

## RICHTLIJN VAN DE RAAD

van 18 december 1975

inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der Lid-Staten betreffende bevestigingspunten voor veiligheidsgordels van motorvoertuigen

(76/115/EEG)

DE RAAD VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap, inzonderheid op artikel 100,

Gezien het voorstel van de Commissie,

Gezien het advies van het Europese Parlement <sup>(1)</sup>,

Gezien het advies van het Economisch en Sociaal Comité <sup>(2)</sup>,

Overwegende dat de technische voorschriften waaraan motorvoertuigen krachtens de nationale wetgevingen moeten voldoen, onder andere betrekking hebben op de bevestigingspunten voor veiligheidsgordels;

Overwegende dat deze voorschriften van Lid-Staat tot Lid-Staat verschillen; dat het noodzakelijk is dat alle Lid-Staten dezelfde voorschriften aannemen, hetzij ter aanvulling op, hetzij in plaats van hun huidige regeling, met name ten einde voor elk type voertuig de E.E.G.-goedkeuringsprocedure van Richtlijn nr. 70/156/EEG van de Raad van 6 februari 1970 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de Lid-Staten betreffende de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan <sup>(3)</sup>, te kunnen invoeren;

Overwegende dat de gemeenschappelijke voorschriften inzake de delen van het interieur, de plaats van de bedieningsorganen, het dak, de rugleuning en de achterzijde van de zitplaatsen zijn neergelegd in Richtlijn nr. 74/60/EEG <sup>(4)</sup>; dat de voorschriften inzake de binneninrichting van motorvoertuigen met betrekking tot het gedrag van de stuurinrichting bij botsingen zijn neergelegd in Richtlijn nr. 74/297/EEG <sup>(5)</sup>; dat de voorschriften betreffende de sterkte van zitplaatsen en hun bevestigingen zijn neergelegd in Richtlijn

nr. 74/408/EEG <sup>(6)</sup>; dat in een later stadium de overige voorschriften betreffende de binneninrichting zullen worden vastgesteld, met name inzake de veiligheidsgordels, de hoofdsteunen en de identificatie van de bedieningsorganen;

Overwegende dat de onderlinge aanpassing van de nationale wetgevingen inzake motorvoertuigen een erkenning inhoudt door de Lid-Staten onderling van de in elk van hen aan de hand van de gemeenschappelijke voorschriften verrichte controles; dat een dergelijk systeem, wil het goed functioneren, meebrengt dat deze voorschriften door alle Lid-Staten met ingang van een zelfde datum worden toegepast,

HEEFT DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

*Artikel 1*

Deze richtlijn is van toepassing op bevestigingspunten in motorvoertuigen voor veiligheidsgordels bestemd voor volwassen inzittenden op naar voren gerichte zitplaatsen.

*Artikel 2*

Onder voertuig in de zin van deze richtlijn wordt verstaan elk voor het wegverkeer bestemd motorvoertuig van categorie M 1, omschreven in bijlage I van Richtlijn nr. 70/156/EEG, op minstens vier wielen en met een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van meer dan 25 km per uur.

*Artikel 3*

De Lid-Staten mogen de E.E.G.-goedkeuring of de nationale goedkeuring van een voertuig niet weigeren om redenen die verband houden met de bevestigingspunten van veiligheidsgordels indien deze bevestigingspunten beantwoorden aan de voorschriften van bijlagen I, III en IV.

*Artikel 4*

De Lid-Staten mogen de verkoop, de inschrijving, het in het verkeer brengen of het gebruik van voertuigen niet weigeren om redenen die verband houden met de

<sup>(1)</sup> PB nr. C 5 van 8. 1. 1975, blz. 41.

<sup>(2)</sup> PB nr. C 47 van 27. 2. 1975, blz. 45.

<sup>(3)</sup> PB nr. L 42 van 23. 2. 1970, blz. 1.

<sup>(4)</sup> PB nr. L 38 van 11. 2. 1974, blz. 2.

<sup>(5)</sup> PB nr. L 165 van 20. 6. 1974, blz. 16.

<sup>(6)</sup> PB nr. L 221 van 12. 8. 1974, blz. 1.

bevestigingspunten van veiligheidsgordels indien deze bevestigingspunten beantwoorden aan de voorschriften van bijlagen I, III en IV.

*Artikel 5*

De Lid-Staat die tot goedkeuring is overgegaan, treft de nodige maatregelen om op de hoogte te worden gesteld van elke wijziging van een der in bijlage I, punt 1.1, bedoelde onderdelen of kenmerken. De bevoegde autoriteiten van deze Lid-Staat beoordelen of het gewijzigde type voertuig moet worden onderworpen aan nieuwe proefnemingen aan de hand waarvan een nieuw keuringsrapport wordt opgesteld. Indien uit deze proefnemingen blijkt dat niet aan de voorschriften van deze richtlijn is voldaan, dan wordt de wijziging niet toegestaan.

*Artikel 6*

De wijzigingen die noodzakelijk zijn om de voorschriften van de bijlagen aan te passen aan de technische vooruitgang, worden vastgesteld volgens de procedure van artikel 13 van Richtlijn nr. 70/156/EEG.

*Artikel 7*

1. Vóór 1 oktober 1976 nemen de Lid-Staten de nodige maatregelen aan om aan het bepaalde in deze

richtlijn te voldoen en maken zij die maatregelen bekend. Zij stellen de Commissie hiervan onmiddellijk in kennis.

Zij passen deze bepalingen toe vanaf 1 januari 1977.

2. Vanaf de kennisgeving van deze richtlijn dragen de Lid-Staten er voorts zorg voor dat de Commissie op de hoogte wordt gesteld van ieder ontwerp van wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen die zij overwegen in te voeren op het door deze richtlijn bestreken gebied en wel op zodanig tijdstip dat de Commissie gelegenheid heeft haar opmerkingen ter zake te maken.

*Artikel 8*

Deze richtlijn is gericht tot de Lid-Staten.

Gedaan te Brussel, 18 december 1975.

