

31982L0319

19.5.1982

DZIENNIK URZĘDOWY WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

L 139/9

## DYREKTYWA KOMISJI

z dnia 2 kwietnia 1982 r.

**dostosowująca do postępu technicznego dyrektywę Rady 77/541/EWG w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do pasów bezpieczeństwa i urządzeń przytrzymujących w pojazdach silnikowych**

(82/319/EWG)

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

uwzględniając Traktat ustanawiający Europejską Wspólnotę Gospodarczą,

## Artykuł 1

uwzględniając dyrektywę Rady 70/156/EWG z dnia 6 lutego 1970 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep<sup>(1)</sup>, ostatnio zmienioną dyrektywą 80/1267/EWG<sup>(2)</sup>, w szczególności jej art. 11,

Niniejszym wprowadza się zmiany w załącznikach I, III, VI, VII, VIII, IX, X oraz XIV do dyrektywy 77/541/EWG zgodnie z Załącznikiem do niniejszej dyrektywy.

## Artykuł 2

uwzględniając dyrektywę Rady 77/541/EWG z dnia 28 czerwca 1977 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do pasów bezpieczeństwa i urządzeń przytrzymujących w pojazdach silnikowych<sup>(3)</sup>, ostatnio zmienioną dyrektywą 81/576/EWG<sup>(4)</sup>, w szczególności jej art. 10,

1. Z mocą od dnia 1 października 1982 r. żadne Państwo Członkowskie nie może:

a) w odniesieniu do pasów bezpieczeństwa i urządzeń przytrzymujących:

— odmówić udzielenia homologacji typu EWG, wydania świadectwa określonego w art. 10 ust. 1 tiret ostatnie dyrektywy 70/156/EWG lub udzielenia krajowej homologacji typu w odniesieniu do typu pojazdu silnikowego kategorii M<sub>1</sub>, lub

— zakazać dopuszczenia do ruchu pojazdów kategorii M<sub>1</sub>,

jeżeli pasy bezpieczeństwa i urządzenia przytrzymujące tego typu pojazdu lub tych pojazdów spełniają wymagania dyrektywy 77/541/EWG, zmienionej niniejszą dyrektywą,

b) — odmówić udzielenia homologacji typu EWG części w odniesieniu do typu pasa bezpieczeństwa lub urządzenia przytrzymującego przeznaczonych do instalowania w pojeździe kategorii M<sub>1</sub>, który spełnia wymagania dyrektywy 77/541/EWG, zmienionej niniejszą dyrektywą,

— zakazać wprowadzenia do sprzedaży takich pasów bezpieczeństwa i urządzeń przytrzymujących, które posiadają znaki homologacji EWG części określone w niniejszej dyrektywie.

a także mając na uwadze, co następuje:

w interesie bezpieczeństwa drogowego, Rada, dyrektywą 81/576/EWG, rozszerzyła zakres dyrektywy 77/541/EWG, która ograniczała się do pojazdów kategorii M<sub>1</sub> zdefiniowanych w załączniku I do dyrektywy 70/156/EWG, aby objąć wszystkie kategorie pojazdów silnikowych; to rozszerzenie zakresu stało się możliwe dzięki osiągniętemu w międzyczasie postępowi technicznemu; jednakże dla wykonania tego zadania będzie konieczne dostosowanie wymagań i badań określonych w dyrektywie z tym rozszerzonym zakresem; uzyskane podczas stosowania dyrektywy doświadczenie ujawniło potrzebę lepszego ujednoczenia niektórych przepisów z bieżącymi warunkami badań;

przepisy niniejszej dyrektywy są zgodne z opinią Komitetu ds. Dostosowania do Postępu Technicznego dyrektyw w sprawie usuwania barier technicznych w handlu pojazdami silnikowymi,

2. Z mocą od dnia 1 października 1983 r. Państwa Członkowskie:

a) — nie będą już wystawiać świadectwa, określonego w art. 10 ust. 1 tiret ostatnie dyrektywy 70/156/EWG w odniesieniu do typu pojazdu silnikowego kategorii M<sub>1</sub> lub

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 42 z 23.2.1970, str. 1.

<sup>(2)</sup> Dz.U. L 375 z 31.12.1980, str. 34.

<sup>(3)</sup> Dz.U. L 220 z 29.8.1977, str. 95.

<sup>(4)</sup> Dz.U. L 209 z 29.7.1981, str. 32.

- mogą odmówić krajowej homologacji typu w odniesieniu do typu pojazdu silnikowego kategorii  $M_1$ , w których pasy bezpieczeństwa i urządzenia przytrzymujące nie spełniają wymagań dyrektywy 77/541/EWG, zmienionej niniejszą dyrektywą;
  - b) mogą odmówić udzielenia homologacji EWG części w stosunku do typu pasa bezpieczeństwa lub urządzenia przytrzymującego, przeznaczonych do instalowania w pojeździe kategorii  $M_1$ , który nie spełnia wymagań dyrektywy 77/541/EWG, zmienionej niniejszą dyrektywą.
3. Z mocą od dnia 1 października 1990 r. Państwa Członkowskie:
- mogą zakazać pierwotnego dopuszczenia do ruchu pojazdów silnikowych kategorii  $M_1$ , w których pasy bezpieczeństwa i urządzenia przytrzymujące nie spełniają wymagań dyrektywy 77/541/EWG, zmienionej niniejszą dyrektywą.
  - mogą zakazać wprowadzenia do obrotu pasów bezpieczeństwa i urządzeń przytrzymujących przeznaczonych do instalowania w pojeździe kategorii  $M_1$  oraz które nie posiadają znaków homologacji EWG części określonych w niniejszej dyrektywie.

