

31976L0115

L 24/6

DZIENNIK URZĘDOWY WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

30.1.1976

DYREKTYWA RADY**z dnia 18 grudnia 1975 r.****w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do punktów mocowania pasów bezpieczeństwa w pojazdach silnikowych**

(76/115/EWG)

RADA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Europejską Wspólnotę Gospodarczą, w szczególności jego art. 100,

uwzględniając wniosek Komisji,

uwzględniając opinię Zgromadzenia ⁽¹⁾,uwzględniając opinię Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽²⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

wymogi techniczne, które pojazdy silnikowe muszą spełniać w myśl obowiązujących przepisów krajowych dotyczą między innymi punktów mocowania pasów bezpieczeństwa;

wymogi te są różne w poszczególnych Państwach Członkowskich; w związku z tym zachodzi konieczność przyjęcia przez wszystkie Państwa Członkowskie takich samych wymogów, w uzupełnieniu lub w miejsce istniejących przepisów, w szczególności w celu wprowadzenia w odniesieniu do każdego typu pojazdu procedury homologacji typu EWG, będącej przedmiotem dyrektywy 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 ⁽³⁾;

wspólne wymogi dotyczące wewnętrznego wyposażenia kabiny, układu urządzeń do sterowania i kontroli, dachu, oparcia i tylnej części siedzeń zostały określone w dyrektywie 74/60/EWG ⁽⁴⁾, a wspólne wymogi dotyczące wyposażenia wnętrza w odniesieniu do zachowania mechanizmu kierowniczego w razie zderzenia zostały określone w dyrektywie 74/297/EWG ⁽⁵⁾, wspólne wymogi dotyczące wytrzymałości siedzeń i ich montowania zostały określone w dyrektywie 74/408/EWG ⁽⁶⁾; w późniejszym terminie przyjęte zostaną inne wymogi dotyczące wyposażenia wnętrza, w szczególności dotyczące pasów bezpieczeństwa, zagłówków i oznaczania urządzeń do sterowania i kontroli;

zbliżenie ustawodawstw krajowych odnoszących się do pojazdów silnikowych obejmuje uznawanie przez Państwa Człon-

kowskie kontroli wykonywanych przez każde z nich na podstawie wspólnych wymogów; dla sprawnego działania takiego systemu niezbędne jest, aby wymogi te były stosowane we wszystkich Państwach Członkowskich, począwszy od tej samej daty,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

Niniejsza dyrektywa stosuje się do punktów mocowania w pojazdach silnikowych pasów bezpieczeństwa przeznaczonych dla osób dorosłych zajmujących fotele zwrócone w kierunku jazdy.

Artykuł 2

Do celów niniejszej dyrektywy „pojazdem” jest każdy pojazd silnikowy kategorii M1 (określonej w załączniku I do dyrektywy 70/156/EWG), przeznaczony do użytkowania na drogach, mający przynajmniej cztery koła i rozwijający maksymalną prędkość konstrukcyjną powyżej 25 km/h.

Artykuł 3

Państwa Członkowskie nie mogą odmówić przyznania homologacji typu EWG ani homologacji krajowej pojazdu z przyczyn odnoszących się do punktów mocowania pasów bezpieczeństwa, jeżeli spełniają one wymogi ustanowione w załącznikach I, III i IV.

Artykuł 4

Państwa Członkowskie nie mogą zakazać wprowadzania do obrotu, odmówić rejestracji, dopuszczenia do ruchu lub użytkowania pojazdów z przyczyn odnoszących się do punktów mocowania pasów bezpieczeństwa, jeżeli spełniają one wymogi ustanowione w załącznikach I, III i IV.

⁽¹⁾ Dz.U. C 5 z 8.1.1975, str. 41.

⁽²⁾ Dz.U. C 47 z 27.2.1975, str. 45.

⁽³⁾ Dz.U. L 42 z 23.2.1970, str. 1.

⁽⁴⁾ Dz.U. L 38 z 11.2.1974, str. 2.

⁽⁵⁾ Dz.U. L 165 z 20.6.1974, str. 12.

⁽⁶⁾ Dz.U. L 221 z 12.8.1974, str. 1.

Artykuł 5

Państwo Członkowskie, które przyznało homologację, przyjmuje niezbędne środki, aby zapewnić, że będzie powiadamiane o wszystkich zmianach dotyczących poszczególnych części lub właściwości określonych w ppkt 1.1 załącznika I. Właściwe władze tego Państwa Członkowskiego określają, czy zachodzi konieczność przeprowadzenia nowych badań na zmienionym typie pojazdu i sporządzenia nowego sprawozdania. W przypadku gdy badania te ujawnią brak zgodności z wymogami niniejszej dyrektywy, zmiana nie jest homologowana.

Artykuł 6

Zmiany niezbędne do dostosowania wymogów zawartych w załącznikach do niniejszej dyrektywy w celu uwzględnienia postępu technicznego przyjmuje się zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 13 dyrektywy 70/156/EWG.

Artykuł 7

1. Państwa Członkowskie do dnia 1 października 1976 r. przyjmują i publikują przepisy konieczne do wykonania niniejszej dyrektywy i niezwłocznie informują o tym Komisję.

Stosują te przepisy z mocą od dnia 1 stycznia 1977 r.

2. Z chwilą ogłoszenia niniejszej dyrektywy Państwa Członkowskie powiadamiają Komisję, w czasie umożliwiającym jej przedstawienie swoich uwag, o wszelkich projektach przepisów ustawowych, wykonawczych lub administracyjnych, które zamierzają przyjąć w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.

Artykuł 8

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 18 grudnia 1975 r.

