

Uradni list

Evropske unije

L 109



Slovenska izdaja

Zakonodaja

Zvezek 54

28. april 2011

Vsebina

II *Nezakonodajni akti*

AKTI, KI JIH SPREJMEJO ORGANI, USTANOVLJENI Z MEDNARODNIMI SPORAZUMI

- ★ **Pravilnik št. 14 Ekonomske komisije Združenih narodov za Evropo (UN/ECE) – Enotni predpisi o homologaciji vozil glede na pritrdišča varnostnih pasov, pritrdilne sisteme ISOFIX in pritrdišča za zgornje privezi ISOFIX** 1
- ★ **Pravilnik št. 34 Gospodarske komisije Združenih narodov za Evropo (UN/ECE) – Enotni predpisi za homologacijo vozil v zvezi s preprečevanjem tveganj požara** 55

Cena: 4 EUR

SL

Akti z rahlo natisnjenimi naslovi so tisti, ki se nanašajo na dnevno upravljanje kmetijskih zadev in so splošno veljavni za omejeno obdobje.

Naslovi vseh drugih aktov so v mastnem tisku in pred njimi stoji zvezdica.

II

(Nezakonodajni akti)

AKTI, KI JIH SPREJMEJO ORGANI, USTANOVLJENI Z MEDNARODNIMI SPORAZUMI

Samo izvirna besedila UN/ECE so pravno veljavna v skladu z mednarodnim javnim pravom. Status in začetek veljavnosti tega pravilnika je treba preveriti v najnovejši različici dokumenta UN/ECE TRANS/WP.29/343, ki je na voljo na:
<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29fdocstts.html>

Pravilnik št. 14 Ekonomske komisije Združenih narodov za Evropo (UN/ECE) – Enotni predpisi o homologaciji vozil glede na pritrdišča varnostnih pasov, pritrdilne sisteme ISOFIX in pritrdišča za zgornje privezi ISOFIX

Vključuje vsa veljavna besedila do:

Dodatka 1 k spremembam 07 – začetek veljavnosti: 19. avgust 2010

VSEBINA

PRAVILNIK

1. Področje uporabe
2. Opredelitev pojmov
3. Vloga za podelitev homologacije
4. Homologacija
5. Specifikacije
6. Preskusi
7. Pregled med statičnimi preskusi pritrdišč varnostnih pasov in po njih
8. Spremembe in razširitev homologacije tipa vozila
9. Skladnost proizvodnje
10. Kazni za neskladnost proizvodnje
11. Navodila za uporabo
12. Popolno prenehanje proizvodnje
13. Imena in naslovi tehničnih služb, ki izvajajo homologacijske preskuse, ter upravnih organov
14. Prehodne določbe

PRILOGE

Priloga 1 – Sporočilo o podeljeni, razširjeni, zavrjeni ali preklicani homologaciji ali popolnem prenehanju proizvodnje tipa vozila glede na pritrdišča varnostnih pasov in pritrdilne sisteme ISOFIX ter morebitna pritrdišča za zgornjo privez ISOFIX v skladu s Pravilnikom št. 14.

Priloga 2 – Namestitev homologacijske oznake

- Priloga 3 – Namestitvev efektivnih pritrdišč varnostnih pasov
- Priloga 4 – Postopek za določanje točke „H“ in dejanskega naklona trupa za položaje sedenja v motornih vozilih
- Dodatek 1 – Opis tridimenzionalne naprave za točko „H“
- Dodatek 2 – Tridimenzionalni referenčni sistem
- Dodatek 3 – Referenčni podatki o sedežih
- Priloga 5 – Potezna naprava
- Priloga 6 – Najmanjše število točk pritrdišč in položaj spodnjih pritrdišč
- Dodatek – Položaj spodnjih pritrdišč – samo zahteve glede kotov
- Priloga 7 – Dinamični preskus kot alternativa statičnemu preskusu trdnosti pritrdišč varnostnih pasov
- Priloga 8 – Specifikacije preskusne lutke
- Priloga 9 – Pritrdilni sistemi ISOFIX in pritrdišča za zgornje privezi ISOFIX
1. PODROČJE UPORABE
- Ta pravilnik se uporablja za:
- (a) vozila kategorij M in N ⁽¹⁾ v zvezi s pritrdišči varnostnih pasov za odrasle potnike na sedežih, obrnjenih v smeri vožnje ali v nasprotni smeri;
- (b) vozila kategorije M₁ v zvezi s pritrdilnimi sistemi ISOFIX in pritrdišči za zgornji privezi ISOFIX, namenjenimi za sisteme za zadrževanje otrok. Druge kategorije vozil, opremljene s pritrdišči ISOFIX, morajo prav tako izpolnjevati določbe tega pravilnika.
2. OPREDELITEV POJMOV
- Za namene tega pravilnika:
- 2.1 „homologacija vozila“ pomeni homologacijo tipa vozila, opremljenega s pritrdišči danih tipov varnostnih pasov;
- 2.2 „tip vozila“ pomeni kategorijo motornih vozil, ki se ne razlikujejo v tako bistvenih vidikih, kot so mere, oblika in materiali sestavnih delov konstrukcije vozila ali sedeža, na katero so nameščena pritrdišča varnostnih pasov in pritrdilni sistemi ISOFIX in morebitna pritrdišča za zgornje privezi ISOFIX, ter, če je trdnost pritrdišč preskušena v skladu z dinamičnim preskusom, značilnosti katerega koli sestavnega dela sistema za zadrževanje potnikov, zlasti funkcija omejevalnika obremenitve, ki vpliva na sile, ki delujejo na pritrdišča varnostnih pasov;
- 2.3 „pritrdišča varnostnih pasov“ pomenijo dele konstrukcije vozila ali sedeža ali druge dele vozila, na katere se pritrdijo varnostni pasovi;
- 2.4 „efektivno pritrdišče varnostnega pasu“ pomeni točko, ki se po dogovoru v skladu z odstavkom 5.4 uporablja za določanje kota posameznega dela varnostnega pasu glede na uporabnika, tj.

⁽¹⁾ Kot je določeno v Prilogi 7 h Konsolidirani resoluciji o proizvodnji vozil (R.E.3) (dokument TRANS/WP29/78/Rev.1/Sprem.2, kakor je bil nazadnje spremenjen s Spremembo 4).

točko, na kateri bi moral biti varnostni pas pritrjen, da bi bil v položaju, ki je predviden za njegovo uporabo. Efektivno pritrdišče lahko sovпада ali pa ne s točko pritrditve, odvisno od oblike opreme za pritrjevanje varnostnih pasov v točki, na kateri je pas pritrjen.

- 2.4.1 Na primer,
- 2.4.1.1 če se na konstrukciji vozila ali na konstrukciji sedeža uporablja vodilo pasu, se srednja točka vodila na mestu, kjer trak zapuša vodilo na strani uporabnika pasu, šteje za efektivno pritrdišče varnostnega pasu, in
- 2.4.1.2 če pas teče neposredno od uporabnika na navijalo, pritrjeno na konstrukcijo vozila ali konstrukcijo sedeža, brez vmesnega vodila pasu, se za efektivno pritrdišče varnostnega pasu šteje presečišče osi koluta za navijanje traku, ki poteka skozi srednjo os traku na kolutu;
- 2.5 „tla“ pomeni spodnji del karoserije vozila, ki povezuje bočne stene vozila. V tem pomenu tla obsegajo rebra, narebritve in morebitne druge ojačitve, četudi so te pod njimi, na primer vzdolžni in prečni nosilci;
- 2.6 „sedež“ pomeni konstrukcijo, vključno z opremo, ki je lahko del konstrukcije vozila ali ne in je namenjen za sedenje ene odrasle osebe. Izraz označuje posamezni sedež ali del sedežne klopi, ki se uporablja za sedenje ene osebe;
- 2.6.1 „prednji potniški sedež“ pomeni kateri koli sedež, pri katerem se „najbolj sprednja točka H“ zadevnega sedeža nahaja bodisi v navpični prečni ravnini, ki poteka skozi točko R voznika, ali pred njo;
- 2.7 „skupina sedežev“ pomeni bodisi sedežno klop ali ločene sedeže, vgrajene drugega ob drugem (tj. tako, da so prednja pritrdišča enega sedeža poravnana z zadnjimi pritrdišči ali pa so pred njimi in poravnana s sprednjimi pritrdišči drugega sedeža ali za njimi), in omogočajo sedenje ene ali več odraslih oseb;
- 2.8 „sedežna klop“ pomeni konstrukcijo skupaj z opremo, namenjeno sedenju več kot ene odrasle osebe;
- 2.9 „tip sedeža“ pomeni kategorijo sedežev, ki se ne razlikujejo v naslednjih bistvenih vidikih:
- 2.9.1 obliki, merah in materialu konstrukcije sedeža;
- 2.9.2 tipih in merah sistemov za nastavljanje in vseh blokirnih sistemov;
- 2.9.3 tipu in merah pritrdišč varnostnih pasov na sedežu, pritrdišč sedeža in ustreznih delov konstrukcije vozila;
- 2.10 „pritrdišče sedeža“ pomeni sistem, s katerim je sklop sedeža pritrjen na konstrukcijo vozila, vključno z ustreznimi deli konstrukcije vozila;
- 2.11 „sistem za nastavljanje“ pomeni napravo, s katero se sedež ali njegovi deli lahko nastavijo v položaj, ki ustreza obliki telesa sedeče osebe; ta naprava lahko omogoča zlasti:
- 2.11.1 vzdolžni premik;
- 2.11.2 navpični premik;
- 2.11.3 kotni premik;
- 2.12 „sistem za odmikanje“ pomeni napravo, ki omogoča, da se sedež ali eden njegovih delov brez trajnega vmesnega položaja premaknejo ali zavrtijo za lažji dostop do prostora za tem sedežem;
- 2.13 „blokirni sistem“ pomeni vsako napravo, ki sedež in njegove dele ohranja v položaju uporabe, ter vključuje naprave za blokiranje naslona sedeža v določenem položaju glede na sedež in sedeža v določenem položaju glede na vozilo;

- 2.14 „referenčno območje“ pomeni prostor med dvema navpičnima vzdolžnima ravninama, ki sta med seboj oddaljeni 400 mm in simetrični glede na točko H ter sta določeni z vrtenjem preskusne glave, opisane v Prilogi 1 k Pravilniku št. 21, iz navpične v vodoravno lego. Naprava mora biti nameščena tako, kot je opisano v navedeni prilogi k Pravilniku št. 21, in nastavljena na največjo dolžino 840 mm;
- 2.15 „omejevalnik obremenitve prsnega koša“ pomeni kateri koli del varnostnega pasu in/ali sedeža in/ali vozila, namenjen za omejevanje stopnje zadrževalnih sil, ki delujejo na prsni koš potnika v primeru trka;
- 2.16 „ISOFIX“ je sistem za priključitev sistemov za zadrževanje otrok na vozila, ki imajo dve togi pritrdišči, dva ustrezna toga priključka na sistemu za zadrževanje otrok in napravo za omejevanje vrtenja sistema za zadrževanje otrok;
- 2.17 „pritrtilno mesto ISOFIX“ pomeni sistem, ki omogoča namestitvev:
- (a) bodisi univerzalnega sistema za zadrževanje otrok ISOFIX, obrnjenega v smeri vožnje, kot je opredeljen v Pravilniku št. 44;
 - (b) ali poluniverzalnega sistema za zadrževanje otrok ISOFIX, obrnjenega v smeri vožnje, kot je opredeljen v Pravilniku št. 44;
 - (c) ali poluniverzalnega sistema za zadrževanje otrok ISOFIX, obrnjenega v nasprotni smeri vožnje, kot je opredeljen v Pravilniku št. 44;
 - (d) ali poluniverzalnega sistema za zadrževanje otrok ISOFIX, obrnjenega v stran, kot je opredeljen v Pravilniku št. 44;
 - (e) ali posebnega sistema za zadrževanje otrok ISOFIX v vozilu, kot je opredeljen v Pravilniku št. 44;
- 2.18 „spodnje pritrdišče ISOFIX“ pomeni tog okrogel vodoravni drog s premerom 6 mm, ki vodi od konstrukcije vozila ali sedeža, da sprejme in zadrži zadrževalni sistem za otroke ISOFIX s priključki ISOFIX;
- 2.19 „pritrtilni sistem ISOFIX“ pomeni sistem, sestavljen iz dveh spodnjih pritrdišč ISOFIX in namenjen za pritrditev sistema za zadrževanje otrok ISOFIX v povezavi z napravo za preprečevanje vrtenja;
- 2.20 „priključek ISOFIX“ pomeni enega od dveh priključkov, ki izpolnjuje zahteve iz Pravilnika št. 44, ki sega od konstrukcije sistema za zadrževanje otrok ISOFIX in je združljiv s spodnjim pritrdiščem ISOFIX;
- 2.21 „sistem ISOFIX za zadrževanje otrok“ pomeni sistem za zadrževanje otrok, ki izpolnjuje zahteve iz Pravilnika št. 44 in ki mora biti pritrjen na pritrtilni sistem ISOFIX;
- 2.22 „naprava za delovanje statične sile (SFAD)“ pomeni preskuševalno napravo, ki aktivira pritrtilne sisteme ISOFIX v vozilu in se uporablja za preverjanje njihove trdnosti in sposobnosti konstrukcije vozila ali sedeža za omejevanje vrtenja med statičnim preskusom. Preskuševalna naprava je opisana na slikah 1 in 2 v Prilogi 9;
- 2.23 „naprava za preprečevanje vrtenja“
- (a) napravo za preprečevanje vrtenja za univerzalni sistem za zadrževanje otrok ISOFIX sestavlja zgornja priveza ISOFIX;
 - (b) napravo za preprečevanje vrtenja za poluniverzalni sistem za zadrževanje otrok ISOFIX sestavlja bodisi zgornja priveza, armaturna plošča vozila ali podporna noga, namenjena za omejevanje vrtenja zadrževalnega sistema med čelnim trkom;
 - (c) za sisteme za zadrževanje otrok ISOFIX, tako univerzalne kot poluniverzalne, sam sedež vozila ne predstavlja naprave za preprečevanje vrtenja;

- 2.24 „pritrđišče za zgornjo privez ISOFIX“ pomeni element, kot je na primer drog, nameščen na določenem območju in zasnovan tako, da sprejme sponko pasu za zgornjo privez ISOFIX in prenese njeno zadrževalno silo na konstrukcijo vozila;
- 2.25 „sponka za zgornjo privez ISOFIX“ pomeni napravo za pritrđitev na pritrđišče za zgornjo privez ISOFIX;
- 2.26 „sponka pasu za zgornjo privez ISOFIX“ pomeni sponko za zgornjo privez ISOFIX, ki se običajno uporablja za pritrđitev pasu za zgornjo privez ISOFIX na pritrđišče za zgornjo privez ISOFIX, kot je opredeljeno na sliki 3 Priloge 9 tega pravilnika;
- 2.27 „pas za zgornjo privez ISOFIX“ pomeni pas iz tkanih trakov (ali enakovredno), ki sega od vrha sistema za zadrževanje otrok ISOFIX do pritrđišča za zgornjo privez ISOFIX in je opremljen z napravo za nastavitev, napravo za sproščanje napetosti in sponko za zgornjo privez ISOFIX;
- 2.28 „vodilna naprava“ je namenjena za pomoč osebi, ki namešča sistem za zadrževanje otrok ISOFIX, in sicer tako, da fizično vodi priključke ISOFIX na sistemu za zadrževanje otrok ISOFIX v pravilno poravnavo s spodnjimi pritrđišči ISOFIX ter tako olajša vklop;
- 2.29 „označevalna naprava ISOFIX“ pomeni nekaj, kar tistega, ki želi namestiti sistem za zadrževanje otrok ISOFIX, seznanja s pritrđilnimi mesti ISOFIX v vozilu in s položajem vsakega ustreznega pritrđilnega sistema ISOFIX;
- 2.30 „naprava za zadrževanje otrok“ pomeni napravo v skladu z enim od sedmih velikostnih razredov ISOFIX, opredeljenih v odstavku 4 Priloge 17 – Dodatek 2 Pravilnika št. 16, zlasti tisto, katere mere so podane na slikah 1 do 7 v prej omenjenem odstavku 4. Take naprave za zadrževanje otrok se uporabljajo v Pravilniku št. 16 za preverjanje, kateri velikostni razredi sistema za zadrževanje otrok ISOFIX ustrezajo pritrđilnim mestom ISOFIX v vozilu. Ena od naprav za zadrževanje otrok, tako imenovani ISO/F2 (B), ki je opisan na sliki 2 v prej omenjenem odstavku 4, se v tem pravilniku uporablja tudi za preverjanje položaja in možnosti dostopa do katerega koli pritrđilnega sistema ISOFIX.
3. VLOGA ZA PODELITEV HOMOLOGACIJE
- 3.1 Vlogo za podelitev homologacije tipa vozila glede na pritrđišča varnostnih pasov, pritrđilne sisteme ISOFIX in morebitna pritrđišča za zgornje privezi ISOFIX vložijo proizvajalec vozila ali njegov zastopnik.
- 3.2 Vlogi je treba priložiti naslednje dokumente v treh izvodih in naslednje podatke:
- 3.2.1 risbe celotne konstrukcije vozila v ustreznem merilu, ki prikazujejo položaje pritrđišč varnostnih pasov, učinkovitih pritrđišč varnostnih pasov (kadar je to primerno), pritrđilnih sistemov ISOFIX in morebitnih pritrđišč za zgornje privezi ISOFIX, ter podrobne risbe pritrđišč varnostnih pasov, morebitnih pritrđilnih sistemov ISOFIX, morebitnih pritrđišč za zgornje privezi ISOFIX in točk, na katere so pritrđeni;
- 3.2.2 specifikacijo uporabljenih materialov, ki lahko vplivajo na trdnost pritrđišč varnostnih pasov, pritrđilnih sistemov ISOFIX in morebitnih pritrđišč za zgornje privezi ISOFIX;
- 3.2.3 tehnični opis pritrđišč varnostnih pasov, pritrđilnih sistemov ISOFIX in morebitnih pritrđišč za zgornje privezi ISOFIX;
- 3.2.4 pri pritrđiščih varnostnih pasovih, pritrđilnih sistemih ISOFIX in morebitnih pritrđiščih za zgornje privezi ISOFIX:
- 3.2.4.1 podroben opis tipa vozila glede na zasnovo sedežev, pritrđišča sedežev ter njihovo namestitvev in blokirne sisteme;

