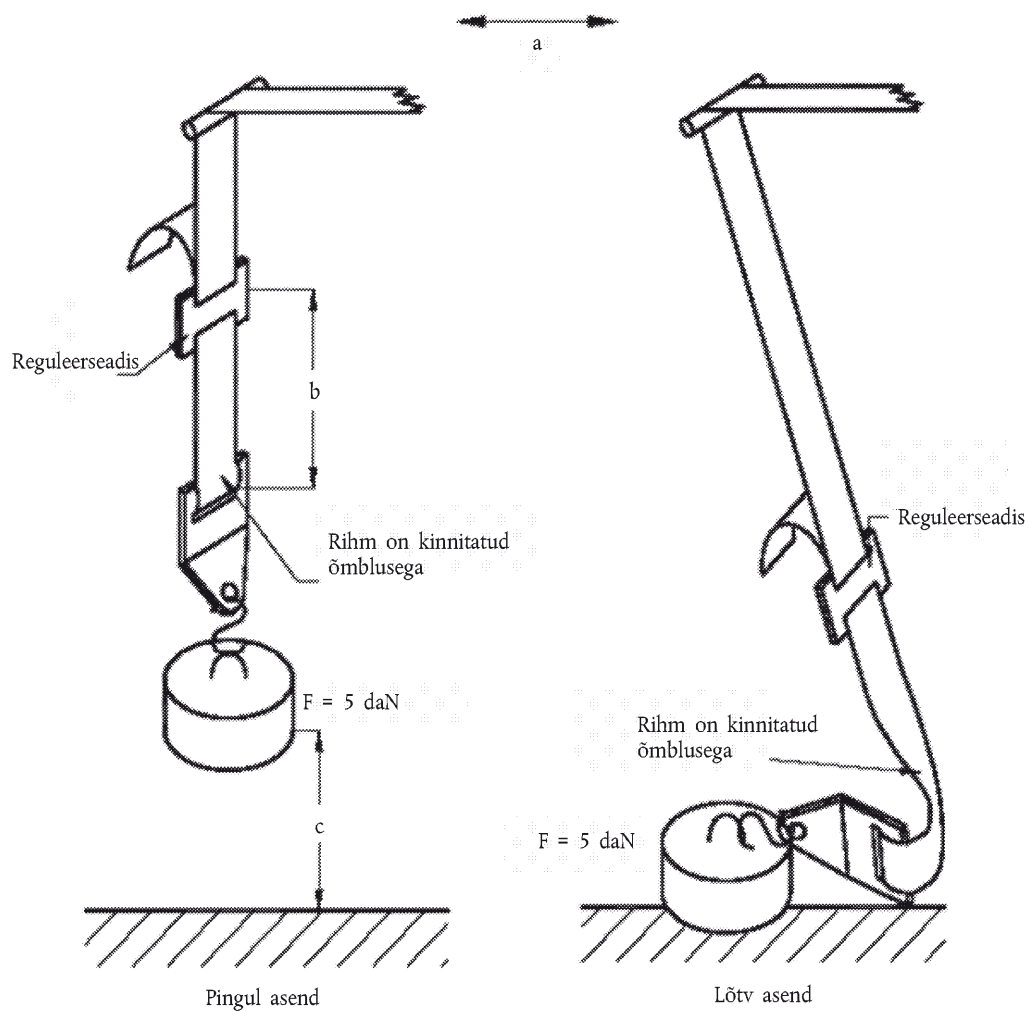
Joonis 2

2. tüübi katse



Joonis 3

3. tüübi katse ja hoidiku lindi läbilisemiskatse

Tee kogupikkus: 300 ± 20 mm

Katseseade koormust 5 daN juhitakse vertikaalselt nii, et koormus ei pöörle ja rihm ei keerdu.

Kinnitusseade kinnitatakse koormusele 5 daN samamoodi nagu sõidukis.

12. LISA

KORROSIOONIKATSE

1. KATSESEADE

1.1. Seade koosneb udukambrist, soolalahuse mahutist, nõuetekohaselt konditsioneeritud suruõhu etteandmiseadisest, ühest või mitmest peenpiiskpihustist, näidisetagedest, kambri soojendusseadisest ja vajalikest kontrollseadistest. Seadme mõõtmed ja konstruktsioonidetailid ei ole kohustuslikud, kui katsetingimused on täidetud.

1.2. Oluline on tagada, et kambri lakke või kattele kogunenud lahusetilgad ei kukuks katsenäidistele.

1.3. Katsenäidistelt langevad lahusetilgad ei tohi sattuda tagasi mahutisse ja uuesti pihustuda.

1.4. Seadme valmistamisel ei tohi kasutada udu sööbivust mõjutavaid materjale.

2. KATSENÄIDISTE PAIGUTUS UDUKAMBRIS

2.1. Näidised, välja arvatud tõmburid, tuleb kinnitada või riputada 15–30° nurga all vertikaaljoone suhtes ning võimaluse korral paralleelselt kambrit läbiva horisontaalse uduvoo põhisuunaga, vastavalt suurimale katsetatavale pinnale.

2.2. Tõmburid kinnitatakse või riputatakse üles nii, et rihma hoidvate rullide teljed on risti kambrit läbiva horisontaalse uduvoo põhisuunaga. Tõmburi rihmaava peab samuti olema pööratud kõnealuse põhisuuna poole.

2.3. Iga näidis peab olema asetatud nii, et udu saaks takistusteta langeda kõigile näidistele.

2.4. Iga näidis peab olema asetatud nii, et soolalahus ei tilguks ühelt näidiselt teisele.

3. SOOLALAHUS

3.1. Soolalahus valmistatakse 5 +1 kaaluosa naatriumkloriidi lahustamise teel 95 kaaluosas destilleeritud vees. Kasutatakse võimalikult vähese nikli ja vasesisaldusega naatriumkloriidi, mis kuivainena ei tohi sisaldada üle 0,1 % naatriumjodiidi ning kokku mitte rohkem kui 0,3 % lisandeid.

3.2. Pihustatuna 35 °C juures peab lahuse pH väärtus olema 6,5–7,2.

4. ÕHU JUURDEVOOL

Soolalahuse pihustamiseks pihustile või pihustitele juhitud suruõhk peab olema õli- ja lisandivaba ning survega 70 kN/m²–170 kN/m².

5. TINGIMUSED UDUKAMBRIS

5.1. Udukambri ekspositsiooniala temperatuur peab olema 35 ± 5 °C. Ekspositsioonialale tuleb asetada vähemalt kaks puhast udukogujat, mis takistavad katsenäidistelt ja mis tahes muudest allikatest pärit lahusetilkade kogunemist. Kogujad asetatakse katsenäidiste lähedusse, üks mis tahes pihustile võimalikult lähedale ja teine kõigist pihustitest võimalikult kaugemale. Udu peab olema selline, et vähemalt 16-tunnise ajavahemiku jooksul koguneb igasse kogujasse keskmiselt 1,0–2,0 ml lahust tunnis horisontaalse kogumisala iga 80 cm² kohta.

5.2. Pihusti või pihustid tuleb suunata või reguleerida nii, et juga ei langeks otse katsenäidistele.

[illegible]

14. LISA

TOODETE NÕUETELE VASTAVUSE KONTROLLIMINE**1. KATSED**

Turvavööd peavad vastama nõuetele, millel põhinevad järgmised katsed.

1.1. Lukustusläve ja avariil-lukustuvate tõmburite vastupidavuse kontrollimine

Vastavalt lõike 7.6.2 sätetele kõige ebasoodsamas suunas, pärast lõigetes 7.6.1, 7.2 ja 7.6.3 kirjeldatud kestvuskatset käesoleva eeskirja lõike 6.2.5.3.5 nõude kohaselt.

1.2. Iselukustuvate tõmburite vastupidavuse kontrollimine

Vastavalt lõike 7.6.1 sätetele, mida täiendavad lõigetes 7.2 ja 7.6.3 nimetatud katsed vastavalt käesoleva eeskirja lõikes 6.2.5.2.3 sisalduvale nõudele.

1.3. Rihmade konditsioneerimisele järgnev tugevuskatse

Vastavalt lõikes 7.4.2 kirjeldatud protseduurile pärast konditsioneerimist vastavalt käesoleva eeskirja lõigetes 7.4.1.1–7.4.1.5 sisalduvatele nõuetele.

1.3.1. Rihmade kulumiskindluskatsele järgnev tugevuskatse

Vastavalt lõikes 7.4.2 kirjeldatud protseduurile pärast konditsioneerimist vastavalt käesoleva eeskirja lõike 7.4.1.6 nõuetele.

1.4. Lindi läbilisemiskatse

Vastavalt käesoleva eeskirja lõikes 7.3 kirjeldatud protseduurile.

1.5. Jäikade osade katse

Vastavalt käesoleva eeskirja lõikes 7.5 kirjeldatud protseduurile.

1.6. Turvavöö või turvasüsteemi talitluse kontrollimine dünaamilises koormuskatses**1.6.1. Katsed konditsioneerimisega****1.6.1.1. vastavalt käesoleva eeskirja lõigete 7.7 ja 7.8 sätetele, kasutades turvavööd, millele on eelnevalt tehtud käesoleva eeskirja lõikes 7.6.1 ettenähtud tõmburi 45 000 tsüklit koosnev kestvuskatse ning ka käesoleva eeskirja lõigetes 6.2.2.4, 7.2 ja 7.6.3 ettenähtud katsed.****1.6.1.2. Iselukustuva tõmburiga varustatud turvavööd või turvasüsteemid: vastavalt käesoleva eeskirja lõigete 7.7 ja 7.8 sätetele, kasutades turvavööd, millele on eelnevalt tehtud lõikes 7.6.1. ettenähtud tõmburi 10 000 tsüklit koosnev kestvuskatse ning ka käesoleva eeskirja lõigetes 6.2.2.4, 7.2 ja 7.6.3 ettenähtud katsed.****1.6.1.3. Tõmburita turvavööd: vastavalt käesoleva eeskirja lõigete 7.7 ja 7.8 sätetele, kasutades turvavööd, millele on eelnevalt tehtud käesoleva eeskirja lõigetes 6.2.2.4 ja 7.2 ettenähtud katsed.****1.6.2. Katse konditsioneerimiseta**

Vastavalt käesoleva eeskirja lõigete 7.7 ja 7.8 sätetele.