*Voor de Raad*

*De Voorzitter*

M. TOROS

## BIJLAGE I

## DEFINITIES, AANVRAAG E.E.G.-GOEDKEURING, E.E.G.-GOEDKEURING, SPECIFICATIES, PROEVEN, CONFORMITEIT VAN DE PRODUKTIE, AANWIJZINGEN

## 1. DEFINITIES

In de zin van deze richtlijn wordt verstaan onder

- 1.1. „*type voertuig*”, voor wat betreft de bevestigingspunten voor veiligheidsgordels, de voertuigen die onderling geen essentiële verschillen vertonen, met name wat betreft: afmetingen, vormen en materialen van onderdelen van de voertuigcarrosserie of van de zitplaatsconstructie of andere delen van het voertuig waaraan de bevestigingspunten zijn vastgemaakt;
- 1.2. „*bevestigingspunten*”, de delen van de voertuigcarrosserie of van de zitplaatsconstructie of andere delen van het voertuig waaraan de veiligheidsgordels moeten worden vastgemaakt;
- 1.3. „*veiligheidsgordel*” of „*gordel*”, een geheel van riemen met sluiting, verstelinrichtingen en bevestigingsonderdelen dat in een motorvoertuig kan worden bevestigd en dat zodanig is ontworpen dat het risico van verwondingen voor de gebruiker bij botsing of bij plotselinge vertraging van het voertuig wordt verminderd doordat de bewegingsmogelijkheid van het lichaam van de inzittende wordt beperkt. Dit geheel wordt algemeen met de term veiligheidsgordel aangeduid; deze term omvat tevens alle onderdelen die energie kunnen absorberen of met behulp waarvan de gordel wordt ingetrokken;
- 1.4. „*riemgeleider*”, voorziening waardoor de stand van de riem wordt gewijzigd naar gelang van de positie van de drager van de veiligheidsgordel;
- 1.5. „*effectief bevestigingspunt*”, het punt waarvan wordt uitgegaan om op gewone wijze de hoek te bepalen van alle delen van de veiligheidsgordel ten opzichte van de drager van de gordel, zoals bedoeld in punt 4.4; dat wil zeggen het punt waar een riem moet worden bevestigd om een positie te verkrijgen die gelijk is aan de positie tijdens gebruik van de gordel en dat al dan niet het reële bevestigingspunt kan zijn afhankelijk van het toegepaste gordeltype en de wijze waarop deze eraan bevestigd is;
  - 1.5.1. indien een veiligheidsgordel een stijf onderdeel omvat dat aan het onderste bevestigingspunt is vastgemaakt en dat al dan niet vrij kan draaien dan wordt het punt waar de riem aan dit stijve onderdeel is bevestigd beschouwd als het effectief bevestigingspunt bij alle standen van de zitplaats;
  - 1.5.2. indien op de voertuigcarrosserie of op de zitplaatsconstructie gebruik wordt gemaakt van een riemgeleider, dan wordt het middelpunt van de geleider op de plaats waar de riem deze geleider verlaat aan de zijde van de drager van de gordel, als het effectief bevestigingspunt beschouwd; tussen het effectief bevestigingspunt en de drager moet de riem in rechte lijn liggen;
  - 1.5.3. Indien de gordel rechtstreeks van de drager naar een oprolmechanisme loopt, dat vastgemaakt is aan de voertuigcarrosserie of aan de zitplaatsconstructie zonder dat hierbij gebruik wordt gemaakt van een riemoverbrenging, wordt het snijpunt van de oprolas met het middenvlak van de riem op de rol als het effectief bevestigingspunt beschouwd;
- 1.6. „*zitplaats*”, een constructie die al dan niet een integrerend deel vormt van de carrosserie van het voertuig, met inbegrip van de bekleding en bestemd als zitplaats voor een volwassen persoon, waarbij deze term zowel een afzonderlijke zitplaats als een gedeelte van een bank dat als zitplaats voor een persoon bestemd is, dekt;
- 1.7. „*Zitbank*”, een complete constructie met bekleding, bestemd als zitplaats voor ten minste twee volwassen personen;

- 1.8. „Groep zitplaatsen”, zowel zitplaatsen in de vorm van een zitbank als naast elkaar geplaatste zitplaatsen (dat wil zeggen zo vastgezet dat de voorste verankeringen van een der zitplaatsen op één lijn staan met de voorste of achterste verankeringen van een andere zitplaats of tussen de verankeringen daarvan) die bestemd zijn als zitplaats voor één of meer volwassenen;
  - 1.9. „Klapstoel”, een extra zitplaats om bij gelegenheid te worden gebruikt en die gewoonlijk is neergeklapt;
  - 1.10. „Type zitplaats”, een categorie van zitplaatsen die niet verschillen op essentiële punten, zoals:
    - 1.10.1. vorm en afmetingen van de constructie van de zitplaats en materialen waaruit deze bestaat;
    - 1.10.2. type en afmetingen van de verstelmechanismen en van alle vergrendelingssystemen;
    - 1.10.3. type en afmetingen van de bevestigingspunten op de zitplaats, van de zitplaatsverankering en de betrokken delen van de carrosserie van het voertuig;
  - 1.11. „Zitplaatsverankering”, het systeem waarmee de zitplaats aan de carrosserie van het voertuig is vastgemaakt, met inbegrip van de betrokken carrosseriegedeelten;
  - 1.12. „Verstelsysteem” de inrichting met behulp waarvan de zitplaats of een gedeelte daarvan kan worden versteld ten einde een zitpositie te verkrijgen welke is aangepast aan de lichaamsvorm van de inzittende. Hiermede is met name mogelijk:
    - 1.12.1. een verplaatsing in de lengterichting;
    - 1.12.2. een hoogteverstelling;
    - 1.12.3. een hoekverdraaiing;
  - 1.13. „Wegklapsysteem”, een voorziening met behulp waarvan een hoekverdraaiing of een verplaatsing in de lengterichting, zonder vaste tussenstand, mogelijk is, van de zitplaats of een gedeelte daarvan ten einde het instappen van de passagiers te vergemakkelijken;
  - 1.14. „vergrendelingssysteem”, een voorziening met behulp waarvan de zitplaats of een gedeelte daarvan in de gebruiksstand wordt gehouden met mechanismen voor de vergrendeling van de rugleuning ten opzichte van de stoel en van de stoel ten opzichte van het voertuig.
2. AANVRAAG OM E.E.G.-GOEDKEURING
- 2.1. De aanvraag om E.E.G.-goedkeuring van een type voertuig voor wat betreft de bevestigingspunten van de veiligheidsgordels wordt ingediend door de fabrikant van het voertuig of diens gemachtigde.
  - 2.2. Hierbij moeten de volgende stukken in drievoud en de volgende gegevens worden verstrekt:
    - 2.2.1. overzichtstekeningen van de voertuigcarrosserie op passende schaal met de plaatsen van de bevestigingspunten en detailtekeningen van de bevestigingspunten en van de constructie waarop deze zijn vastgemaakt;
    - 2.2.2. gegevens inzake de aard van de materialen die van invloed zijn op de sterkte van de bevestigingspunten;
    - 2.2.3. een technische beschrijving van de bevestigingspunten;
    - 2.2.4. voor de bevestigingspunten die vastgemaakt zijn aan de zitplaatsconstructie een gedetailleerde beschrijving van het type voertuig voor wat betreft de constructie van de zitplaatsen, de verankeringen daarvan en de verstel- en vergrendelingssystemen;