- 3.2.4.2 risbe sedežev, njihovih pritrdišč na vozilu, sistema nastavitve in blokirnega sistema, ki morajo biti v ustreznem merilu in dovolj podrobne;
- 3.2.5 dokaz, da je sistem varnostnih pasov ali sistem za zadrževanje potnikov, uporabljen v homologacijskem preskusu pritrdišč, skladen s Pravilnikom št. 16, če proizvajalec avtomobila izbere alternativni dinamični preskus trdnosti.
- 3.3 Proizvajalec po lastni izbiri predloži tehnični službi bodisi vozilo, ki je predstavnik tipa, ki ga je treba homologirati, ali dele vozila, ki veljajo za bistvene za preskuse pritrdišč varnostnih pasov, za preskuse pritrdilnih sistemov ISOFIX in za preskuse morebitnih pritrdišč za zgornje privezi ISOFIX, ki jih opravlja tehnična služba, pristojna za opravljanje homologacijskih preskusov.
4. HOMOLOGACIJA
- 4.1 Če vozilo, predloženo v homologacijo skladno s tem pravilnikom, izpolnjuje ustrezne zahteve iz tega pravilnika, se podeli homologacija za ta tip vozila.
- 4.2 Vsakemu homologiranemu tipu se dodeli homologacijska številka. Prvi dve števki (trenutno 07 v skladu s spremembami 07) navajata serijo sprememb, vključno z zadnjimi večjimi tehničnimi spremembami Pravilnika v času podelitve homologacije. Kot je opredeljeno v odstavku 2.2 zgoraj, ista pogodbenica ne sme dodeliti iste številke drugemu tipu vozila.
- 4.3 Obvestilo o podelitvi, razširitvi, zavrnitvi ali preklicu homologacije ali popolnem prenehanju proizvodnje tipa vozila skladno s tem pravilnikom se predloži pogodbenicam Sporazuma iz leta 1958, ki uporabljajo ta pravilnik, na obrazcu, ki je skladen z vzorcem iz Priloge 1 k temu pravilniku.
- 4.4 Na vsako vozilo, ki je v skladu s tipom vozila, homologiranim po tem pravilniku, se na vidno in zlahka dostopno mesto, opredeljeno na homologacijskem obrazcu, pritrdi mednarodno homologacijsko oznako, sestavljeno iz:
- 4.4.1 kroga, ki obkroža črko „E“, ki ji sledi številčna oznaka države, ki je podelila homologacijo (?);
- 4.4.2 številke tega pravilnika, desno od kroga, predpisanega v odstavku 4.4.1;
- 4.4.3 črke „e“, desno od številke tega pravilnika pri homologaciji v skladu z dinamičnim preskusom iz Priloge 7.
- 4.5 Če je vozilo skladno s homologiranim tipom vozila po enem ali več drugih pravilnikih, ki so priloženi Sporazumu, v državi, ki je podelila homologacijo v skladu s tem pravilniku, ni treba ponoviti simbola, predpisanega v odstavku 4.4.1; v takem primeru se dodatne številke in simboli iz vseh pravilnikov, po katerih je bila podeljena homologacija v državi, ki je podelila homologacijo po tem pravilniku, uvrstijo v navpične stolpce desno od simbola, predpisanega v odstavku 4.4.1.
- 4.6 Homologacijska oznaka je jasno čitljiva in neizbrisna.
- 4.7 Homologacijska oznaka je nameščena blizu tablice s podatki o vozilu, ki jo namesti proizvajalec, ali na njej.

(²) 1 za Nemčijo, 2 za Francijo, 3 za Italijo, 4 za Nizozemsko, 5 za Švedsko, 6 za Belgijo, 7 za Madžarsko, 8 za Češko, 9 za Španijo, 10 za Srbijo in Črno goro, 11 za Združeno kraljestvo, 12 za Avstrijo, 13 za Luksemburg, 14 za Švico, 15 (prosto), 16 za Norveško, 17 za Finsko, 18 za Dansko, 19 za Romunijo, 20 za Poljsko, 21 za Portugalsko, 22 za Rusko federacijo, 23 za Grčijo, 24 za Irsko, 25 za Hrvaško, 26 za Slovenijo, 27 za Slovaško, 28 za Belorusijo, 29 za Estonijo, 30 (prosto), 31 za Bosno in Hercegovino, 32 za Latvijo, 33 (prosto), 34 za Bolgarijo, 35 (prosto), 36 za Litvo, 37 za Turčijo, 38 (prosto), 39 za Azerbajdžan, 40 za Nekdanjo jugoslovansko republiko Makedonijo, 41 (prosto), 42 za Evropsko skupnost (homologacije podeljujejo njene države članice z uporabo svojih simbolov ECE), 43 za Japonsko, 44 (prosto), 45 za Avstralijo, 46 za Ukrajino, 47 za Južno Afriko, 48 za Novo Zelandijo, 49 za Ciper, 50 za Malto, 51 za Republiko Korejo, 52 za Malezijo in 53 za Tajsko. Nadaljnje številčne oznake se drugim državam dodelijo v kronološkem zaporedju, po katerem ratificirajo Sporazum o sprejetju enotnih tehničnih predpisov za kolesna vozila, opremo in dele, ki se lahko vgradijo v kolesna vozila in/ali uporabijo na njih, in pogojih za vzajemno priznavanje homologacij, podeljenih na podlagi teh predpisov, ali pristopijo k njemu, generalni sekretar Združenih narodov pa tako dodeljene številčne oznake sporoči pogodbenicam Sporazuma.

- 4.8 Priloga 2 k temu pravilniku podaja primere namestitev homologacijske oznake.
5. SPECIFIKACIJE
- 5.1 Opredelitev pojmov (glej Prilogo 3)
- 5.1.1 Točka H je referenčna točka, kakor je opredeljena v odstavku 2.3 Priloge 4 k temu pravilniku, in se določi v skladu s postopkom iz te priloge.
- 5.1.1.1 Točka H je referenčna točka, ki ustreza točki H, kakor je opredeljena v odstavku 5.1.1 in se določi za vse običajne lege, v katerih se sedež uporablja.
- 5.1.1.2 Točka R je referenčna točka sedeža, kakor je opredeljena v odstavku 2.4 Priloge 4 k temu pravilniku.
- 5.1.2 Tridimenzionalni referenčni sistem je opredeljen v Dodatku 2 k Prilogi 4 k temu pravilniku.
- 5.1.3 Točki L_1 in L_2 sta spodnji efektivni pritrdišči pasov.
- 5.1.4 Točka C je točka, ki leži 450 mm navpično nad točko R. Vendar če razdalja S, kot je določena v odstavku 5.1.6, ni krajša od 280 mm in če proizvajalec izbere nadomestno formulo $BR = 260 \text{ mm} + 0,8 S$, določeno v odstavku 5.4.3.3, mora biti navpična razdalja med točkama C in R 500 mm.
- 5.1.5 Kota α_1 in α_2 sta kota med vodoravno ravnino in ravninama, ki sta pravokotni na vzdolžno srednjo ravnino vozila in potekata skozi točko H_1 ali točki L_1 in L_2 .
- 5.1.6 S je v milimetrih izražena oddaljenost efektivnega zgornjega pritrdišča od referenčne ravnine P, ki je vzporedna s srednjo vzdolžno ravnino vozila in je določena, kakor sledi:
- 5.1.6.1 če je položaj sedenja točno določen z obliko sedeža, je ravnina P srednja ravnina tega sedeža;
- 5.1.6.2 če lega sedenja ni točno določena, je ravnina P:
- 5.1.6.2.1 za voznikov sedež: navpična ravnina, vzporedna s srednjo vzdolžno ravnino vozila, ki poteka skozi središče volana v ravnini volanskega obroča, kadar je volan, če je nastavljen, v središčni legi;
- 5.1.6.2.2 za prednji zunanji sedež potnika: ravnina, simetrična z ravnino voznikovega sedeža;
- 5.1.6.2.3 za zadnji zunanji sedež: ravnina, ki jo je določil proizvajalec, če se upoštevajo naslednje mejne vrednosti za oddaljenost A med srednjo vzdolžno ravnino vozila in ravnino P:
- A je dolga 200 mm ali več, če je sedežna klop predvidena samo za dva potnika,
- A je dolga 300 mm ali več, če je sedežna klop predvidena za več kot dva potnika.
- 5.2 Splošne zahteve
- 5.2.1 Pritrdišča za varnostne pasove morajo biti zasnovana, izdelana in nameščena tako, da:
- 5.2.1.1 omogočajo vgradnjo ustreznega varnostnega pasu. Pritrdišča varnostnih pasov na prednjih zunanjih sedežih morajo ustrezati varnostnim pasovom, ki imajo navijalo in prekretno vodilo, pri čemer je treba upoštevati zlasti trdnostne lastnosti pritrdišč varnostnih pasov, razen če proizvajalec ne opremi vozila z drugimi tipi varnostnih pasov z navijalom. Če so pritrdišča primerna samo za določene tipe varnostnih pasov, je treba te tipe navesti na obrazcu, omenjenem v odstavku 4.3 zgoraj;

- 5.2.1.2 kar najbolj zmanjšajo nevarnost drsenja pravilno nameščenega pasu;
- 5.2.1.3 kar najbolj zmanjšajo nevarnost poškodbe pasu pri stiku z ostrimi trdimi deli konstrukcije vozila ali sedeža;
- 5.2.1.4 pri normalni uporabi omogočajo, da vozilo izpolnjuje določbe tega pravilnika;
- 5.2.1.5 pri pritrdiščih, ki zavzamejo različne položaje glede na to, ali potnikom omogočajo vstop v vozilo ali pa jih zadržujejo v vozilu, se uporabljajo specifikacije tega pravilnika za pritrdišča pasov v položaju za učinkovito zadrževanje potnikov.
- 5.2.2 Morebitni pritrdilni sistem ISOFIX in morebitno pritrdišče za zgornjo privez ISOFIX, vgrajena ali namenjena za vgradnjo, za sisteme za zadrževanje otrok ISOFIX morata biti zasnovana, izdelana in nameščena tako, da:
- 5.2.2.1 morebitni pritrdilni sistem ISOFIX in morebitno pritrdišče za zgornjo privez ISOFIX pri normalni uporabi omogočata, da vozilo izpolnjuje določbe tega pravilnika.
- Morebitni pritrdilni sistem ISOFIX in pritrdišče za zgornjo privez ISOFIX, ki ju je mogoče dodati na katero koli vozilo, prav tako izpolnjujeta določbe tega pravilnika. Zato morajo biti tovrstna pritrdišča opisana v vlogi za podelitev homologacije;
- 5.2.2.2 upor pritrdilnega sistema ISOFIX in upor pritrdišča za zgornjo privez ISOFIX ustrezata kateremu koli sistemu za zadrževanje otrok ISOFIX masne skupine 0; 0 +; 1, kot je opredeljena v Pravilniku št. 44.
- 5.2.3 Pritrdilni sistemi ISOFIX, zasnova in namestitve:
- 5.2.3.1 morebitni pritrdilni sistem ISOFIX sestavljajo prečni vodoravni togi drogovi, ki imajo premer $6 \text{ mm} \pm 0,1 \text{ mm}$ in obsegajo dve območji z dejansko dolžino najmanj 25 mm, ki se nahajata na isti osi, kot je opredeljena na sliki 4 v Prilogi 9;
- 5.2.3.2 morebitni pritrdilni sistem ISOFIX, vgrajen na sedež vozila, mora biti nameščen najmanj 120 mm za konstrukcijsko določeno točko H, kot je določeno v Prilogi 4 k temu pravilniku, merjeno vodoravno in navzgor do središča droga;
- 5.2.3.3 za vsak pritrdilni sistem ISOFIX, vgrajen v vozilo, se preveri možnost pritrditve naprave za zadrževanje otrok ISOFIX „ISO/F2“ (B), opisane v Pravilniku št. 16 (slika 2 v Dodatku 2 k Prilogi 17);
- 5.2.3.4 spodnja površina naprave „ISO/F2“ (B), kot je opredeljena v Pravilniku št. 16 (slika 2 v Dodatku 2 k Prilogi 17), mora imeti kote položaja znotraj naslednjih mejnih vrednosti, pri čemer so koti merjeni glede na referenčne ravnine vozila, kot so opredeljene v Prilogi 4 k Dodatku 2 k temu pravilniku:
- (a) Naklon: $15^\circ \pm 10^\circ$;
- (b) Nagib: $0^\circ \pm 5^\circ$;
- (c) Odklon: $0^\circ \pm 10^\circ$;
- 5.2.3.5 pritrdilni sistemi ISOFIX morajo biti stalno na svojem mestu ali shranljivi. Pri shranljivih pritrdiščih morajo biti zahteve glede pritrdilnega sistema ISOFIX izpolnjene v položaju uporabe;
- 5.2.3.6 vsi drogovi spodnjih pritrdišč ISOFIX (če so namenjeni za uporabo) ali vse trajno nameščene vodilne naprave morajo biti vidne, brez stiskanja blazine sedeža ali naslona sedeža, če je pogled usmerjen proti drogu ali vodilni napravi, v navpični vzdolžni ravnini, ki poteka skozi središče droga ali vodilne naprave, vzdolž črte, ki z vodoravno ravnino tvori kot z odklonom 30 stopinj navzgor.

Kot alternativa zgornji zahtevi se vozilo trajno označi ob vsakem drogu ali vodilni napravi. Ta oznaka mora po izbiri proizvajalca vključevati nekaj od naslednjega:

- 5.2.3.6.1 vsaj simbol s slike 12 v Prilogi 9, sestavljen iz kroga s premerom najmanj 13 mm in s piktogramom; simbol pa mora izpolnjevati naslednje pogoje:
- (a) piktogram mora biti v kontrastu z ozadjem kroga;
 - (b) piktogram mora biti nameščen blizu posameznega droga sistema;
- 5.2.3.6.2 beseda „ISOFIX“ z velikimi črkami, visokimi najmanj 6 mm.
- 5.2.4 Pritrdišča za zgornje privezi ISOFIX, zasnova in namestitve:

Na zahtevo proizvajalca avtomobilov se lahko namesto tega uporabijo tudi metode, opisane v odstavkih 5.2.4.1 in 5.2.4.2.

Metoda, opisana v odstavku 5.2.4.1, se lahko uporabi samo, če se na sedežu vozila nahaja pritrtilno mesto ISOFIX.

- 5.2.4.1 Ob upoštevanju odstavkov 5.2.4.3 in 5.2.4.4 se mora tisti del vsakega pritrdišča za zgornjo privez ISOFIX, ki je namenjen za povezavo s sponko za zgornjo privez ISOFIX, nahajati največ 2 000 mm od referenčne točke rame in znotraj osenčenega območja (kot je prikazano na slikah 6 do 10 v Prilogi 9) določenega položaja sedenja, za katerega je vgrajeno, s sklicem na model, opisan v SAE J 826 (julij 1995) in prikazan na sliki 5 v Prilogi 9, v skladu z naslednjimi pogoji:
- 5.2.4.1.1 točka „H“ modela se nahaja na notni konstrukcijsko določeni točki „H“ položaja sedeža popolnoma navzdol in popolnoma nazaj, le da se model nahaja ob strani na sredini med obema spodnjima pritrdiščema ISOFIX;
- 5.2.4.1.2 linija trupa modela je pod enakim kotom glede na prečno navpično ravnino kot naslon sedeža v najbolj pokončnem položaju in
- 5.2.4.1.3 model je nameščen v navpični vzdolžni ravnini, ki vključuje točko H modela.
- 5.2.4.2 Druga možnost je, da se območje pritrdišča za zgornjo privez ISOFIX namesti s pomočjo naprave „ISO/F2“ (B), kot je opredeljena v Pravilniku št. 16 (slika 2 v Dodatku 2 k Prilogi 17), na pritrtilno mesto ISOFIX, opremljeno s spodnjimi pritrdišči ISOFIX, kot je prikazano na sliki 11 v Prilogi 9.

Položaj sedenja je položaj sedeža najbolj zadaj in najnižje, z naslonom sedeža v predvidenem položaju, ali po priporočilu proizvajalca vozila.