2. KATSETE SAGEDUS JA TULEMUSED**2.1. Katsetamise sagedus vastavalt käesoleva lisa lõigete 1.1–1.5 nõuetele määratakse kindlaks pisteliselt ja statistiliselt alusel vastavalt regulaarsele kvaliteedikontrollile.**

- 2.1.1. Avariil-lukustuvate tõmburite puhul kontrollitakse peale selle kõiki seadiseid:
- 2.1.1.1. kas vastavalt käesoleva eeskirja lõigetes 7.6.2.1 ja 7.6.2.2 sätestatule kõige ebasoodsamas suunas, nagu on kirjeldatud lõikes 7.6.2.1.2. Katse tulemused peavad vastama käesoleva eeskirja lõigete 6.2.5.3.1.1 ja 6.2.5.3.3 nõuetele;
- 2.1.1.2. või vastavalt käesoleva eeskirja lõikes 7.6.2.3 sätestatule kõige ebasoodsamas suunas. Sellest olenemata võib kaldekiirus olla ettenähtud kiirusest suurem, niivõrd kui see ei mõjuta katse tulemusi. Tulemused peavad vastama käesoleva eeskirja lõike 6.2.5.3.1.4 nõuetele.
- 2.2. Vastavuse korral käesoleva lisa lõike 1.6 kohase dünaamilise koormuskatsega viiakse see läbi minimaalse sagedusega:
- 2.2.1. Katsed konditsioneerimisega
- 2.2.1.1. Avariil-lukustuva tõmburiga varustatud turvavööde puhul,
- kui päevatoodang on üle 1 000 turvavöö: võetakse üks iga 100 000 toodetud turvavöö kohta, kuid vähemalt üks turvavöö kahe nädala kohta,
- kui päevatoodang on 1 000 või alla 1000 turvavöö: võetakse üks turvavöö iga 10 000 toodetud turvavöö kohta, kuid vähemalt üks igast lukustusmehhanismi liigist aastas (¹),
- käesoleva lisa lõikes 1.6.1.1 ettenähtud katse jaoks.
- 2.2.1.2. Iselukustuva tõmburiga varustatud turvavööde ja tõmburita turvavööde puhul,
- kui päevatoodang on üle 1 000 turvavöö: võetakse üks iga 100 000 toodetud turvavöö kohta, kuid vähemalt üks turvavöö kahe nädala kohta,
- kui päevatoodang on 1 000 või alla 1000 turvavöö: võetakse üks iga 10 000 toodetud turvavöö kohta, kuid vähemalt üks turvavöö aastas,
- käesoleva lisa lõigetes 1.6.1.2 või 1.6.1.3 ettenähtud katse jaoks.
- 2.2.2. Katsed konditsioneerimiseta
- 2.2.2.1. Avariil-lukustuva tõmburiga varustatud turvavööde puhul tuleb eespool lõikes 1.6.2 ettenähtud katseks esitada järgmine arv näidiseid:
- 2.2.2.1.1. toodangu puhul mitte vähem kui 5 000 turvavööd päevas, võetakse kaks turvavööd iga 25 000 toodetud turvavöö kohta, kuid vähemalt üks turvavöö päevas igast lukustusmehhanismi liigist;
- 2.2.2.1.2. toodangu puhul vähem kui 5 000 turvavööd päevas, võetakse üks turvavöö iga 5 000 toodetud turvavöö kohta, kuid vähemalt üks turvavöö aastas igast lukustusmehhanismi liigist;
- 2.2.2.2. Iselukustuva tõmburiga ja tõmburita turvavööde puhul tuleb eespool lõikes 1.6.2 ettenähtud katseks esitada järgmine arv näidiseid:
- 2.2.2.2.1. toodangu puhul mitte vähem kui 5 000 turvavööd päevas, võetakse kaks turvavööd iga 25 000 toodetud turvavöö kohta, kuid vähemalt üks turvavöö päevas igast kinnitatud tüübist;
- 2.2.2.2.2. toodangu puhul vähem kui 5 000 turvavööd päevas, võetakse üks turvavöö iga 5 000 toodetud turvavöö kohta, kuid vähemalt üks vöö aastas igast kinnitatud tüübist;
- 2.2.3. Tulemused
- Katse tulemused peavad vastama käesoleva eeskirja lõikes 6.4.1.3.1 ettenähtud nõuetele.
- Mannekeeni ettenihkumist võib kontrollida käesoleva eeskirja lõike 6.4.1.3.2 (või vajadusel lõike 6.4.1.4) alusel konditsioneerimisega katse ajal, käesoleva lisa lõikes 1.6.1 ettenähtud lihtsustatud ja kohandatud meetodi abil.

(¹) Käesolevas lisas hõlmab mõiste „lukustusmehhanismi liik“ kõiki avariil-lukustuvaid tõmbureid, mille mehhanismid erinevad üksteisest ainult sensori kaldenurga (kaldenurkade) poolest sõiduki nulltelje süsteemi suhtes.

- 2.2.3.1. Tüübikinnituse puhul käesoleva eeskirja lõike 6.4.1.3.3 ja käesoleva lisa lõike 1.6.1 kohaselt tehakse ainult kindlaks, et ükski turvavöö osa ei purune ega rebene, ning kiirus rindkere võrdluspunktide nihkumisel 300 mm võrra ei ületa 24 km/h.
- 2.3. Kui katsenäidis ei vasta teatava konkreetse katse tingimustele, siis tehakse vähemalt kolme näidisega samasugustel nõuetel põhinev uus katse. Kui dünaamilistel koormuskatsetel selgub, et üks nimetatud näidistest ei vasta nõuetele, siis teatab tüübikinnituse valdaja või tüübikinnituse valdaja ametlik esindaja tüübikinnituse andnud pädevale asutusele toodete vastavuse taastamiseks võetud meetmetest.
-

15. LISA

MOOTORSÕIDUKITE ISTEKOHTADE H-PUNKTI JA TORSO TEGELIKU KALDENURGA MÄÄRAMISE KORD

1. EESMÄRK

Käesolevas lisas kirjeldatud menetlust kasutatakse H-punkti ja torso tegeliku kaldenurga kindlaksmääramiseks ühele või mitmele istekohale mootorsõidukis ning mõõteandmete vastavuse kontrollimiseks sõiduki tootja esitatud tehnilistele andmetele ⁽¹⁾.

2. MÕISTED

2.1. Võrdlusandmed – üks või mitu järgmistest istumisasendi omadustest:

2.1.1. H-punkt ja R-punkt ning nende vaheline suhe;

2.1.2. torso tegelik ja projektijärgne kaldenurk ning nende suhe.

2.2. Kolmemõõtmeline H-punkti aparaat (3-DH-aparaat) – seade, mida kasutatakse H-punktide ja torso tegelike kaldenurkade määramiseks. Nimetatud seadet kirjeldatakse käesoleva lisa 1. liites.

2.3. H-punkt – torso ja reie pöördetsenter 3-DH-aparaadil, mis on paigaldatud sõidukiistmele vastavalt allpool lõikele 4. H-punkt asub seadme telgjoone keskpunktis, mis paikneb H-punkti kontrollnuppude vahel 3-DH-aparaadi kummalgi küljel. Teoreetiliselt vastab H-punkt R-punktile (tolerantsid on toodud allpool lõikes 3.2.2). Kui H-punkt on vastavalt lõikes 4 kirjeldatud korrale kindlaks määratud, loetakse H-punkt fikseerituks istmepolstri konstruktsiooni suhtes ja liikuvaks koos sellega, kui istet reguleeritakse.

2.4. R-punkt või istme võrdluspunkt on arvutuslik punkt, mis on sõiduki tootja poolt iga istekoha jaoks kolmemõõtmelise taustsüsteemi abil kindlaks määratud.

2.5. Torsojoon on 3-DH-aparaadi mõõtepea telgjoon, kui mõõtepea on kõige tagumises asendis.

2.6. Torso tegelik kaldenurk on nurk, mis on mõõdetud läbi H-punkti kulgeva vertikaaljoone ja torsojoone vahel, kasutades 3-DH-aparaadi selja kaldenurga mõõturit. Torso tegelik kaldenurk vastab teoreetiliselt torso arvutuslikule kaldenurgale (tolerantsid on toodud allpool lõikes 3.2.2).

2.7. Torso arvutuslik kaldenurk on nurk, mis on mõõdetud läbi R-punkti kulgeva vertikaaljoone ja torsojoone vahel asendis, mis vastab tootja määratud projektijärgsele seljatoeasendile.

2.8. Sõitja sümmeetriatasand (C/LO) on 3-DH-aparaadi kesktasand iga istekoha korral, kuhu aparaat on paigutatud; seda tasandit kujutab H-punkti koordinaat Y-teljel. Ühekohalistel istmetel langeb istme sümmeetriatasand kokku sõitja sümmeetriatasandiga. Muudel istmetel määrab sõitja sümmeetriatasandi tootja.

2.9. Kolmemõõtmeline taustsüsteem on süsteem, mida on kirjeldatud käesoleva lisa 2. liites.

2.10. Koordinaatmärgid on füüsilised punktid (avad, pinnad, märgid või süvendid) sõiduki kerel vastavalt tootja määratlustele.

2.11. Sõiduki mõõteasend on sõiduki asend, mis on määratletud koordinaatmärkide koordinaatidega kolmemõõtmelises taustsüsteemis.

3. NÕUDED

3.1. Andmete esitamine

Iga istekoha kohta, mille suhtes on vaja võrdlusandmeid, et tõendada vastavust käesoleva eeskirja sätetele, tuleb esitada kas kõik järgmised andmed või asjakohane valik neist vormis, millele on osutatud käesoleva lisa 3. liites:

⁽¹⁾ Igal istekohal peale esiistmete, kus H-punkti määramiseks ei saa kasutada kolmemõõtmelist H-punkti aparaati või menetlusi, võib pädeva asutuse äranägemisel võrdluspunktiks võtta tootja näidatud R-punkti.

- 3.1.1. R-punkti koordinaadid kolmemõõtmelise taustsüsteemi suhtes;
- 3.1.2. torso arvutuslik kaldenurk;
- 3.1.3. kõik näidud, mis on vajalikud istme (kui see on reguleeritav) reguleerimiseks mõõteasendisse, mis on sätestatud allpool lõikes 4.3.
- 3.2. Mõõteandmete ja arvutuslike näitajate suhe
- 3.2.1. H-punkti koordinaate ja torso tegeliku kaldenurga suurust, mis on saadud allpool lõikes 4 sätestatud menetluse tulemusel, võrreldakse vastavalt R-punkti koordinaatidega ja sõiduki tootja poolt määratud torso arvutusliku kaldenurgaga.
- 3.2.2. R- ja H-punktide suhtelisi asukohti ning torso arvutusliku ja tegeliku kaldenurga suhet võib antud istekoha korral pidada rahuldavaks, kui H-punkt, määratletuna oma koordinaatidega, asetseb 50 mm küljepikkusega horisontaalsete ja vertikaalsete külgedega ruudu piirides, mille diagonaalid ristuvad R-punktis, ja kui torso tegeliku kaldenurga erinevus arvutuslikust kaldenurgast jääb 5 kraadi piiridesse.
- 3.2.3. Kui need tingimused on täidetud, kasutatakse vastavuse tõendamiseks käesoleva eeskirja sätetele R-punkti ja torso arvutuslikku kaldenurka.
- 3.2.4. Kui H-punkt või torso tegelik kaldenurk ei vasta eespool lõike 3.2.2 nõuetele, määratakse H-punkt ja torso tegelik kaldenurk veel kaks korda (kokku kolm korda). Kui kahe nimetatud toimingu tulemused kolmest vastavad nõuetele, kohaldatakse eespool lõikes 3.2.3 nimetatud tingimusi.
- 3.2.5. Kui vähemalt kahe eespool lõikes 3.2.4 kirjeldatud toimingu tulemused kolmest ei vasta eespool lõike 3.2.2 nõuetele või kui tõendamine pole võimalik, sest sõiduki tootja ei ole esitanud teavet R-punkti asukoha või torso arvutusliku kaldenurga kohta, kasutatakse kolme mõõdetud punkti pinnakeset või kolme mõõdetud kaldenurga keskmist ning neid loetakse kohaldatavaks kõigil juhtudel, kui käesolevas eeskirjas viidatakse R-punktile või torso arvutuslikule kaldenurgale.
4. H-PUNKTI JA TORSO TEGELIKU KALDENURGA MÄÄRAMISE KORD
- 4.1. Sõiduk viiakse eelnevalt tootja äranägemisel temperatuurile $20 + 10\text{ }^{\circ}\text{C}$ tagamaks, et istme materjal saavutab toatemperatuuri. Kui kontrollitaval istmel ei ole kunagi varem istutud, peab sellel kaks korda kestusega üks minut istuma 70–80 kg kaaluv inimene või asetatakse sinna selleks ajaks sama kaaluga seade, et koolutada istmepolstrit ja seljatuge. Tootja taotluse põhjal jäävad kõik istme osad koormamata vähemalt 30 minutiks enne 3-DH-aparaadi paigaldamist.
- 4.2. Sõiduk peab olema mõõteasendis, mis on määratletud eespool lõikes 2.11.
- 4.3. Kui iste on reguleeritav, reguleeritakse see esmalt sõiduki tootja poolt määratud kõige tagumisse tavalisse sõiduasendisse, arvestades ainult istme pikisuunalist reguleerimist ja mitte istme liikumist muul otstarbel kui tavalise sõiduasendi saavutamiseks. Kui istmel on ka muid reguleerimisviise (vertikaalsuunaline, kaldenurga või seljatoe asendi muutmine jne), reguleeritakse need seejärel sõiduki tootja määratud asendisse. Vedrustusega istmetel fikseeritakse vertikaalsuunas reguleeritud asend järgalt vastavalt tootja määratud tavalisele sõiduasendile.
- 4.4. Istekoha ala, mis puutub kokku 3-DH-aparaadiga, peab olema kaetud piisava suuruse ja sobiva koega musliin-puuvillkangaga (sile puuvillkangas, millel on $18,9\text{ m}^2$ niiti cm^2 kohta ja mis kaalub $0,228\text{ kg/m}^2$) või omadustelt samaväärse silmkoe- või lausriidega. Kui istet katsetatakse väljaspool sõidukit, peab põrand, kuhu iste asetatakse, olema samasuguste põhiomadustega ⁽¹⁾ kui sõiduki põrand, kus istet kavatsetakse kasutada.
- 4.5. 3-DH-aparaadi istme- ja seljaosa asetatakse nii, et sõitja sümmeetriasand (C/LO) langeb kokku 3-DH-aparaadi sümmeetriasandiga. Tootja taotluse põhjal võib 3-DH-aparaati nihutada C/LO-tasandi suhtes sissepoole, kui 3-DH-aparaat paikneb nii kaugel küljel, et istme serv takistab 3-DH-aparaadi loodimist.
- 4.6. Jalalaba- ja sääreosa kinnitatakse istmikuosale kas eraldi või kasutades T-profiili ja sääreosa. Läbi H-punkti kontrollnuppude kulgev joon peab olema maapinnaga paralleelne ja risti istme piki-sümmeetriasandiga.