W imieniu Rady

M. TOROS

Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK I

DEFINICJE, WNIOSEK O HOMOLOGACJĘ TYPU EWG, HOMOLOGACJA TYPU EWG, SPECYFIKACJE, BADANIA, ZGODNOŚĆ PRODUKCJI, INSTRUKCJE

1. DEFINICJE

Do celów niniejszej dyrektywy:

- 1.1. „*typ pojazdu*” w odniesieniu do punktów mocowania pasów bezpieczeństwa oznacza pojazdy nieróżniące się w odniesieniu do takich istotnych względów, jak:

wymiary, kształt i materiał składowy części składowych konstrukcji pojazdu lub siedzenia, lub jakiegokolwiek innej części pojazdu, do której mocowane są pasy bezpieczeństwa;

- 1.2. „*punkt mocowania pasów*” oznacza części konstrukcji pojazdu lub siedzenia, lub jakiegokolwiek innej części pojazdu, do której mocowane są pasy bezpieczeństwa;

- 1.3. „*pas bezpieczeństwa (pas)*” oznacza zespół taśm z zamkami, systemem regulacji i elementami mocującymi, który można umocować w pojeździe, skonstruowany w taki sposób, by ograniczyć ryzyko zranienia użytkownika w wypadku zderzenia lub gwałtownego wyhamowania pojazdu przez ograniczenie możliwości przemieszczania się ciała użytkownika. Zestaw ten jest na ogół oznaczany pojęciem „*zespół*”, przy czym pojęcie to obejmuje także systemy pochłaniania energii lub napinania pasa;

- 1.4. „*przewodnica taśmy*” oznacza system zmieniający ustawienie taśmy w zależności od pozycji osoby, która ma zapięty pas bezpieczeństwa;

- 1.5. „*skuteczny punkt mocowania*” oznacza punkt wykorzystywany do określenia kąta każdej części pasa bezpieczeństwa w stosunku do osoby mającej zapięty pas bezpieczeństwa, tak jak to określono w ppkt 4.4, czyli punkt, w którym taśma jest przyczepiona w celu zapewnienia tej samej pozycji, co ta przewidziana podczas korzystania z pasa, przy czym punkt ten może być identyczny, lecz nie musi, z rzeczywistym punktem mocowania, w zależności od konfiguracji stałych części pasa i sposobu ich mocowania do punktu mocowania, na przykład w przypadku:

- 1.5.1. gdy pas bezpieczeństwa obejmuje część sztywną mocowaną do dolnego punktu mocowania, przy czym część ta może być sztywna lub obracająca się, skuteczny punkt mocowania dla wszystkich pozycji ustawienia siedzenia odpowiada punktowi, w którym taśma jest zamocowana do części sztywnej,

- 1.5.2. gdy w konstrukcji pojazdu lub siedzenia używa się przewodnicy taśmy, punkt pośredni przewodnicy w miejscu, w którym taśma wychodzi z przewodnicy po stronie użytkownika pasa bezpieczeństwa uważa się za skuteczny punkt mocowania; pas jest ustawiony w linii prostej między skutecznym punktem mocowania i użytkownikiem,

- 1.5.3. gdy pas przechodzi bezpośrednio od użytkownika do napinacza przymocowanego do konstrukcji pojazdu lub do konstrukcji siedzenia bez przewodnicy taśmy, to za skuteczny punkt mocowania uważa się przecięcie osi zwijacza taśmy z płaszczyzną przecinającą środkową taśmę w zwijaczu;

- 1.6. „*siedzenie*” oznacza konstrukcję zespoloną lub niezespoloną z konstrukcją pojazdu, wraz z tapicerką, zapewniającą miejsce siedzące dla osoby dorosłej, przy czym pojęcie to obejmuje zarówno siedzenie jednoosobowe, jak i część kanapy odpowiadającą jednemu miejscu siedzącemu;

- 1.7. „*kanapa*” oznacza kompletną konstrukcję, wraz z tapicerką, zapewniającą co najmniej dwa miejsca siedzące dla osób dorosłych;

- 1.8. „zespół siedzeń” oznacza siedzenie typu kanapowego lub oddzielne siedzenia lecz montowane obok siebie (czyli zamocowane w taki sposób, że punkt mocowania jednego z siedzeń znajduje się w jednej linii z mocowaniem przednim lub tylnym innego siedzenia lub między punktami mocowania innego siedzenia) i zapewniające jedno lub kilka miejsc siedzących dla osób dorosłych;
 - 1.9. „siedzenie składane” oznacza siedzenie dodatkowe przeznaczone do okazjonalnego wykorzystania, przy czym zwykle jest ono złożone;
 - 1.10. „typ siedzenia” oznacza kategorię siedzeń nieróżniących się w odniesieniu do takich istotnych względów, jak:
 - 1.10.1. kształt, wymiary i materiały z konstrukcji siedzenia,
 - 1.10.2. typy i wymiary systemów regulacji i wszelkich systemów blokujących,
 - 1.10.3. typ i wymiary punktów mocowania na siedzeniu, punkt mocowania siedzenia wraz z częściami konstrukcji pojazdu, na które oddziałuje;
 - 1.11. „punkt mocowania siedzenia” oznacza system mocowania zestawu siedzenia do konstrukcji pojazdu, wraz z częściami konstrukcji pojazdu, na które oddziałuje;
 - 1.12. „system regulacji” oznacza system pozwalający na ustawienie siedzenia lub jego części dla zapewnienia pozycji siedzącej użytkownika, dostosowanej do jego morfologii; systemy regulacji mogą obejmować między innymi:
 - 1.12.1. przesuwanie wzdłuż,
 - 1.12.2. przesuwanie w pionie,
 - 1.12.3. obracanie;
 - 1.13. „system przesuwania” oznacza urządzenie pozwalające na obracanie lub przesuwanie wzdłuż, bez stałej pozycji pośredniej, siedzenia lub jego części, dla ułatwienia dostępu pasażerów;
 - 1.14. „system unieruchamiania” oznacza urządzenie zapewniające utrzymanie w każdej pozycji użytkowej siedzenia i jego części, obejmujące urządzenia dla unieruchomienia oparcia w stosunku do poduszki siedzenia i siedzenia w stosunku do pojazdu.
2. WNIOSEK O HOMOLOGACJĘ TYPU EWG
- 2.1. Wniosek o homologację typu EWG pojazdu w odniesieniu do punktów mocowania pasów bezpieczeństwa składa producent pojazdu lub jego przedstawiciel.
 - 2.2. Do wniosku należy dołączyć wymienione poniżej dokumenty w trzech egzemplarzach oraz następujące informacje:
 - 2.2.1. rysunek całościowy konstrukcji pojazdu w odpowiedniej skali, wskazujący położenie punktów mocowania pasów oraz szczegółowe rysunki punktów mocowania pasów i konstrukcji, do której są przymocowane;
 - 2.2.2. informacja o rodzaju użytych materiałów, które mogą wpływać na wytrzymałość mocowań pasów;
 - 2.2.3. techniczny opis punktów mocowania pasów;
 - 2.2.4. w przypadku punktów mocowania pasów przytwierdzonych do konstrukcji siedzenia należy podać szczegółowy opis typu pojazdu w odniesieniu do konstrukcji siedzenia, jego punktów mocowania oraz systemów jego dostosowania i unieruchamiania;

2.2.5. rysunek siedzeń, ich punktów mocowania do pojazdu i ich systemów dopasowania i unieruchamiania, w odpowiedniej skali i dostatecznie szczegółowy.