V pogledu od strani se mora pritrdišče za zgornjo privez ISOFIX nahajati za zadnjo stranico naprave „ISO/F2“ (B).

Presečišče zadnje strani naprave „ISO/F2“ (B) in vodoravne linije (Priloga 9, slika 11, sklic 3), ki vključuje zadnjo točko trdote, večje od 50 shore A, na vrhu naslona sedeža, določa referenčno točko 4 (Priloga 9, slika 11) na središčni črti naprave „ISO/F2“ (B). Na tej referenčni točki največji kot 45° nad vodoravno linijo določa zgornjo mejo območja pritrdišča za zgornjo privez.

V pogledu od zgoraj na referenčni točki 4 (Priloga 9, slika 11) največji kot 90°, ki sega nazaj in vstran, v pogledu od zadaj pa največji kot 40° določa 2 količini, ki omejujeta območje pritrdišča za zgornjo privez ISOFIX.

Izhodišče pasu za zgornjo privez ISOFIX (5) se nahaja na presečišču naprave „ISO/F2“ (B) in ravnine 550 mm nad vodoravno stranico (1) naprave „ISO/F2“ (B) na središčni črti (6) naprave „ISO/F2“ (B).

Poleg tega mora biti pritrdišče za zgornjo privez ISOFIX več kot 200 mm, vendar ne več kot 2 000 mm oddaljeno od izhodišča pasu za zgornjo privez ISOFIX na zadnji stranici naprave „ISO/F2“ (B), merjeno vzdolž traku, kadar je ta potegjen čez naslon sedeža do pritrdišča za zgornjo privez ISOFIX.

- 5.2.4.3 Tisti del pritrdišča za zgornjo privez ISOFIX v vozilu, ki je namenjen za povezavo s sponko za zgornjo privez ISOFIX, se lahko nahaja zunaj osenčenih območij iz odstavka 5.2.4.1 ali 5.2.4.2, če lega znotraj območja ni primerna in če je vozilo opremljeno z usmerjevalno napravo, ki
- 5.2.4.3.1 zagotovi, da pas za zgornjo privez ISOFIX deluje tako, kot da se tisti del pritrdišča, ki je namenjen za povezavo s pritrdiščem za zgornjo privez ISOFIX, nahaja znotraj osenčenega območja in
- 5.2.4.3.2 je najmanj 65 mm za linijo trupa pri netogi usmerjevalni napravi iz tkanih trakov ali premestljivi usmerjevalni napravi ali najmanj 100 mm za linijo trupa pri fiksni togi usmerjevalni napravi in
- 5.2.4.3.3 je, kadar je po vgradnji preskušena tako, kot naj bi se uporabljala, dovolj trdna, da s pritrdiščem za zgornjo privez ISOFIX prenese obremenitev iz odstavka 6.6 tega pravilnika.
- 5.2.4.4 Pritrdišče za privez se lahko vgradi v naslon sedeža, če ni na območju ovijanja pasu na vrhu naslona sedeža vozila.
- 5.2.4.5 Pritrdišče za zgornjo privez ISOFIX mora imeti dimenzije, ki omogočajo pritrditev sponke pasu za zgornjo privez ISOFIX, kakor je določeno na sliki 3.

Okrog posameznega pritrdišča za zgornjo privez ISOFIX je treba zagotoviti prostor, da se omogoči odpiranje in zapiranje pritrdišča. Pri vsakem pritrdišču za zgornjo privez ISOFIX pod pokrovom je treba pokrov označiti, na primer, z enim od simbolov ali z zrcalno sliko enega od simbolov, prikazanih na sliki 13 v Prilogi 9; pokrov mora biti snemljiv brez uporabe orodij.


- 5.3 Najmanjše število pritrdišč pasov in sistemov pritrdišč ISOFIX, ki jih je treba predvideti
- 5.3.1 Vsa vozila v kategorijah M in N (razen vozil kategorije M₂ ali M₃, ki spadajo v razred I ali A⁽³⁾), so opremljena s pritrdišči varnostnih pasov, ki izpolnjujejo zahteve iz tega pravilnika.
- 5.3.1.1 Pritrdišča sistema H-pasov, homologiranih kot pas tipa S (z navijali ali brez njih) morajo v skladu s Pravilnikom št. 16 izpolnjevati zahteve iz Pravilnika št. 14, dodatno pritrdišče ali pritrdišča, predvidena za namestitev (sklopa) mednožnega traku, pa so izvzeta iz zahtev glede trdnosti in položaja iz tega pravilnika.
- 5.3.2 Najmanjše število pritrdišč varnostnih pasov za vse sedeže, obrnjene v smeri vožnje in v obratni smeri, je določeno v Prilogi 6.
- 5.3.3 Pri zunanjih sedežih vozil kategorije N₁, prikazanih v Prilogi 6 in označenih s simbolom Ø, razen pri prednjih, pa sta dovoljeni dve spodnji pritrdišči, če je med sedežem in najbližjo bočno steno vozila prehod, ki omogoča dostop potnikov do ostalih delov vozila.

Prostor med sedežem in bočno steno se šteje za prehod, če je pri zaprtih vratih razdalja med to bočno steno in navpično vzdolžno ravnino skozi srednjico zadevnega sedeža – merjeno v legi točke R pravokotno na vzdolžno srednjo ravnino vozila – več kot 500 mm.

- 5.3.4 Pri prednjih sredinskih sedežih, prikazanih v Prilogi 6 in označenih s simbolom *, se štejeta dve spodnji pritrdišči za zadostni, če je vetrobransko steklo nameščeno zunaj referenčnega območja, določenega v Prilogi 1 k Pravilniku št. 21; če je vetrobransko steklo znotraj referenčnega območja, so potrebna tri pritrdišča.

⁽³⁾ Glej opombo 1.

Glede na pritrlišča varnostnih pasov se vetrobransko steklo šteje za del referenčnega območja, če lahko pride v statični stik s preskusno napravo po postopku, opisanem v Prilogi 1 k Pravilniku št. 21.

- 5.3.5 Pri vseh sedežih, ki so v Prilogi 6 označeni s simbolom , se predvidijo tri pritrlišča. Dve pritrlišči se lahko predvidita samo, če je izpolnjen eden od naslednjih pogojev:
- 5.3.5.1 če se neposredno pred tem sedežem nahaja sedež ali drugi deli vozila, ki so v skladu z odstavkom 3.5 Dodatka 1 k Pravilniku št. 80, ali
- 5.3.5.2 če med premikanjem vozila noben del vozila ni v referenčnem območju ali se v njem ne more nahajati ali
- 5.3.5.3 če deli vozila znotraj omenjenega referenčnega območja izpolnjujejo zahteve za absorbiranje energije iz Dodatka 6 k Pravilniku št. 80.
- 5.3.6 Za vse sklopne sedeže, za sedeže, ki se uporabljajo, ko je vozilo v mirujočem stanju, in za vse tiste sedeže katerega koli vozila, ki niso zajeti v odstavkih 5.3.1 do 5.3.4, pritrlišča pasov niso obvezna. Če pa je vozilo opremljeno s pritrlišči za take sedeže, morajo ta pritrlišča izpolnjevati določbe tega pravilnika. Za pritrlišča, namenjena samo za uporabo v povezavi z varnostnim pasom za invalide ali katerim koli drugim zadrževalnim sistemom v skladu s Prilogo 8 Pravilnika št. 107, Spremembe 02, ni treba, da izpolnjujejo zahteve tega pravilnika.
- 5.3.7 Pri zgornjem nivoju dvonivojskega vozila se zahteve za sredinski prednji sedež uporabljajo tudi za zunanje prednje sedeže.
- 5.3.8 Najmanjše število pritrtilnih mest ISOFIX, ki jih je treba predvideti.
- 5.3.8.1 Vsa vozila kategorije M₁ morajo biti opremljena z najmanj dvema pritrtilnima mestoma ISOFIX, ki izpolnjujeta zahteve tega pravilnika.
- Vsaj dve pritrtilni mesti ISOFIX morata biti opremljeni tako s pritrtilnim sistemom ISOFIX kot s pritrliščem za zgornjo privez ISOFIX.
- Tip in število naprav ISOFIX, opredeljenih v Pravilniku št. 16, ki se jih lahko namesti na vsako pritrtilno mesto ISOFIX, sta določena v Pravilniku št. 16.
- 5.3.8.2 Ne glede na odstavke 5.3.8.1 pritrtilna mesta ISOFIX niso obvezna, če je vozilo opremljeno s samo eno vrsto sedežev.
- 5.3.8.3 Ne glede na odstavke 5.3.8.1 je treba v drugi vrsti sedežev namestiti vsaj enega od obeh sistemov pritrtilnih mest ISOFIX.
- 5.3.8.4 Če je pritrtilni sistem ISOFIX nameščen na prednjem sedežu, zavarovanem s čelno zračno blazino, mora biti vgrajena naprava za deaktiviranje te zračne blazine.
- 5.3.8.5 Ne glede na odstavke 5.3.8.1 mora biti pri enem ali več integriranih „vgrajenih“ sistemih za zadrževanje otrok število pritrtilnih mest ISOFIX, ki jih je treba predvideti, najmanj dva minus število integriranih „vgrajenih“ sistemov za zadrževanje otrok masnih skupin 0 ali 0 + ali 1.
- 5.3.8.6 Ne glede na določbo odstavka 5.3.8.1 se kabriolette, kot so opredeljeni v odstavku 8.1 Priloge 7 h Konsolidirani resoluciji o konstrukciji vozil (R.E.3) ⁽⁴⁾, z več kot eno vrsto sedežev opremi z najmanj dvema spodnjima pritrliščema ISOFIX. Če so taka vozila opremljena s pritrliščem za zgornjo privez ISOFIX, mora le-to izpolnjevati ustrezne določbe tega pravilnika.
- 5.3.9 Pri sedežih, ki jih je mogoče obrniti ali namestiti v drugih smereh za uporabo pri mirujočem vozilu, se zahteve iz odstavka 5.3.1 uporabljajo samo za tiste smeri, ki so namenjene za običajno rabo med vožnjo po cesti, v skladu s tem pravilnikom. Opomba v tem pomenu mora biti zabeležena v opisnem listu.

⁽⁴⁾ Dokument TRANS/WP29/78/Rev.1/Sprem.2, kakor je bil nazadnje spremenjen s Spremembo 4.

- 5.4 Položaj pritrdišč varnostnih pasov (glej sliko 1 v Prilogi 3)
- 5.4.1 Splošno
- 5.4.1.1 Pritrdišča za kateri koli pas se lahko bodisi v celoti nahajajo na konstrukciji vozila, na konstrukciji sedeža ali na katerem koli drugem delu vozila ali pa so porazdeljena med temi lokacijama.
- 5.4.1.2 Katero koli pritrdišče varnostnega pasu se lahko uporabi za pritrditev koncev dveh sosednjih varnostnih pasov, pod pogojem, da izpolnjuje preskusne zahteve.
- 5.4.2 Položaj učinkovitih spodnjih pritrdišč varnostnih pasov
- 5.4.2.1 Prednji sedeži vozil kategorije M_1
- Pri motornih vozilih kategorije M_1 mora biti kot α_1 (razen na strani sponke) v območju med 30 in 80 stopinjami, kot α_2 (na strani sponke) pa na območju med 45 in 80 stopinjami. Obe zahtevi glede kotov veljata za vse običajne lege prednjih sedežev med vožnjo. Če je vsaj eden izmed kotov α_1 in α_2 nespremenjen (npr. pritrdišče, pritrjeno na sedež) v vseh običajnih legah sedeža med vožnjo, mora imeti vrednost $60 \pm 10^\circ$. Pri nastavljivih sedežev z napravo za nastavljanje, kakor je opisana v odstavku 2.12, s kotom naklona naslona sedeža manjšim od 20° (glej sliko 1 v Prilogi 3), je kot α_1 lahko manjši od najmanjše zgoraj določene vrednosti (30°), če ni manjši od 20° v kateri koli običajni legi sedeža med vožnjo.
- 5.4.2.2 Zadnji sedeži vozil kategorije M_1
- Pri motornih vozilih kategorije M_1 morata biti kota α_1 in α_2 v območju med 30 in 80 stopinjami pri vseh zadnjih sedežih. Če so zadnji sedeži nastavljivi, zgornja kota veljata za vse običajne lege sedežev med vožnjo.
- 5.4.2.3 Prednji sedeži vozil kategorij, drugačnih od kategorije M_1
- Pri motornih vozilih drugih kategorij kot M_1 morata biti kota α_1 in α_2 med 30 in 80 stopinjami za vse običajne lege prednjih sedežev med vožnjo. Če je pri prednjih sedežih vozil, katerih največja dovoljena masa ne presega 3,5 tone, vsaj eden izmed kotov α_1 in α_2 nespremenjen za vse običajne lege sedežev med vožnjo, mora biti njegova vrednost $60 \pm 10^\circ$ (npr. pritrdišče, pritrjeno na sedež).
- 5.4.2.4 Zadnji sedeži in posebni prednji ali zadnji sedeži vozil kategorij, drugačnih od kategorije M_1
- Pri vozilih drugih kategorij, razen kategorije M_1 , sta lahko pri:
- (a) sedežnih klopeh;
- (b) nastavljivih sedežih (prednjih in zadnjih) z napravo za nastavljanje, kakor je opisana v odstavku 2.12, s kotom naklona naslona sedeža manjšim od 20° (glej sliko 1 v Prilogi 3), in
- (c) drugih zadnjih sedežih
- kota α_1 in α_2 med 20° in 80° za vse običajne lege uporabe. Če je pri prednjih sedežih vozil, katerih največja dovoljena masa ne presega 3,5 tone, vsaj eden izmed kotov α_1 in α_2 nespremenjen za vse običajne lege sedežev med vožnjo, mora biti njegova vrednost $60 \pm 10^\circ$ (npr. pritrdišče, pritrjeno na sedež).
- Pri sedežih vozil kategorij M_2 in M_3 , razen pri prednjih sedežih, morata biti kota α_1 in α_2 med 45 in 90 stopinj za vse običajne lege uporabe.

5.4.2.5 Razdalja med obema navpičnima ravninama, ki sta vzporedni z vzdolžno srednjo ravnino vozila in potekata vsaka skozi drugo izmed obeh učinkovitih spodnjih pritrdišč L_1 in L_2 istega varnostnega pasu, ne sme biti krajša od 350 mm. Pri sredinskih sedežih v zadnjih vrstah sedežev vozil kategorij M_1 in N_1 zgoraj omenjena razdalja ne sme biti krajša od 240 mm, pod pogojem, da sredinskega zadnjega sedeža ni mogoče zamenjati z nobenim od ostalih sedežev vozila. Vzdolžna srednja ravnina sedeža mora potekati med točkama L_1 in L_2 in mora biti od teh točk oddaljena najmanj 120 mm.

5.4.3 Položaj učinkovitih zgornjih pritrdišč varnostnih pasov (glej Prilogo 3)

5.4.3.1 Če se uporablja vodilo varnostnega pasu ali podobna naprava, ki vpliva na položaj učinkovitega zgornjega pritrdišča pasu, se ta položaj določi na običajen način ob upoštevanju položaja pritrdišča, če vzdolžna srednjica traku poteka skozi točko J_1 , ki se zaporedoma določi iz točke R s pomočjo naslednjih treh odsekov:

RZ: odsek linije trupa, ki se meri od točke R navzgor, dolg 530 mm;

ZX: odsek, pravokoten na vzdolžno srednjo ravnino vozila, ki se meri od točke Z proti pritrdišču, dolg 120 mm;

XJ₁: odsek, pravokoten na ravnino, določeno z odsekoma RZ in ZX, ki se meri od točke X naprej, dolg 60 mm.

Točka J_2 je opredeljena kot točka, simetrična na točko J_1 glede na navpično vzdolžno ravnino, ki poteka skozi linijo trupa (opisano v odstavku 5.1.2) preskusne lutke, ki sedi na zadnjem sedežu.

Če je uporabljena dvovratna izvedba, ki omogoča dostop do prednjih in zadnjih sedežev, in je zgornje pritrdišče vgrajeno na mesto „B“, mora biti sistem zasnovan tako, da ne ovira dostopa v vozilo ali izstopa iz njega.

5.4.3.2 Efektivno zgornje pritrdišče se mora nahajati pod ravnino FN, ki poteka pravokotno na vzdolžno srednjo ravnino sedeža in z linijo trupa oklepa kot 65° . Pri zadnjih sedežih se ta kot lahko zmanjša na 60° . Ravnina FN mora biti postavljena tako, da seka linijo trupa v točki D, in sicer tako, da je $DR = 315 \text{ mm} + 1,8 S$. Če pa je $S \leq 200 \text{ mm}$, potem je $DR = 675 \text{ mm}$.

5.4.3.3 Efektivno zgornje pritrdišče pasu se mora nahajati za ravnino FK, ki poteka pravokotno na vzdolžno srednjo ravnino sedeža in seka linijo trupa pod kotom 120° v točki B, in sicer tako, da je $BR = 260 \text{ mm} + S$. Če je $S \geq 280 \text{ mm}$, lahko proizvajalec po lastni presoji uporabi enačbo $BR = 260 \text{ mm} + 0,8 S$.