⁽¹⁾ Kaldenurk, istme paigalduskõrguse erinevus, pinna tekstuur.

4.7. 3-DH-aparaadi jalalaba- ja sääreosa reguleeritakse järgmiselt.

4.7.1. Ettenähtud istekoht: juhiiste ja välimine eesmine kaassõitja iste.

4.7.1.1. Nii jalalaba- kui sääreosa liigutatakse ettepoole nii, et jalad võtavad põrandal loomuliku asendi – vajaduse korral pedaalide vahel. Vasak jalalaba peab võimaluse korral olema ligikaudu sama kaugel 3-DH-aparaadi sümmeetria-tasapinnast vasakul kui parem jalalaba sellest paremal. 3-DH-aparaadi riskaldelood seatakse horisontaalseks, reguleerides vajadusel uuesti istmikuosa või seades jalalaba- ja sääreosi tahapoole. Läbi H-punkti kontrollnuppude kulgev joon tuleb hoida istme piki-sümmeetriatasandiga risti.

4.7.1.2. Kui vasakut jalga ei ole võimalik hoida parema jalaga paralleelsena ja vasakut jalalaba ei saa konstruktsioonile toetada, liigutatakse vasakut jalalaba, kuni see on toetatud asendis. Kontrollnupud tuleb joondada.

4.7.2. Ettenähtud istekoht: välimine tagaiste

Tagaistmete või lisaistmete korral asetatakse jalad tootja poolt ettenähtud asendisse. Kui jalalabad on sel juhul erinevail põrandatasapindadel, kasutatakse etalonina jalga, mis puudutab esimesena esiistet, ja teine jalalaba asetatakse nii, et seadme istmikuosa riskaldelood näitab horisontaalasendit.

4.7.3. Teised ettenähtud istekohad:

järgitakse eespool lõikes 4.7.1 kirjeldatud üldist korda, kuid jalalabad tuleb asetada sõiduki tootja poolt täpsustatud viisil.

4.8. Rakendatakse sääre- ja reieraskused ning looditakse 3-DH-aparaat.

4.9. Seljaosa kallutatakse ette kõige eesmise võimaliku asendini ja 3-DH-aparaat tõmmatakse T-profiili kasutades istme seljatoest eemale. 3-DH-aparaat asetatakse uuesti istmele, kasutades ühte järgmistest meetoditest.

4.9.1. Kui 3-DH-aparaat kipub tahapoole libisema, toimitakse järgmiselt: 3-DH-aparaadil lastakse tahapoole libiseda, kuni T-profiilile ei ole enam vaja rakendada horisontaalset ettepoole suunatud hoidejõudu, st kuni istmikuosa puutub vastu istme seljatuge. Vajaduse korral asetatakse sääreosa uuesti.

4.9.2. Kui 3-DH-aparaat ei kipu tahapoole libisema, toimitakse järgmiselt: 3-DH-aparaati libistatakse tahapoole, rakendades T-profiilile horisontaalset tahapoole suunatud koormust, kuni istmikuosa puudutab seljatuge (vt käesoleva lisa 1. liite joonis 2).

4.10. 3-DH-aparaadi selja- ja istmikuosale rakendatakse 100 + 10 N suurust koormust puusa nurgamõõduri ja T-profiili korpuse löikepunktis. Koormuse rakendussuunda hoitakse sellise joone suunalisena, mis kulgeb läbi eespool nimetatud löikepunkti vahetult reieprofiili korpusest ülalpool asuvasse punkti (vt käesoleva lisa 1. liite joonis 2). Seejärel viiakse seljaosa ettevaatlikult tagasi vastu istme seljatuge. Kogu ülejäänud protseduuri ajal tuleb olla ettevaatlik, et vältida 3-DH-aparaadi libisemist ettepoole.

4.11. Paigaldatakse parem- ja vasakpoolne istmikuraskus ja seejärel ükshaaval kaheksa torsoraskust. 3-DH-aparaat hoitakse loodis.

4.12. Istme seljatoe survest vabastamiseks kallutatakse seljaosa ettepoole. 3-DH-aparaati õõtsutatakse kolm korda 10-kraadise kaarega küljelt küljele (5° vertikaalsest sümmeetriatasandist kummalegi poole), et kõrvaldada võimalik kumulatiivne hõõrdumine 3-DH-aparaadi ja istme vahel.

Õõtsutamise ajal võib 3-DH-aparaadi T-profiil ettenähtud horisontaal- ja vertikaaljoontest kõrvale kalduda. Seepärast tuleb T-profiili paigal hoida, rakendades sellele õõtsutamise ajal piisavat külgsuunalist koormust. T-profiili paigalhoidmisel ja 3-DH-aparaadi õõtsutamisel tuleb olla ettevaatlik tagamaks, et sellele tahtmatult ei rakendu vertikaalne või ette-taha-suunaline väliskoormus.

3-DH-aparaadi labajalgu ei tohi sellel etapil tõkestada ega kinni hoida. Kui labajalgade asend muutub, tuleb need hetkel sellesse asendisse jätta.

Seljaosa viiakse ettevaatlikult tagasi istme seljatoele ja kontrollitakse kahe vesiloodiga loodisolekut. Kui jalalabad on 3-DH-aparaadi õõtsutamisel ükskõik mil viisil liikunud, tuleb need uuesti kohale asetada järgmiselt.

Kumbki labajalg tõstetakse kordamööda põrandalt üles ainult niipalju, et see ei pääseks rohkem liikuma. Tõstmise ajal võivad jalalabad vabalt pöörduda; neile ei tohi rakendada koormust eest ega küljelt. Kui mõlemad jalad on taas alumises asendis, peab kand puudutama selleks ettenähtud konstruktsiooni.

Vesiloodiga kontrollitakse külgsuunalist loodisolekut; vajadusel rakendatakse seljapaneeli ülemisele osale piisavat külgsuunalist koormust 3-DH-aparaadi istmikuosa loodimiseks istmel.

- 4.13. 3-DH-aparaadi istmepadjal ettepoole libisemise takistamiseks hoitakse T-profiili kinni ja toimitakse edasi järgmiselt:
- a) seljaosa viiakse tagasi istme seljatoele;
 - b) rakendatakse ja vabastatakse kordamööda selja nurkprofiilile horisontaalset tahapoole suunatud maksimaalselt 25 N koormust ligikaudu torsoraskuste keskmelisel kõrgusel, kuni puusa nurgamõõtur näitab, et pärast koormusest vabastamist on saavutatud stabiilne asend. Tuleb hoolitseda selle eest, et 3-DH-aparaadile ei rakenduks välist alla või küljele suunatud koormust. Kui 3-DH-aparaati on vaja uuesti loodida, kallutatakse seljaosa ettepoole, korratakse loodimist ja lõikes 4.12 kirjeldatud tegevust.
- 4.14. Tehakse kõik järgmised mõõtmised.
- 4.14.1. Mõõdetakse H-punkti koordinaadid kolmemõõtmelise taustsüsteemi suhtes.
- 4.14.2. Torso tegelik kaldenurk loetakse 3-DH-aparaadi selja kaldenurgamõõturilt, kui mõõtepea on kõige tagumises asendis.
- 4.15. Kui soovitakse 3-DH-aparaadi paigaldust korrata, peab iste enne seda olema koormamata vähemalt 30 minutit. 3-DH-aparaati ei tohi istmele jätta kauemaks, kui on vaja katse sooritamiseks.
- 4.16. Kui sama istmerea istmeid võib käsitleda samaväärsetena (pinkiste, identsed istmed jne), määratakse iga istmerea puhul ainult üks H-punkt ja üks torso tegelik kaldenurk ja käesoleva lisa 1. liites kirjeldatud 3-DH-aparaat asetatakse kogu rida esindavale kohale. See koht on:
- 4.16.1. esimeses reas juhiiste;
 - 4.16.2. tagumises reas või ridades välimine iste.
-

1. liide

KOLMEMÕÕTMELISE H-PUNKTIGA APARAADI KIRJELDUS (*)

(3-DH-aparaat)

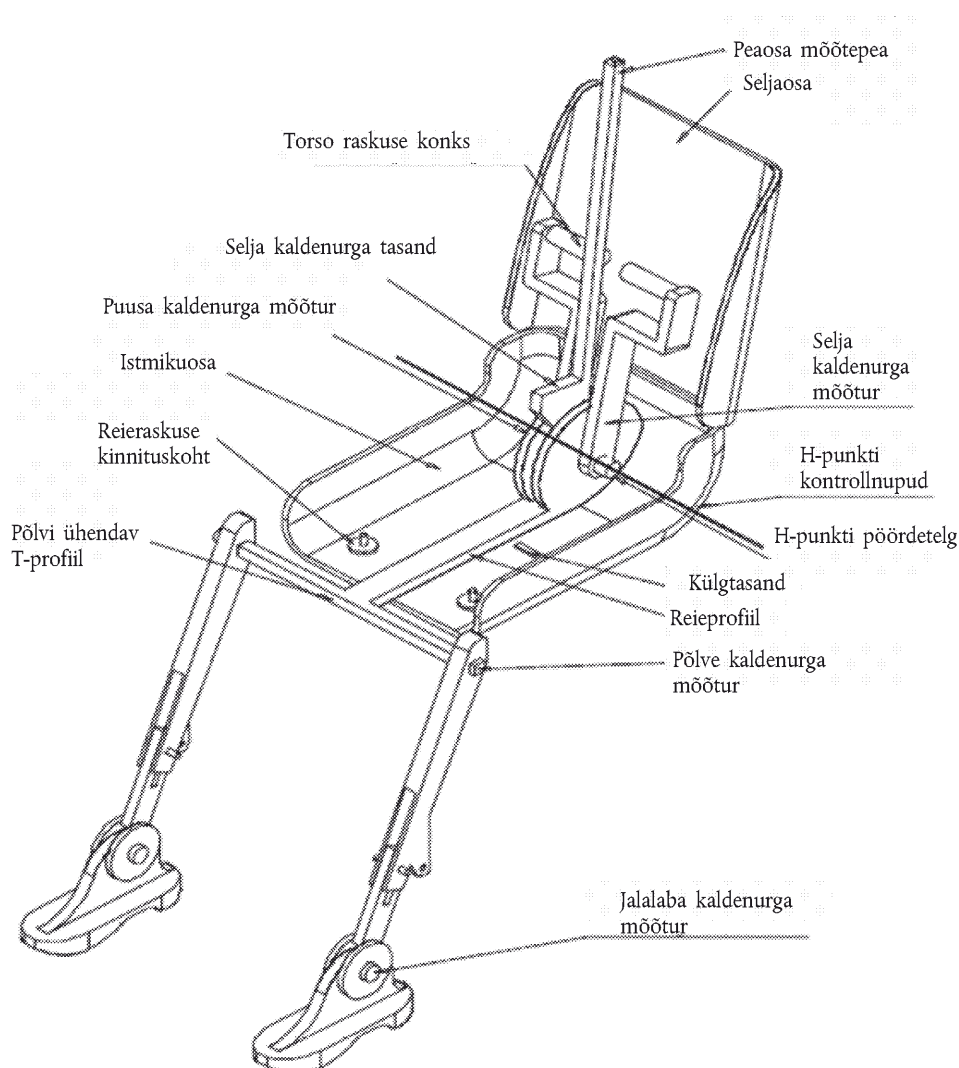
1. SELJA- JA ISTMIKUOSA

Selja- ja istmikuosa on valmistatud tugevdatud plastist ja metallist; need jälgendavad inimese torsot ja reisi ning on H-punktis mehaaniliselt ühendatud. Mõõtepeale, mis on liigendina paigaldatud H-punkti, kinnitatakse torso tegeliku kaldenurga mõõtmiseks nurgamõõtur. Istmikuosa külge kinnitatud reguleeritava reieprofiiliga määratakse reite keskjoon ja seda kasutatakse puusa nurgamõõturi nulljoonena.