#### Artykuł 3

1. Z mocą od dnia 1 października 1982 r. żadne Państwo Członkowskie nie może:
- a) z przyczyn odnoszących się do pasów bezpieczeństwa i urządzeń przytrzymujących:
    - odmówić udzielenia homologacji typu EWG, wydania świadectwa, określonego w art. 10 ust. 1 tiret ostatnie dyrektywy 70/156/EWG lub udzielenia krajowej homologacji typu w odniesieniu do typu pojazdu silnikowego kategorii innej niż  $M_1$ , lub

- zakazać dopuszczenia do ruchu pojazdów takich kategorii,
- jeżeli pasy bezpieczeństwa i urządzenia przytrzymujące tego typu pojazdu lub tych pojazdów spełniają wymagania dyrektywy 77/541/EWG, zmienionej niniejszą dyrektywą.
- b) — odmówić udzielenia homologacji EWG części w odniesieniu do typu pasa bezpieczeństwa lub urządzenia przytrzymującego przeznaczonych do instalowania w pojazdach innych niż kategorii  $M_1$ , który spełnia wymagania dyrektywy 77/541/EWG, zmienionej niniejszą dyrektywą.
  - zakazać wprowadzenia do obrotu pasów bezpieczeństwa i urządzeń przytrzymujących przeznaczonych do instalowania w pojazdach takich kategorii, które posiadają znaki homologacji EWG części określone w niniejszej dyrektywie.

#### Artykuł 4

Państwa Członkowskie wprowadzą w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy przed dniem 30 września 1982 r. i niezwłocznie powiadomią o tym Komisję.

#### Artykuł 5

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 2 kwietnia 1982 r.

W imieniu Komisji  
Karl-Heinz NARJES  
Członek Komisji

## ZAŁĄCZNIK

## Zmiany w załącznikach do dyrektywy 77/541/EWG

## ZAŁĄCZNIK I - ZAKRES, DEFINICJE, HOMOLOGACJA EWG CZĘŚCI, WYMAGANIA TECHNICZNE DOTYCZĄCE INSTALOWANIA

Punkt 0 otrzymuje brzmienie:

„0. ZAKRES

Niniejsza dyrektywa stosuje się do pasów bezpieczeństwa i urządzeń przytrzymujących zaprojektowanych do zamontowania w pojazdach zgodnych z definicją podaną w art. 9, które mają być używane oddzielnie, to znaczy jako wyposażenie indywidualne, przez osoby dorosłe zajmujące siedzenia w kierunku do przodu.”

Podpunkt 1.1.3 otrzymuje brzmienie:

„1.1.3. »pas trypunktowy« oznacza pas, który jest zasadniczo kombinacją pasa biodrowego i przekątnego pasa piersiowego;”

Podpunkt. 1.1.4, 1.2.3, 1.6 oraz 1.7. W wersjach francuskiej i włoskiej, wyrazy „ensemble” oraz „complesso” zastępuje się wyrazami „ceinture” oraz „cintura”.

Podpunkt 1.5. Zdanie ostatnie otrzymuje brzmienie:

„Urządzenie do regulacji może być częścią zamka, zwijaczem lub inną częścią pasa bezpieczeństwa;”

Po ppkt. 1.8.4.2 dodaje się nowy ppkt 1.8.5 w brzmieniu:

„1.8.5. »Zwijacz z blokowaniem awaryjnym o wyższym progu reakcji« (typ 4N) oznacza zwijacz typu określonego w ppkt. 1.8.4, lecz posiadający specjalne właściwości w zakresie stosowania w pojazdach kategorii M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>1</sub>, N<sub>2</sub> oraz N<sub>3</sub> (¹);”

Po ppkt. 1.19 dodaje się nowe ppkt. 1.20 oraz 1.21 w brzmieniu:

„1.20. »wpuszczony przycisk otwierania zamka«: nie może być możliwe otwarcie zamka przy zastosowaniu kuli o średnicy 40 mm;

1.21. »niewpuszczony przycisk otwierania zamka«: musi być możliwe otwarcie zamka przy zastosowaniu kuli o średnicy 40 mm.”

Podpunkt 2.1.2.1. Zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:

„Opis techniczny w trzech egzemplarzach typu pasa, z podaniem informacji o stosowanych taśmach i elementach sztywnych, wraz z odpowiednimi rysunkami oraz, w przypadku zwijaczy, z ich instrukcjami montażowymi oraz instrukcjami instalacyjnymi czujników.”

Podpunkt. 2.1.2.2, 2.1.2.3 oraz 2.1.2.4 otrzymują brzmienie:

„2.1.2.2. pięć próbek typu pasa, oraz

2.1.2.3. 10 metrów długości każdego typu taśmy stosowanego w danym typie pasa.

2.1.2.4. placówka techniczna przeprowadzająca badania homologacji części jest upoważniona do żądania kolejnych próbek.”

Podpunkt 2.4.1.2. W wersjach francuskiej i włoskiej wyrazy „ensemble” oraz „complesso” zastępuje się wyrazami „ceinture” oraz „cintura”.

(¹) Kategorie pojazdów zostały określone w załączniku I do dyrektywy 70/156/EWG (Dz.U. L 42 z 23.2.1970).

Podpunkt 2.4.1.4. W wersjach francuskiej i włoskiej wyrazy „ensemble” oraz „complesso” zastępuje się wyrazami „ceinture” oraz „cintura”. W wersji angielskiej, wyrazy „elementy z tworzywa sztucznego” zastępuje się wyrazami „elementy wykonane z tworzywa sztucznego”.