- 2.2.5. voldoende gedetailleerde tekeningen op passende schaal van de zitplaatsen, de veranker-  
ing daarvan aan het voertuig en de verstellings- en vergrendelingssystemen daar-  
van.
- 2.3. De fabrikant moet hetzij een voertuig dat representatief is voor het te keuren type  
voertuig, hetzij die onderdelen van het voertuig, die als essentieel worden beschouwd  
voor de proefnemingen voor de bevestigingspunten ter beschikking stellen van de met  
de goedkeuringsproeven belaste technische dienst.
3. E.E.G.-GOEDKEURING
- 3.1. Bij het E.E.G.-goedkeuringsformulier wordt een formulier overeenkomstig het model  
zoals afgebeeld in bijlage II, gevoegd.
4. SPECIFICATIES
- 4.1. Aanduidingen (zie bijlage III)
- 4.1.1. Punt H is een referentiepunt bepaald volgens de procedure van bijlage IV van  
Richtlijn nr. 74/60/EEG.
- 4.1.2. De referentielijn is een rechte die loopt door het gewricht tussen been en bekken en  
het gewricht tussen nek en borst van een proefpop afgebeeld in bijlage IV van  
Richtlijn nr. 74/60/EEG, die representatief is voor een mannelijke volwassene van 50  
percentiel.
- 4.1.3. De punten  $L_1$  en  $L_2$  zijn de effectieve onderste bevestigingspunten.
- 4.1.4. Punt C bevindt zich op een afstand van 450 mm verticaal boven punt H.
- 4.1.5. De hoeken  $\alpha_1$  en  $\alpha_2$  zijn respectievelijk de hoeken tussen een horizontaal vlak en  
vlakken loodrecht op het middenlangsvlak van het voertuig en door punt H en de  
punten  $L_1$  en  $L_2$ .
- 4.1.6. S is de afstand in millimeter van het effectieve bovenste bevestigingspunt tot aan een  
referentievlak P evenwijdig aan het middenlangsvlak van het voertuig, dat als volgt is  
gedefinieerd:
- 4.1.6.1. indien de zitpositie duidelijk blijkt uit de vorm van de zitplaats is het vlak P het  
middenvlak van deze zitting.
- 4.1.6.2. indien de zitpositie niet duidelijk blijkt:
- 4.1.6.2.1. is het vlak P, voor de bestuurder, het vlak, evenwijdig aan het middenlangsvlak van  
het voertuig, dat verticaal gaat door het middelpunt van het stuur in zijn middelste  
stand wanneer het verstelbaar is;
- 4.1.6.2.2. is het vlak P, voor de voorpassagier aan de buitenkant, het vlak dat symmetrisch is  
met dat van de bestuurder;
- 4.1.6.2.3. is het vlak P voor de achterpassagier aan de buitenkant, het vlak dat door de  
fabrikant is aangegeven wanneer aan de volgende grenswaarden voor afstand A  
tussen het middenlangsvlak van het voertuig en vlak P worden voldaan:
- $A \geq 200$  mm, wanneer de zitbank slechts is ontworpen voor twee passagiers,  
 $A \geq 300$  mm, wanneer de zitbank is ontworpen voor twee of drie passagiers.

**4.2. Algemene specificaties**

4.2.1. De bevestigingspunten moeten zodanig zijn ontworpen, uitgevoerd en geplaatst dat:

4.2.1.1. de montage mogelijk is van een geschikte veiligheidsgordel. De bevestigingspunten voor de zijzitplaatsen vóór moeten de montage mogelijk maken van veiligheidsgordels met een oprolmechanisme en een geleider op de stijl, in het bijzonder rekening houdend met de sterkte van de bevestigingspunten, tenzij de fabrikant het voertuig eveneens levert met andere typen veiligheidsgordels met oprolmechanisme. Indien de bevestigingspunten uitsluitend geschikt zijn voor bepaalde gordels, dient het soort gordel te worden vermeld op het sub 3.1 vermelde formulier;

4.2.1.2. het risico dat de gordel verschuift tot een minimum wordt beperkt wanneer deze op de juiste wijze wordt gedragen;

4.2.1.3. het risico dat de riem wordt beschadigd door contact met harde uitstekende delen van de voertuigcarrosserie of van de zitplaatsconstructie tot een minimum wordt beperkt.

4.2.2. Bij bevestigingspunten die, met het oog op het instappen en het op hun plaats houden van de inzittenden, verschillende posities kunnen innemen, moeten de specificaties van deze richtlijn van toepassing zijn op de bevestigingspunten in de stand waarbij de gordels de inzittenden daadwerkelijk op hun plaats houden.

**4.3. Minimaal aantal bevestigingspunten**

4.3.1. De zitplaatsen vóór moeten voorzien zijn van twee bevestigingspunten onder en één bevestigingspunt boven.

4.3.1.1. Voor de middenzitplaatsen vóór worden twee bevestigingspunten onder als voldoende beschouwd wanneer de voorruit zich buiten de in bijlage II van Richtlijn nr. 74/60/EEG omschreven referentiezone bevindt. Voor wat de bevestigingspunten betreft, wordt de voorruit beschouwd als een deel van de referentiezone, wanneer zij met de proefinrichting in statisch contact kan komen volgens de in genoemde bijlage beschreven methode.

4.3.1.2. In afwijking van de punten 4.3.1 en 4.3.1.1 mag elke middenzitplaats tot 1 januari 1979 voorzien zijn van slechts twee bevestigingspunten onder.

4.3.2. De zijzitplaatsen achter moeten voorzien zijn van twee bevestigingspunten onder en één bevestigingspunt boven; indien geen enkel bevestigingspunt boven kan worden aangebracht, zoals bijvoorbeeld bij voertuigen met opvouwbare of afneembare kap of met schuif- of roldak, zijn twee bevestigingspunten onder toegestaan.