2. KERE- JA JALAOSAD

Sääreosad on istmikuosaga ühendatud põlvi ühendava T-profiili kohal, mis on reguleeritava reieprofiili laienduseks külgsuunas. Sääreosadele on põlvede nurga mõõtmiseks kinnitatud nurgamõõturid. Kingad ja jalalabad kalibreeritakse jalalaba nurga mõõtmiseks. Seade orienteeritakse ruumis kahe vesiloodi abil. Kereosa raskused asetatakse vastavatesse raskuskeskmetesse, nii et istmele avaldub 76 kg kaaluvale mehele vastav koormus. Tuleb veenduda, et 3-DH-aparaadi kõik liigendid liiguvad vabalt ilma märgatava hõõrdumiseta.

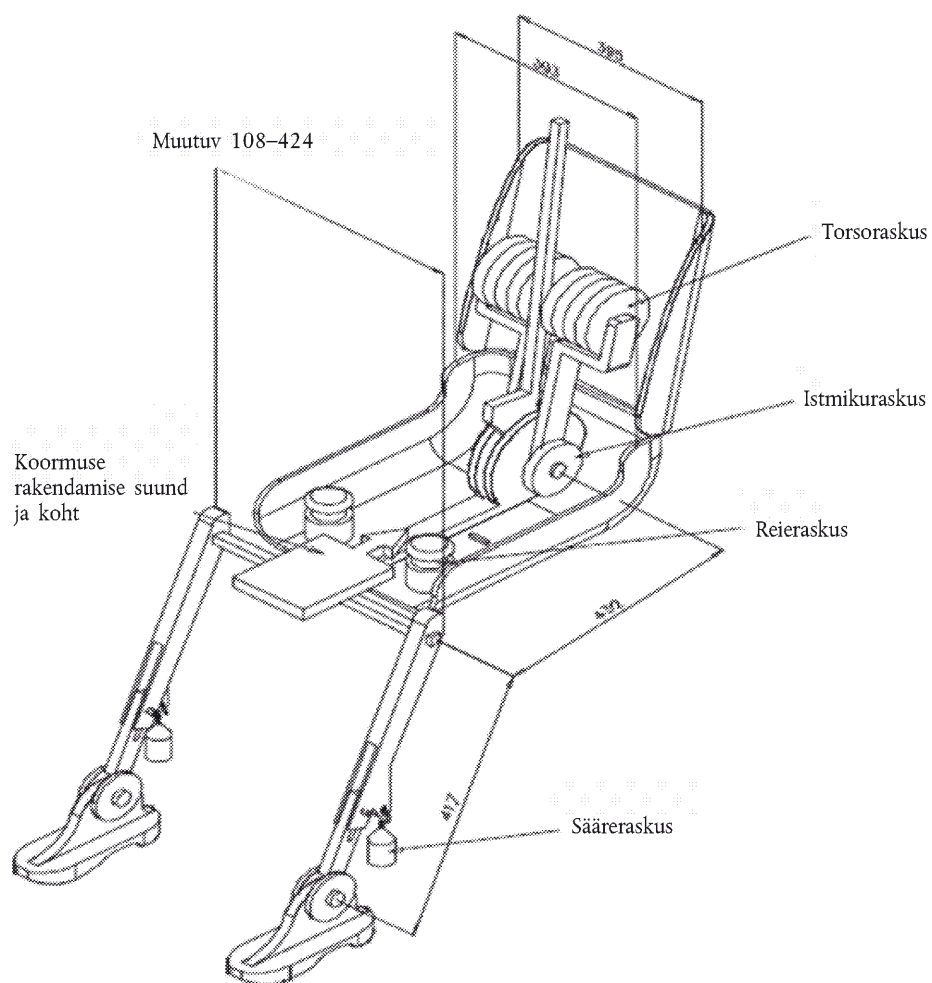
Joonis 1

3-DH-aparaadi osade nimetused

(*) Teabe saamiseks 3-DH-aparaadi ehituse kohta pöörduge aadressil: Society of Automobile Engineers (SAE), 400 Commonwealth Drive, Warrendale, Pennsylvania 15096, United States of America.
Seade vastab ISO standardis 6549:1980 kirjeldatule.

Joonis 2

3-DH-aparaadi osade mõõtmed ja koormuse jaotus

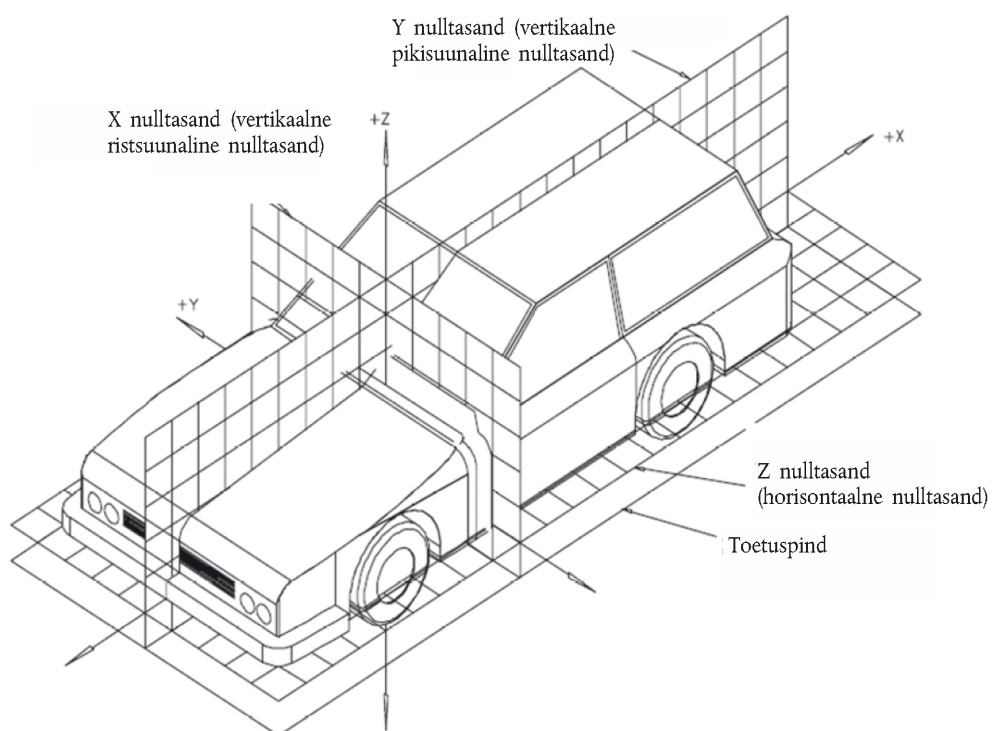


2. liide

KOLMEMÕÕTMELINE TAUSTSÜSTEEM

1. Kolmemõõtmeline taustsüsteem on määratud kolme ristuva tasandiga, mis on kindlaks määratud sõiduki tootja poolt (vt joonis). (*)
2. Sõiduki mõõteasendi määramiseks paigutatakse sõiduk toetuspinnale, nii et koordinaatmärkide koordinaadid vastavad tootja antud väärtustele.
3. R-punkti ja H-punkti koordinaadid määratakse sõiduki tootja antud koordinaatmärkide suhtes.

Joonis

Kolmemõõtmeline taustsüsteem

(*) Taustsüsteem vastab ISO standardile ISO 4130:1978.

3. liide

ISTEKOHTADE VÕRDLUSANDMED

1. VÕRDLUSANDMETE KODEERIMINE

Kõigi istekohtade võrdlusandmed loetletakse järjest. Istekohad identifitseeritakse kahekohalise koodiga. Esimesel kohal on araabia number, mis tähistab istmerida loendatuna sõiduki esiosast tagaosa suunas. Teisel kohal on suurtäht, mis tähistab istekoha asukohta reas sõidusuunas vaadatuna; kasutatakse järgmisi tähti:

L = vasak,

C = keskmine,

R = parem.

2. SÕIDUKI MÕÕTEASENDI KIRJELDUS

2.1. Koordinaatmärkide koordinaadid

X

Y

Z

3. VÕRDLUSANDMETE NIMEKIRI

3.1. Istekoht:

3.1.1. R-punkti koordinaadid

X

Y

Z

3.1.2. Torso arvutuslik kaldenurk:

3.1.3. Istme reguleerimise tehnilised andmed (*)

horisontaalselt:

vertikaalselt:

kaldenurga suhtes:

torso kaldenurk:

Märkus: Teiste istekohtade võrdlusandmed loetletakse lõigetes 3.2, 3.3 jne.

(*) Mittevajalik maha tõmmata

TURVAVÖÖDE JA TÕMBURITE MIINIMUMNÕUDED

Sõiduki kategooria	Näoga sõidusuunas paiknevad istekohad				Seljaga sõidusuunas paiknevad istekohad
	Välimised istekohad		Keskmised istekohad		
	Esimene	Muud	Esimene	Muud	
M1	Ar4 m	Ar4 m	Ar4 m	Ar4 m	B, Br3, Br4 m
M2 ≤ 3,5 t	Ar4 m, Ar4Nm	Ar4 m, Ar4Nm	Ar4 m, Ar4Nm	Ar4 m, Ar4Nm	Br3, Br4 m, Br4Nm
M2 > 3,5 t	Br3, Br4 m, Br4Nm, või Ar4 m või Ar4Nm •	Br3, Br4 m, Br4Nm, või Ar4 m või Ar4Nm •	Br3, Br4 m, Br4Nm või Ar4 m või Ar4Nm •	Br3, Br4 m, Br4Nm või Ar4 m või Ar4Nm •	Br3, Br4 m, Br4Nm
M3	Vt võõrihma lubamise tingimusi punktis 8.1.7	Vt võõrihma lubamise tingimusi punktis 8.1.7	Vt võõrihma lubamise tingimusi punktis 8.1.7	Vt võõrihma lubamise tingimusi punktis 8.1.7	
N1	Ar4 m, Ar4Nm	Ar4 m, Ar4Nm, Br4 m, Br4Nm Ø	B, Br3, Br4 m, Br4Nm või A, Ar4 m, Ar4Nm (*) ⁽¹⁾	B, Br3, Br4 m, Br4Nm	B, Br3, Br4 m, Br4Nm
		Punktis 8.1.2.1 lubatud võõrihm, kui istekoht on vahekäigu suhtes seespool	Punktis 8.1.6 lubatud võõrihm, kui esiklaas ei asu võrdlusvööndis.		
N2	Br3, Br4 m, Br4Nm või Ar4 m, Ar4Nm (*)	B, Br3, Br4 m, Br4Nm	B, Br3, Br4 m, Br4Nm, või A, Ar4 m, Ar4Nm (*)	B, Br3, Br4 m, Br4Nm	B, Br3, Br4 m, Br4Nm
N3	Punktis 8.1.6 võõrihm lubatud, kui esiklaas ei asu võrdlusvööndis, ja juhiistmel.		Punktis 8.1.6 lubatud võõrihm, kui esiklaas ei asu võrdlusvööndis.		