Podpunkt 2.4.2.2. W akapicie trzecim zdanie drugie w otrzymuje brzmienie:

„Powierzchnia, na którą jest wywierany ten nacisk, musi posiadać następujące wymiary z przyciskiem w pozycji otwarcia oraz w rzucie na płaszczyznę prostopadłą do początkowego kierunku ruchu przycisku:”

Podpunkt 2.4.2.3 otrzymuje brzmienie:

„2.4.2.3. Zamek musi być w stanie wytrzymać wielokrotne użycie, a przed poddaniem go próbie dynamicznej, określonej w ppkt. 2.7.8., musi zostać poddany cyklowi 5 000 otwarć i zamknięć w normalnych warunkach użytkowania.”

Podpunkt 2.4.5.2.1.1 otrzymuje brzmienie:

„2.4.5.2.1.1. blokuje się on, gdy wartość zmniejszenia prędkości pojazdu osiągnie 0,45 g w przypadku nawijacza typu 4 lub 0,85 g w przypadku nawijacza typu 4N;”

Podpunkt 2.4.5.2.1.2 otrzymuje brzmienie:

„2.4.5.2.1.2. nie blokuje się dla wartości przyspieszenia taśmy, mierzonej w kierunku jej odwijania, mniejszej niż 0,8 g w przypadku nawijacza typu 4 lub mniejszej niż 1,0 g w przypadku zwijacza typu 4N;”

Podpunkt 2.4.5.2.1.3 otrzymuje brzmienie:

„2.4.5.2.1.3. dodatkowo, nie blokuje się, jeżeli czujnik jest nachylony pod kątem nieprzekraczającym 12° w dowolnym kierunku od pozycji instalowania podanej przez producenta;”

Podpunkt 2.4.5.2.1.4 otrzymuje brzmienie:

„2.4.5.2.1.4. blokuje się, gdy czujnik jest nachylony pod kątem nie mniejszym niż 27°, w przypadku zwijacza typu 4, lub nie mniejszym niż 40°, w przypadku zwijacza typu 4N, w dowolnym kierunku od pozycji instalowania podanej przez producenta;”

Po ppkt. 2.4.5.2.1.4 dodaje się nowy ppkt 2.4.5.2.1.5 w brzmieniu:

„2.4.5.2.1.5. jeżeli działanie zwijacza zależy od sygnału zewnętrznego lub źródła energii, urządzenie zapewnia automatyczne blokowanie zwijacza w przypadku usterki lub przerwy w działaniu sygnału lub źródła energii.”

Podpunkt 2.4.5.2.2 otrzymuje brzmienie:

„2.4.5.2.2. podczas badania w warunkach określonych w ppkt. 2.7.7.2. zwijacz z blokowaniem awaryjnym o czułości wielokrotnej, obejmującej czułość taśmy, spełnia określone wymagania i ponadto blokuje się, jeżeli przyspieszenie taśmy, mierzone w kierunku jej rozwijania się, nie jest mniejsze niż 1,5 g w przypadku zwijacza typu 4, lub nie jest mniejsze niż 2,0 g w przypadku zwijacza typu 4N;”

Podpunkt 2.6. W wersjach francuskiej i włoskiej wyrazy „ensemble” oraz „complesso” zastępuje się wyrazami „ceinture” oraz „cintura”.

Podpunkt 2.6.1.2. otrzymuje brzmienie:

„2.6.1.2. Próba dynamiczna jest wykonywana na dwóch zespołach pasów, które uprzednio nie były poddawane obciążeniom, z wyjątkiem zespołów pasów będących częścią urządzeń przytrzymujących, jeżeli próba dynamiczna jest wykonywana na urządzeniach przytrzymujących przewidzianych dla jednej grupy siedzeń, które uprzednio nie były poddane obciążeniom. Zamki pasów poddawanych badaniom spełniają wymagania określone w ppkt. 2.4.2.3.”

Podpunkt 2.6.1.2.1 otrzymuje brzmienie:

„2.6.1.2.1. Pasy będą poddawane badaniu na korozję określonego w ppkt. 2.7.2, po którym zamki zostaną 500 razy otwarte i zamknięte w normalnych warunkach użytkowania.”

Podpunkt 2.6.1.2.2 otrzymuje brzmienie:

„2.6.1.2.2. W przypadku pasów bezpieczeństwa z zwińcami, te ostatnie będą poddane próbom opisanym w ppkt. 2.4.5.1 lub 2.4.5.2. Jeżeli jednak zwińca został już poddany badaniu na korozję, zgodnie z przepisami ppkt. 2.6.1.2.1, ta próba nie musi być powtarzana.”

Podpunkt 2.6.1.3. Po ppkt. 2.6.1.2 dodaje się nowy ppkt 2.6.1.3 w brzmieniu:

„2.6.1.3. Podczas tego badania powinny być spełnione następujące wymagania:

2.6.1.3.1. żadna część zespołu pasa lub urządzenia przytrzymującego, które zabezpieczają użytkownika pojazdu, nie urywa się, a żaden zamek, system blokowania lub przesuwania nie rozłącza się; oraz

2.6.1.3.2. przesunięcie manekina do przodu będzie zawierać się w przedziale od 80 do 200 mm na wysokości miednicy w przypadku pasów biodrowych. W przypadku innych typów pasów przesunięcie do przodu będzie wynosić od 80 do 200 mm na wysokości miednicy i od 100 do 300 mm na wysokości klatki piersiowej. Przesunięcia te odnoszą się do poziomu punktów pomiarowych przedstawionych na rysunku 6 w załączniku VIII.”