2.3. Producent przedstawia służbie technicznej pojazd reprezentatywny dla typu pojazdu, który ma zostać homologowany, lub części pojazdu uważane przez służbę techniczną odpowiedzialną za wykonywanie badań homologacyjnych za istotne dla przeprowadzenia badań homologacyjnych punktów mocowania pasów.

3. HOMOLOGACJA TYPU EWG

3.1. Do świadectwa homologacji typu EWG załącza się formularz zgodny ze wzorem zamieszczonym w załączniku II.

4. SPECYFIKACJE

4.1. Definicje (patrz załącznik III)

4.1.1. Punkt H jest punktem odniesienia ustalonym zgodnie z procedurą określoną w załączniku IV do dyrektywy 74/60/EWG.

4.1.2. Linia odniesienia jest linią prostą przechodzącą przez punkt połączenia nogi z miednicą i punkt łączenia szyi do klatki piersiowej manekina przedstawionego na rysunku 2 załącznika IV do dyrektywy 74/60/EWG i reprezentującego osobę dorosłą płci męskiej, 50. percentyl.

4.1.3. Punkty L_1 i L_2 są dolnymi skutecznymi punktami mocowania.

4.1.4. Punkt C jest punktem znajdującym się w odległości 450 mm powyżej i pionowo nad punktem H.

4.1.5. Kąty α_1 i α_2 to odpowiednio kąty między płaszczyzną poziomą i płaszczyznami prostopadłymi do wzdłużnej płaszczyzny symetrii pojazdu i przechodzącymi przez punkt H i punkty L_1 i L_2 .

4.1.6. S to odległość w milimetrach oddzielająca górny skuteczny punkt mocowania od płaszczyzny odniesienia P równoległej do wzdłużnej płaszczyzny symetrii pojazdu i określonej w sposób następujący:

4.1.6.1. jeżeli pozycja siedząca jest wyraźnie określona przez kształt siedzenia, to płaszczyzna P jest płaszczyzną symetrii tego siedzenia;

4.1.6.2. przy braku wyraźnie określonej pozycji siedzącej:

4.1.6.2.1. płaszczyzna P dla kierowcy to płaszczyzna równoległa do wzdłużnej płaszczyzny symetrii pojazdu, przechodząca przez środek kierownicy, przy czym kierownica, jeśli jest regulowana, znajduje się w położeniu pośrednim;

4.1.6.2.2. płaszczyzna P dla pasażera siedzącego z przodu, obok kierowcy jest symetryczna do płaszczyzny kierowcy;

4.1.6.2.3. płaszczyzna P dotycząca miejsca bocznego tylnego jest określana przez producenta, pod warunkiem że są przestrzegane następujące granice dla odległości A między wzdłużną płaszczyzną symetrii pojazdu i płaszczyzną P:

$A \geq 200$ mm, jeżeli kanapa jest przewidziana przez producenta tylko dla dwóch pasażerów,

$A \geq 300$ mm, jeżeli kanapa jest przewidziana dla dwóch lub trzech pasażerów.

4.2. **Specyfikacje ogólne**

- 4.2.1. Punkty mocowania pasów bezpieczeństwa muszą być zaprojektowane, wykonane i umieszczone tak, aby:
- 4.2.1.1. umożliwić zainstalowanie odpowiedniego pasa bezpieczeństwa. Punkty mocowania pasów dla miejsc przednich muszą umożliwić zainstalowanie pasów bezpieczeństwa wyposażonych w napinacz oraz koło pasowe, z uwzględnieniem w szczególności właściwości wytrzymałościowych punktów mocowania pasów, chyba że producent dostarczy pojazd wyposażony w inne typy pasów z napinaczami. Jeżeli punkty mocowania odpowiadają tylko pewnym określonym typom pasów, to musi to być wyszczególnione w formularzu określonym w ppkt 3.1;
 - 4.2.1.2. zmniejszyć ryzyko zsunęcia pasa, który został prawidłowo założony przez użytkownika;
 - 4.2.1.3. zmniejszyć ryzyko uszkodzenia taśmy w wyniku kontaktu z zaostrozonymi, sztywnymi częściami konstrukcji pojazdu lub siedzenia.
- 4.2.2. W odniesieniu do punktów mocowania pasów, które przyjmują inne położenie w celu umożliwienia wejścia osób do pojazdu i inne dla zabezpieczenia pasażerów w razie zderzenia, specyfikacje określone w niniejszej dyrektywie mają zastosowanie do punktów mocowania w pozycji skutecznego zabezpieczenia.

4.3. **Minimalna liczba punktów mocowania**

- 4.3.1. Dla miejsc z przodu pojazdu – należy zapewnić dwa punkty mocowania dolne i jeden punkt mocowania górny.
- 4.3.1.1. Dla miejsc środkowych z przodu – dwa punkty mocowania dolne są uważane za wystarczające, kiedy szyba przednia znajduje się poza strefą odniesienia określoną w załączniku II do dyrektywy 74/60/EWG. W odniesieniu do punktów mocowania szyba przednia traktowana jest jako należąca do strefy odniesienia, kiedy może dojść do kontaktu statycznego z systemem próbnym według metody opisanej w niniejszym załączniku.
 - 4.3.1.2. W drodze odstępstwa od ppkt 4.3.1 i 4.3.1.1 oraz do dnia 1 stycznia 1979 r. każde miejsce centralne może być wyposażone w tylko dwa punkty mocowania.
- 4.3.2. Dla miejsc tylnych wymagane są dwa punkty mocowania dolne i jeden górny, lecz jeżeli nie można zainstalować górnego punktu mocowania, tak jak w niektórych samochodach typu kabriolet lub z otwieranym dachem, dopuszcza się dwa dolne punkty mocowania.
- 4.3.3. Dla wszelkich innych siedzeń, z wyłączeniem siedzeń składanych, wymagane są dwa dolne punkty mocowania pasów.
- 4.3.4. Dla siedzeń składanych nie wymaga się punktów mocowania pasów. Jednakże jeżeli pojazd ma punkty mocowania pasów dla takich siedzeń, to punkty te muszą spełniać wymogi określone w niniejszej dyrektywie.