A: kolmepunktiivöö (võõrihm ja diagonaalrihm)

B: kahepunktivöö (võõrihm)

r: tõmbur

m: mitmetoimelise lukustusviisiga avariil-lukustuv tõmbur

3: iselukustuv tõmbur

4: avariil lukustuv tõmbur

N: kõrgem kiirenduslävi

(vt eeskirja nr 16 punkt 2.14.3 ja 2.14.5)

(*) Kehtib käesoleva eeskirja punkti 8.1.6 kohta ⁽²⁾

Ø: Kehtib käesoleva eeskirja punkti 8.1.2.1 kohta

•: Kehtib käesoleva eeskirja punkti 8.1.7 kohta ⁽²⁾⁽¹⁾ trükiviga 04-seeria muudatuste 12. täienduses, kohaldatakse algusest peale.⁽²⁾ trükiviga muudatuses 4, kohaldatakse algusest peale.**Märkus.** Kõigil juhtudel võib kõiki S-tüüpi turvavöösid paigaldada kõigi A- või B-tüüpi turvavööde asemel tingimusel, et kasutatakse eeskirja nr 14 kohaseid kinnituspunkte.

Kui traksvöö on vastavalt nimetatud eeskirjale kinnitatud S-tüüpi turvavööna, võib tootja/taotleja lubada kasutada võõrihma, õlarihm ja võimalusel ühte või mitut tõmburit, ühte või kahte täiendavat jalgadevahelist rihma koos vastavate kinnitusdetailidega. Need lisakinnitused ei pea vastama eeskirja nr 14 nõuetele (trükiviga 04-seeria muudatuste 14. täienduses, kohaldatakse algusest peale).

17. LISA

**TÄISKASVANUTE TURVAVÕÖDE JA TURVASÜSTEEMIDE PAIGALDUSNÕUDED MOOTORSÕIDUKITES
NÄOGA SÕIDUSUUNAS ASUVATEL ISTMETEL JA ISOFIX LAPSE TURVASÜSTEEMIDE
PAIGALDUSNÕUDED****1. VASTAVUS LAPSE TURVASÜSTEEMIDELE**

- 1.1. Sõiduki tootja peab lisama sõiduki käsiraamatusse nõuanded iga reisijatele mõeldud istekoha sobivuse kohta kuni kaheistkümneme aastastele lastele (või lastele pikkusega kuni 1,5 m) või istekohale lapse turvasüsteemide paigaldamise kohta. See teave peab olema selle riigi keeles või vähemalt ühes selle riigi keeltest, kus sõiduk müüki pannakse.

Seoses iga näoga sõidusuunas asuva reisijaistekohaga ja iga ISOFIX kohaga peab tootja kas:

- a) märkima, kas kõnealusel istekohal võib kasutada lapse universaalkategooria turvasüsteemi (vt allpool lõige 1.2);
- b) märkima, kas kõnealusel ISOFIX kohal võib kasutada ISOFIX lapse universaalkategooria turvasüsteemi (vt allpool lõige 1.2);
- c) esitama konkreetsele istekohale sobivate pooluniversaal-, piiratud või erisõidukile mõeldud kategooria lapse turvasüsteemide loetelu, näidates ära millis(te)le kaalurühma(de)le turvasüsteemid on ette nähtud;
- d) esitama konkreetsele ISOFIX istekohale sobivate pooluniversaal-, piiratud või erisõidukile mõeldud kategooria ISOFIX lapse turvasüsteemide loetelu, näidates ära millis(te)le kaalurühma(de)le ja ISOFIX suurusklassidele ISOFIX lapse turvasüsteemid ette on nähtud;
- e) varustama sõiduki lapse statsionaarse turvasüsteemiga, näidates ära millis(te)le kaalurühma(de)le turvasüsteem on mõeldud ja vastav(ad) konfiguratsioon(id);
- f) esitama punktide a, b, c, d ja e alusel mis tahes kombinatsiooni;
- g) näitama ära, millis(te)le kaalurühma(de) lapsi ei tohi sellel istekohal vedada.

Kui istekoht sobib ainult näoga sõidusuunas asuvatele lapse turvasüsteemidele, tuleb seda näidata.

Sobivas vormis tabelid eespool nimetatud teabe jaoks on toodud käesoleva lisa 3. liites.

- 1.2. Universaalkategooria lapse turvasüsteem või ISOFIX lapse turvasüsteem tähendab lapse turvasüsteemi, mis on kinnitatud universaalkategooriasse kuuluvaks eeskirja nr 44 03-seeria muudatuste 5. täienduses. Istekohad või ISOFIX kohad, mis on näidatud sõiduki tootja poolt sobivatena lapse turvasüsteemi või ISOFIX lapse turvasüsteemi paigaldamiseks, peavad vastama käesoleva lisa 1. või 2. liite sätetele. Vajadusel tuleb kõik piirangud ISOFIX lapse turvasüsteemide ja/või ISOFIX kohtade ja täiskasvanute istekohtade vahel kõrvuti asuvatel kohtadel samaaegse kasutamise kohta esitada käesoleva lisa 3. liite tabelis 2.

1. liide

SÕIDUKI TURVAVÖÖKOMPLEKTI ABIL PAIGALDATAVATE LAPSE UNIVERSAALKATEGOORIA TURVASÜSTEEMIDE PAIGALDUSNÕUDED

1. ÜLDTEAVE

1.1. Käesolevas liites esitatud katsemenetluse abil ja nõuete kohaselt määratakse kindlaks istekohtade sobivus lapse universaalkategooria turvasüsteemide paigaldamiseks.

1.2. Katsed võib sooritada kas sõidukil või katsetamiseks ettenähtud sõidukiosal.

2. KATSEMENETLUS

2.1. Iste reguleeritakse selle kõige tagumisse ja madalamasse asendisse.

2.2. Istme seljatugi reguleeritakse vastavalt tootja poolt ettenähtud nurgale. Muude juhiste puudumisel tuleks seljatugi seada asendisse, mis moodustab seljatoe vertikaalse või kõige lähema fikseeritud asendi suhtes 25° nurga.

2.3. Õla kinnituspunkt seatakse kõige madalamasse asendisse.

2.4. Seljatoele ja istmepadjale asetatakse puuvillane kangas.

2.5. Seade asetatakse sõiduki istmele (vt käesoleva liite joonis 1).

2.6. Kui istekohal on ette nähtud kasutada näoga või seljaga sõidusuunas paiknevat universaalkategooria turvasüsteemi, toimitakse vastavalt lõigetele 2.6.1, 2.7, 2.8, 2.9 ja 2.10. Kui istekohal on ette nähtud kasutada ainult näoga sõidusuunas paiknevat universaalkategooria turvasüsteemi, toimitakse vastavalt lõigetele 2.6.2, 2.7, 2.8, 2.9 ja 2.10.

2.6.1. Turvavöö rihm tõmmatakse ümber seadme ligikaudu samasse asendisse, nagu on näidatud joonistel 2 ja 3, ning lukustatakse.

2.6.2. Turvavöö vöörihm tõmmatakse raadiusega 150 mm ligikaudu samasse asendisse ümber seadme alumise osa, nagu on näidatud joonisel 3, ning lukustatakse.

2.7. Veendutakse, et seadme keskjoone kaugus istme nähtavast keskjoonest on ± 25 mm ning et istme keskjoon on sõiduki keskjoonega paralleelne.

2.8. Veendutakse, et vöölotke on eemaldatud. Lõtke eemaldamiseks kasutatakse piisavalt jõudu, püüdmata seejuures linti pingutada.

2.9. Seadme esikülje keskosa surutakse alumise pinnaga paralleelselt mõjuva jõuga $100 \text{ N} \pm 10 \text{ N}$ tahapoole, seejärel koormus eemaldatakse.

2.10. Seadme ülemise pinna keskosa surutakse vertikaalselt alla jõuga $100 \text{ N} \pm 10 \text{ N}$, seejärel koormus eemaldatakse.

3. NÕUDED

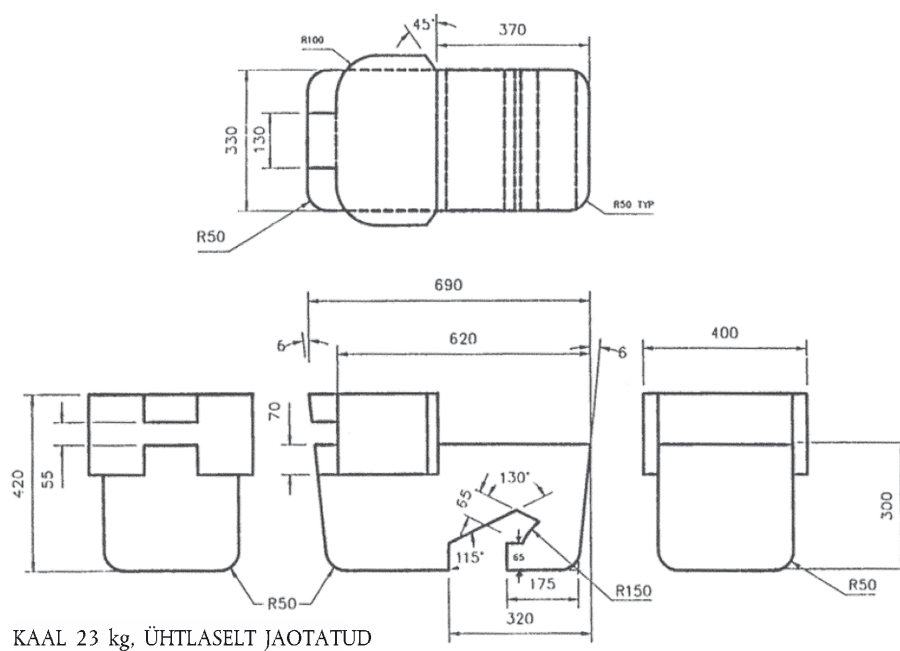
3.1. Seadme põhi peab olema kokkupuutes nii istmepadja pinna eesmise kui tagumise osaga. Kui turvavöö juurdepääsuava katseseadmes seda takistab, võib selle ava katta katseseadme alumise pinna kõrgusel.

3.2. Turvavöö vööosa peab vöörihma liikumisraja tagumistes otstes mõlemal küljel katseseadmega kokku puutuma (vt joonis 3).

3.3. Kui eespool nimetatud nõudeid ei täideta lõigetes 2.1, 2.2 ja 2.3 nimetatud reguleerimise abil, võib istme, seljatoe ja turvavöö kinnituspunkte reguleerida teise, tootja poolt tavapäraseks kasutamiseks ettenähtud asendisse, mille puhul korratakse uuesti eespool kirjeldatud paigaldusmenetlust ning kontrollitakse nõuetele vastavust. See alternatiivne asend lisatakse käesoleva lisa 3. liites toodud teabetabelisse 1.