4.3.3. Met uitzondering van de klapstoelen zijn voor alle zitplaatsen twee bevestigingspunten onder vereist.

4.3.4. Voor klapstoelen zijn geen bevestigingspunten vereist. Indien in het voertuig voor dergelijke zitplaatsen wel bevestigingspunten aanwezig zijn, dan moeten die voldoen aan deze richtlijn.

**4.4. Plaats van de bevestigingspunten voor de gordels**

4.4.1. De in punt 4.3 bedoelde plaats voor de bevestigingspunten moeten aan de volgende eisen voldoen.

**4.4.2. Algemeen**

4.4.2.1. De bevestigingspunten van een zelfde gordel kunnen alle aan de carrosserie van het voertuig, aan de constructie van de zitplaats of enig ander onderdeel van het voertuig, of over deze plaatsen verdeeld, worden vastgemaakt.

- 4.4.2.2. Aan een zelfde bevestigingspunt kunnen de uiteinden van twee naast elkaar geplaatste gordels worden bevestigd op voorwaarde dat aan de voorschriften inzake de proefnemingen wordt voldaan.
- 4.4.2.3. Bij zitbanken die voorzien zijn van bevestigingspunten voor twee of meer zitplaatsen, moeten de bevestigingspunten onder een geheel vormen met de zitplaats of aangebracht zijn in de carrosserie van het voertuig. Dit voorschrift geldt eveneens voor de bevestigingspunten boven.
- 4.4.3. *Plaats van de bevestigingspunten onder*
- 4.4.3.1. De hoeken  $\alpha_1$  en  $\alpha_2$  moeten bij alle normale rijstanden van de zitplaats  $30^\circ$  tot  $80^\circ$  zijn. Indien er bij de zitplaatsen vóór geen verstelling van de stoel mogelijk is, of indien de bevestigingspunten aan de zitplaats zelf zijn vastgemaakt moeten de hoeken  $\alpha_1$  en  $\alpha_2$   $60^\circ \pm 10^\circ$  zijn.
- 4.4.3.2. Bij de zitplaatsen achter mogen de hoeken  $\alpha_1$  en  $\alpha_2$  minder bedragen dan het minimum vermeld in punt 4.4.3.1 op voorwaarde dat zij niet kleiner zijn dan  $20^\circ$ .
- 4.4.3.3. De afstand tussen de twee verticale vlakken die evenwijdig zijn aan het middenlangsvlak van het voertuig en die elk door een van de twee bevestigingspunten  $L_1$  en  $L_2$  aan de onderkant voor dezelfde gordel lopen, mag niet minder dan 350 mm bedragen.
- De punten  $L_1$  en  $L_2$  moeten aan weerszijden van het middenlangsvlak van de zitplaats liggen en ten minste 120 mm hiervan verwijderd zijn.
- 4.4.4. *Plaats van de effectieve bevestigingspunten boven*
- 4.4.4.1. Voor het geval dat een riemgeleider of dergelijke voorziening wordt gebruikt, die de plaats van het effectieve bevestigingspunt boven doet veranderen, dan wordt deze plaats op de gewone wijze bepaald door de plaats van het bevestigingspunt te beschouwen, wanneer de hartlijn van de band gaat door een punt J en wordt bepaald vanuit punt H middels de volgende drie lijnstukken:
- HZ — een stuk van de referentielijn vanuit punt H in opwaartse richting en 530 mm lang;
- ZX — stuk van de loodlijn op het middenlangsvlak van het voertuig, vanuit punt Z waar de zijde waar het bevestigingspunt zich bevindt en 120 mm lang;
- XJ — stuk van de loodlijn op het vlak bepaald door de lijnstukken HZ en ZX, vanuit punt X in voorwaartse richting en 60 mm lang.
- 4.4.4.2. Indien het effectieve bevestigingspunt boven zich achter een vlak bevindt dat loodrecht staat op het middenlangsvlak van de zitplaats en dat door de referentielijn gaat, dan moet dit bevestigingspunt zich bevinden onder het vlak FN dat loodrecht staat op het middenlangsvlak van de zitplaats en een hoek van  $65^\circ$  vormen met de referentielijn. Bij de zitplaatsen achter mag deze hoek tot  $60^\circ$  worden teruggebracht. Het vlak FN is zodanig geplaatst dat het de referentielijn in punt D snijdt, zodanig dat  $DH$  gelijk is aan  $315 \text{ mm} + 1,6 \text{ S}$ .
- Indien het effectieve bevestigingspunt boven zich bevindt in of vóór een vlak dat loodrecht staat op het middenlangsvlak van de zitplaats en dat door de referentielijn gaat, dan moet dit bevestigingspunt zich bevinden onder het vlak  $F_1N_1$  dat loodrecht staat op het middenlangsvlak van de zitplaats en een hoek van  $65^\circ$  vormen met de referentielijn. Voor wat betreft de zitplaatsen achter mag deze hoek tot  $60^\circ$  worden teruggebracht. Het vlak  $F_1N_1$  is zodanig geplaatst dat het de referentielijn snijdt in een punt  $D'$ , zodanig dat  $D'H = 315 \text{ mm} + 1,8 \text{ S}$ .
- 4.4.4.3. Indien het effectieve bevestigingspunt boven zich bevindt achter een vlak dat loodrecht staat op het middenlangsvlak van de zitplaats en dat door de referentielijn gaat, moet dit bevestigingspunt zich achter een vlak FK bevinden dat loodrecht staat op het middenlangsvlak van de zitplaats en dat de referentielijn snijdt onder een hoek van  $120^\circ$  in een punt B, zodanig dat  $BH = 260 \text{ mm} + 1,2 \text{ S}$ .
- Indien het effectieve bevestigingspunt boven zich in of voor een vlak bevindt dat loodrecht staat op het middenlangsvlak van de zitplaats en dat door de referentielijn gaat, dan moet dit bevestigingspunt zich bevinden achter een vlak  $F_1K_1$  dat loodrecht staat op het middenlangsvlak van de zitplaats en dat de referentielijn onder een hoek van  $120^\circ$  snijdt in een punt  $B'$ , zodanig dat  $B'H = 260 \text{ mm} + \text{S}$ .