4.4. **Położenie punktów mocowania pasów**

- 4.4.1. Położenie punktów mocowania przewidzianych w ppkt 4.3 musi spełniać następujące wymogi:
- 4.4.2. *Ogólne*
 - 4.4.2.1. Punkty mocowania każdego z pasów mogą być umieszczone całkowicie w konstrukcji pojazdu, w konstrukcji siedzenia lub dowolnej innej części pojazdu, lub mogą być rozdzielone między te miejsca.

4.4.2.2. Jeden punkt mocowania może służyć do mocowania końcówek dwóch pasów przyległych, pod warunkiem że przestrzega się wymogów określonych dla badań.

4.4.2.3. W przypadku kanap wyposażonych w punkty mocowania pasów dla co najmniej dwóch miejsc siedzących dolne punkty mocowania pasów stanowią integralną część siedzenia lub konstrukcji pojazdu. Taki sam wymóg dotyczy górnego punktu mocowania pasa.

4.4.3. *Położenie skutecznego dolnego punktu mocowania pasa*

4.4.3.1. Kąty α_1 i α_2 muszą mieć wartość zawartą w przedziale od 30° do 80° we wszystkich zwykłych pozycjach ustawienia siedzenia. Jeżeli siedzenie przednie nie ma regulacji lub w wypadku gdy punkty mocowania pasa są umieszczone na samym siedzeniu, to kąty α_1 i α_2 muszą wynosić $60^\circ \pm 10^\circ$.

4.4.3.2. W przypadku siedzeń tylnych kąty α_1 i α_2 mogą być mniejsze od wartości minimalnej określonej w ppkt 4.4.3.1, ale nie mniejsze niż 20° .

4.4.3.3. Odległość między dwoma płaszczyznami pionowymi równoległymi do wzdłużnej płaszczyzny symetrii pojazdu i przechodzącymi przez każde z dwóch dolnych skutecznych punktów mocowania L_1 i L_2 jednego pasa nie może być mniejsza niż 350 mm.

Wzdłużna płaszczyzna symetrii siedzenia przebiega między punktami L_1 i L_2 , a punkty te znajdują się w odległości co najmniej 120 mm od tej płaszczyzny.

4.4.4. *Położenie górnego skutecznego punktu mocowania pasa*

4.4.4.1. Kiedy stosowana jest prowadnica taśmy lub inne podobne urządzenie, które wpływa na pozycję górnego skutecznego punktu mocowania pasa, to punkt ten jest określany w zwykły sposób, z uwzględnieniem pozycji punktu mocowania, gdy wzdłużna linia środkowa taśmy przechodzi przez punkt J określony od punktu H kolejno przez trzy następujące odcinki:

HZ:, odcinek linii odniesienia zmierzony od punktu H do góry i długości 530 mm,

ZX:, odcinek prostopadły do wzdłużnej płaszczyzny symetrii pojazdu, zmierzony od punktu Z do punktu mocowania i o długości 120 mm,

XJ:, odcinek prostopadły do płaszczyzny określonej przez odcinki HZ i ZX, mierzony od punktu X do przodu i długości 60 mm.

4.4.4.2. Jeżeli górny skuteczny punkt mocowania pasa znajduje się z tyłu płaszczyzny prostopadłej do wzdłużnej płaszczyzny symetrii pojazdu i przechodzącej przez linię odniesienia, to musi znajdować się poniżej płaszczyzny FN prostopadłej do płaszczyzny symetrii siedzenia i tworzącej kąt 65° z linią odniesienia. Dla siedzeń tylnych kąt ten może być zmniejszony do 60° . Płaszczyzna FN znajduje się w takim miejscu, że przecina linię odniesienia w punkcie D takim, że $DH = 315 \text{ mm} + 1,6 S$.

Jeżeli znajduje się z przodu lub z tyłu płaszczyzny prostopadłej do wzdłużnej płaszczyzny symetrii siedzenia i przechodzącej przez linię odniesienia, to górny skuteczny punkt mocowania pasa musi znajdować się poniżej płaszczyzny F_1N_1 prostopadłej do wzdłużnej płaszczyzny symetrii siedzenia i tworzącej kąt 65° z linią odniesienia. Dla siedzeń tylnych kąt ten może zostać zmniejszony do 60° . Płaszczyzna F_1N_1 jest tak umieszczona, że przecina linię odniesienia w punkcie D', tak by $D'H = 315 \text{ mm} + 1,8 S$.

4.4.4.3. Jeżeli górny skuteczny punkt mocowania pasa znajduje się z tyłu płaszczyzny prostopadłej do wzdłużnej płaszczyzny symetrii siedzenia i przechodzącej przez linię odniesienia, to znajduje się on za płaszczyzną FK prostopadłą do wzdłużnej płaszczyzny symetrii siedzenia i przecinającą linię odniesienia pod kątem 120° w punkcie B takim, że $BH = 260 \text{ mm} + 1,2 S$.

Jeżeli górny skuteczny punkt mocowania pasa znajduje się z przodu płaszczyzny prostopadłej do wzdłużnej płaszczyzny symetrii siedzenia i przechodzącej przez linię odniesienia lub przed tą płaszczyzną, to powinien on znajdować się za płaszczyzną F_1K_1 prostopadłą do wzdłużnej płaszczyzny symetrii siedzenia, przechodzącą przez linię odniesienia pod kątem 120° w punkcie B' takim, że $B'H = 260 \text{ mm} + S$.