Podpunkt 2.6.1.3 otrzymuje oznaczenie ppkt 2.6.1.4.

Podpunkt 2.6.1.3.1 otrzymuje oznaczenie ppkt 2.6.1.4.1.

Podpunkt 2.6.1.3.2 otrzymuje oznaczenie ppkt 2.6.1.4.2 oraz otrzymuje brzmienie:

„2.6.1.4.2. W pojazdach, gdzie są wykorzystywane takie urządzenia, system przesuwania i blokowania pozwalający użytkownikom wszystkich siedzeń na wychodzenie z pojazdu, jest nadal obsługiwany ręcznie po wykonaniu próby dynamicznej.”

Podpunkt 2.6.2.1. Dodaje się, co następuje:

„W procedurach typu 1 oraz typu 2, próba wytrzymałości na rozciąganie jest przeprowadzana jedynie na próbkach taśmy (ppkt 2.7.5). W procedurach typu 3 próba wytrzymałości na rozciąganie jest przeprowadzana na taśmie oraz na odpowiednich częściach sztywnych (ppkt 2.7.6).”

Podpunkt 2.6.2.2. W tabeli, procedura typu 2 nie ma zastosowania do urządzeń regulacyjnych.

Podpunkt 2.7.1.1 otrzymuje brzmienie:

„2.7.1.1. Potrzebne są dwa pasy lub urządzenia przytrzymujące w celu kontroli zamka, wykonania próby zamka na działanie w niskiej temperaturze, w razie potrzeby wykonania próby na działanie niskiej temperatury opisanej w ppkt. 2.7.6.4, wykonania próby trwałości zamka, próby korozji pasa, próby działania zwińca oraz wykonania próby otwierania zamka po próbie dynamicznej. Jedną z tych dwóch próbek jest wykorzystana w celu kontroli pasa lub urządzenia przytrzymującego.”

Podpunkt 2.7.1.2 otrzymuje brzmienie:

„2.7.1.2. Jeden pas lub urządzenie przytrzymujące są potrzebne w celu kontroli zamka oraz przeprowadzenia prób wytrzymałości na zamku, częściach mocujących, urządzeniach regulacyjnych pasa oraz, w razie potrzeby, zwińcach.”

Podpunkt 2.7.1.3 otrzymuje brzmienie:

- „2.7.1.3. Dwa pasy lub urządzenia przytrzymujące są potrzebne w celu kontroli zamka, przeprowadzenia próby na mikroprzesunięcia oraz próby na ścieranie. Próba działania urządzenia regulacyjnego pasa jest przeprowadzana na jednej z dwóch próbek.”

Podpunkt 2.7.1.4 otrzymuje brzmienie obecnego ppkt 2.7.1.5.

Skreśla się ppkt 2.7.1.5 oraz 2.7.1.6.

Podpunkt 2.7.2. W wersjach francuskiej i włoskiej wyrazy „ensemble” oraz „complesso” zastępuje się wyrazami „ceinture” oraz „cintura”.

Podpunkt 2.7.3.2.1. Zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:

- „Stosuje się przepisy zalecenia ISO/R 105 - B 02 - 1978.”

Podpunkt 2.7.3.2.2 otrzymuje brzmienie:

- „2.7.3.2.2. Następnie taśma jest przechowywana przez co najmniej 24 godziny w środowisku o temperaturze  $20 \pm 5$  °C i wilgotności względnej  $65 \pm 5\%$ . Jeżeli badanie nie może być przeprowadzone natychmiast po kondycjonowaniu, próbka jest przechowywana w hermetycznie zamkniętym pojemniku do chwili rozpoczęcia badania. Wytrzymałość na rozciąganie taśmy zostaje określona w ciągu pięciu minut od chwili jej wyjęcia ze środowiska lub zbiornika.”

Podpunkt 2.7.3.6.4.2 otrzymuje brzmienie:

- „2.7.3.6.4.2. Procedura typu 2: w przypadkach, gdy taśma zmienia kierunek jeden raz przechodząc przez element sztywny.

Kąty, pod którymi stykają się końce obu taśm muszą być zgodne z rysunkiem 2 w załączniku XII.

Musi zostać przyłożone obciążenie o wartości 0,5 daN. Jeżeli taśma zmienia kierunek częściej niż jeden raz przechodząc przez element sztywny, obciążenie o wartości 0,5 daN może wzrosnąć do osiągnięcia wyznaczonego przesunięcia 300 mm taśmy przez ten sztywny element.”

Podpunkt 2.7.6. W wersjach francuskiej i włoskiej wyrazy „ensemble” oraz „complesso” zastępuje się wyrazami „ceinture” oraz „cintura”.

Podpunkt 2.7.6.1 otrzymuje brzmienie:

- „2.7.6.1. Zamek i urządzenie regulacyjne taśmy muszą być połączone z maszyną do wykonywania próby na rozciąganie przy pomocy ich normalnych mocowań i musi być przyłożone obciążenie 980 daN. Jeżeli zamek lub urządzenie regulacyjne stanowią element mocowania lub wspólną część trzypunktowej taśmy, to zamek ten lub urządzenie regulacyjne są badane wraz z elementem mocującym, zgodnie z ppkt. 2.7.6.2, poza zwińcami z z rolką powrotną przy górnym mocowaniu taśmy. W tym przypadku obciążenie próbne musi wynosić 980 daN, a długość taśmy, która pozostaje nawinięta na bębnie w momencie blokowania musi być możliwie bliska 450 mm.”