5.4.3.4 Vrednost S ne sme biti manjša od 140 mm.

5.4.3.5 Efektivno zgornje pritrdišče pasu se mora nahajati za navpično ravnino, ki je pravokotna na vzdolžno srednjo ravnino vozila in poteka skozi točko R, kot je prikazano v Prilogi 3.

5.4.3.6 Efektivno zgornje pritrdišče pasu se mora nahajati nad vodoravno ravnino, ki poteka skozi točko C, določeno v odstavku 5.1.4.

5.4.3.7 Razen zgornjega pritrdišča, določenega v odstavku 5.4.3.1, se lahko predvidijo še druga učinkovita zgornja pritrdišča, če je izpolnjen eden od naslednjih pogojev:

5.4.3.7.1 dodatna pritrdišča izpolnjujejo zahteve iz odstavkov 5.4.3.1 do 5.4.3.6;

5.4.3.7.2 dodatna pritrdišča se lahko uporabljajo brez pomoči orodij, izpolnjujejo zahteve iz odstavkov 5.4.3.5 in 5.4.3.6 ter se nahajajo v enem od območij, ki se določijo s premikom območja, prikazanega na sliki 1 v Prilogi 3 k temu pravilniku, za 80 mm v navpični smeri navzgor ali navzdol;

- 5.4.3.7.3 pritrdišča so namenjena za H-pas, izpolnjujejo zahteve iz odstavka 5.4.3.6, če se nahajajo za prečno ravnino, ki poteka skozi referenčno črto, in so nameščena:
- 5.4.3.7.3.1 pri enem samem pritrdišču v območju, skupnem dvema ploskovnima kotoma, ki ju tvorita navpičnici, ki potekata skozi točki J_1 in J_2 , kot sta opredeljeni v odstavku 5.4.3.1, in katerih vodoravni prerez je prikazan na sliki 2 v Prilogi 3 k temu pravilniku;
- 5.4.3.7.3.2 pri dveh pritrdiščih v ustreznem izmed zgoraj določenih ploskovnih kotov, če posamezno pritrdišče ni oddaljeno več kot 50 mm od simetrične in zrcalne lege drugega pritrdišča glede na ravnino P (kot je opredeljena v odstavku 5.1.6) zadevnega sedeža.
- 5.5 Mere navojnih izvrtin pritrdišč
- 5.5.1 Pritrdišče pasu mora imeti navojno izvrtino 11,11 mm oz. 7/16 palca (20 UNF 2B).
- 5.5.2 Če proizvajalec opremi vozilo z varnostnimi pasovi, ki so pritrjeni na vseh pritrdiščih, predpisanih za zadevni sedež, tem pritrdiščem ni treba izpolnjevati zahteve iz odstavka 5.5.1, če izpolnjujejo ostale določbe tega pravilnika. Poleg tega se zahteva iz odstavka 5.5.1 ne nanaša na dodatna pritrdišča, ki izpolnjujejo zahtevo iz odstavka 5.4.3.7.3.
- 5.5.3 Varnostni pas mora biti mogoče ločiti od pritrdišča brez poškodbe slednjega.
6. PRESKUSI
- 6.1 Splošni preskusi pritrdišč varnostnih pasov
- 6.1.1 Ob izpolnjevanju določb iz odstavka 6.2 in na zahtevo proizvajalca:
- 6.1.1.1 se lahko preskusi opravijo bodisi na konstrukciji vozila ali na dokončanem vozilu;
- 6.1.1.2 so lahko preskusi omejeni na pritrdišča za en sam sedež ali za skupino sedežev, če:
- (a) imajo zadevna pritrdišča enake konstrukcijske lastnosti kot pritrdišča za ostale sedeže ali skupino sedežev in
- (b) so, kadar so taka pritrdišča nameščena v celoti ali delno na sedež ali skupino sedežev, konstrukcijske lastnosti sedeža ali skupine sedežev enake kot pri ostalih sedežih ali skupinah sedežev;
- 6.1.1.3 so lahko okna in vrata vgrajena ali ne in zaprta ali ne;
- 6.1.1.4 so lahko vgrajeni vsi običajno nameščeni pritrdilni elementi, ki prispevajo k trdnosti konstrukcije vozila.
- 6.1.2 Sedeži morajo biti vgrajeni in postavljeni v položaj za vožnjo ali uporabo, ki ga izbere tehnična služba, pristojna za opravljanje homologacijskih preskusov, in ki zagotavlja najbolj neugodne pogoje glede trdnosti sistema. Položaj sedežev mora biti naveden v poročilu. Če ima sedež naslon z nastavljivim naklonom, ga je treba blokirati, kot to določa proizvajalec, če pa tega podatka ni, mora biti v položaju, ki ustreza dejanskemu kotu naklona naslona sedeža, ki je pri vozilih kategorij M_1 in N_1 čim bližje 25° , pri vozilih vseh ostalih kategorij pa čim bližje 15° .
- 6.2 Zaščita vozila za preskuse pritrdišč varnostnih pasov in za preskuse pritrdišč ISOFIX
- 6.2.1 Način zaščite vozila med preskusom ne sme povzročiti ojačanja pritrdišč varnostnih pasov ali pritrdišč ISOFIX in območja namestitve teh pritrdišč kot tudi ne zmanjšanja običajnih deformacij konstrukcije.

- 6.2.2 Naprava za pritrditev se šteje za ustrezno, če ne vpliva na območje, ki se razteza preko celotne širine konstrukcije, in če blokira ali drži vozilo ali konstrukcijo spredaj na razdalji najmanj 500 mm od pritrdišča, ki ga je treba preskusiti, zadaj pa najmanj 300 mm od tega pritrdišča.
- 6.2.3 Priporočljivo je, da konstrukcija stoji na nosilcih, nameščenih približno vzporedno z osmi koles, ali, če to ni mogoče, vzporedno s točkami pritrditve vzmetenja.
- 6.2.4 Če se uporablja postopek pritrditve, drugačen od tistega, predpisanega v odstavkih 6.2.1 do 6.2.3 tega pravilnika, je treba predložiti dokaze o njegovi ustreznosti.

6.3 Splošne zahteve za preskus pritrdišč varnostnih pasov

- 6.3.1 Vsa pritrdišča varnostnih pasov v isti skupini sedežev se preskušajo sočasno. Če pa obstaja nevarnost, da bi nesimetrična obremenitev sedežev in/ali pritrdišč varnostnih pasov lahko povzročila okvare, se lahko opravi dodaten preskus z nesimetrično obremenitvijo.

- 6.3.2 Natezna sila mora delovati v smeri, ki ustreza položaju sedenja pod kotom $10 \text{ stopinj} \pm 5^\circ$ nad vodoravnico v ravnini, ki je vzporedna z vzdolžno srednjo ravnino vozila.

Uporabiti je treba 10-odstotno predobremenitev z dovoljenim odstopanjem ± 30 odstotkov ciljne obremenitve; obremenitev je treba povečati na 100 odstotkov ustrezne ciljne obremenitve.

- 6.3.3 Polno delovanje obremenitve je treba doseči čim hitreje in v času delovanja obremenitve, ki ni daljši od 60 sekund.

Vendar pa lahko proizvajalec zahteva, da se delovanje obremenitve doseže v 4 sekundah.

Pritrdišča pasov morajo zdržati predpisano obremenitev najmanj 0,2 sekunde.

- 6.3.4 Naprave za obremenitev z natezno silo, ki se uporabljajo pri preskusih, opisanih v odstavku 6.4 spodaj, so prikazane v Prilogi 5. Naprave, prikazane na sliki 1 v Prilogi 5, se postavijo na blazino sedeža in se nato, ko je to mogoče, potisnejo nazaj v naslon sedeža, medtem ko se jih tesno ovije s pasom. Napravo, prikazano na sliki 2 v Prilogi 5, se postavi na svoje mesto in čez njo namesti pas, ki se tesno zategne. Med tem postopkom se na pritrdiščih varnostnih pasov ne sme izvajati predobremenitve, ki bi bila večja od najmanjše predobremenitve, potrebne za pravilno namestitvev preskusne naprave.

Naprava za obremenitev z natezno silo bodisi 254 mm ali 406 mm, ki se uporabi na vseh sedežih, mora biti taka, da je njena širina čim bližja razdalji med spodnjimi pritrdišči.

Položaj naprave za obremenitev z natezno silo mora preprečevati medsebojne vplive med vlečnim preskusom, ki negativno vpliva na obremenitev in porazdelitev obremenitve.

- 6.3.5 Pritrdišča pasov za sedeže, opremljene z zgornjimi pritrdišči pasov, morajo biti preskušena pod naslednjimi pogoji:

- 6.3.5.1 Prednji zunanji sedeži:

Na pritrdiščih se opravi preskus iz odstavka 6.4.1, pri katerem se ta obremenijo z napravo, ki posnema geometrijo tritočkovnega varnostnega pasu z vgrajenim navijalom in prekretnim vodilom na zgornjem pritrdišču pasu. Če je vgrajenih več pritrdišč, kot je predpisano v odstavku 5.3, je treba na teh pritrdiščih opraviti tudi preskus iz odstavka 6.4.5, pri katerem se pritrdišča obremenijo s silami z napravo, ki posnema geometrijo tipa varnostnega pasu, ki naj bi bil nanje pritrjen.

- 6.3.5.1.1 Če na obvezno spodnje zunanje pritrđišče ni namešeno navijalo ali če je le-to namešeno na zgornjem pritrđišču, se preskus iz odstavka 6.4.3 opravi tudi na spodnjih pritrđiških pasov.
- 6.3.5.1.2 V zgornjem primeru se lahko na zahtevo proizvajalca preskusi, predpisani v odstavkih 6.4.1 in 6.4.3, opravijo na dveh različnih konstrukcijah.
- 6.3.5.2 Zadnji zunanji sedeži in vsi sredinski sedeži:
- Na pritrđiških se opravi preskus iz odstavka 6.4.2, pri katerem se pritrđišča obremenijo s silami z napravo, ki posnema geometrijo tritočkovnega varnostnega pasu brez navijala, in preskus iz odstavka 6.4.3, pri katerem se obremenitve prenašajo na spodnja pritrđišča z napravo, ki posnema geometrijo trebušnega varnostnega pasu. Preskusa se lahko na zahtevo proizvajalca opravita na dveh različnih konstrukcijah.
- 6.3.5.3 Če proizvajalec vozilo opremi z varnostnimi pasovi, se lahko na ustreznih pritrđiških na zahtevo proizvajalca opravi samo preskus, pri katerem se obremenitve nanje prenašajo z napravo, ki posnema geometrijo tipa pasov, ki naj bi bili pritrjeni na ta pritrđišča.
- 6.3.6 Če na zunanjih sedežih in sredinskih sedežih ni zgornjih pritrđišč pasov, se na spodnjih pritrđiških opravi preskus iz odstavka 6.4.3, pri katerem se obremenitve nanje prenašajo z napravo, ki posnema geometrijo trebušnega varnostnega pasu.
- 6.3.7 Če je vozilo zasnovano tako, da se lahko vanj namestijo tudi naprave, ki ne omogočajo pritrjevanja varnostnih pasov neposredno na pritrđišča brez vmesnih kolotov ali drugih podobnih naprav ali zahtevajo dodatna pritrđišča poleg tistih iz odstavka 5.3, mora biti varnostni pas ali sklop žic, kolotov itd., ki sestavljajo opremo varnostnega pasu, pritrjen na pritrđišča na vozilu s tako napravo, na pritrđiških pa se opravijo preskusi iz odstavka 6.4.
- 6.3.8 Pri preskušanju se lahko uporablja tudi metoda, ki je drugačna od predpisane v odstavku 6.3, vendar je treba v tem primeru dokazati njeno enakovrednost.
- 6.4 Posebne zahteve za preskuse pritrđišč varnostnih pasov
- 6.4.1 Preskus pri tritočkovnem varnostnem pasu z navijalom in prekretnim vodilom na zgornjem pritrđišču varnostnega pasu
- 6.4.1.1 Na zgornje pritrđišče se namesti posebno prekretno vodilo za žico ali pas, primerno za prenos obremenitve s potezne naprave, ali prekretno vodilo, ki ga dobavi proizvajalec.
- 6.4.1.2 Potezno napravo (glej sliko 2 v Prilogi 5), pritrjeno na pritrđišča ustreznega varnostnega pasu, se z napravo, ki posnema geometrijo prsnega traku varnostnega pasu, obremeni s preskusno silo $1\ 350\ \text{daN} \pm 20\ \text{daN}$. Pri vozilih drugih kategorij kot M_1 in N_1 mora biti preskusna sila $675 \pm 20\ \text{daN}$, razen za vozila kategorij M_3 in N_3 , pri katerih mora biti preskusna sila $450 \pm 20\ \text{daN}$.
- 6.4.1.3 Istočasno mora delovati na potezno napravo, pritrjeno na spodnji pritrđišči pasu, vlečna sila $1\ 350\ \text{daN} \pm 20\ \text{daN}$ (glej sliko 1 v Prilogi 5). Pri vozilih drugih kategorij kot M_1 in N_1 mora biti preskusna sila $675 \pm 20\ \text{daN}$, razen za vozila kategorij M_3 in N_3 , pri katerih mora biti preskusna sila $450 \pm 20\ \text{daN}$.
- 6.4.2 Preskus pri tritočkovnem varnostnem pasu brez navijala ali z navijalom na zgornjem pritrđišču varnostnega pasu

- 6.4.2.1 Potezno napravo (glej sliko 2 v Prilogi 5), pritrjeno na zgornje pritrdišče varnostnega pasu, in nasprotno spodnje pritrdišče istega varnostnega pasu se obremeni s preskusno silo $1\ 350\ \text{daN} \pm 20\ \text{daN}$, pri čemer se uporabi navijalo (če ga proizvajalec dobavlja), pritrjeno na zgornje pritrdišče varnostnega pasu. Pri vozilih drugih kategorij kot M_1 in N_1 mora biti preskusna sila $675 \pm 20\ \text{daN}$, razen za vozila kategorij M_3 in N_3 , pri katerih mora biti preskusna sila $450 \pm 20\ \text{daN}$.
- 6.4.2.2 Sočasno z natezno silo $1\ 350\ \text{daN} \pm 20\ \text{daN}$ se obremeni potezna naprava (glej sliko 1 v Prilogi 5), pritrjena na spodnji pritrdišči pasov. Pri vozilih drugih kategorij kot M_1 in N_1 mora biti preskusna sila $675 \pm 20\ \text{daN}$, razen za vozila kategorij M_3 in N_3 , pri katerih mora biti preskusna sila $450 \pm 20\ \text{daN}$.
- 6.4.3 Preskus pri trebušnem varnostnem pasu
- Potezno napravo (glej sliko 1 v Prilogi 5), pritrjeno na obe spodnji pritrdišči pasov, se obremeni z preskusno silo $2\ 225\ \text{daN} \pm 20\ \text{daN}$. Pri vozilih drugih kategorij kot M_1 in N_1 mora biti preskusna sila $1\ 110 \pm 20\ \text{daN}$, razen za vozila kategorij M_3 in N_3 , pri katerih mora biti preskusna sila $740 \pm 20\ \text{daN}$.
- 6.4.4 Preskus pritrdišč pasov, ki so bodisi v celoti nameščena na konstrukciji sedeža ali pa porazdeljena med konstrukcijo vozila in konstrukcijo sedeža
- 6.4.4.1 Opravijo se preskusi iz odstavkov 6.4.1, 6.4.2 in 6.4.3 zgoraj, pri tem pa se vsak sedež in vsaka skupina sedežev obremenijo še z dodatno silo, navedeno spodaj.
- 6.4.4.2 Obremenitvam, navedenim v odstavkih 6.4.1, 6.4.2 in 6.4.3 zgoraj, se doda še sila, enaka dvajsetkratni teži celotnega sedeža. Na sedeže ali ustrezne dele sedeža se usmeri pospešek, ki ustreza fizikalnemu učinku teže zadevnega sedeža na pritrdišča sedežev. Dodatno obremenitev ali obremenitve in porazdelitev teh določi proizvajalec in potrdi tehnična služba.
- Pri vozilih kategorij M_2 in N_2 mora biti ta sila enaka desetkratni teži celotnega sedeža, pri kategorijah M_3 in N_3 pa 6,6-kratni teži celotnega sedeža.
- 6.4.5 Preskus pri uporabi posebnih tipov varnostnih pasov
- 6.4.5.1 Potezno napravo (glej sliko 2 v Prilogi 5), pritrjeno na pritrdišča takega varnostnega pasu, se z napravo, ki posnema geometrijo trebušnega varnostnega pasu oz. pasov obremeni s preskusno silo $1\ 350 \pm 20\ \text{daN}$.
- 6.4.5.2 Hkrati se z vlečno silo $1\ 350 \pm 20\ \text{daN}$ obremeni potezno napravo (glej sliko 3 v Prilogi 5), ki je pritrjena na obe spodnji pritrdišči varnostnega pasu.
- 6.4.5.3 Pri vozilih drugih kategorij kot M_1 in N_1 mora biti preskusna sila $675 \pm 20\ \text{daN}$, razen za vozila kategorij M_3 in N_3 , pri katerih mora biti preskusna sila $450 \pm 20\ \text{daN}$.
- 6.4.6 Preskus pri nazaj obrnjenih sedežih
- 6.4.6.1 Točke pritrdišča se preskusijo s silami, predpisanimi v odstavkih 6.4.1, 6.4.2 ali 6.4.3. V vsakem primeru mora preskusna sila ustrezati obremenitvi, predpisani za vozila kategorije M_3 ali N_3 .
- 6.4.6.2 Skladno s postopkom, predpisanim v odstavku 6.3, mora biti preskusna sila usmerjena naprej glede na zadevni sedež.
- 6.5 Pri skupini sedežev, kot je opisano v odstavku 1 Priloge 7, se lahko po izbiri proizvajalca avtomobila opravi dinamični preskus iz Priloge 7 kot alternativa statičnemu preskusu, predpisanemu v odstavkih 6.3 in 6.4.