- 4.4.4.4. Wartość S nie może być mniejsza od 140 mm.
- 4.4.4.5. Górny skuteczny punkt mocowania pasa znajduje się za płaszczyzną pionową prostopadłą do wzdłużnej płaszczyzny symetrii pojazdu i przechodzącą przez punkt H, tak jak opisano w załączniku III.
- 4.4.4.6. Górny skuteczny punkt mocowania pasa znajduje się ponad płaszczyzną poziomą przechodzącą przez punkt C.
- 4.4.4.7. W drodze odstępstwa od wymogów określonych w ppkt 4.4.4.6 do dnia 1 stycznia 1979 r. górny skuteczny punkt mocowania pasa może znajdować się w strefie między płaszczyzną poziomą CY i płaszczyzną CM prostopadłą do wzdłużnej płaszczyzny symetrii pojazdu i tworzącą kąt 20° z płaszczyzną CY, jeżeli konstrukcja pojazdu nie pozwala na umieszczenie tego punktu mocowania ponad płaszczyzną CY. Wysokość oparcia siedzenia nie może być niższa niż wysokość płaszczyzny poziomej przechodzącej przez C, przy czym należy przewidzieć system zabezpieczający zapobiegający zsuwaniu się taśmy z ramienia. Podczas przeprowadzania badań określonych w pkt 5 punkt wsparcia taśmy na oparciu pozostaje powyżej poziomu płaszczyzny CM.
- 4.5. **Wymiary otworów gwintowanych w punkcie mocowania pasa**
- 4.5.1. Punkt mocowania pasa musi być wykonany w otworze gwintowanym, o wymiarach 11,11 mm (7/16) 20 UNF 2B.
5. **BADANIA**
- 5.1. **Ogólne**
- 5.1.1. Z zastrzeżeniem stosowania przepisów ppkt 5.2 i na wniosek producenta:
- 5.1.1.1. badania można przeprowadzać na konstrukcji pojazdu albo na kompletnym, gotowym pojeździe;
- 5.1.1.2. okna i drzwi mogą być zamontowane lub nie, zamknięte lub nie;
- 5.1.1.3. każda część przewidziana w typie pojazdu i mogąca przyczynić się do zapewnienia sztywności konstrukcji pojazdu może zostać zamontowana.
- 5.1.2. Siedzenia powinny być zamontowane i umieszczone w pozycji prowadzenia lub użytkowania wybranej przez służbę techniczną odpowiedzialną za wykonywanie badań homologacyjnych, tak aby osiągnąć jak najmniej korzystne warunki z punktu widzenia wytrzymałości układu. Pozycję siedzeń należy podać w sprawozdaniu. Kąt oparcia w stosunku do siedzenia, o ile jest regulowany, powinien być ustawiony w sposób określony w ppkt 2.2 załącznika IV do dyrektywy 74/60/EWG.
- 5.2. **Zabezpieczenie pojazdu**
- 5.2.1. Metoda zabezpieczenia pojazdu stosowana do celów badań nie może w konsekwencji wzmacniać punktów mocowania pasów lub otoczenia punktów mocowania pasów, lub zmniejszać normalnych odkształceń konstrukcji.
- 5.2.2. System zabezpieczenia pojazdu uważany jest za zadowalający, gdy nie ma żadnego wpływu na obszar rozciągający się na całej szerokości konstrukcji, a pojazd lub konstrukcja jest unieruchomiona lub przytwierdzona z przodu w odległości nie mniejszej niż 500 mm od badanego punktu mocowania pasa i przytrzymywana lub przytwierdzona z tyłu w odległości nie mniejszej niż 300 mm od tego punktu mocowania.

- 5.2.3. Zaleca się, by oprzeć konstrukcję na wspornikach rozstawionych w przybliżeniu na wysokości osi kół lub, jeżeli nie jest to możliwe, w miejscach mocowania zawieszenia.

5.3. **Ogólne specyfikacje dotyczące badań**

- 5.3.1. Wszystkie punkty mocowania pasów dla jednego zespołu siedzeń badane są równocześnie.

- 5.3.2. Siła pociągowa musi być przyłożona z przodu pod kątem $10^\circ \pm 5^\circ$ powyżej poziomu w płaszczyźnie równoległej do wzdłużnej płaszczyzny symetrii pojazdu.

- 5.3.3. Pełne obciążenie zostanie przyłożone tak gwałtownie, jak to tylko możliwe. Punkty mocowania pasów muszą wytrzymać określone obciążenie przez nie mniej niż 0,2 sekundy.

- 5.3.4. Urządzenia trakcyjne stosowane w badaniach opisanych w ppkt 5.4 określone są w załączniku IV.

- 5.3.5. Punkty mocowania pasów dla miejsc z górnymi punktami mocowania pasów są poddawane badaniom w następujących warunkach:

- 5.3.5.1. Miejsca boczne przednie:

Punkty mocowania są poddawane badaniom opisany w ppkt 5.4.1, podczas których siła jest przekazywana za pomocą systemu odtwarzającego geometrię trzypunktowego pasa bezpieczeństwa wyposażonego w napinacz z kołem pasowym lub prowadnicę taśmy w górnym punkcie mocowania pasów.

- 5.3.5.1.1. W przypadku gdy napinacz nie jest zamocowany w zalecanym dolnym zewnętrznym punkcie mocowania pasa lub jeżeli jest zamocowany do górnego punktu mocowania pasa, dolne punkty mocowania pasa są poddawane badaniom opisany w ppkt 5.4.3.

- 5.3.5.1.2. W wypadkach przewidzianych w ppkt 5.3.5.1.1 na wniosek producenta badania określone w ppkt 5.4.1 i 5.4.3 mogą zostać wykonane na dwóch różnych konstrukcjach.

- 5.3.5.2. Miejsca boczne tylne i wszystkie miejsca środkowe:

Punkty mocowania pasów są poddawane badaniom opisany w ppkt 5.4.2, podczas których obciążenie jest przykładane za pomocą systemu odtwarzającego trójpunktowy pas bezpieczeństwa bez napinacza oraz badaniom określonym w ppkt 5.4.3, podczas których obciążenie jest przykładane do dwóch dolnych punktów mocowania pasa za pomocą systemu odtwarzającego geometrię biodrowego pasa bezpieczeństwa. Badania te mogą zostać przeprowadzone na dwóch różnych konstrukcjach na wniosek producenta.

- 5.3.5.3. W drodze odstępstwa od wymogów określonych w ppkt 5.3.5.1 i 5.3.5.2, jeżeli producent dostarcza pojazd z pasami bezpieczeństwa z zainstalowanymi napinaczami, odpowiednie punkty mocowania pasów są poddawane badaniom, podczas których obciążenie jest przykładane za pomocą systemu odtwarzającego geometrię pasów bezpieczeństwa dla punktów mocowania na które ma być udzielona homologacja.