Podpunkt 2.7.6.3 otrzymuje brzmienie:

- „2.7.6.3. Dwie próbki zespołu pasa bezpieczeństwa zostają umieszczone w komorze o niskiej temperaturze  $-10 \pm 1$  °C na dwie godziny. Bezpośrednio po wyjęciu z komory, części współpracujące zamka zostają ręcznie spięte.”

Podpunkt 2.7.6.4. W wersji angielskiej wyrazy „elementy z tworzywa sztucznego” zastępuje się wyrazami „elementy wykonane z tworzywa sztucznego”.

Podpunkt 2.7.7.2.2. W zdaniu drugim wartość „10 g” zastępuje się wartością „25 g”.

Podpunkt 2.7.7.4 otrzymuje brzmienie:

„2.7.7.4. Siła nawijania.”

Podpunkt 2.7.7.4.1. Zdanie pierwsze rozpoczyna się w następujący sposób:

„Siła nawijania musi...”.

Zdanie drugie kończy się w następujący sposób:

„..., podczas gdy taśma jest nawijana z prędkością w przybliżeniu równą 0,6 m na minutę.”

W wersjach francuskiej i włoskiej, wyrażenia „ensemble” oraz „complesso” zostają odpowiednio zastąpione wyrażeniami „ceinture” oraz „cintura”.

Podpunkt 2.7.8. W wersjach francuskiej i włoskiej wyrazy „ensemble” oraz „complesso” zastępuje się wyrazami „ceinture” oraz „cintura”.

Podpunkt 2.7.8.1.1 otrzymuje brzmienie:

„2.7.8.1.1. Jeżeli pas bezpieczeństwa stanowi część zespołu, który jest przedmiotem wniosku o homologację części jako urządzenie przytrzymujące, to ten pas bezpieczeństwa musi być zamontowany na części konstrukcji pojazdu, do której jest normalnie instalowany, a ta część musi być przymocowana do wózka próbnego w następujący sposób:”

Podpunkt 2.7.8.1.4. Zdanie ostatnie otrzymuje brzmienie:

„Jeżeli oparcie siedzenia jest regulowane, musi być zablokowane zgodnie z danymi producenta, lub jeżeli nie ma takich danych, zablokowane tak, aby utworzyć kąt efektywny jak najbliższy 25°, w przypadku pojazdów z kategorii M<sub>1</sub> i N<sub>1</sub> oraz jak najbliższy 15°, w przypadku pojazdów wszystkich innych kategorii.”

Podpunkt 2.7.8.1.5. „2.6.1.3.1” zastępuje się „2.6.1.4.1”.

Podpunkt 2.7.8.2 otrzymuje brzmienie:

„2.7.8.2. Zespół pasa musi być założony na manekinie określonym w załączniku VIII. Płyta grubości 25 mm musi być umieszczona między plecami manekina i oparciem siedzenia. Pas musi być ściśle zapięty wokół manekina. Następnie płyta musi zostać usunięta, a manekin zostaje umieszczony tak, aby jego plecy miały kontakt na całej długości z oparciem siedzenia.”

Podpunkt 2.7.8.6. „2.6.1.3.1” zastępuje się „2.6.1.4.1”.

Podpunkt 2.7.9. W wersjach francuskiej i włoskiej wyrazy „ensemble” oraz „complesso” zastępuje się wyrazami „ceinture” oraz „cintura”.

Podpunkt 2.7.9.2 otrzymuje brzmienie:

„2.7.9.2. Zespół pasa musi zostać odłączony od wózka próbnego bez otwierania zamka. Na zamek przykładają się następnie bezpośrednio siłę rozciągającą o wartości 30 daN. Jeżeli zamek jest połączony z elementem sztywnym, to siła jest przykładana z uwzględnieniem kąta, jaki tworzy zamek i element sztywny podczas próby dynamicznej. Obciążenie musi być przyłożone przy prędkości 400 ± 20 mm/min w środku geometrycznym przycisku otwierającego zamek wzdłuż stałej osi biegnącej równoległe do początkowego kierunku ruchu przycisku. Podczas przykładania siły otwierającej, zamek jest podtrzymywany przez sztywny wspornik. Obciążenie podane powyżej nie może przekraczać wartości określonej w ppkt. 2.4.2.5. Punkt styku oprzyrządowania używanego do próby musi mieć kształt kulisty, o promieniu 2,5 ± 0,1 mm. Jego powierzchnia musi być metalowa i gładka.”

Skreśla się ppkt 2.7.9.3.

Podpunkt 2.7.9.4 otrzymuje oznaczenie ppkt 2.7.9.3.

Podpunkt 2.7.9.5 otrzymuje oznaczenie ppkt 2.7.9.4.

W ppkt 2.7.10 „2.6.1.3.1” zastępuje się „2.6.1.4.1”. W wersjach francuskiej i włoskiej wyrazy „ensemble” oraz „compleso” zastępuje się wyrazami „ceinture” oraz „cintura”.

Podpunkt 2.8.1.1 oraz 2.8.1.2 d). Wyrażenie „zespoły pasa” zastępuje się wyrażeniem „pasy i urządzenia przytrzymujące”.

Podpunkt 2.8.1.4.1 otrzymuje brzmienie:

„2.8.1.4.1. Wszystkie pasy i urządzenia przytrzymujące zawierające zwijacz z blokowaniem awaryjnym muszą być sprawdzane pod kątem ich zgodności z:

— przepisami ppkt. 2.4.5.2.1.1, zgodnie z warunkami badania określonymi w ppkt. 2.4.5.2.3 lub

— przepisami określonymi w ppkt. 2.4.5.2.1.4.