- 4.4.4.4. De waarde van S mag niet kleiner zijn dan 140 mm.
- 4.4.4.5. Het bevestigingspunt boven moet zich bevinden achter een verticaal vlak dat loodrecht staat op het middenlangsvlak van het voertuig en dat door punt H gaat, zoals aangegeven in bijlage III.
- 4.4.4.6. Het bevestigingspunt boven moet zich bevinden boven het horizontale vlak dat punt C snijdt.
- 4.4.4.7. In afwijking van punt 4.4.4.6 mag het effectief bevestigingspunt boven tot 1 januari 1979 worden aangebracht in het veld tussen het horizontale vlak CY en het vlak CM loodrecht op het middenlangsvlak van het voertuig dat een hoek van  $20^\circ$  maakt met vlak CY, indien genoemd bevestigingspunt vanwege de vormgeving van het voertuig niet boven vlak CY kan worden aangebracht. De hoogte van de rugleuning van de zitplaats mag niet minder bedragen dan de hoogte van het horizontale vlak dat punt C snijdt en er moet worden voorzien in een bevestigingssysteem om te voorkomen dat de riem van de schouder glijdt. Wanneer de proef wordt verricht volgens de voorschriften van punt 5 moet het steunpunt van de gordel op de rugleuning boven vlak CM blijven.

#### 4.5. Afmetingen van de schroefgaten voor het bevestigingspunt

- 4.5.1. Voor het bevestigingspunt moet een schroefgat aanwezig zijn van 11,11 mm (7,16 duim) 20 UNF — 2 B.

### 5. PROEVEN

#### 5.1. Algemeen

- 5.1.1. Onder voorbehoud van de toepassing van punt 5.2 en overeenkomstig het verzoek van de fabrikant:
  - 5.1.1.1. kunnen proeven plaatsvinden met een voertuigcarrosserie of met een volledig afgevoerd voertuig,
  - 5.1.1.2. kunnen ramen en deuren al dan niet zijn gemonteerd en al dan niet worden gesloten,
  - 5.1.1.3. kan elk gewoonlijk gemonteerd onderdeel dat bijdraagt tot de stijfheid van de carrosserie van het voertuig worden aangebracht.
- 5.1.2. De zitplaatsen moeten worden gemonteerd en in een stand worden geplaatst voor het besturen of gebruiken van het voertuig welke, door de technische dienst die de goedkeuringsproeven verricht, zodanig wordt gekozen dat wat de sterkte betreft, de meest ongunstige omstandigheden worden geschapen. De stand van de zitplaats moet in het rapport worden vermeld. Indien de hoek tussen zitting en leuning verstelbaar is, moet de instelling overeenkomen met de stand vermeld in punt 2.2 van bijlage IV van Richtlijn nr. 74/60/EEG.

#### 5.2. Vastzetting van het voertuig

- 5.2.1. De methode die wordt gebruikt om het voertuig tijdens de proef vast te zetten mag niet tot gevolg hebben dat de bevestigingspunten of de plaatsen waar zich de bevestigingspunten bevinden, worden versterkt, of de normale vervorming van de carrosserie wordt verminderd.
- 5.2.2. Een vastzettingsinrichting wordt geacht te voldoen wanneer deze geen enkele invloed uitoefent op een zone die zich over de hele breedte van de carrosserie uitstrekt en indien het voertuig of de carrosserie aan de voorkant is geblokkeerd of vastgezet op een afstand van minstens 500 mm van het te beproeven bevestigingspunt en aan de achterzijde wordt vastgehouden of is vastgezet op minstens 300 mm van dit bevestigingspunt.



- 5.2.3. Het is aan te bevelen om de carrosserie op steunen te plaatsen die ongeveer loodrecht onder de wielassen zijn aangebracht, of indien zulks onmogelijk is loodrecht, onder de bevestigingspunten van de vering.
- 5.3. **Algemene beproevingsmethoden**
- 5.3.1. Alle bevestigingspunten van een zelfde groep van zitplaatsen moeten gelijktijdig worden beproefd.
- 5.3.2. De trekkracht moet voorwaarts worden uitgeoefend onder een hoek van  $10^{\circ} + 5^{\circ}$  boven de horizontale lijn in een vlak evenwijdig aan het middenlangsvlak van het voertuig.
- 5.3.3. De belasting moet zo kort mogelijk worden uitgeoefend. De bevestigingspunten moeten de voorgeschreven belasting gedurende ten minste 0,2 seconden kunnen weerstaan.
- 5.3.4. De voor de in punt 5.4 omschreven proeven te gebruiken trekrichtingen zijn in bijlage IV opgenomen.
- 5.3.5. De bevestigingspunten voor die zitplaatsen die bevestigingspunten boven hebben, moeten onder de volgende omstandigheden aan de proeven worden onderworpen:
- 5.3.5.1. Zijzitplaatsen vóór:
- De bevestigingspunten moeten worden onderworpen aan de in punt 5.4.1 omschreven proeven waarbij de belastingen op de bevestigingspunten worden overgebracht door middel van een inrichting waarmee de geometrie wordt nagebootst van een driepuntsveiligheidsgordel met oprolmechanisme dat een riemgeleider heeft aan het bevestigingspunt boven.
- 5.3.5.1.1. Indien het oprolmechanisme niet is vastgemaakt aan het voorgeschreven bevestigingspunt onder aan de buitenzijde, of indien het oprolmechanisme is vastgemaakt aan het bevestigingspunt boven, dan moeten de bevestigingspunten onder eveneens aan de in punt 5.4.3 omschreven proeven worden onderworpen.
- 5.3.5.1.2. In het in punt 5.3.5.1.1 bedoelde geval mogen de in de punten 5.4.1 en 5.4.3 omschreven proeven op verzoek van de fabrikant worden uitgevoerd op twee verschillende voertuigcarrosserieën.
- 5.3.5.2. Zijzitplaatsen achter en alle middenzitplaatsen:
- De bevestigingspunten worden onderworpen aan de in punt 5.4.2 omschreven proef gedurende welke de belastingen op de bevestigingspunten worden overgebracht door middel van een inrichting waarmee de geometrie wordt nagebootst van een driepuntsveiligheidsgordel zonder oprolmechanisme en aan de in punt 5.4.3 omschreven proef waarbij de belasting op de twee bevestigingspunten onder wordt overgebracht door middel van een inrichting waarmee de geometrie wordt nagebootst van een heupgordel. Op verzoek van de fabrikant kunnen beide proeven worden uitgevoerd op twee verschillende voertuigcarrosserieën.
- 5.3.5.3. In afwijking van de punten 5.3.5.1 en 5.3.5.2 moeten de desbetreffende bevestigingspunten, wanneer een fabrikant zijn voertuig levert voorzien van veiligheidsgordels met oprolmechanismen, worden onderworpen aan de proef gedurende welke de belasting wordt overgebracht door middel van een inrichting waarmee de geometrie wordt nagebootst van de veiligheidsgordel(s) waarvan de bevestigingspunten moeten worden gekeurd.
- 5.3.6. Wanneer de zijzitplaatsen achter en de middenzitplaatsen niet voorzien zijn van bevestigingspunten boven moeten de bevestigingspunten onder worden onderworpen aan de in punt 5.4.3 omschreven proef gedurende welke de belasting wordt overgebracht door middel van een inrichting waarmee de geometrie wordt nagebootst van een heupgordel.
- 5.3.7. Indien het voertuig zodanig is ontworpen dat andere voorzieningen kunnen worden aangebracht waardoor de riemen niet rechtstreeks zonder katrolschijven enz. aan de bevestigingspunten kunnen worden vastgemaakt of waarvoor extra bevestigingspunten nodig zijn naast die vermeld in punt 4.3 wordt de veiligheidsgordel of een samenstel van kabels, katrollen enzovoort die representatief zijn voor de veiligheidsgordeluitrusting via een dergelijke voorziening verbonden met de bevestigingspunten in het voertuig en worden deze onderworpen aan de desbetreffende in punt 5.4 voorgeschreven proeven.