- 5.3.6. Jeżeli miejsca boczne tylne i miejsca środkowe nie są wyposażone w górne punkty mocowania pasów, dolne punkty mocowania pasów są poddawane badaniom określonym w ppkt 5.4.3, podczas których obciążenie jest przykładane przez system odtwarzający geometrię pasa biodrowego.

- 5.3.7. Jeżeli pojazd jest tak zaprojektowany, że stosowane w nim są inne urządzenia uniemożliwiające bezpośrednie połączenie taśmy z punktami mocowania pasów bez pośrednictwa kół pasowych lub innych podobnych urządzeń lub wymagające dodatkowych punktów mocowania pasów poza wymienionymi w ppkt 4.3, odpowiednio pas bezpieczeństwa lub zestaw taśm mocujących, kół pasowych lub innych podobnych urządzeń stanowiących wyposażenia pasa bezpieczeństwa są podłączane przy użyciu takiego urządzenia do punktów mocowania pasów w pojeździe i całość jest poddawana badaniom określonym w ppkt 5.4.

- 5.3.8. Możliwe jest stosowanie innej metody badań niż opisana w ppkt 5.3, pod warunkiem wykazania równorzędności takiej metody.

5.4. **Dane szczegółowe dotyczące badań**

- 5.4.1. *Badanie w konfiguracji pasów bezpieczeństwa trójpunktowych z napinaczem z kołem pasowym lub prowadnicą taśmy zamontowanymi w górnym punkcie mocowania pasa*

- 5.4.1.1. W miejscu górnego punktu mocowania pasa montuje się koło pasowe lub prowadnicę taśmy przystosowane do przeniesienia siły z urządzenia trakcyjnego albo montuje się koło pasowe lub prowadnicę taśmy dostarczone przez producenta.

- 5.4.1.2. Obciążenie próbne o wartości $1350 \text{ daN} \pm 20 \text{ daN}$ jest przykładane do urządzenia trakcyjnego (patrz rysunek 2, załącznik IV) podłączonego do punktu mocowania tego samego pasa, za pomocą systemu odtwarzającego geometrię taśmy piersiowej pasa bezpieczeństwa.

- 5.4.1.3. Jednocześnie siła pociągowa o wartości $1350 \text{ daN} \pm 20 \text{ daN}$ jest przykładana do urządzenia trakcyjnego (patrz rysunek 1, załącznik IV) połączonego z dwoma dolnymi punktami mocowania.

- 5.4.2. *Badanie w konfiguracji trójpunktowych pasów bezpieczeństwa bez napinacza lub z napinaczem w górnym punkcie mocowania pasa*

- 5.4.2.1. Obciążenie próbne o wartości $1350 \text{ daN} \pm 20 \text{ daN}$ jest przykładane do urządzenia trakcyjnego (patrz rysunek 2, załącznik IV) połączonego z górnym punktem mocowania pasa i dolnym punktem mocowania pasa przeciwnym dla tego samego pasa bezpieczeństwa, stosując napinacz, o ile został dostarczony przez producenta, przymocowany do górnego punktu mocowania pasa.

- 5.4.2.2. Jednocześnie siła pociągowa o wartości $1350 \text{ daN} \pm 20 \text{ daN}$ jest przykładana do urządzenia trakcyjnego (patrz rysunek 1, załącznik IV) przymocowanego do dolnych punktów mocowania pasów.

- 5.4.3. *Badanie w konfiguracji biodrowych pasów bezpieczeństwa*

Obciążenie próbne o wartości $2225 \text{ daN} \pm 20 \text{ daN}$ jest przykładane do urządzenia trakcyjnego (patrz rysunek 1, załącznik IV) połączonego z dwoma dolnymi punktami mocowania pasów.

- 5.4.4. *Badanie punktów mocowania pasów umieszczonych całkowicie w konstrukcji siedzenia lub rozdzielonych między konstrukcją pojazdu i siedzenia*

- 5.4.4.1. Odpowiednio przeprowadza się równocześnie badania określone w ppkt 5.4.1, 5.4.2 i 5.4.3, dodając dla każdego siedzenia i dla każdej grupy siedzeń dodatkowe siły podane poniżej.

- 5.4.4.2. Poza siłami podanymi w ppkt 5.4.1, 5.4.2 i 5.4.3 do konstrukcji siedzenia przykładana jest siła wzdłużna i pozioma przechodząca przez środek ciężkości siedzenia i równa dwudziestokrotnej masie całego siedzenia.

5.5. **Wyniki badań**

- 5.5.1. Wszystkie punkty mocowania przechodzą badania opisane w ppkt 5.3 i 5.4. Dopuszcza się odkształcenie trwałe, wraz z częściowym zerwaniem punktu mocowania lub obszaru wokół punktu mocowania, pod warunkiem że zalecana siła jest utrzymywana przez określony czas. Podczas badań muszą być przestrzegane minimalne odległości dla dolnych skutecznych punktów mocowania pasów określonych w ppkt 4.4.3.3 i wymogi określone w ppkt 4.4.4.6 i 4.4.4.7 dla górnych skutecznych punktów mocowania pasów.

- 5.5.2. W pojazdach dwudrzwiowych systemy przesuwania i unieruchamiania pozwalające pasażerom siedzeń tylnych na wychodzenie z pojazdu muszą zachować możliwość ręcznego uruchamiania po odjęciu siły pociągowej.
- 5.5.3. Po przeprowadzeniu badań odnotowuje się wszelkie uszkodzenia punktu mocowania pasa oraz konstrukcji, na których opierało się obciążenie podczas wykonywania badań.
6. ZGODNOŚĆ PRODUKCJI
- 6.1. W celu sprawdzenia zgodności z homologowanym typem przeprowadza się odpowiednią liczbę wyrywkowych kontroli na pojazdach produkowanych seryjnie.
- 6.2. Co do zasady badania te powinny ograniczać się do sprawdzenia wymiarów. Jednakże, w miarę potrzeby, pojazdy poddawane są badaniom określonym w pkt 5.
7. INSTRUKCJE
- Producent jest obowiązany dla każdego pojazdu zgodnego z homologowanym typem określić w sposób jasny w instrukcji obsługi pojazdu:
- położenie punktów mocowania pasów,
 - typy pasów bezpieczeństwa, dla których punkty są przeznaczone.
-