Jeżeli zostają spełnione te ostatnie wymagania, co najmniej 10% wyprodukowanej partii musi być również zbadane zgodnie z przepisami ppkt. 2.4.5.2.1.1.”

Podpunkt 2.8.2.1. W wersji niemieckiej wyrazy „eine Anordnung” zastępuje się wyrazami „ein Exemplar”. W wersji francuskiej wyraz „ensamble” zastępuje się wyrazem „exemplaire”.

Pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3. WYMAGANIA DOTYCZĄCE INSTALOWANIA W POJEŹDZIE.”

Podpunkt 3.2.2.2 otrzymuje brzmienie:

„3.2.2.2. że ryzyko zsunęcia prawidłowo założonego pasa z ramienia użytkownika, spowodowane przesunięciem się użytkownika do przodu zostaje zredukowane do minimum.”

---

### ZAŁĄCZNIK III - ZNAKI HOMOLOGACJI EWG CZĘŚCI

Podpunkt 1.1.1. Należy dodać „GR” oznaczające Grecję.

Dodaje się nowy ppkt 1.1.4 w brzmieniu:

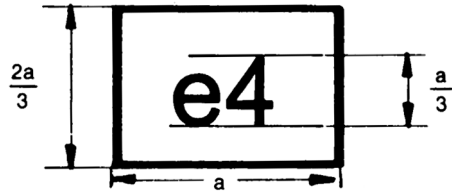
„1.1.4. Pasy wyposażone w zwijacz typu 4N posiadają również symbol składający się z prostokąta z umieszczonym wewnątrz przekreślonym pojazdem kategorii M<sub>1</sub>, oznaczający, że zakazane jest stosowanie tego typu zwijacza w pojazdach tej kategorii.”

Podpunkt 2.1, 2.2 oraz 2.3. „a = 8 mm” zastępuje się „a ≥ 8 mm”. W wersji niderlandzkiej ppkt 2.3 wyraz „harnastype” zastępuje się wyrazami „special type”.

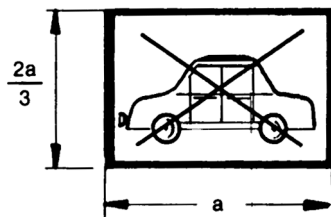
Po ppkt. 2.3 dodaje się nowy ppkt 2.4 w brzmieniu:

„2.4.

$\frac{a}{3}$   **Ar4Nm**  $a \geq 8 \text{ mm}$



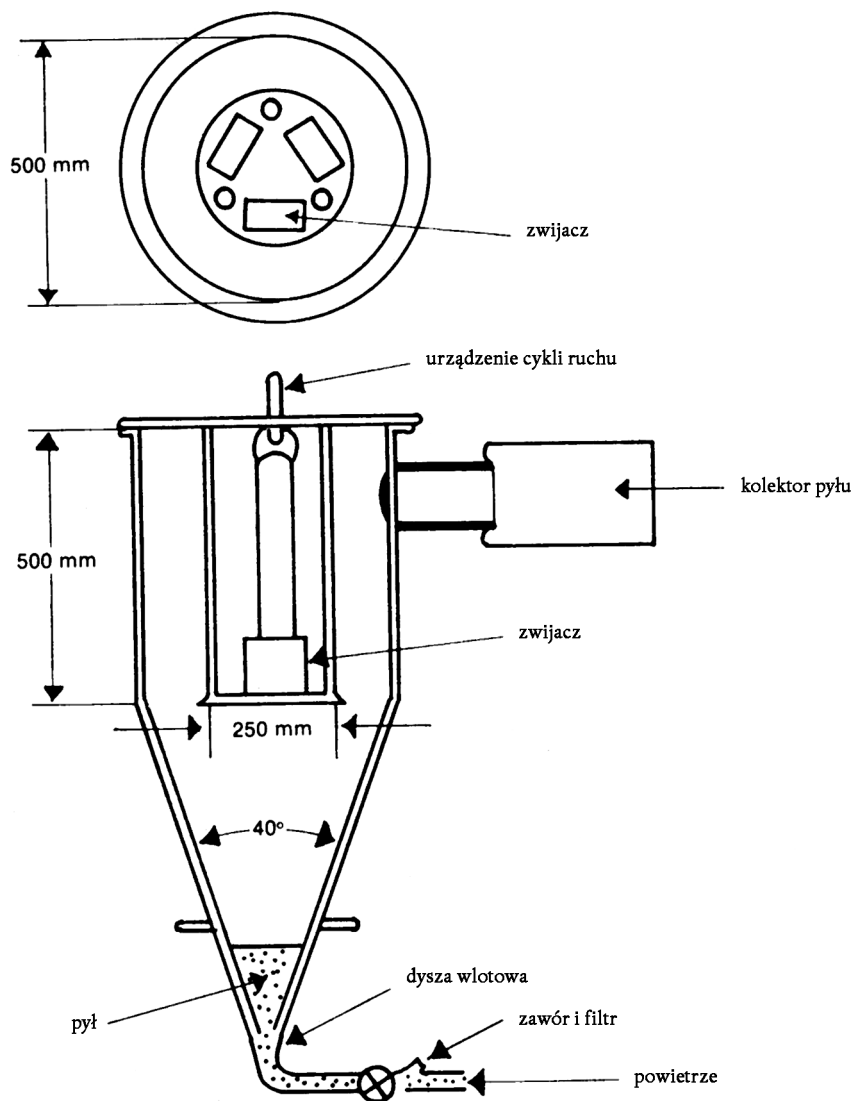
**2439**  $\frac{a}{3}$



Pas posiadający ten znak homologacji typu jest trzypunktowym pasem bezpieczeństwa («A») posiadającym zwijacz o wielokrotnej czułości («m») typu 4N («r4N»), w odniesieniu do którego została udzielona homologacja EWG części w Niderlandach («e4») pod numerem 2439. Pas ten nie jest instalowany w pojazdach kategorii M<sub>1</sub>.”