5.3.8. Er kan een andere beproevingsmethode worden toegepast dan de in punt 5.3 omschreven methode, maar in dat geval moet de gelijkwaardigheid daarvan worden aangetoond.

#### 5.4. Bijzondere beproevingsmethoden

5.4.1. *Proef bij een veiligheidsgordel van het driepuntstype met oprolmechanisme dat een riemgeleider bezit op de stijl die aan het bevestigingspunt boven is vastgemaakt*

5.4.1.1. Aan het bevestigingspunt boven moet een katrolschijf of kabel- of riemgeleider zijn aangebracht die speciaal is aangepast om de door het trekmechanisme uitgeoefende belasting over te brengen, dan wel de door de fabrikant geleverde riemgeleider.

5.4.1.2. Er wordt een beproevingsbelasting van  $1\,350\text{ daN} \pm 20\text{ daN}$  op een trekrichting uitgeoefend (zie bijlage IV, figuur 2) die is verbonden aan de bevestigingspunten van dezelfde gordel, door middel van een inrichting waarmee de geometrie wordt nagebootst van de voor het bovenlichaam bestemde riem.

5.4.1.3. Gelijktijdig wordt een trekkracht van  $1\,350\text{ daN} \pm 20\text{ daN}$  uitgeoefend op een trekrichting (zie bijlage IV, figuur 1) die verbonden is met de twee bevestigingspunten onder.

5.4.2. *Proef bij een veiligheidsgordel van het driepuntstype zonder oprolmechanisme of met een oprolmechanisme aan het bevestigingspunt boven*

5.4.2.1. Er wordt een beproevingsbelasting van  $1\,350\text{ daN} \pm 20\text{ daN}$  op een trekrichting uitgeoefend (zie bijlage IV, figuur 2) die aan het bevestigingspunt boven en aan het tegenoverliggende bevestigingspunt onder van dezelfde gordel is verbonden door gebruik te maken van een aan de bovenbevestiging vastgemaakt oprolmechanisme, indien dit door de fabrikant is geleverd.

5.4.2.2. Gelijktijdig wordt een trekkracht van  $1\,350\text{ daN} \pm 20\text{ daN}$  op een trekrichting uitgeoefend (zie bijlage IV, figuur 1) die is verbonden met de twee bevestigingspunten onder.

5.4.3. *Proef bij een veiligheidsgordel van het heuptype*

Er wordt een proefbelasting van  $2\,225\text{ daN} \pm 20\text{ daN}$  uitgeoefend op een trekrichting (zie bijlage IV, figuur 1) die is verbonden met de twee bevestigingspunten onder.

5.4.4. *Proeven voor bevestigingspunten die zich alle in de constructie van de zitplaats bevinden of die zijn verdeeld over de voertuigcarrosserie en de zitplaatsconstructie*

5.4.4.1. De in de punten 5.4.1, 5.4.2 en 5.4.3 omschreven proeven worden al naar gelang het geval uitgevoerd, onder toevoeging, voor iedere zitplaats en voor iedere groep van zitplaatsen, van de hierna genoemde extra krachten.

5.4.4.2. Boven de krachten genoemd in 5.4.1, 5.4.2 en 5.4.3 oefent men op de structuur van de zitplaats een longitudinale en horizontale kracht uit die gaat door het zwaartepunt van de zitplaats en gelijk is aan twintig maal het gewicht van de complete zitplaats.

#### 5.5. Proefresultaten

5.5.1. Alle bevestigingspunten moeten de in de punten 5.3 en 5.4 omschreven proeven kunnen doorstaan. Een permanente vervorming mag worden toegelaten met inbegrip van een gedeeltelijke scheurvorming in een bevestigingspunt of in het daaromheen gesitueerde gedeelte op voorwaarde dat de voorgeschreven belasting gedurende de vastgestelde tijd is gehandhaafd. Bij de proef moeten de minimale afstanden voor de effectieve bevestigingspunten onder als vermeld in punt 4.4.3.3 en de in 4.4.4.6 en 4.4.4.7 vermelde eisen voor de effectieve bevestigingspunten boven in acht worden genomen.

- 5.5.2. Bij een tweedeursvoertuig moeten de wegklap- en vergrendelingssystemen waardoor de achterste inzittenden het voertuig kunnen verlaten, na uitoefening van de trekkrachtbelasting nog met de hand kunnen worden bediend.
- 5.5.3. Na de proeven wordt elke beschadiging van de bevestigingspunten en van de constructies die tijdens de proeven aan belasting waren blootgesteld, opgetekend.

## 6. OVEREENSTEMMING VAN DE PRODUKTIE

- 6.1. Ten einde de overeenstemming met het gekeurde type na te gaan, wordt een toereikend aantal steekproeven bij seriewagens verricht.
- 6.2. In het algemeen blijven deze verificaties beperkt tot controle van de afmetingen. Indien nodig worden de voertuigen echter onderworpen aan proeven overeenkomstig de in punt 5 vermelde voorschriften.