ZAŁĄCZNIK II

Nazwa organu administracji

WZÓR

ZAŁĄCZNIK DO ŚWIADECTWA HOMOLOGACJI TYPU EWG: HOMOLOGACJA PUNKTÓW MOCOWANIA PASÓW BEZPIECZEŃSTWA

(artykuł 4 ust. 2 i art. 10 dyrektywy Rady z dnia 6 lutego 1970 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep)

Numer homologacji typu EWG

1. Nazwa handlowa lub znak towarowy pojazdu silnikowego

2. Typ pojazdu

3. Nazwa i adres producenta

4. W stosownych przypadkach nazwa i adres upoważnionego przedstawiciela producenta

5. Oznaczenie typu pasów, które mogą być montowane w punkcie mocowania, w które pojazd jest wyposażony:

			Punkt mocowania ⁽¹⁾	
			Konstrukcja pojazdu	Konstrukcja siedzenia
Przód	Siedzenie po prawej stronie	Punkty mocowania dolne Punkt mocowania górny	zewewnętrzne wewnętrzne	
	Siedzenie środkowe	Punkty mocowania dolne Punkt mocowania górny	prawe lewe	
	Siedzenie po lewej stronie	Punkty mocowania dolne Punkt mocowania górny	zewewnętrzne wewnętrzne	
Tył	Siedzenie po prawej stronie	Punkty mocowania dolne Punkt mocowania górny	zewewnętrzne wewnętrzne	
	Siedzenie środkowe	Punkty mocowania dolne Punkt mocowania górny	prawe lewe	
	Siedzenie po lewej stronie	Punkty mocowania dolne Punkt mocowania górny	zewewnętrzne wewnętrzne	

Uwagi:

⁽¹⁾ Umieścić w odpowiednim miejscu następującą literę lub następujące litery:

„A” dla trzypunktowego pasa również w przypadku gdy napinacz jest zamontowany w górnym punkcie mocowania bezpośrednio do mocowania bez koła pasowego lub przewodnicy taśmy.

„B” dla biodrowego pasa bezpieczeństwa.

„S” dla pasów specjalnego typu; w tym przypadku właściwości typów pod pozycją „Uwagi”.

„Ar”, „Br” lub „Sr” dla pasów z napinaczami wyposażonymi w koło pasowe lub przewodnicę taśmy.

„Ae”, „Be” lub „Se” dla pasa z urządzeniem pochłaniającym energię.

„Are”, „Bre” lub „Sre” dla pasa z napinaczem wyposażonym w koło pasowe lub przewodnicę taśmy i urządzenie pochłaniające energię co najmniej w jednym punkcie mocowania.

6. Opis siedzeń ⁽¹⁾.....
7. Opis systemu regulacji, przesuwania i unieruchamiania siedzenia bądź części siedzenia ⁽¹⁾.....
.....
8. Opis punktu mocowania siedzenia ⁽¹⁾.....
9. Opis szczególnego typu pasa bezpieczeństwa wymaganego w przypadku punktu mocowania położonego na oparciu siedzenia lub wyposażonego w urządzenie rozpraszające energię
.....
10. Numer protokołu sporządzonego przez tę placówkę techniczną
11. Homologacja przyznana/nieprzyznana ⁽²⁾.....
12. Miejsce
13. Data
14. Podpis
15. Do niniejszego świadectwa załącza się następujące dokumenty, opatrzone numerem homologacji wskazanym wyżej

..... rysunki, opisy techniczne punktów mocowania pasów i konstrukcji pojazdu, w tym, w miarę potrzeby, zdjęcia,

..... rysunki, opisy techniczne siedzeń, ich punktów mocowania w pojeździe, system regulacji, przesuwania i unieruchamiania, w tym, w miarę potrzeby, zdjęcia.

⁽¹⁾ Wyłącznie w przypadku gdy punkt mocowania umieszczony jest na siedzeniu lub w przypadku gdy taśma pasa jest oparta na siedzeniu.

⁽²⁾ Niepotrzebne skreślić.