- 6.6 Zahteve za statični preskus.
- 6.6.1 Trdnost sistemov pritrdišč ISOFIX se preskusi, kot je predpisano v odstavku 6.6.4.3, z delovanjem sil na napravo za delovanje statičnih sil (NDSS) ob dobro pritrjenih priključkih ISOFIX.
- Pri pritrdišču za zgornjo privez ISOFIX se opravi dodatni preskus, kot je predpisano v odstavku 6.6.4.4.
- Vsa pritrdilna mesta ISOFIX iste vrste sedežev, ki se lahko uporabljajo istočasno, se preskusijo istočasno.
- 6.6.2 Preskus se lahko opravi bodisi na dokončanem vozilu ali na zadostnih delih vozila, da je reprezentativen za trdnost in togost konstrukcije vozila.
- Okna in vrata so lahko vgrajena ali ne in zaprta ali ne.
- Vgrajeni so lahko vsi običajno nameščeni pritrdilni elementi, ki prispevajo k trdnosti konstrukcije vozila.
- Preskus je lahko omejen na pritrdilno mesto ISOFIX za en sam sedež ali za skupino sedežev, če:
- (a) ima zadevno pritrdilno mesto ISOFIX enake konstrukcijske lastnosti kot pritrdilno mesto ISOFIX za ostale sedeže ali skupino sedežev in
- (b) so, kadar so taka pritrdilna mesta ISOFIX nameščena v celoti ali delno na sedež ali skupino sedežev, konstrukcijske lastnosti sedeža ali skupine sedežev enake kot pri ostalih sedežih ali skupinah sedežev.
- 6.6.3 Če so sedeži in naslon za glavo nastavljivi, se preskusijo v položaju, ki ga določi tehnična služba, v omejenem obsegu, ki ga predpiše proizvajalec avtomobila, kot je določeno v Dodatku 3 k Prilogi 17 k Pravilniku št. 16.
- 6.6.4 Sile, smeri in omejitve poti.
- 6.6.4.1 Na sredino spodnje sprednje prečke naprave za delovanje statičnih sil (NDSS) se usmeri sila $135\text{ N} \pm 15\text{ N}$ za nastavitev vzdolžnega položaja zadnjega podaljška naprave NDSS in odpravo morebitne ohlapnosti ali napetosti med NDSS in njenim nosilcem.
- 6.6.4.2 Sile se usmerijo na NDSS v smeri naprej in pod kotom v skladu s tabelo 1.

Tabela 1

Smeri sil med preskusom

Naprej	$0^\circ \pm 5^\circ$	$8\text{ kN} \pm 0,25\text{ kN}$
Pod kotom	$75^\circ \pm 5^\circ$ (z obeh strani, pri čemer kot merimo s sprednje strani, če pa je ena stran šibkejša ali sta obe strani simetrični, pa samo z ene strani)	$5\text{ kN} \pm 0,25\text{ kN}$

Če proizvajalec tako zahteva, se lahko vsak od teh preskusov opravi na različnih konstrukcijah.

Sile v smeri naprej se usmerijo pod kotom delovanja začetne sile $10 \pm 5^\circ$ nad vodoravno ravnino. Poševne sile se usmerijo vodoravno $0^\circ \pm 5^\circ$. Sila predobremenitve $500\text{ N} \pm 25\text{ N}$ se usmeri v predpisano točko obremenitve X, označeno na sliki 2 v Prilogi 9. Polno delovanje obremenitve je treba doseči čim hitreje in v času delovanja obremenitve, ki ni daljši od 30 sekund. Vendar pa lahko proizvajalec zahteva, da se delovanje obremenitve doseže v 2 sekundah. Sila se ohranja najmanj 0,2 s.

Vse meritve je treba opraviti v skladu s standardom ISO 6487 z razredom kanalske frekvence (CFC) 60 Hz ali s katero koli drugo enakovredno metodo.

6.6.4.3 Preskusi izključno sistema pritrdišč ISOFIX:

6.6.4.3.1 Preskus s silo v smeri naprej:

Vodoravna vzdolžna pot (po predobremenitvi) točke X naprave za delovanje statičnih sil mora biti med delovanjem sile $8 \text{ kN} \pm 0,25 \text{ kN}$ omejena na 125 mm, trajna deformacija, vključno s pretrgom ali prelomom katerega koli spodnjega pritrdišča ISOFIX ali površine okrog njega, pa ne predstavlja okvare, če zdrži predpisano silo za določen čas.

6.6.4.3.2 Preskus s silo v poševni smeri:

Pot v smeri sile (po predobremenitvi) točke X naprave za delovanje statičnih sil mora biti med delovanjem sile $5 \text{ kN} \pm 0,25 \text{ kN}$ omejena na 125 mm, trajna deformacija, vključno s pretrgom ali prelomom katerega koli spodnjega pritrdišča ISOFIX ali površine okrog njega, pa ne predstavlja okvare, če zdrži predpisano silo za določen čas.

6.6.4.4 Preskus sistemov pritrdišč ISOFIX in pritrdišča za zgornjo privez ISOFIX:

Med napravo za delovanje statičnih sil in pritrdišče za zgornjo privez je treba usmeriti napeto silo $50 \text{ N} \pm 5 \text{ N}$. Vodoravna pot (po predobremenitvi) točke X mora biti med delovanjem sile $8 \text{ kN} \pm 0,25 \text{ kN}$ omejena na 125 mm, trajna deformacija, vključno z delnim pretrgom ali prelomom katerega koli spodnjega pritrdišča ISOFIX in pritrdišča za zgornjo privez ali površine okrog njiju, pa ne predstavlja okvare, če zdrži predpisano silo za določen čas.

Tabela 2

Omejitve poti

Smer sile	Največja pot točke X naprave NDSS
Naprej	125 mm vzdolžno
Pod kotom	125 mm v smeri sile

6.6.5 Dodatne sile.

6.6.5.1 Vztrajnostne sile na sedežu.

Pri položaju namestitve, pri katerem se obremenitev prenaša v sklop sedeža vozila in ne neposredno v konstrukcijo vozila, se opravi preskus, s katerim se zagotovi, da je trdnost pritrdišč sedežev vozila na konstrukciji vozila zadovoljiva. V tem preskusu se na sedež ali ustrezni del sklopa sedeža vodoravno in vzdolžno v smeri naprej usmeri sila, enaka 20-kratni teži ustreznih delov sklopa sedeža, kar ustreza fizikalnemu učinku teže zadevnega sedeža na pritrdišča sedežev. Dodatno obremenitev ali obremenitve in porazdelitev teh določi proizvajalec in potrdi tehnična služba.

Na zahtevo proizvajalca se lahko med zgoraj opisanimi statičnimi preskusi dodatna obremenitev usmeri v točko X naprave za delovanje statičnih sil.

Če je v sedež vozila vgrajeno pritrdišče za zgornjo privez, je treba ta preskus izvesti s pasom za zgornjo privez ISOFIX.

Ne sme priti do preloma in izpolnjene morajo biti zahteve glede poti iz tabele 2.

OPOMBA: Tega preskusa ni treba izvesti, če je v konstrukcijo sedeža vozila vgrajeno pritrdišče sistema varnostnih pasov vozila in je sedež vozila že preskušen in homologiran, da je prestal preskuse obremenitve pritrdišč, ki jih za sistem za zadrževanje odraslih potnikov zahteva ta pravilnik.

7. PREGLED MED STATIČNIMI PRESKUSI PRITRDIŠČ VARNOSTNIH PASOV IN PO NJIH
- 7.1 Vsa pritrdišča morajo biti zmožna prestati preskus, predpisan v odstavkih 6.3 in 6.4. Trajna deformacija, vključno s pretrgom ali prelomom katerega koli pritrdišča ali površine okrog njega, ne predstavlja okvare, če zdrži predpisano silo za določen čas. Med preskusom je treba upoštevati najmanjše razdalje med efektivnimi spodnjimi pritrdišči varnostnih pasov iz odstavka 5.4.2.5 in zahteve iz odstavka 5.4.3.6 za efektivna zgornja pritrdišča varnostnih pasov.
 - 7.1.1 Pri vozilih kategorije M₁, katerih skupna dovoljena masa ne presega 2,5 tone, se, če je na konstrukcijo sedeža pritrjeno zgornje pritrdišče varnostnega pasu, efektivno zgornje pritrdišče varnostnega pasu med preskusom ne sme premakniti pred prečno ravnino, ki poteka skozi točko R in točko C zadevnega sedeža (glej sliko 1 v Prilogi 3 k temu pravilniku).

Pri vozilih, razen tistih, omenjenih zgoraj, se efektivno zgornje pritrdišče varnostnega pasu med preskusom ne sme premakniti pred prečno ravnino, ki je nagnjena za 10° naprej in poteka skozi točko R sedeža.

Med preskusom se meri največji premik točke efektivnega zgornjega pritrdišča.

Če premik točke efektivnega zgornjega pritrdišča preseže zgoraj omenjeno omejitev, mora proizvajalec tehnični službi zadovoljivo dokazati, da ni nevarnosti za potnika. Kot dokaz zadostnega prostora za preživetje se lahko, na primer, izvede preskusni postopek v skladu s Pravilnikom št. 94 ali preskus z vozičkom z ustreznim impulzom.
 - 7.2 Pri vozilih, pri katerih se uporabljajo take naprave, mora biti po odstranitvi vlečne sile še vedno mogoče ročno upravljanje naprav za odmikanje in blokiranje sedežev, ki omogočajo potnikom na vseh sedežih, da zapustijo vozilo.
 - 7.3 Po preskušanju je treba zabeležiti vse poškodbe pritrdišč varnostnih pasov in konstrukcij, ki so bili obremenjeni med preskusom.
 - 7.4 Z odstopanjem od omenjenega ni potrebno, da zgornja pritrdišča, pritrjena na enem ali več sedežih vozil kategorije M₂, katerih največja dovoljena masa presega 3,5 tone, in vozil kategorije M₃, ki izpolnjujejo zahteve iz Pravilnika št. 80, izpolnjujejo zahteve iz odstavka 7.1 v zvezi s skladnostjo z odstavkom 5.4.3.6.
8. SPREMEMBE IN RAZŠIRITEV HOMOLOGACIJE TIPA VOZILA
 - 8.1 O vseh spremembah tipa vozila se uradno obvesti upravno službo, ki je ta tip vozila homologirala. Služba lahko bodisi:
 - 8.1.1 meni, da ni verjetno, da bi imele spremembe znaten škodljiv vpliv in da v vsakem primeru vozilo še vedno izpolnjuje zahteve, ali
 - 8.1.2 od tehnične službe, pristojne za opravljanje preskusov, zahteva poročilo o nadaljnjih preskusih.
 - 8.2 O potrditvi ali zavrnitvi homologacije, z opredelitvijo sprememb, se po postopku iz odstavka 4.3 zgoraj obvesti pogodbenice Sporazuma, ki uporabljajo ta pravilnik.

- 8.3 Pristojni organ, ki izda razširitev homologacije, dodeli serijsko številko te razširitve in o tem obvesti druge pogodbenice Sporazuma iz leta 1958, ki uporabljajo ta pravilnik, s sporočilom na obrazcu, skladnem z vzorcem iz Priloge 1 k temu pravilniku.
9. SKLADNOST PROIZVODNJE
- Skladnost proizvodnih postopkov mora biti taka, kot je določeno v Dodatku 2 k Sporazumu (E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.2), ob izpolnjevanju naslednjih zahtev:
- 9.1 Vsa vozila s homologacijsko oznako, predpisano po tem pravilniku, morajo biti skladna s tipom vozila, homologiranim glede na podrobnosti, ki vplivajo na lastnosti pritrdišč varnostnih pasov, sistema pritrdišč ISOFIX in pritrdišča za zgornjo privez ISOFIX.
- 9.2 Za preverjanje skladnosti, kot je predpisano v odstavku 9.1 zgoraj, je treba opraviti naključni pregled na zadostnem številu serijsko proizvedenih vozil s homologacijsko oznako, ki jo zahteva ta pravilnik.
- 9.3 Praviloma se zgoraj omenjene preglede omeji na opravljanje meritev. Po potrebi pa se na vozilih opravi tudi nekatere izmed preskusov, opisanih v odstavku 6 zgoraj, po izboru tehnične službe, ki opravlja homologacijske preskuse.
10. KAZNI ZA NESKLADNOST PROIZVODNJE
- 10.1 Če zahteva iz odstavka 9.1 zgoraj ni izpolnjena ali če pritrdišča varnostnih pasov ali sistem pritrdišč ISOFIX in pritrdišče za zgornjo privez ISOFIX niso prestali pregledov, predpisanih v odstavku 9 zgoraj, se homologacija, podeljena za tip vozila skladno s tem pravilnikom, lahko prekliče.
- 10.2 Če pogodbenica Sporazuma, ki uporablja ta pravilnik, prekliče homologacijo, ki jo je prej podelila, o tem nemudoma obvesti druge pogodbenice, ki uporabljajo ta pravilnik, s sporočilom na obrazcu, skladnem z vzorcem iz Priloge 1 k temu pravilniku.
11. NAVODILA ZA UPORABO
- Nacionalni organi lahko zahtevajo, da pri njih registrirani proizvajalci vozil v navodilih za uporabo vozila jasno navedejo,
- 11.1 kje so pritrdišča in
- 11.2 za kakšne tipe varnostnih pasov so pritrdišča namenjena (glej točko 5 v Prilogi 1).
12. POPOLNO PRENEHANJE PROIZVODNJE
- Če imetnik homologacije povsem preneha proizvajati tip pritrdišč varnostnih pasov ali tip sistema pritrdišč ISOFIX in pritrdišča za zgornjo privez ISOFIX, homologirane v skladu s tem pravilnikom, o tem obvesti organ, ki je podelil homologacijo. Ko ta organ prejme ustrezno sporočilo, o tem obvesti druge pogodbenice Sporazuma iz leta 1958, ki uporabljajo ta pravilnik, s sporočilom na obrazcu, skladnem z vzorcem iz Priloge 1 k temu pravilniku.
13. IMENA IN NASLOVI TEHNIČNIH SLUŽB, KI IZVAJAJO HOMOLOGACIJSKE PRESKUSE, TER UPRAVNIH ORGANOV
- Pogodbenice Sporazuma iz leta 1958, ki uporabljajo ta pravilnik, sekretariatu Združenih narodov sporočijo imena in naslove tehničnih služb, ki opravljajo homologacijske preskuse, ter upravnih organov, ki podelijo homologacijo in katerim se pošljejo obrazci, izdani v drugih državah, ki potrjujejo podelitev, razširitev, zavrnitev ali preklic homologacije.

14. PREHODNE DOLOČBE
- 14.1 Od uradnega datuma začetka veljavnosti sprememb 06 nobena pogodbenica, ki uporablja ta pravilnik, ne sme zavrniti podelitve homologacij ECE po tem pravilniku, kakor je bil spremenjen s spremembami 06.
- 14.2 Po preteku 2 let od začetka veljavnosti sprememb 06 tega pravilnika pogodbenice, ki uporabljajo ta pravilnik, podelijo homologacije ECE samo, če so izpolnjene zahteve iz tega pravilnika, kakor je bil spremenjen s spremembami 06.
- 14.3 Po preteku 7 let od začetka veljavnosti sprememb 06 tega pravilnika lahko pogodbenice, ki uporabljajo ta pravilnik, zavrnejo priznanje homologacij, ki niso bile podeljene v skladu s spremembami 06 tega pravilnika. Vendar obstoječe homologacije kategorij vozil, ki jih spremembe 06 tega pravilnika ne zadevajo, ostanejo v veljavi, pogodbenice, ki uporabljajo ta pravilnik, pa jih še naprej priznavajo.
- 14.4 Za vozila, na katera se ne nanaša odstavek 7.1.1 zgoraj, ostanejo veljavne homologacije, podeljene v skladu s spremembami 04 tega pravilnika.
- 14.5 Za vozila, na katera se ne nanaša Dopolnilo 4 k spremembam 05 tega pravilnika, ostanejo veljavne obstoječe homologacije, če so bile podeljene v skladu s spremembami 05 do Dopolnila 3.
- 14.6 Od uradnega datuma začetka veljavnosti Dopolnila 5 k spremembam 05 nobena pogodbenica, ki uporablja ta pravilnik, ne sme zavrniti podelitve homologacij ECE po tem pravilniku, kakor je bil spremenjen z Dopolnilom 5 k spremembam 05.
- 14.7 Za vozila, na katera se ne nanaša Dopolnilo 5 k spremembam 05 tega pravilnika, ostanejo veljavne obstoječe homologacije, če so bile podeljene v skladu s spremembami 05 do Dopolnila 3.
- 14.8 Od 20. februarja 2005 pogodbenice, ki uporabljajo ta pravilnik, podelijo homologacije ECE za vozila kategorije M₁ samo, če so izpolnjene zahteve iz tega pravilnika, kakor je bil spremenjen z Dopolnilom 5 k spremembam 05.
- 14.9 Od 20. februarja 2007 lahko pogodbenice, ki uporabljajo ta pravilnik, zavrnejo priznanje homologacij za vozila kategorije M₁, ki niso bile podeljene v skladu z Dopolnilom 5 k spremembam 05 tega pravilnika.
- 14.10 Od 16. julija 2006 pogodbenice, ki uporabljajo ta pravilnik, podelijo homologacijo za vozila kategorije N samo, če tip vozila izpolnjuje zahteve iz tega pravilnika, kakor je bil spremenjen z Dopolnilom 5 k spremembam 05.
- 14.11 Od 16. julija 2008 lahko pogodbenice, ki uporabljajo ta pravilnik, zavrnejo priznanje homologacij za vozila kategorije N, ki niso bile podeljene v skladu z Dopolnilom 5 k spremembam 05 tega pravilnika.
- 14.12 Od uradnega datuma začetka veljavnosti sprememb 07 nobena pogodbenica, ki uporablja ta pravilnik, ne sme zavrniti podelitve homologacij ECE po tem pravilniku, kakor je bil spremenjen s spremembami 07.
- 14.13 Po 24 mesecih od začetka veljavnosti sprememb 07 pogodbenice, ki uporabljajo ta pravilnik, podelijo homologacijo ECE le, če so izpolnjene zahteve iz tega pravilnika, kot je bil spremenjen s spremembami 07.
- 14.14 Po 36 mesecih od začetka veljavnosti sprememb 07 lahko pogodbenice, ki uporabljajo ta pravilnik, zavrnejo homologacijo, ki ni bila podeljena v skladu s spremembami 07 k temu pravilniku.