## ZAŁĄCZNIK VI - PRZYKŁAD PRZYRZĄDU DO PRZEPROWADZANIA BADAŃ NA ODPORNOŚĆ ZWIJACZY NA PYŁ

Istniejący rysunek zostaje zastąpiony rysunkiem znajdującym się poniżej:



**ZAŁĄCZNIK VII - OPIS WÓZKA, SIEDZENIA, PUNKTÓW MOCOWANIA I URZĄDZENIA ZATRZYMUJĄCEGO**

Pkt 2. Zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:

„Za wyjątkiem prób urządzeń przytrzymujących siedzenie musi mieć konstrukcję sztywną i gładką powierzchnię.”

Pkt 3 otrzymuje brzmienie:

**„3. MOCOWANIA**

Punkty mocowania są usytuowane jak pokazano na rysunku 1. Znaki koliste, odpowiadające układowi mocowań, pokazują gdzie mają być zamocowane końce pasa do wózka lub do przetwornika obciążenia, w zależności od przypadku. Mocowaniami do normalnego stosowania są punkty A, B i K, jeżeli długość taśmy między górną krawędzią zamka i otworem do zamocowania wspornika taśmy nie przekracza 250 mm. W przeciwnym przypadku, należy wykorzystać punkty A<sub>1</sub> i B<sub>1</sub>. Konstrukcja nośna mocowań jest sztywna. Górny punkt mocowania nie może ulec przesunięciu o więcej niż o 0,2 mm w kierunku wzdłużnym, kiedy zostaje do niego przyłożone w tym kierunku obciążenie 98 daN. Wózek jest tak skonstruowany, aby nie nastąpiło jakiegokolwiek trwałe odkształcenie części utrzymujących mocowania podczas próby.

Jeżeli jest konieczne czwarty punkt mocowania, w celu zamocowania zwijacza, wówczas ten punkt mocowania:

- jest usytuowane w pionowej płaszczyźnie wzdłużnej przechodzącej przez punkt K,
- umożliwia odchylenie zwijacza pod kątem zalecanym przez producenta,
- jest usytuowane na łuku koła ze środkiem K i o promieniu  $KB_1 = 790$  mm, jeżeli długość między górną prowadnicą taśmy i wyjściem taśmy z zwijacza jest nie mniejsza niż 540 mm lub, we wszystkich innych przypadkach, na łuku koła ze środkiem K i o promieniu 350 mm.”

Pkt 4. Akapit trzeci otrzymuje brzmienie:

„Wymiary różnych części tego pochłaniacza energii są pokazane na rysunkach 2, 3 i 4. Wartości charakterystyczne materiału pochłaniającego energię są podane poniżej. Bezpośrednio przed każdą próbą rury muszą być kondycjonowane w temperaturze zawierającej się między 15-25 °C przez co najmniej 12 godzin, bez ich używania. Temperatura urządzenia zatrzymującego podczas dokonywania próby dynamicznej pasów bezpieczeństwa i urządzeń przytrzymujących musi być taka sama jak podczas próby kalibracyjnej, w granicach tolerancji  $\pm 2$  °C.

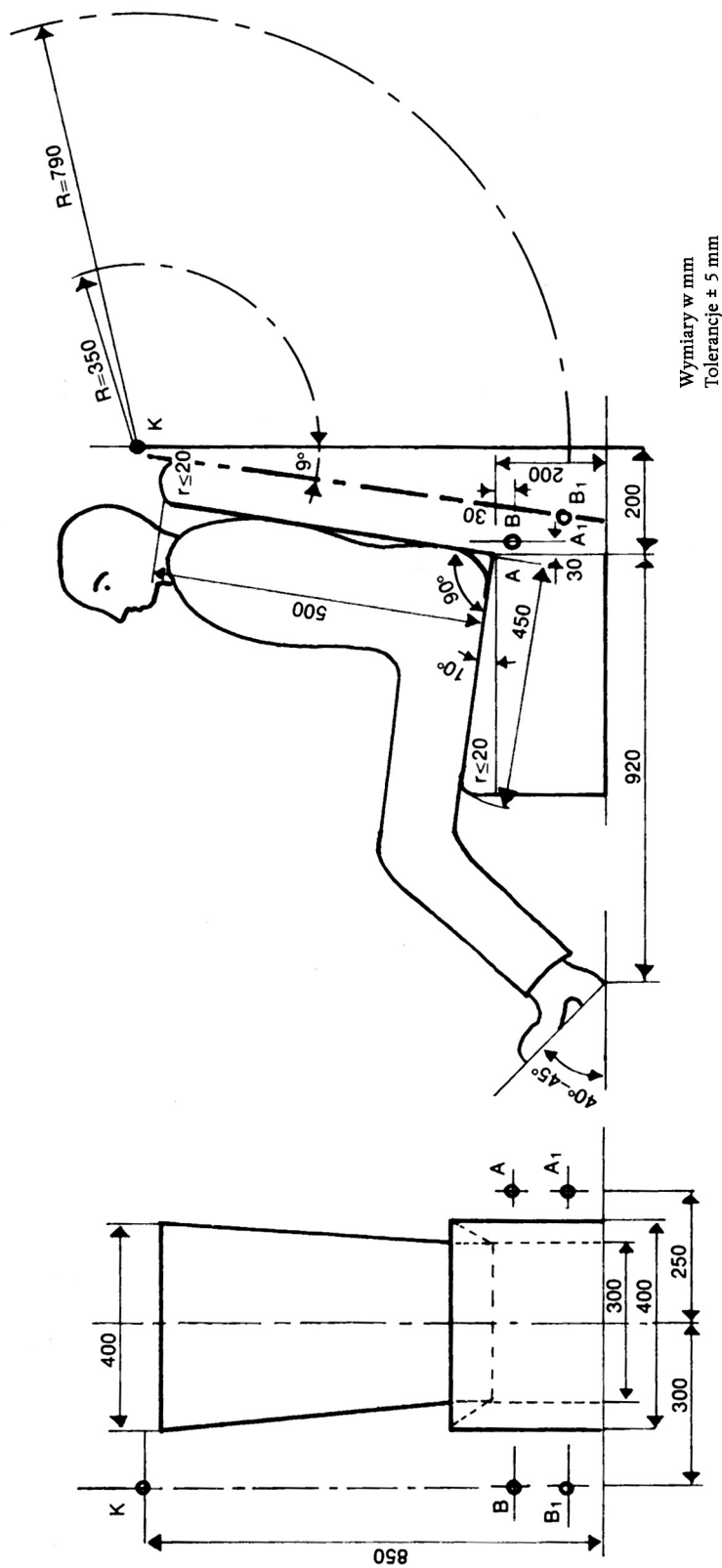
Wymagania dotyczące urządzenia zatrzymującego są określone w załączniku IX. Dopuszcza się każde inne urządzenie zapewniające równoważne wyniki.”