ZAŁĄCZNIK III

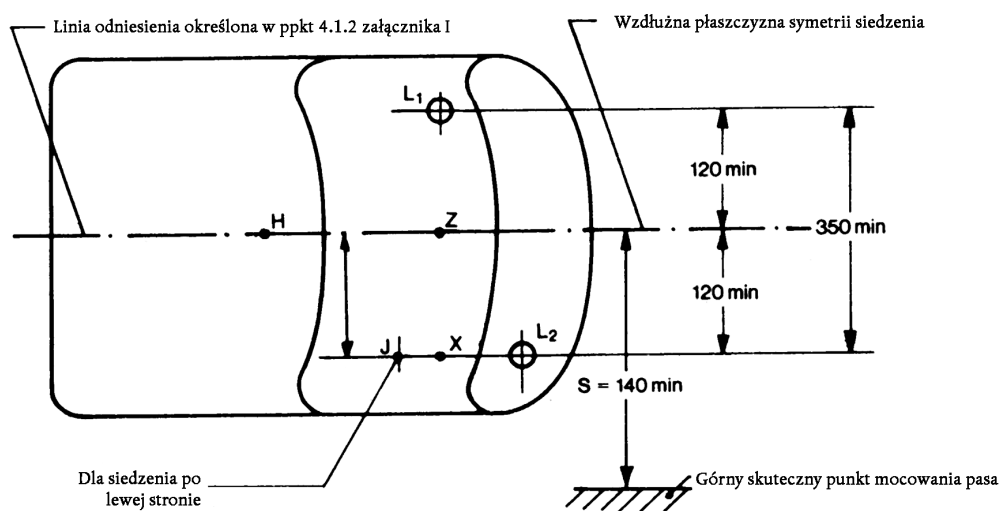
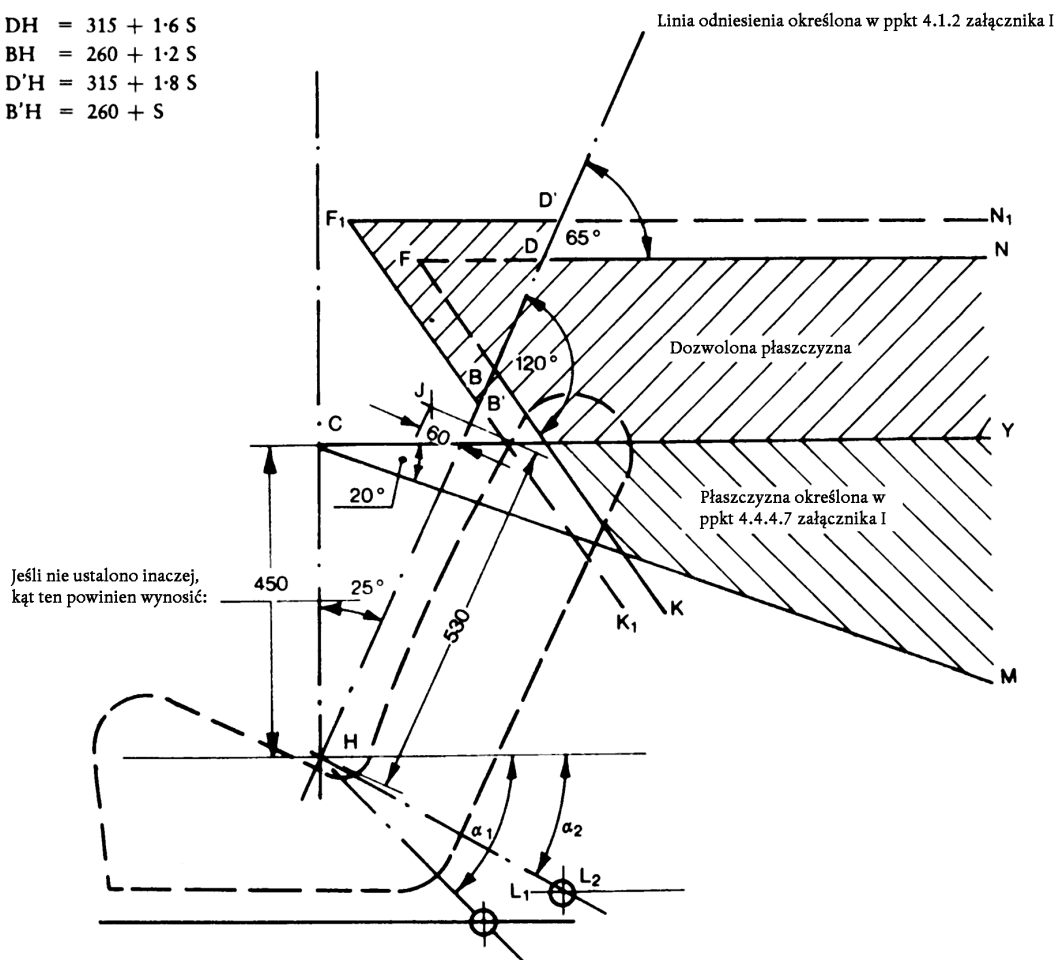
OBSZARY POŁOŻENIA SKUTECZNYCH PUNKTÓW MOCOWANIA PASÓW

$$DH = 315 + 1,6 S$$

$$BH = 260 + 1,2 S$$

$$D'H = 315 + 1,8 S$$

$$B'H = 260 + S$$

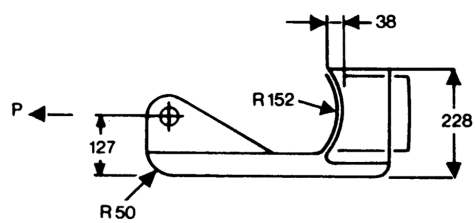
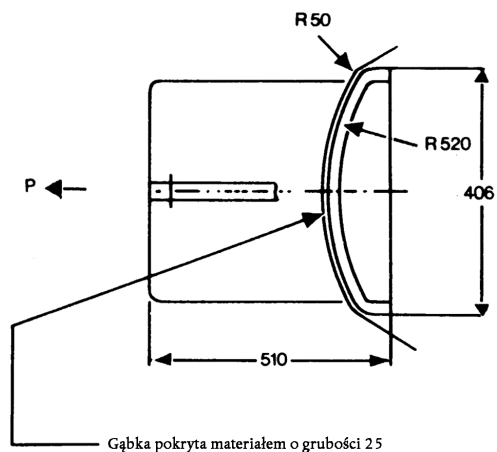


Wszystkie wymiary w milimetrach

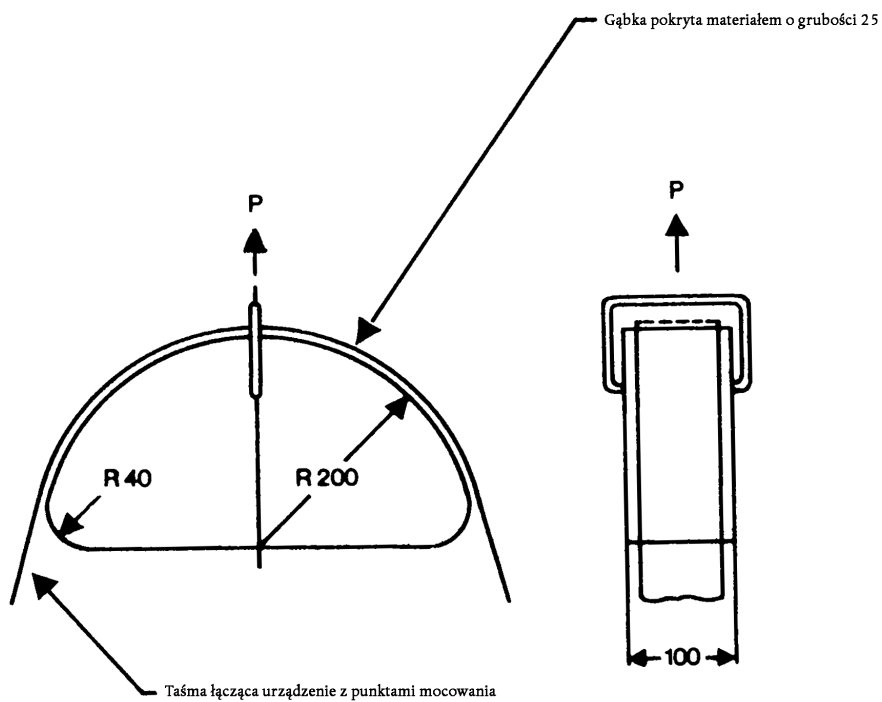
ZAŁĄCZNIK IV

URZĄDZENIE TRAKCYJNE

Rysunek 1



Rysunek 2



Wszystkie wymiary w milimetrach