-
- 14.15 Ne glede na odstavka 14.13 in 14.14 homologacije kategorij vozil v skladu s prejšnjimi spremembami Pravilnika, ki jih spremembe 07 ne zadevajo, ostanejo v veljavi, pogodbenice, ki uporabljajo ta pravilnik, pa jih še naprej priznavajo.
- 14.16 Pogodbenice lahko za nacionalno homologacijo še naprej dovoljujejo nenamestitev pritrdišč varnostnih pasov za sklopne sedeže, če njihovi nacionalni predpisi v času pristopa k temu pravilniku ne vsebujejo zahtev glede njihove obvezne namestitve; v tem primeru se te kategorije avtobusov ne morejo homologirati v skladu s tem pravilnikom.
-

PRILOGA 1

SPOROČILO

(največji format: A4 (210 × 297 mm))



Izdal: Ime homologacijskega organa

.....

- o ⁽²⁾: PODELITVI HOMOLOGACIJE
 RAZŠIRITVI HOMOLOGACIJE
 ZAVRNITVI HOMOLOGACIJE
 PREKLICU HOMOLOGACIJE
 POPOLNEM PRENEHANJU PROIZVODNJE

tipa vozila glede na pritrdišča varnostnih pasov in sisteme pritrdišč ISOFIX ter morebitna pritrdišča za zgornjo privez ISOFIX v skladu s Pravilnikom št. 14

Št. homologacije Št. razširitve

1. Tovarniška ali blagovna znamka vozila na motorni pogon
2. Tip vozila
3. Ime in naslov proizvajalca
4. Ime in naslov zastopnika proizvajalca (če obstaja)
5. Oznaka tipa pasov in navijal, odobrenih za namestitev na pritrdišča, s katerimi je opremljeno vozilo:

		Pritrdišče na (*)	
		konstrukciji vozila	konstrukciji sedeža
Prednji	Desni sedež	{ spodnji pritrdišči zgornje pritrdišče	{ zunanje notranje
	Sredinski sedež	{ spodnji pritrdišči zgornje pritrdišče	{ desno levo
	Levi sedež	{ spodnji pritrdišči zgornje pritrdišče	{ zunanje notranje
Zadnji	Desni sedež	{ spodnji pritrdišči zgornje pritrdišče	{ zunanje notranje
	Sredinski sedež	{ spodnji pritrdišči zgornje pritrdišče	{ desno levo
	Levi sedež	{ spodnji pritrdišči zgornje pritrdišče	{ zunanje notranje

(*) V dejanskem položaju vstavite naslednje črke:

- „A“ za tritočkovni pas,
 „B“ za trebušne pasove,
 „S“ za pasove posebnega tipa; v tem primeru mora biti tip naveden pod „Opombe“,
 „Ar“, „Br“ ali „Sr“ za pasove z navijali,
 „Ae“, „Be“ ali „Se“ za pasove z napravo za absorpcijo energije,
 „Are“, „Bre“ ali „Sre“ za pasove z navijali in napravami za absorpcijo energije na vsaj enem pritrdišču.

Opombe:

6. Opis sedežev ⁽³⁾:
7. Opis sistemov za nastavitev, odmikanje in blokiranje bodisi sedeža ali njegovih delov ⁽³⁾:
8. Opis pritrdišča sedeža ⁽³⁾:
9. Opis posebnega tipa varnostnega pasu, ki je obvezen pri pritrdišču, nameščenem na konstrukciji sedeža, ali ima vgrajeno napravo za absorpcijo energije:
10. Vozilo predloženo v homologacijo dne:
11. Tehnična služba, pristojna za opravljanje homologacijskih preskusov:
12. Datum poročila, ki ga je izdala ta služba:
13. Številka poročila, ki ga je izdala ta služba:
14. Homologacija podeljena/razširjena/zavrnjena/preklicana ⁽²⁾:
15. Mesto homologacijske oznake na vozilu:
16. Kraj:
17. Datum:
18. Podpis:
19. Temu sporočilu so priloženi naslednji dokumenti, vloženi pri upravni službi, ki je podelila homologacijo, in predloženi na zahtevo:
 - risbe, diagrami in načrti pritrdišč pasov, sistemov pritrdišč ISOFIX, morebitnih pritrdišč za zgornje privezi in konstrukcije vozila;
 - fotografije pritrdišč pasov, sistemov pritrdišč ISOFIX, morebitne zgornje privezi in konstrukcije vozila;
 - risbe, diagrami in načrti sedežev, njihovega pritrdišča na vozilu, sistemov za nastavitev in odmikanje sedežev in njihovih delov ter njihovih naprav za blokiranje ⁽³⁾;
 - fotografije sedežev, njihovega pritrdišča, sistemov za nastavitev in odmikanje sedežev in njihovih delov ter njihovih naprav za blokiranje ⁽³⁾.

⁽¹⁾ Številčna oznaka države, ki je podelila/razširila/zavrnila/preklicala homologacijo (glej določbe za homologacijo v Pravilniku).

⁽²⁾ Neustrezno prečrtati.

⁽³⁾ Samo, če je pritrdišče nameščeno na sedež ali če sedež podpira pas.

PRILOGA 2

NAMESTITEV HOMOLOGACIJSKE OZNAKE

VZOREC A

(glej odstavek 4.4 tega pravilnika)

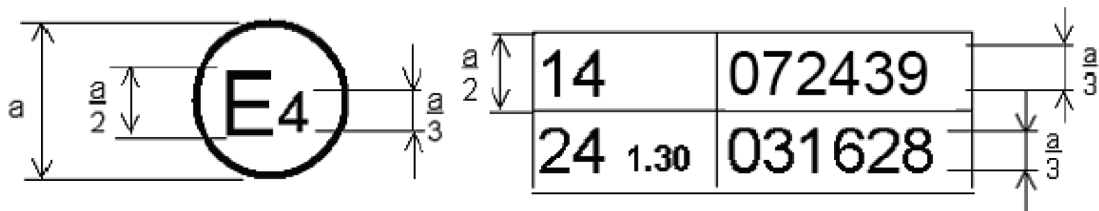


a = najmanj 8 mm

Zgornja homologacijska oznaka, pritrjena na vozilo, pomeni, da je bil zadevni tip vozila homologiran na Nizozemskem (E4) skladno s Pravilnikom št. 14 pod številko 072439 in glede na pritrdišča varnostnih pasov. Prvi dve številki homologacijske številke pomenita, da je ob podelitvi homologacije Pravilnik št. 14 že vseboval spremembe 07.

VZOREC B

(glej odstavek 4.5 tega pravilnika)



a = najmanj 8 mm

Zgornja homologacijska oznaka, pritrjena na vozilo, pomeni, da je bil zadevni tip vozila homologiran na Nizozemskem (E4) skladno s Pravilnikoma št. 14 in 24 (*) (v primeru slednjega Pravilnika je korigirani absorpcijski koeficient $1,30 \text{ m}^{-1}$). Homologacijski številki pomenita, da je na dan, ko sta bili ti homologaciji podeljeni, Pravilnik št. 14 že vseboval spremembe 07, za Pravilnik št. 24 pa so se spremembe 03 že sprejemale.

(*) Druga številka je navedena zgolj kot primer.

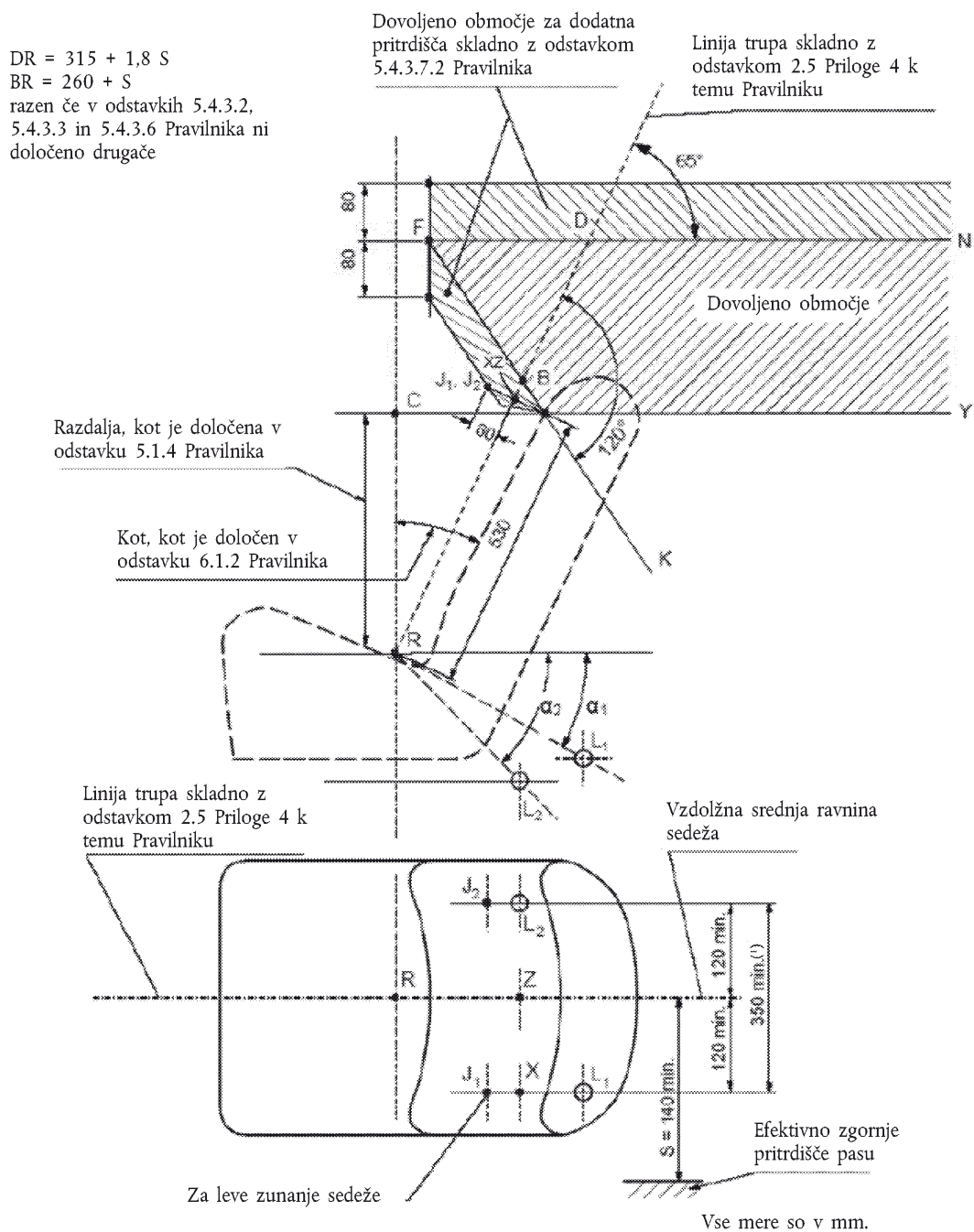
PRILOGA 3

NAMESTITEV EFEKTIVNIH PRITRDIŠČ VARNOSTNIH PASOV

Slika 1

Območja namestitve učinkovitih pritrdilnih varnostnih pasov

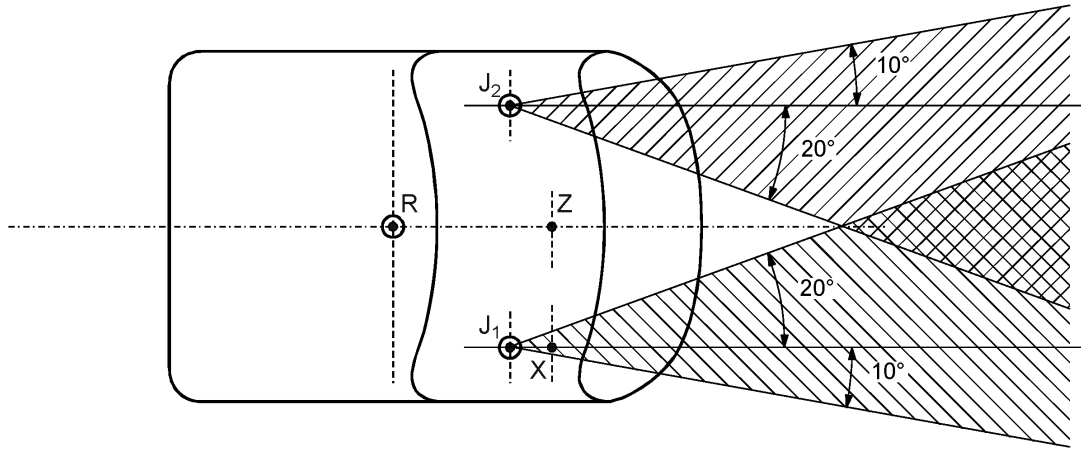
(Slika prikazuje primer, kadar je zgornje pritrdišče pritrjeno na bočno steno vozila)



(¹) Najmanj 240 mm za sredinske zadnje sedeže vozil kategorij M₁ in N₁.

Slika 2

Efektivna zgornja pritrdišča, skladna z odstavkom 5.4.3.7.3 Pravilnika



PRILOGA 4

POSTOPEK ZA DOLOČANJE TOČKE „H“ IN DEJANSKEGA NAKLONA TRUPA ZA POLOŽAJE SEDENJA V MOTORNIH VOZILIH

1. NAMEN

Postopek iz te priloge se uporablja za določanje točke H in dejanskega naklona trupa za enega ali več sedežnih mest v motornem vozilu ter za preverjanje razmerja med izmerjenimi vrednostmi in konstrukcijsko določenimi vrednostmi po navedbi proizvajalca vozila ⁽¹⁾.

2. OPREDELITEV POJMOV

Za namene te priloge:

2.1 „referenčni podatki“ pomenijo eno ali več naslednjih značilnosti sedeža:

2.1.1 točko „H“ in točko „R“ ter odnos med njima;

2.1.2 dejanski naklon trupa in konstrukcijsko določen naklon trupa ter odnos med njima;

2.2 „tridimenzionalna naprava za določanje točke „H“ (naprava 3-D H) pomeni napravo, ki se uporablja za določanje točk „H“ in dejanskih naklonov trupa. Ta naprava je opisana v Dodatku 1 k tej prilogi;

2.3 „točka „H““ pomeni vrtišče med trupom in stegnom naprave 3-D H, nameščene na sedež vozila skladno z odstavkom 4 spodaj. Točka „H“ je v središču središčne osi naprave, ki poteka med vizirnima gumboma točke H na obeh straneh naprave 3-D H. Točka „H“ teoretično ustreza točki „R“ (za dovoljena odstopanja glej spodnji odstavek 3.2.2). Ko je točka „H“ določena v skladu s postopkom iz odstavka 4, se šteje, da je fiksna glede na strukturo oblažjenega sedeža in se premika skupaj s sedežem, ko se ta nastavlja;

2.4 „točka „R““ ali „referenčna točka sedeža“ pomeni konstrukcijsko določeno točko, ki jo določi proizvajalec vozila za vsak sedež, in sicer glede na tridimenzionalni referenčni sistem;

2.5 „linija trupa“ pomeni središnico droga trupa naprave 3-D H v skrajni zadnji legi naslona;

2.6 „dejanski naklon trupa“ pomeni kot med navpičnico skozi točko „H“ in linijo trupa, izmerjen s kotomerom za kot naklona hrbta na napravi 3-D H. Dejanski naklon trupa teoretično ustreza konstrukcijsko določenemu naklonu trupa (za odstopanja glej odstavek 3.2.2 spodaj);

2.7 „konstrukcijsko določen naklon trupa“ pomeni kot med navpičnico skozi točko „R“ in linijo trupa v legi, ki ustreza konstrukcijsko določeni legi naslona sedeža, kakor jo je določil proizvajalec vozila;

2.8 „srednja ravnina potnika“ (C/LO) pomeni srednjo ravnino naprave 3-D H, postavljene na vsako konstrukcijsko določeno sedežno mesto; predstavljena je s koordinato točke „H“ na osi „y“. Pri posameznih sedežih srednja ravnina sedeža ustreza srednji ravnini potnika. Pri ostalih sedežih srednjo ravnino potnika določi proizvajalec;

2.9 „tridimenzionalni referenčni sistem“ pomeni sistem, kot je opisan v Dodatku 2 k tej prilogi;

2.10 „izhodiščne oznake“ so fizične točke (odprtine, površine, oznake ali vdolbine) na karoseriji vozila, kakor jih je določil proizvajalec;

2.11 „postavitev vozila za meritve“ pomeni lego vozila, določeno s koordinatami izhodiščnih oznak v tridimenzionalnem referenčnem sistemu.