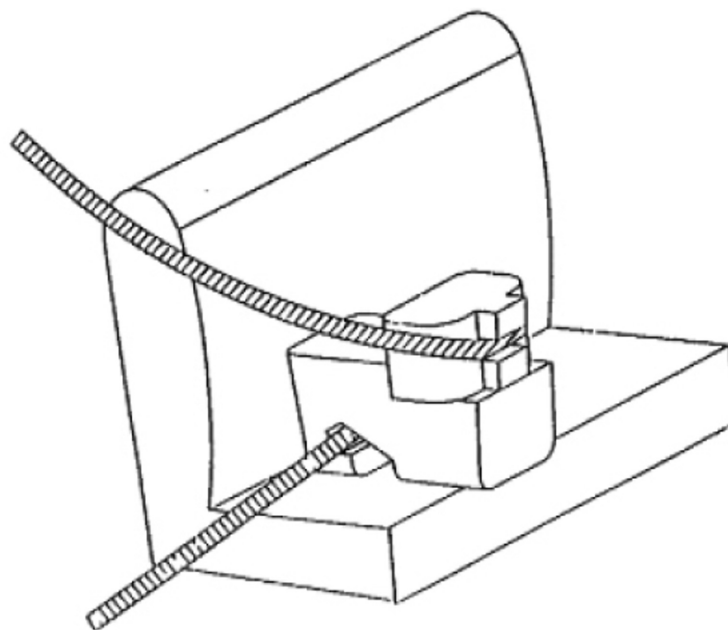
Joonis 1

Seadme tehnilised andmed



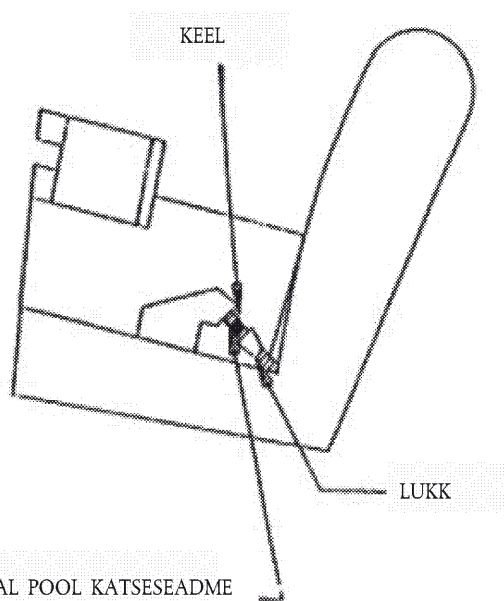
Joonis 2

Seadme paigaldamine sõiduki istmele (vt lõige 2.6.1)



Joonis 3

Ühilduvuse kontroll (vt lõike 2.6.1 ja 3.2)



NB!: TURVAVÖÖ LINT PEAB MÕLEMAL POOL KATSESEADME KUMERA SERVAGA KOKKU PUUTUMA

JOONISEL ON KUJUTATUD AINULT VÖÖRIHM

2. liide

NÄOGA SÕIDUSUUNAS JA SELJAGA SÕIDUSUUNAS PAIKNEVATE UNIVERSAAL- JA POOLUNIVERSAALKATEGORIA ISOFIX LAPSE TURVASÜSTEEMIDE PAIGALDUSNÕUDED ISOFIX KOHTADEL

1. ÜLDTEAVE

- 1.1. Käesolevas liites esitatud katsemenetluse abil ja nõuete kohaselt määratakse kindlaks ISOFIX kohtade sobivus universaal- ja pooluniversaalkategooria ISOFIX lapse turvasüsteemide paigaldamiseks.
- 1.2. Katsed võib sooritada kas sõidukil või katsetamiseks ettenähtud sõidukiosal.

2. KATSEMENETLUS

Tootja poolt määratud ja 3. liite tabelis 2 toodud sõiduki iga ISOFIX koha puhul tuleb kontrollida, kas vastavat lapse turvaseadet on võimalik paigaldada:

- 2.1. Lapse turvaseadme katsetamisel istmel võib seda istet reguleerida pikisuunaliselt kõige tagumisse ja madalamasse asendisse.
- 2.2. Istme seljatugi reguleeritakse vastavalt tootja poolt ettenähtud nurgale ja peatugi madalaimasse ja kõige tagumisse asendisse. Muude juhiste puudumisel kasutakse seljatoe asendit, mis vastab torso 25° kaldenurgale seljatoe vertikaal-asendi suhtes või lähimat fikseeritud asendit.

Lapse turvaseadme katsetamisel tagaistmel võib selle tagaistme ees asuvat esiistet reguleerida pikisuunaliselt ettepoole, kuid mitte rohkem kui keskmisse asendisse istme kõige tagumise ja kõige eesmise asendi vahel. Ka istme seljatoe nurka võib reguleerida, kuid mitte püstisemasse asendisse, kui see, mis vastab torso kaldenurgale 15°.

- 2.3. Seljatoele ja istmepadjale asetatakse puuvillane kangas.
- 2.4. Lapse turvaseade asetatakse ISOFIX kohale.
- 2.5. ISOFIX kinnituspunktide vahelist keskosa surutakse alumise pinnaga paralleelselt mõjuva jõuga $100\text{ N} \pm 10\text{ N}$ ISOFIX kinnitussüsteemi poole, seejärel koormus eemaldatakse.
- 2.6. Lapse turvaseade kinnitatakse ISOFIX kinnitussüsteemi külge.
- 2.7. Seadme ülemise pinna keskosa surutakse vertikaalselt alla jõuga $100\text{ N} \pm 10\text{ N}$, seejärel koormus eemaldatakse.

3. NÕUDED

Järgmisi katsetingimusi rakendatakse lapse turvaseadmete puhul ainult siis, kui lapse turvaseade paigaldatakse ISOFIX kohale. Nende tingimuste kohaselt ei nõuta, et lapse turvaseadet peab olema võimalik liigutada ISOFIX kohale ja sealt ära.

- 3.1. Lapse turvaseadet peab olema võimalik paigaldada ilma sõiduki sisemust vigastamata. Lapse turvaseadme aluse pikisuunaline kaldenurk on $15^\circ \pm 10^\circ$ horisontaalse tasapinna kohal, mis läbib ISOFIX kinnitussüsteemi.
- 3.2. Ligipääs peab säilima ISOFIX ülemise kinnitusrihma kinnituspunktile, kui see on olemas.
- 3.3. Kui eespool nimetatud nõudeid ei täideta lõikes 2 nimetatud reguleerimise abil, võib istme, seljatoe ja peatoe asendeid reguleerida teise, tootja poolt tavapäraseks kasutamiseks ettenähtud asendisse, mille puhul korraldatakse uuesti eespool kirjeldatud paigaldusmenetlust ning kontrollitakse nõuetele vastavust. Need alternatiivsed asendid lisatakse käesoleva lisa 3. liites toodud teabetabelisse 2.
- 3.4. Kui mõned eemaldatavad salongi elemendid olid paigaldatud, aga eespool nimetatud nõudeid ei täideta, siis võib sellised elemendid eemaldada ning seejärel kontrollitakse uuesti lõikes 3 nimetatud nõuete täitmist. Sel juhul lisatakse vastav teave käesoleva lisa 3. liites toodud tabelisse 2.

4. ISOFIX LAPSE TURVASÜSTEEMIDE SUURUSGRUPID JA KINNITUSED

A — ISO/F3: näoga sõidusuunas paiknev väikelapse täiskõrgusega turvasüsteem

B — ISO/F2: näoga sõidusuunas paiknev väikelapse vähendatud kõrgusega turvasüsteem

B1 — ISO/F2X: näoga sõidusuunas paiknev väikelapse vähendatud kõrgusega turvasüsteem

C — ISO/R3: seljaga sõidusuunas paiknev väikelapse täissuurusega turvasüsteem

D — ISO/R2: seljaga sõidusuunas paiknev väikelapse vähendatud suurusega turvasüsteem

E — ISO/R1: seljaga sõidusuunas paiknev imiku turvasüsteem

F — ISO/L1: vasaku küljega sõidusuunas paiknev lapse turvasüsteem (turvahäll)

G — ISO/L2: parema küljega sõidusuunas paiknev lapse turvasüsteem (turvahäll)

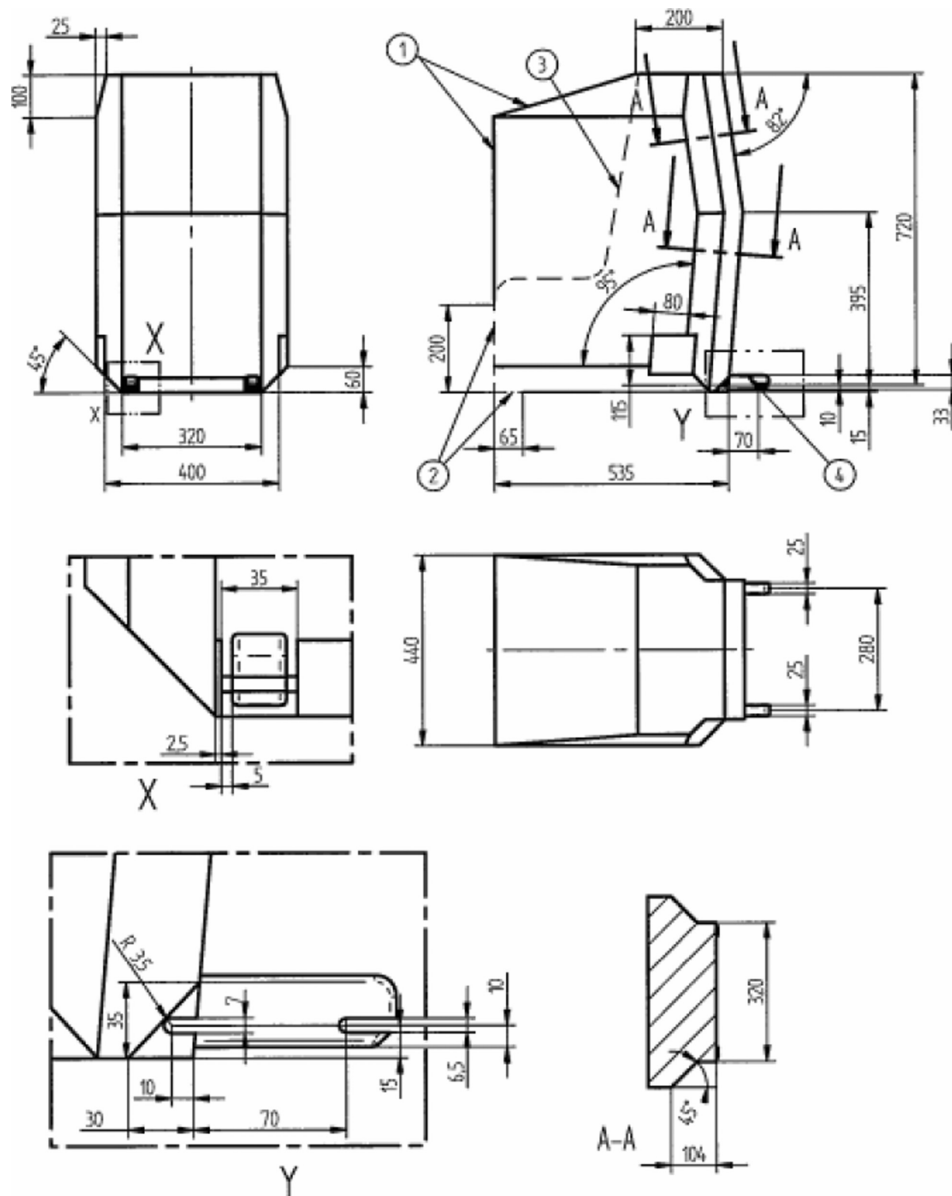
Allpool esitatud seadmed tuleb ehitada massiga vahemikus 5–15 kg ja nad peavad olema toimimisõuetele vastamiseks sobiva vastupidavuse ning jäikusega.