**TABELA - WARTOŚCI CHARAKTERYSTYCZNE MATERIAŁU POCHŁANIAJĄCEGO ENERGIE**

Pierwszy wiersz otrzymuje brzmienie:

„- Twardość według Shore'a:  $95 \pm 2$  w temperaturze  $20 \pm 5$  °C.”

Rysunek 1 zastępuje się następującym rysunkiem:



Rysunek 1

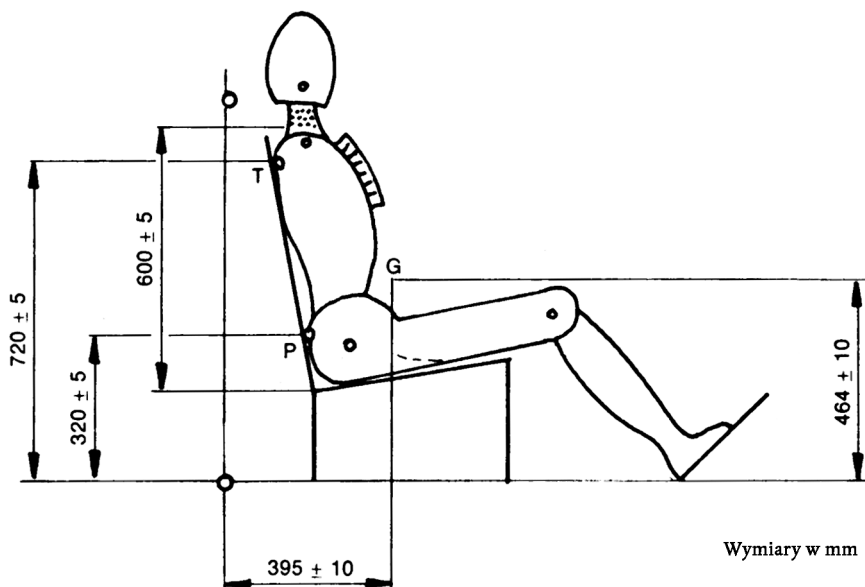
Wózek, siedzenie, punkty mocowania

## ZAŁĄCZNIK VIII - OPIS MANEKINA

Rysunek 6 zastępuje się następującym rysunkiem:

Rysunek 6

Manekin w pozycji siedzącej jak pokazano na rysunku 1 w załączniku VII



G = środek ciężkości.

T = punkt pomiarowy tułowia (położony z tyłu, na linii środkowej manekina).

P = punkt pomiarowy miednicy (położony z tyłu, na linii środkowej manekina).

## ZAŁĄCZNIK IX - OPIS KRZYWEJ ZMNIĘSZENIA PRĘDKOŚCI WÓZKA JAKO FUNKCJA CZASU

W akapicie pierwszym zdanie ostatnie otrzymuje brzmienie:

„Odległość zatrzymania podczas kalibracji urządzenia zatrzymującego wynosi  $400 \pm 20$  mm, zaś szybkość wózka wynosi  $50 \pm 1$  km/h.”

Przypis <sup>(1)</sup> otrzymuje brzmienie:

„<sup>(1)</sup> Wymagania te są zgodne z zaleceniem ISO R 6478/1980.”

## ZAŁĄCZNIK X - INSTRUKCJE STOSOWANIA

Po pkt. 2 dodaje się nowy pkt 3 w brzmieniu:

„3. W przypadku pasów bezpieczeństwa zainstalowanych wraz z zwijaczem typu 4N, w instrukcji instalowania i na każdym opakowaniu wskazują się, że ten pas nie jest właściwy do instalowania w pojazdach osobowych posiadających nie więcej niż dziewięć siedzeń, włącznie z siedzeniem kierowcy.”