⁽¹⁾ Za vse sedeže – razen za sprednje –, pri katerih točke „H“ ni mogoče določiti s pomočjo „tridimenzionalne naprave za točko „H““ ali drugih postopkov, se lahko po lastni presoji pristojnega organa kot referenca uporabi točka „R“ po navedbi proizvajalca.

3. ZAHTEVE
- 3.1 Navajanje podatkov
- Za vsako sedežno mesto, za katero so potrebni referenčni podatki zaradi dokazovanja skladnosti z določbami tega pravilnika, se na obrazcu iz Dodatka 3 k tej prilogi, predložijo vsi naslednji podatki ali ustrezen izbor le-teh:
- 3.1.1 koordinate točke „R“ glede na tridimenzionalni referenčni sistem;
- 3.1.2 konstrukcijsko določen naklon trupa;
- 3.1.3 vsi podatki, potrebni za nastavev sedeža (če je nastavljen) v položaj za merjenje, kakor je določeno v odstavku 4.3 spodaj.
- 3.2 Razmerje med izmerjenimi vrednostmi in konstrukcijsko določenimi vrednostmi
- 3.2.1 Koordinate točke „H“ in vrednost dejanskega naklona trupa, dobljena po postopku iz odstavka 4 spodaj, se primerjajo s koordinatami točke „R“ in vrednostjo konstrukcijsko določenega naklona trupa, ki jih je določil proizvajalec vozila.
- 3.2.2 Legi točke „R“ in točke „H“ ter razmerje med konstrukcijsko določenim naklonom trupa in dejanskim naklonom trupa se štejejo za ustrezne za zadevno sedežno mesto, če točka „H“, kakor je določena s svojimi koordinatami, leži v kvadratu s stranico 50 mm, katerega stranice potekajo v vodoravni in navpični smeri ter katerega diagonalni se sekata v točki „R“, in če je dejanski naklon trupa v območju 5 stopinj glede na konstrukcijsko določen naklon trupa.
- 3.2.3 Če so ti pogoji izpolnjeni, se za dokazovanje skladnosti z določbami tega pravilnika uporabita točka „R“ in konstrukcijsko določen naklon trupa.
- 3.2.4 Če točka „H“ ali dejanski naklon trupa ne izpolnjujeta zahtev iz odstavka 3.2.2 zgoraj, se točka „H“ in dejanski naklon trupa določita še dvakrat (skupaj trikrat). Če rezultati dveh od teh treh meritev izpolnjujejo zahteve, veljajo pogoji iz odstavka 3.2.3 zgoraj.
- 3.2.5 Če rezultati vsaj dveh od treh postopkov iz odstavka 3.2.4 ne izpolnjujejo zahtev iz odstavka 3.2.2 zgoraj ali če ni mogoče opraviti preverjanja, ker proizvajalec vozila ni posredoval podatkov o legi točke „R“ ali o konstrukcijsko določenem naklonu trupa, se uporabi srednja vrednost treh izmerjenih točk ali povprečna vrednost treh izmerjenih naklonov in se ti vrednosti štejeta za veljavni v vseh primerih, kadar se ta pravilnik sklicuje na točko „R“ ali na konstrukcijsko določen naklon trupa.
4. POSTOPEK ZA DOLOČANJE TOČKE „H“ IN DEJANSKEGA NAKLONA TRUPA
- 4.1 Po presoji proizvajalca se vozilo predhodno pripravi pri temperaturi 20 ± 10 °C, da material blazinjenja sedeža doseže sobno temperaturo. Če sedež, ki ga je treba preskušati, še ni bil uporabljen, se sedež dvakrat po eno minuto obremeni z osebo ali napravo z maso 70 do 80 kg, da bi blazinjenje sedeža postalo prožno. Na zahtevo proizvajalca morajo ostati vsi sklopi sedežev najmanj 30 minut pred postavitvijo naprave 3-D H neobremenjeni.
- 4.2 Vozilo mora biti v položaju za merjenje, kakor je določeno v odstavku 2.11 zgoraj.
- 4.3 Če je sedež nastavljen, se najprej nastavi v običajno zadnjo lego, ki se uporablja med vožnjo, kakor je določil proizvajalec vozila, pri tem pa se upoštevajo izključno vzdolžne nastavitve sedeža, brez nastavitve sedeža za druge namene. Če obstajajo druge možne nastavitve sedeža (po višini, naklonu, naslonu ipd.), je treba uporabiti nastavitve, kakor jo je določil proizvajalec vozila. Pri vzmetenih sedežih se navpična lega togo fiksira za običajno uporabo med vožnjo, kakor je določil proizvajalec.
- 4.4 Površina sedežnega mesta, na katerem je naprava 3-D H, se prekrije z bombažno tkanino, ki je dovolj velika in s primerno teksturo, opisano kot čista bombažna tkanina z 18,9 vlakna na cm^2 in s težo $0,228 \text{ kg/m}^2$ ali kot pletena ali netkana tkanina z enakovrednimi lastnostmi. Če se preskus opravlja na sedežu zunaj vozila, morajo imeti tla, na katerih je sedež, enake bistvene lastnosti ⁽¹⁾ kakor tla v vozilu, za katero je sedež namenjen.

⁽¹⁾ Kot naklona, razlika v višini pri okovju sedeža, površinska struktura itd.

- 4.5 Sedalo in hrbtišče naprave 3-D H postavite tako, da srednja ravnina potnika (C/LO) sovpadе s srednjo ravnino naprave 3-D H. Na zahtevo proizvajalca se lahko naprava 3-D H premakne bolj navznoter glede na C/LO, če je naprava 3-D H postavljena proti zunanosti tako, da rob sedeža ne dopušča izravnave naprave 3-D H.
- 4.6 Stopalo in spodnji del noge pritrdite na površino sedala posamično ali z uporabo T-profila in sklopa spodnjega dela noge. Črta, ki poteka skozi vizirne gumbе točke „H“, je vzporedna s tlemi in pravokotna na vzdolžno srednjo ravnino sedeža.
- 4.7 Nastavite položaj stopal in noge naprave 3-D H na naslednji način:
- 4.7.1 Predvideno sedežno mesto: voznik in sopotnik na zunanjem prednjem sedežu
- 4.7.1.1 Sklopi stopal in nog se pomaknejo naprej tako, da so stopala v naravni legi na tleh, po potrebi med pedali za upravljanje. Če je mogoče, je levo stopalo približno enako oddaljeno od levega roba srednje ravnine naprave 3-D H, kakor desno stopalo od desnega roba. Libela za preverjanje prečne lege naprave 3-D H se namesti v vodoravno lego, po potrebi z nastavitvijo sedala ali pa sklopa noge in stopala nazaj. Črta, ki poteka skozi vizirne gumbе točke „H“, ostane pravokotno na vzdolžno srednjo ravnino sedeža.
- 4.7.1.2 Če leve noge ni mogoče obdržati vzporedno z desno nogo in levega stopala oprtega na vozilo, premikajte levo stopalo toliko časa, dokler ne pride v tako lego. Lega vizirnih gumbov ostane nespremenjena.
- 4.7.2 Predvideno sedežno mesto: zadnje zunanje
- Za zadnje sedeže ali pomožne sedeže se noge nastavijo tako po navedbi proizvajalca. Če so stopala naslonjena na dele tal z različnimi ravnmi, je stopalo, ki pride prvo v stik s prednjim sedežem, referenčno, drugo stopalo pa se namesti tako, da prečna libela sedala naprave kaže vodoravni položaj.
- 4.7.3 Druga predvidena sedežna mesta:
- Uporabi se splošni postopek iz odstavka 4.7.1 zgoraj, le da se stopala postavijo, kakor je določil proizvajalec vozila.
- 4.8 Namestite uteži spodnjega dela noge in stegna ter poravnajte napravo 3-D H.
- 4.9 Hrbtno ploščo nagnite naprej do prednjega omejevalnika in s T-profilom odmaknite napravo 3-D H od naslona sedeža. Nato napravo 3-D H postavite nazaj na sedež po enem od naslednjih postopkov:
- 4.9.1 če naprava 3-D H drsi nazaj, uporabite naslednji postopek. Pustite, da naprava 3-D H zdrsne nazaj, dokler vodoravna, naprej usmerjena zadrževalna sila na T-profilu ni več potrebna, tj. dokler sedalo ne pride v stik z naslonom sedeža. Po potrebi prestavite spodnji del noge;
- 4.9.2 če naprava 3-D H ne drsi nazaj, uporabite naslednji postopek. Z obremenitvijo T-profila z vodoravno vzratno silo premikajte napravo 3-D H nazaj, dokler se sedalo ne dotakne naslona sedeža (glej sliko 2 Dodatka 1 k tej prilogi).
- 4.10 S silo 100 ± 10 N se deluje na sklop naslonjala in sedala naprave 3-D H v presečišču kvadranta za kot kolka in ohišja T-profila. Obremenitev mora biti v smeri črte, ki poteka vzdolž zgornjega presečišča do točke neposredno nad ohišjem stegenskega droga (glej sliko 2 v Dodatku 1 k tej prilogi). Nato hrbtno ploščo previdno naslonite na naslon sedeža. Pri nadaljevanju postopka je treba paziti, da naprava 3-D H ne zdrsne naprej.
- 4.11 Namestite desno in levo utež sedala, nato pa izmenično vseh osem uteži trupa. Napravo 3-D H obdržite v vodoravni legi.
- 4.12 Hrbtno ploščo nagnite naprej, da se zmanjša pritisk na naslon sedeža. Napravo 3-D H trikrat premaknite z ene strani na drugo v loku 10° (5° v vsako stran od navpične srednje ravnine), da odpravite morebitno trenje, nastalo med napravo 3-D H in sedežem.

Med premikanjem se lahko zgodi, da se T-profil naprave 3-D H premakne iz predpisane vodoravne in navpične lege. Zato je treba T-profil med premikanjem naprave zadrževati s primerno bočno obremenitvijo. Pri zadrževanju T-profila in premikanju naprave 3-D H je treba paziti, da ne pride do naključnih zunanjih obremenitev v navpični smeri ali v smeri naprej in nazaj.

Med tem postopkom se stopala naprave 3-D H ne smejo zadrževati. Če stopala spremenijo položaj, jih je treba pustiti v tem položaju.

Hrbtno ploščo previdno pomaknite nazaj na naslon sedeža in preverite, ali sta obe libeli na ničli. Če so se stopala med premikanjem naprave 3-D H premaknila, jih je treba vrniti v prvotni položaj po naslednjem postopku:

Vsako stopalo posebej dvignite od tal vsaj toliko, da ga ni več mogoče premakniti. Med tem dviganjem mora biti možno stopala prosto obračati; ne sme se uporabiti sile v smeri naprej ali bočne sile. Ko se posamezno stopalo postavi nazaj v prvotni položaj, se morajo pete dotikati za to predvidenega dela konstrukcije.

Bočna libela mora kazati ničlo; po potrebi se na zgornjem del hrbtne plošče uporabi bočno silo, ki zadošča za izravnavo sedala naprave 3-D H na sedežu.

- 4.13 Da bi med držanjem T-profila preprečili drsenje naprave 3-D H na sedežu naprej, storite naslednje:
- (a) hrbtno ploščo naslonite na naslon sedeža;
 - (b) izmenično uporabite vodoravno vzvratno silo, ki ne presega 25 N in pritiska na drog naklona hrbta na višini približno na sredi uteži trupa, dokler kotomer za kot kolka ne pokaže, da je stabilna lega dosežena tudi po prenehanju uporabe sil. Paziti je treba, da na napravo 3-D H ne delujejo zunanje sile v smeri navzdol ali bočne sile. Če je potrebna dodatna izravnavo naprave 3-D H, zasukajte hrbtno ploščo naprej, jo ponovno izravnajte in ponovite postopek iz odstavka 4.12.
- 4.14 Opravite vse meritve:
- 4.14.1 Izmerijo se koordinate točke „H“ glede na tridimenzionalni referenčni sistem.
 - 4.14.2 Na kotomeru za kot naklona hrbta na napravi 3-D H se odčita dejanski kot naklona trupa, pri čemer je drog trupa skrajno zadaj.
- 4.15 Pri ponovni postavitvi naprave 3-D H mora sklop sedeža ostati neobremenjen najmanj 30 minut pred ponovno postavitvijo. Naprava 3-D H ne sme ostati na sedežu dlje, kakor je potrebno za izvedbo preskusa.
- 4.16 Če se sedeži v isti vrsti lahko štejejo za podobne (sedežna klop, enaki sedeži ipd.), se za vsako vrsto sedežev določi samo ena točka „H“ in en „dejanski naklon trupa“, pri čemer se naprava 3-D H, opisana v Dodatku 1 k tej prilogi, postavi na prostor, ki se šteje za značilnega za to vrsto. Ta prostor je:
- 4.16.1 v prednji vrsti voznikov sedež;
 - 4.16.2 v zadnji vrsti ali vrstah zunanji sedež.

Dodatek 1

OPIS TRIDIMENZIONALNE NAPRAVE ZA TOČKO „H“ (*)

(Naprava 3-D H)

1. Naslonjalo in sedalo

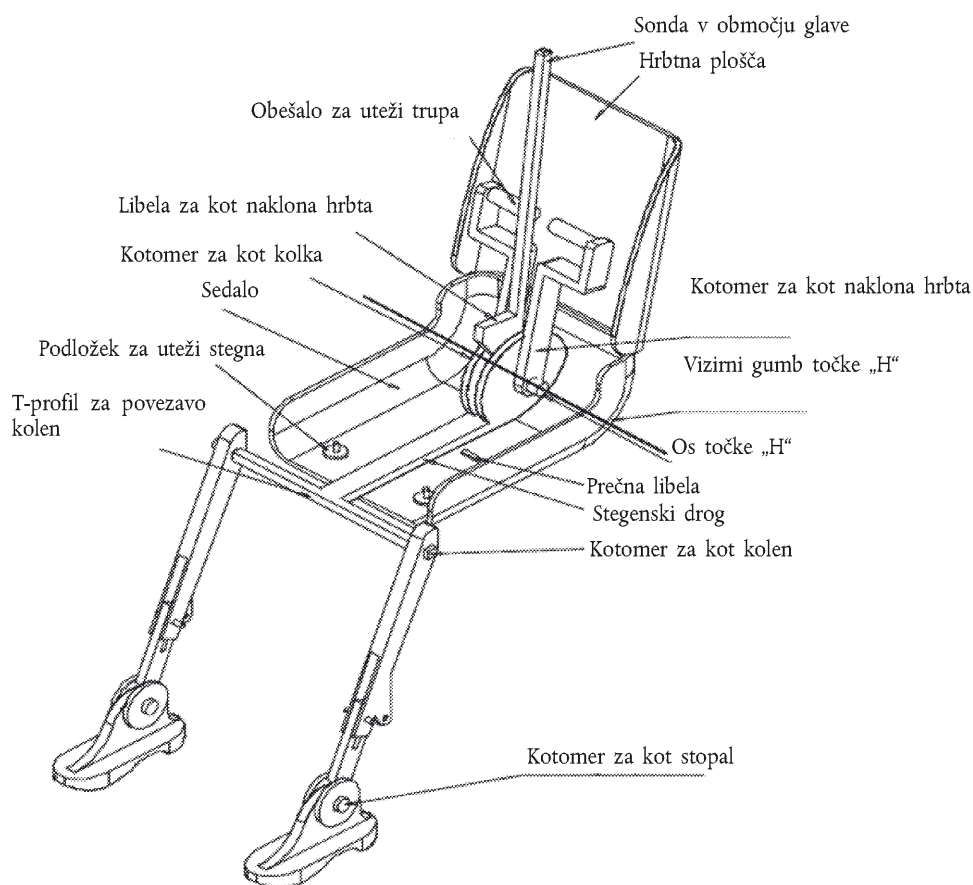
Hrbtna plošča in sedalo sta izdelana iz ojačane plastike in kovine; simulirata človeški trup in stegno in sta mehansko pritrjena v točki „H“. Za merjenje dejanskega kota trupa je v točki „H“ na sondo pritrjen kotomer. Nastavljivi stegenski drog, pritrjen na sedalo, določa središčnico stegna in se uporablja kot izhodišče za kotomer za kot kolka.