## 7. AANWIJZINGEN

Voor elk voertuig dat in overeenstemming is met het goedgekeurde type moet de fabrikant op duidelijke wijze in het instructieboekje van het voertuig de volgende gegevens vermelden:

- de plaats van de bevestigingspunten,
- het type veiligheidsgordel waarvoor deze bevestigingspunten bestemd zijn.

## BIJLAGE II

MODEL

Aanduiding van de overheidsinstantie

BIJLAGE BIJ HET E.E.G.-GOEDKEURINGSFORMULIER VOOR EEN TYPE VOERTUIG  
VOOR WAT BETREFT DE BEVESTIGINGSPUNTEN VOOR VEILIGHEIDSGORDELS

(Artikel 4, par. 2 en artikel 10 van de richtlijn van de Raad van 6 februari 1970, inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der Lid-Statens betreffende de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan)

- Nr. E.E.G.-goedkeuring .....
1. Fabrieks- of handelsmerk van het motorvoertuig .....
2. Type voertuig .....
3. Naam en adres van de fabrikant .....
4. Eventueel, naam en adres van de gemachtigde van de fabrikant .....
5. Benaming van de typen veiligheidsgordels die gemonteerd mogen worden aan de bevestigingspunten waarvan het voertuig is voorzien:

			Bevestigingspunt vastgemaakt aan <sup>(1)</sup>	
			de voertuig-carrosserie	de zitplaatsconstructie
VOOR	Rechter-zitplaats	{ bevestigingspunten onder bevestigingspunt boven	{ buitenzijde binnenzijde	
	Midden-zitplaats	{ bevestigingspunten onder bevestigingspunt boven	{ links rechts	
	Linker-zitplaats	{ bevestigingspunten onder bevestigingspunt boven	{ buitenzijde binnenzijde	
ACHTER	Rechter-zitplaats	{ bevestigingspunten onder bevestigingspunt boven	{ buitenzijde binnenzijde	
	Midden-zitplaats	{ bevestigingspunten onder bevestigingspunt boven	{ links rechts	
	Linker-zitplaats	{ bevestigingspunten onder bevestigingspunt boven	{ buitenzijde binnenzijde	

Opmerkingen: .....

<sup>(1)</sup> In het desbetreffende vakje invullen de letter(s):

„A” voor een driepuntsgordel eventueel met direct aan het bevestigingspunt vastgemaakt oprolmechanisme zonder riemgeleider naar het bevestigingspunt boven.

„B” voor een heupgordel.

„S” voor een speciale gordel; in dit geval de aard hiervan toelichten bij „Opmerkingen”

„Ar”, „Br” of „Sr” voor een gordel met oprolmechanisme met riemgeleider.

„Ae”, „Be” of „Se” voor een gordel met een energiedepend element.

„Are”, „Bre” of „Sre” voor een gordel voorzien van een oprolmechanisme met riemgeleider en een energiedepend element bij ten minste één bevestigingspunt.

6. Beschrijving van de zitplaatsen <sup>(1)</sup> .....
7. Beschrijving van de verstel-, verplaatsings- en vergrendelingssystemen van de zitplaats of van delen daarvan <sup>(1)</sup> .....
8. Omschrijving van de verankering van de zitplaats <sup>(1)</sup> .....
9. Omschrijving van een speciaal type veiligheidsgordel dat vereist is indien het bevestigingspunt in de rugleuning van de zitplaats is aangebracht of een energiedempend element omvat .....
10. Nummer van het door de betrokken dienst afgegeven keuringsrapport .....
11. Goedkeuring is verleend/geweigerd <sup>(2)</sup> .....
12. Plaats .....
13. Datum .....
14. Ondertekening .....
15. Aan dit formulier zijn de volgende stukken gehecht, die het hierboven aangegeven goedkeuringsnummer dragen:
  - ..... tekeningen, technische beschrijvingen van de bevestigingspunten voor de gordels en van de carrosserie van het voertuig, indien nodig met foto's,
  - ..... tekeningen, technische beschrijvingen van de zitplaatsen, van de verankering daarvan in het voertuig, van de verstel-, verplaatsings- en vergrendelingssystemen van de zitplaatsen, indien nodig met foto's.