Kaalurühm	ISOFIX suurusgrupp	Seade (lapse turvaseade)
0: kuni 10 kg	F	ISO/L1
	G	ISO/L2
	E	ISO/R1
0+: kuni 13 kg	C	ISO/R3
	D	ISO/R2
	E	ISO/R1
I: 9 kuni 18 kg	A	ISO/F3
	B	ISO/
	B1	ISO/F2X
	C	ISO/R3
	D	ISO/R2

4.1. Näoga sõidusuunas paikneva väikelapse täiskõrge turvasüsteemi skeem

Joonis 1

Näoga sõidusuunas paikneva väikelapse täiskõrge turvasüsteemi ISO/F3 skeemi mõõtmed (kõrgus 720 mm):
ISOFIX SUURUSKLASS A



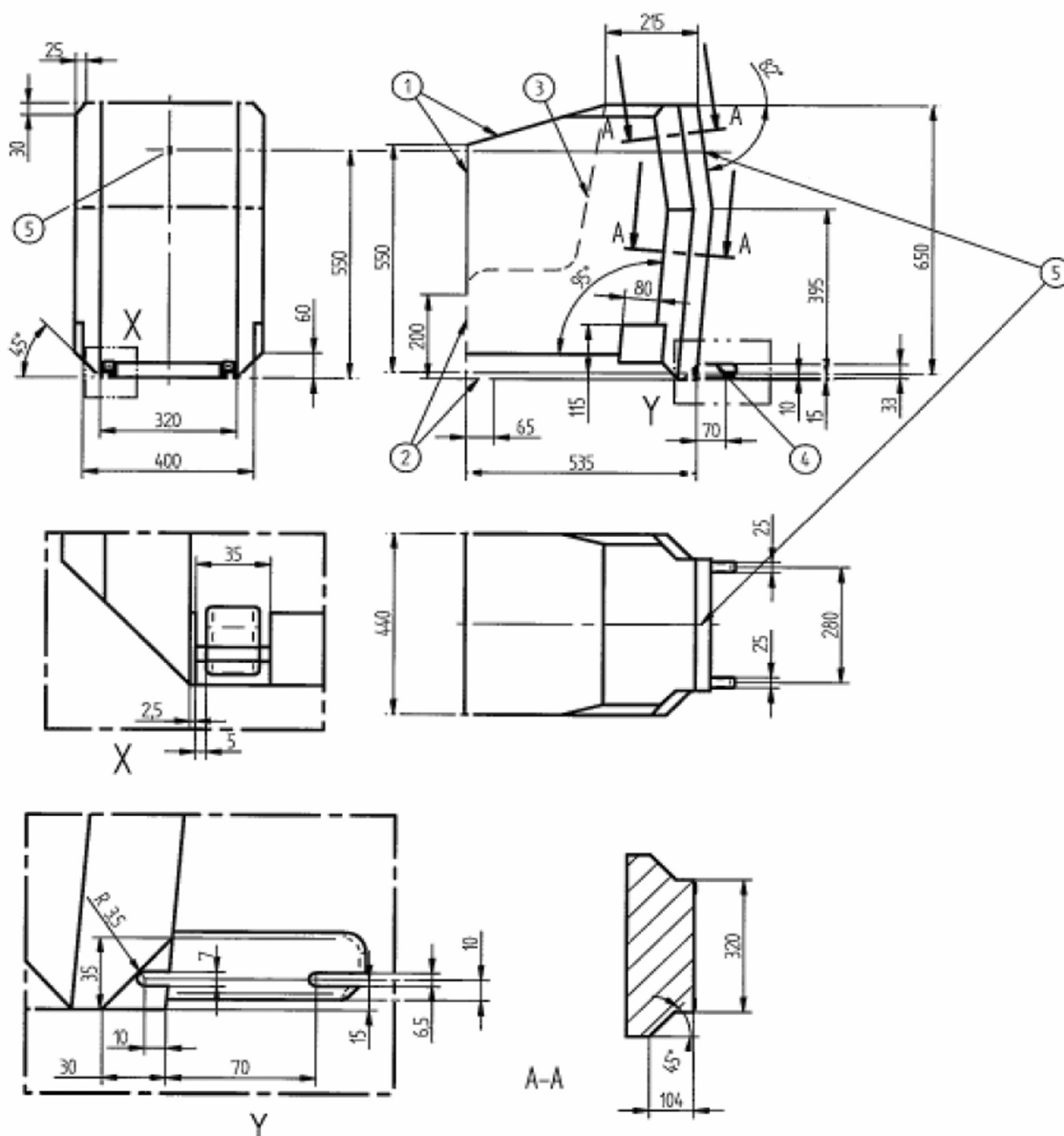
Selgitus

1. Eesmised ja ülemised piirid
2. Katkendjoonega tähistatakse ala, kuhu tugijalg vms võib ulatuda
3. Puudub
4. Ühendamispiirkonna täpsem kirjeldus on esitatud eeskirjas nr 44

4.2. Näoga sõidusuunas paikneva väikelapse vähendatud kõrgusega turvasüsteemi skeem

Joonis 2

Näoga sõidusuunas paikneva väikelapse vähendatud kõrgusega turvasüsteemi ISO/F2 skeemi mõõtmed (kõrgus 650 mm): ISOFIX SUURUSKLASS B



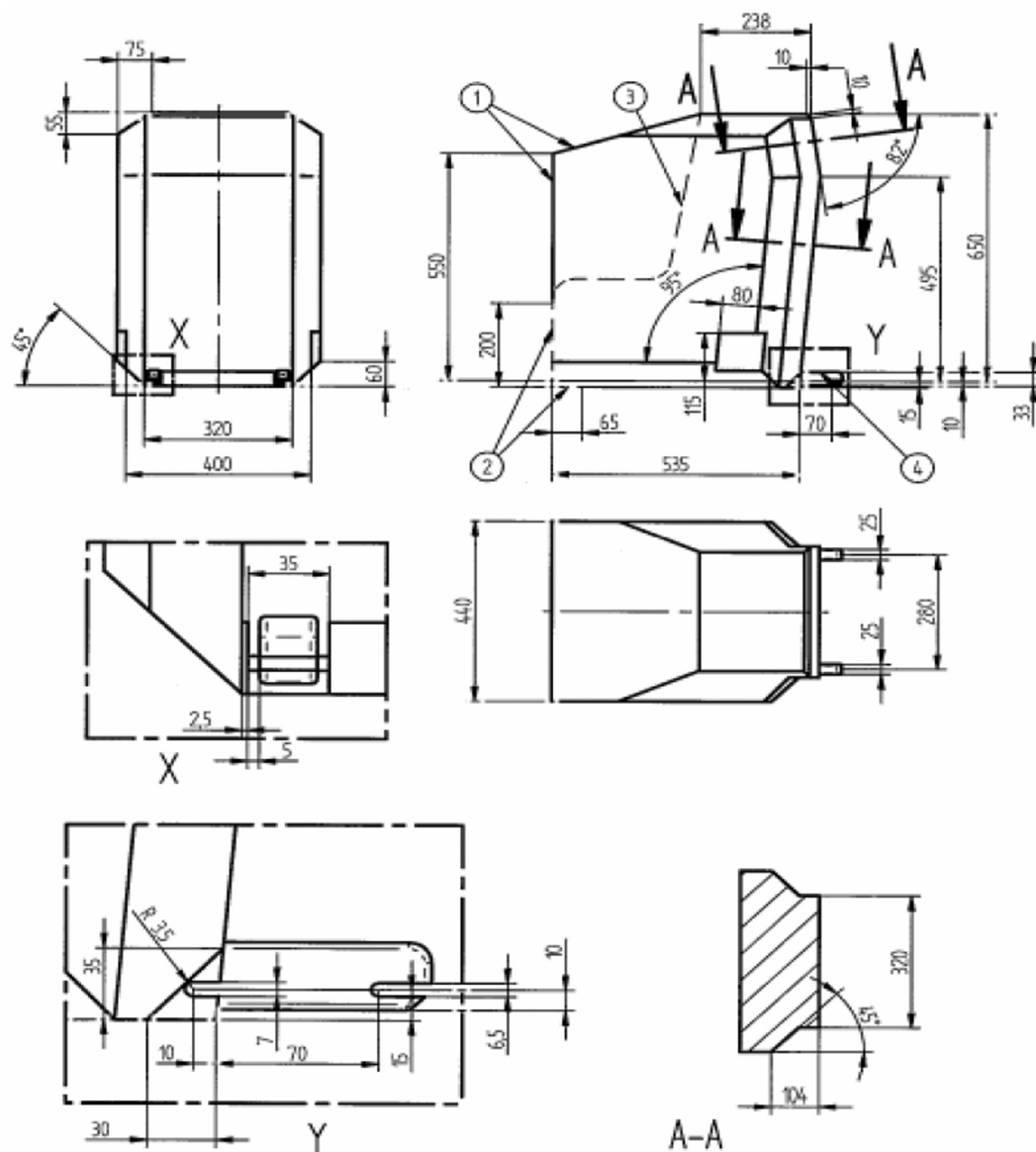
Selgitus

1. Eesmised ja ülemised piirid
2. Katkendjoonega tähistatakse ala, kuhu tugijalg vms võib ulatuda
3. Puudub
4. Ühendamispiirkonna täpsem kirjeldus on esitatud eeskirjas nr 44
5. Ülemise kinnitusrühma kinnituspunkt

4.3. Näoga sõidusuunas paikneva väikelapse vähendatud kõrgusega teise seljatoe versiooniga turvasüsteemi skeem

Joonis 3

Näoga sõidusuunas paikneva väikelapse vähendatud kõrgusega teise seljatoe versiooniga turvasüsteemi ISO/F2X skeemi mõõtmed (kõrgus 650 mm): ISOFIX SUURUSKLASS B1



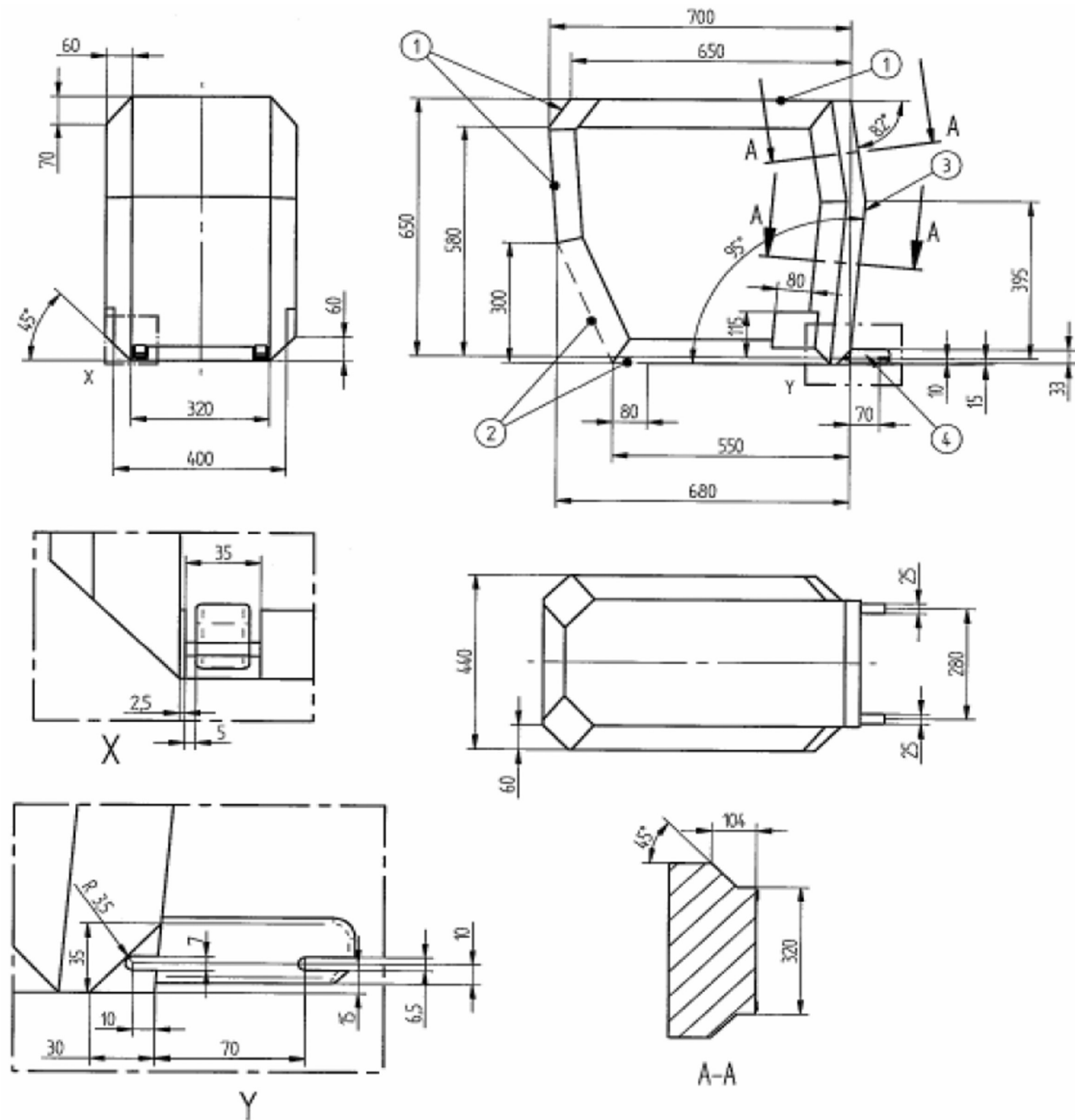
Selgitus

1. Eesmised ja ülemised piirid
2. Katkendjoonega tähistatakse ala, kuhu tugijalg vms võib ulatuda
3. Puudub
4. Ühendamispiirkonna täpsem kirjeldus on esitatud eeskirjas nr 44