---

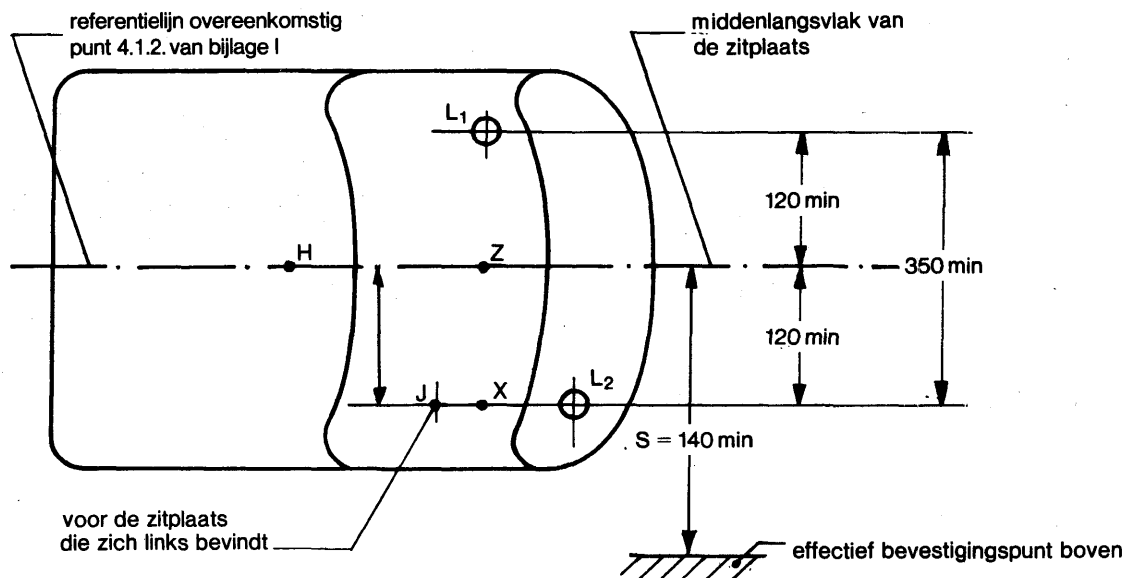
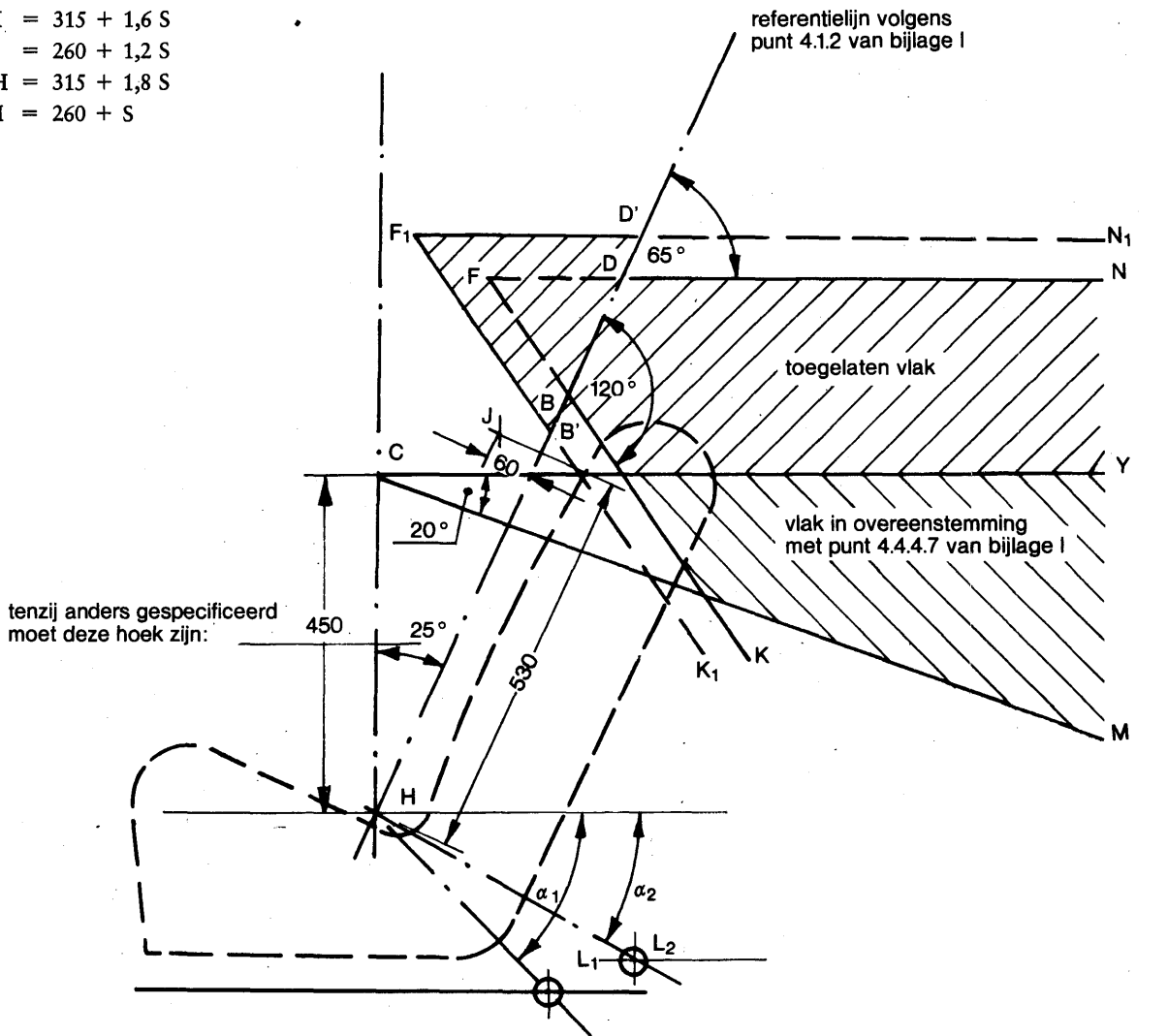
<sup>(1)</sup> Uitsluitend indien het bevestigingspunt is aangebracht op de zitplaats of indien de riem van de gordel op de zitplaats steunt.

<sup>(2)</sup> Doorhalen wat niet van toepassing is.

BIJLAGE III

PLAATSSEN VAN DE EFFECTIEVE BEVESTIGINGSPUNTEN

$DH = 315 + 1,6 S$   
 $BH = 260 + 1,2 S$   
 $D'H = 315 + 1,8 S$   
 $B'H = 260 + S$



Alle afmetingen zijn in mm

BIJLAGE IV  
TREKINRICHTING

Fig. 1

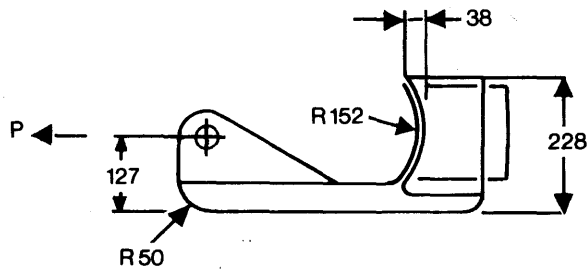
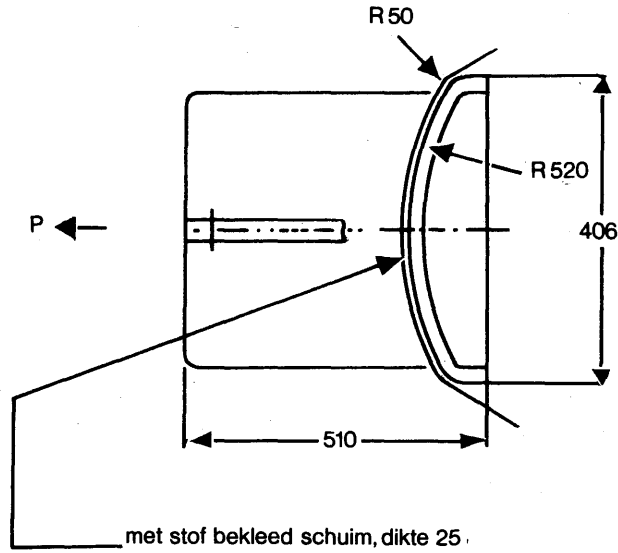


Fig. 2

met stof bekleed schuim, dikte 25