4.5. Seljaga sõidusuunas paikneva väikelapse vähendatud suurusega turvasüsteemi skeem

Joonis 5

Seljaga sõidusuunas paikneva väikelapse vähendatud suurusega turvasüsteemi ISO/R2 skeemi mõõtmed: ISOFIX
SUURUSKLASS D



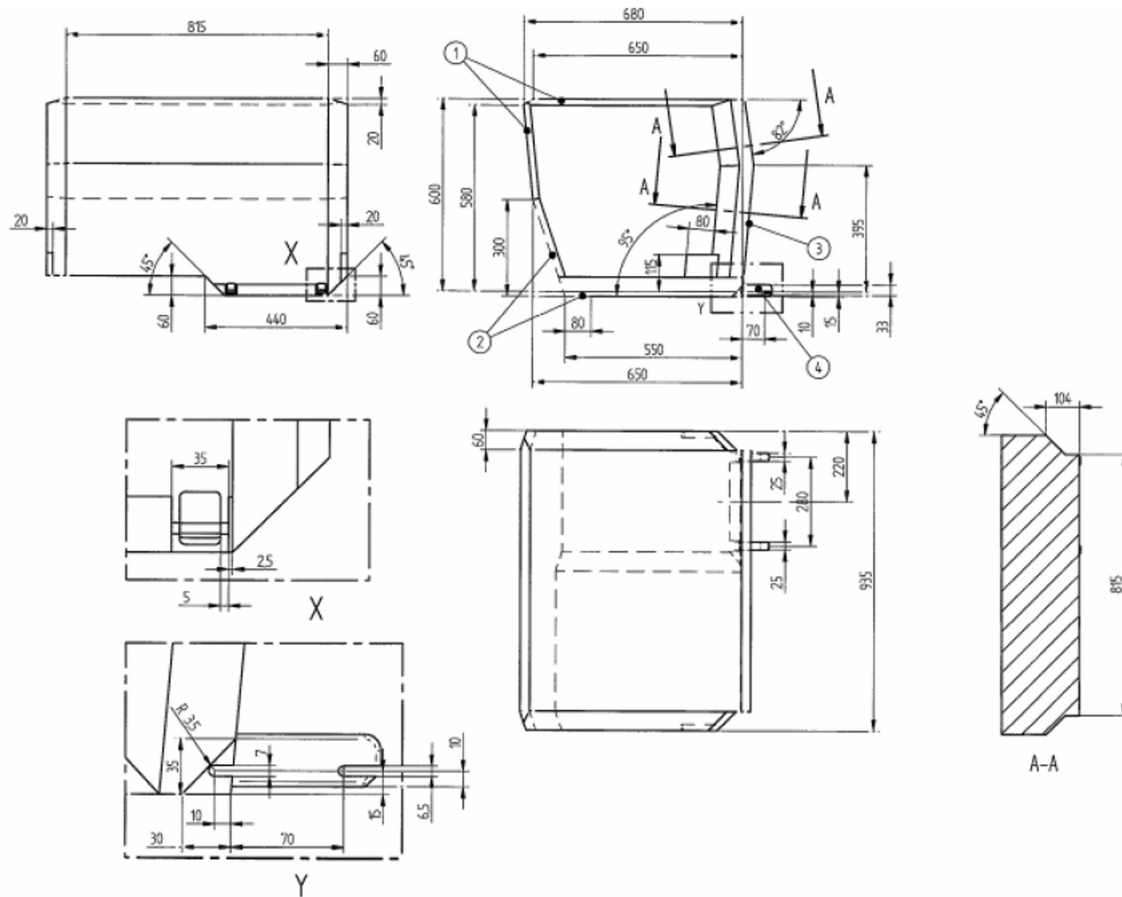
Selgitus

1. Tagumised ja ülemised piirid
2. Katkendjoonega tähistatakse ala, kuhu tugijalg vms võib ulatuda
3. Tagumise piiri (joonisel paremal) määrab joonisel 2 näidatud näoga sõidusuunas paiknemise skeem
4. Ühendamispiirkonna täpsem kirjeldus on esitatud eeskirjas nr 44

4.7. Küljega sõidusuunas paikneva lapse turvasüsteemi skeem

Joonis 7

Küljega paiknevate lapse turvasüsteemide – ISO/L1 (ISOFIX SUURUSKLASS F) või sümmeetriliselt vastupidi – ISO/L2 (ISOFIX SUURUSKLASS G) skeemi mõõtmised



Selgitus

1. Tagumised ja ülemised piirid
2. Katkendjoonega tähistatakse ala, kuhu tugijalg vms võib ulatuda
3. Tagumise piiri (joonisel paremal) määrab joonisel 2 näidatud näoga sõidusuunas paiknemise skeem
4. Ühendamispiirkonna täpsem kirjeldus on esitatud standardis ISO 13216-1, joonised 2 ja 3.

3. liide

Tabel 1

Sõiduki käsiraamatu teabetabel lapse turvasüsteemide sobivuse kohta erinevatel istekohtadel

Kaalurühm	Istekoht (või muu koht)				
	Eesmine kaassõitja	Tagumine välimine	Tagumine keskmine	Keskmise rea välimine	Keskmise rea keskmine
rühm 0: kuni 10 kg					
rühm 0+: kuni 13 kg					
rühm I: 9–18 kg					
rühm II: 15–25 kg					
rühm III: 22–36 kg					

Tabelis kasutatavate tähtede selgitus:

U = sobiv kinnitatud tüüpi universaalkategooria turvasüsteemidele, mis on lubatud kõnealusele kaalurühmale.

UF = sobiv kinnitatud tüüpi, näoga sõidusuunas paigaldatavatele universaalkategooria turvasüsteemidele, mis on lubatud kõnealusele kaalurühmale.

L = sobiv lisatud loetelus esitatud teatavatele lapse turvasüsteemidele. Need võivad olla erisõidukile mõeldud, piiratud või pooluniversaalkategooria turvasüsteemid.

B = kinnitatud tüüpi statsionaarsed turvasüsteemid, mis on lubatud kõnealusele kaalurühmale.

X = kõnealuse kaalurühma lastele sobimatu istekoht.

Tabel 2

Sõiduki käsiraamatu teabetabel ISOFIX lapse turvasüsteemide sobivuse kohta erinevatel ISOFIX kohtadel

Kaalurühm	Suurusgrupp	Kinnitus	Sõiduki ISOFIX kohad					
			Eesmine kaassõitja	Tagumine välimine	Tagumine keskmine	Keskmise rea välimine	Keskmise rea keskmine	Muud kohad
Turvahäll	F	ISO/L1						
	G	ISO/L2						
		(¹)						
0: kuni 10 kg	E	ISO/R1						
		(¹)						
0+: kuni 13 kg	E	ISO/R1						
	D	ISO/R2						
	C	ISO/R3						
		(¹)						
I: 9–18 kg	D	ISO/R2						
	C	ISO/R3						
	B	ISO/F2						
	B1	ISO/F2X						
	A	ISO/F3						
		(¹)						

Kaalurühm	Suurusgrupp	Kinnitus	Sõiduki ISOFIX kohad					
			Eesmine kaassõitja	Tagumine välimine	Tagumine keskmine	Keskmise rea välimine	Keskmise rea keskmine	Muud kohad
II: 15–25 kg		(¹)						
III: 22–36 kg		(¹)						

(¹) Lapse turvasüsteemide jaoks, millel ei ole ISO/XX suurusgrupi märgistust (A kuni G) sobiva kaalurühma jaoks näitab autotootja ära sõidukile sobiva(d) konkreetse(d) ISOFIX lapse turvasüsteemi(d), mida igal istekohal kasutada soovitatakse.

Tabelis kasutatavate tähtede selgitus:

IUF = sobib universaalkategooria ISOFIX näoga sõidusuunas paiknevatele lapse turvasüsteemidele, mis on heaks kiidetud selles kaalurühmas kasutamiseks

IL = sobib lisatud nimekirjas toodud konkreetsetele ISOFIX lapse turvasüsteemidele (CRS). Need ISOFIX lapse turvasüsteemid on erisõidukile mõeldud, piiratud või pooluniversaalkategooria turvasüsteemid.

X = ISOFIX koht, mis ei sobi selle kaalurühma ja/või selle suurusgrupi ISOFIX lapse turvasüsteemidele.

*4. Liide***10-aastase lapse mannekeeni paigaldamine**

- a) Iste reguleeritakse selle kõige tagumisse asendisse.
 - b) Istmekõrgus reguleeritakse tootja spetsifikatsioonide kohaselt. Spetsifikatsioonide puudumise korral reguleeritakse iste kõige madalamasse asendisse.
 - c) Istme seljatugi reguleeritakse vastavalt tootja poolt ettenähtud nurgale. Muude juhiste puudumisel tuleks seljatugi seada asendisse, mis moodustab seljatoe vertikaalse või kõige lähema fikseeritud asendi suhtes 25° nurga.
 - d) Õla kinnituspunkt seatakse kõige madalamasse asendisse.
 - e) Mannekeen asetatakse istmele asendis, milles mannekeeni vaagen puutub kokku istme seljatoega.
 - f) Mannekeeni keskjoont läbiv pikitasapind peab jääma istme ilmsele keskjoonele.
-

18. LISA

TURVAVÖÖ KINNITAMISE MEELDETULETUSE KATSED

1. Esimese tasandi hoiatust katsetatakse järgmiste tingimuste kohaselt:
 - a) turvavöö ei ole kinnitatud;
 - b) mootor on seisatud või tühikäigul ning sõiduk ei liigu ettepoole ega tagurpidi;
 - c) käik on neutraalasendis;
 - d) süüde on sees.
 2. Teise tasandi hoiatust katsetatakse järgmiste tingimuste kohaselt:
 - a) turvavöö ei ole kinnitatud;
 - b) katsesõidukiga sõidetakse tootja valikul käesoleva lisa lõigetes 2.1–2.3 nimetatud ühe tingimuse või tingimuste mis tahes kombinatsiooni kohaselt.
 - 2.1. Katsesõidukit kiirendatakse seisult kiirusele 25 –0/+10 km/h ning jätkatakse samal kiirusel.
 - 2.2. Sõidukiga sõidetakse seisupositsioonilt vähemalt 500 m kaugusele.
 - 2.3. Sõidukit katsetatakse, kui sõiduk on olnud tavapärases kasutuses vähemalt 60 sekundit.
 3. Süsteemi puhul, kus esimese tasandi hoiatus lõpeb pärast teatavat ajavahemikku, katsetatakse teise tasandi hoiatust käesoleva lisa lõike 2 kohaselt pärast seda, kui esimese tasandi hoiatus on deaktiveerunud. Süsteemi puhul, kus esimese tasandi hoiatus ei lõppe pärast teatavat ajavahemikku, katsetatakse teise tasandi hoiatust käesoleva lisa lõike 2 kohaselt, kui esimese tasandi hoiatus on aktiveeritud.
-