2. Elementi trupa in nog

Segmenti spodnjega dela noge so povezani s sedalom na T-profilu, ki povezuje kolena in je bočni podaljšek nastavljivega stegenskega droga. V segmentih spodnjega dela nog so vgrajeni kotomeri za merjenje kotov kolena. Sklopi čevlja in stopala so umerjeni za meritev kota stopala. Libeli se uporabljata za uravnavanje naprave v prostoru. Uteži elementov trupa, ki ustrezajo moškemu s 76 kg, so nameščene v ustreznih težiščih, da se zagotovi ugrezanie sedeža. Preveriti je treba gibljivost vseh sklepov naprave 3-D H, pri čemer ne sme nastati omembe vredno trenje.

Slika 1

Poimenovanje elementov naprave 3-D H

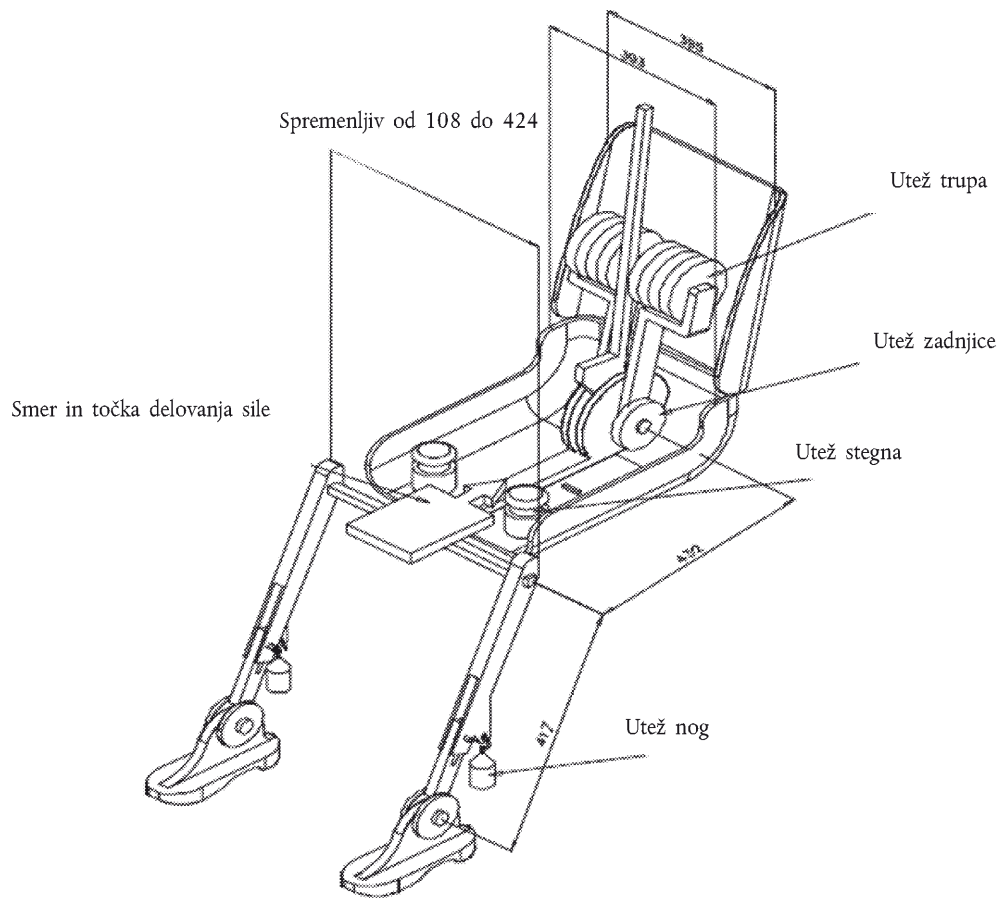


(*) Za podrobnosti o konstrukciji naprave 3-D H se obrnite na Society of Automotive Engineers (SAE), 400 Commonwealth Drive, Warrendale, Pennsylvania 15096, ZDA.

Naprava ustreza napravi, opisani v standardu ISO Standard 6549:1980.

Slika 2

Mere elementov naprave 3-D H in porazdelitev obremenitve

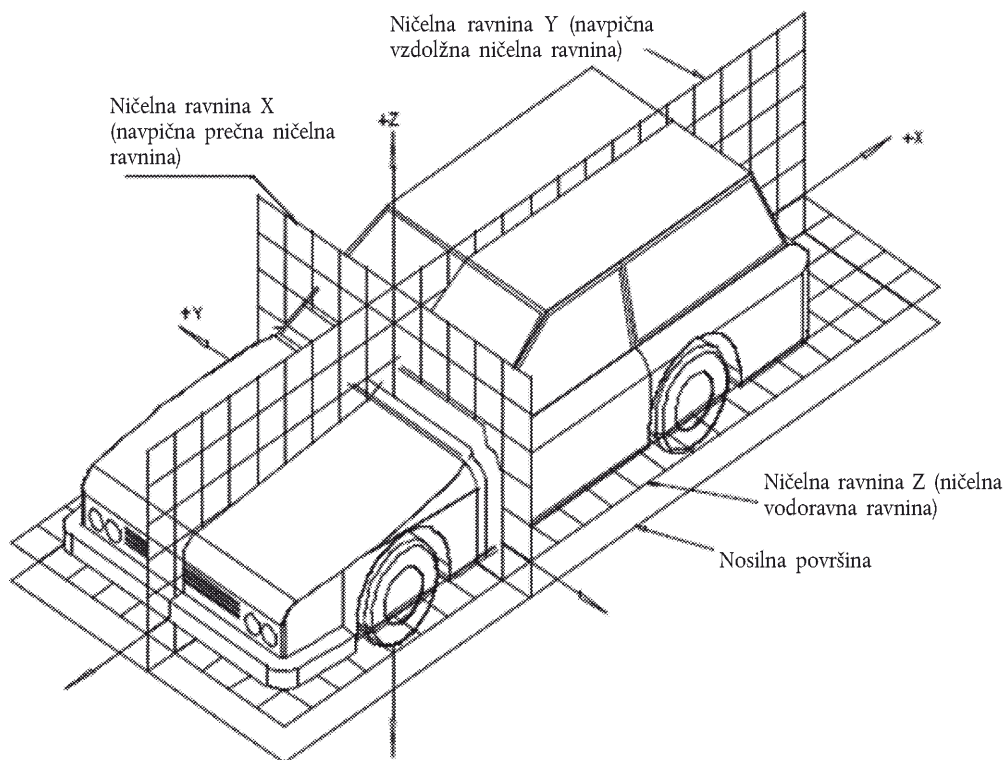


Dodatek 2

TRIDIMENZIONALNI REFERENČNI SISTEM

1. Tridimenzionalni referenčni sistem je določen s tremi pravokotnimi ravninami, kakor jih je določil proizvajalec vozila (glej sliko) (*).
2. Pri meritvah se vozilo postavi na nosilno površino tako, da koordinate izhodiščnih oznak ustrezajo vrednostim po navedbi proizvajalca.
3. Koordinate točke „R“ in točke „H“ se določijo glede na izhodiščne oznake, kakor jih je določil proizvajalec vozila.

Slika

Tridimenzionalni referenčni sistem

(*) Referenčni sistem ustreza standardu ISO 4130:1978.

Dodatek 3

REFERENČNI PODATKI O SEDEŽIH

1. Šifriranje referenčnih podatkov

Referenčni podatki so navedeni zaporedoma za vsak sedež. Sedeži so označeni z dvomestno oznako. Prva številka je arabska številka in označuje vrsto sedežev, ki se šteje od prednjega proti zadnjemu delu vozila. Druga številka je velika črka, ki označuje mesto sedeža v vrsti, gledano v smeri premikanja vozila naprej; uporabijo se naslednje črke:

L = levi

C = sredinski

R = desni

2. Opis položaja vozila za merjenje

2.1 Koordinate izhodiščnih oznak

X

Y

Z

3. Seznam referenčnih podatkov

3.1 Sedežno mesto:

3.1.1 Koordinate točke „R“

X

Y

Z

3.1.2 Konstrukcijsko določen naklon trupa:

3.1.3 Specifikacije za nastavitev sedeža (*)

vodoravno:

navpično:

kota:

kota trupa:

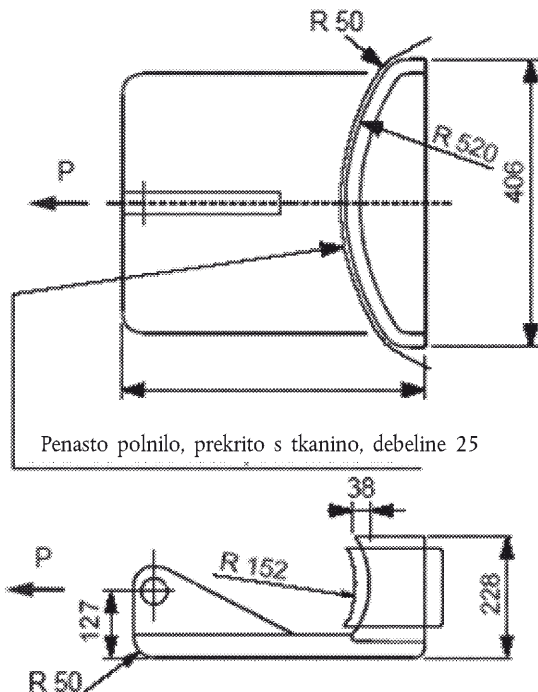
Opomba: Referenčne podatke za nadaljnja sedežna mesta navedite v točkah 3.2, 3.3 itd.

(*) Neustrezno prečrtati.

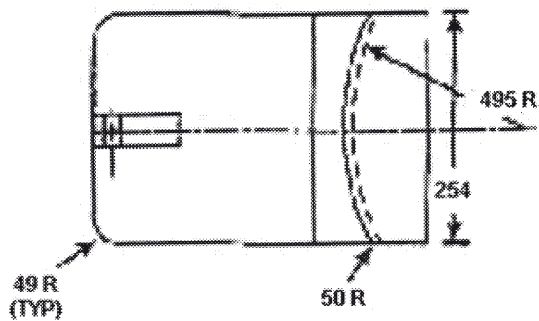
PRILOGA 5

POTEZNA NAPRAVA

Slika 1



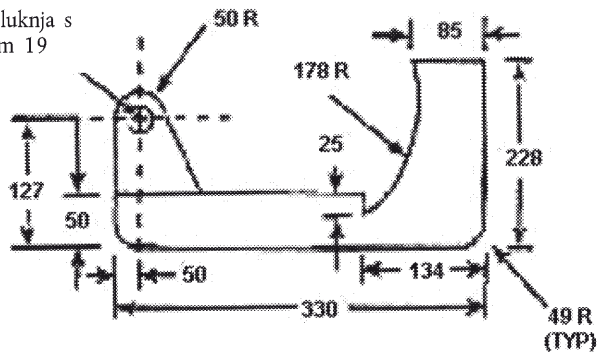
Slika 1a



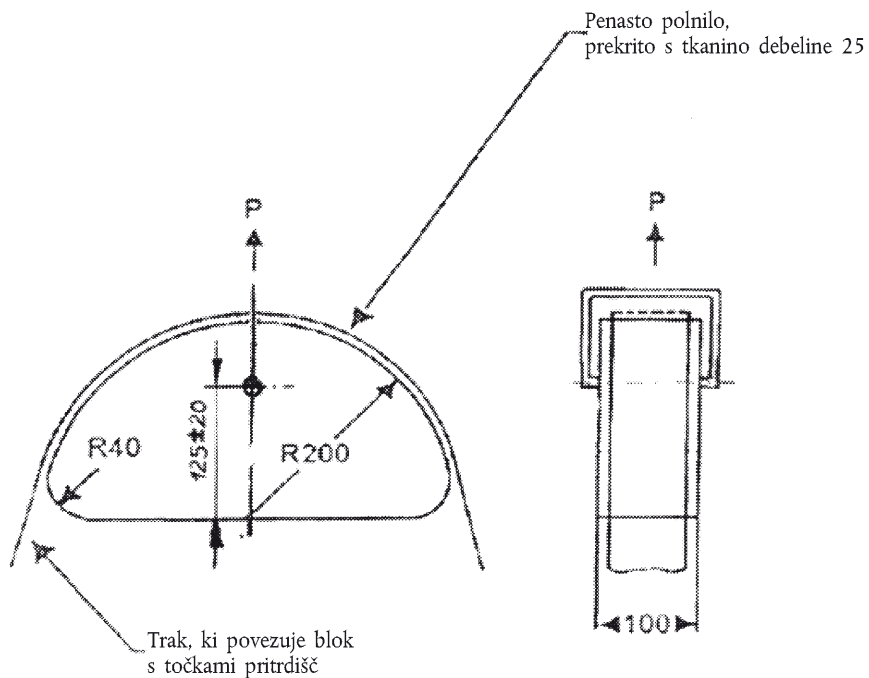
OPOMBE

1. Blok, prekrit s srednje gosto 25 mm penasto gumo, prekrito s platnom
2. Vse mere so v milimetrih (mm)

Skoznja luknja s premerom 19



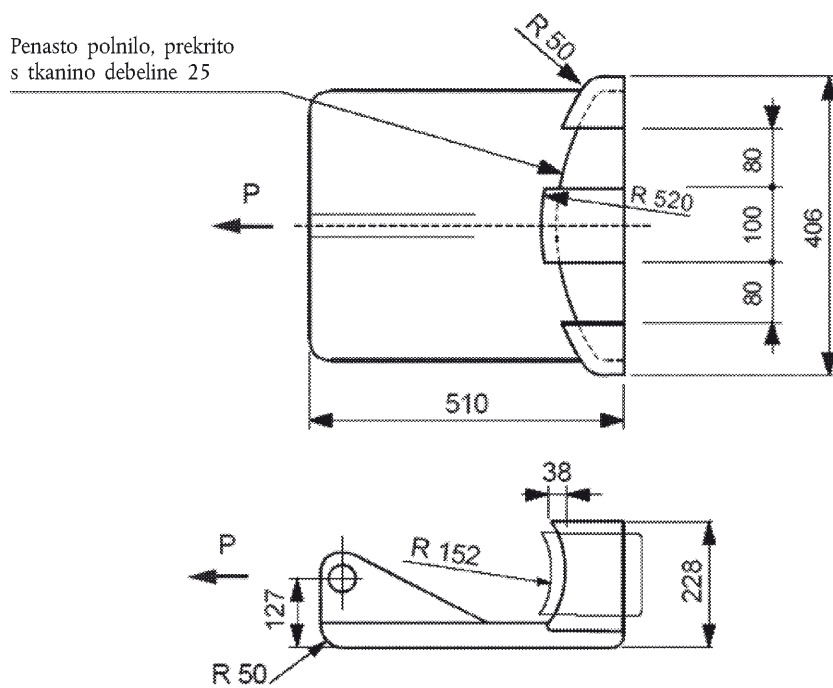
Slika 2



Vse mere so v milimetrih




Za pritrditev traku se lahko potezna naprava ramenskega pasu prilagodi z dodatkom dveh talnih robov in/ali nekaj vijakov, da se prepreči morebiten zdrs traku med vlečnim preskusom.

Slika 3




PRILOGA 6

NAJMANJŠE ŠTEVILO TOČK PRITRDIŠČ IN POLOŽAJ SPODNJIH PRITRDIŠČ

Kategorija vozila	Sedeži, obrnjeni v smeri vožnje				Zadnji sedeži v nasprotni smeri
	Zunanji		Sredinski		
	Prednji	Drugi	Prednji	Drugi	
M ₁	3	3	3	3	2
M ₂ ≤ 3,5 tone	3	3	3	3	2
M ₃ & M ₂ > 3,5 tone	3 ⊕	3 ali 2 	3 ali 2 	3 ali 2 	2
N ₁	3	3 ali 2 ∅	3 ali 2 *	2	2
N ₂ & N ₃	3	2	3 ali 2 *	2	2

Seznam simbolov:

- 2: dve spodnji pritrdišči, ki omogočata vgradnjo varnostnega pasu tipa B, ali, če to zahteva Dodatek 1 k Prilogi 13 h Konsolidirani resoluciji o konstrukciji vozil (R.E.3), tipov Br, Br3, Br4m ali Br4Nm.
- 3: dve spodnji pritrdišči in eno zgornje pritrdišče, ki omogočajo vgradnjo tritočkovnega varnostnega pasu tipa A, ali, če to zahteva Dodatek 1 k Prilogi 13 h Konsolidirani resoluciji o konstrukciji vozil (R.E.3), tipov Ar, Ar4m ali Ar4Nm.
- ∅: nanaša se na odstavek 5.3.3 (dovoljeni sta dve pritrdišči, če je sedež na notranji strani prehoda).
- *: nanaša se na odstavek 5.3.4 (dovoljeni sta dve pritrdišči, če je vetrobransko steklo zunaj referenčnega območja).
- : nanaša se na odstavek 5.3.5 (dovoljeni sta dve pritrdišči, če ni v referenčnem območju ničesar).
- ⊕: nanaša se na odstavek 5.3.7 (posebna določba za zgornji nivo vozila).

Dodatek

POLOŽAJ SPODNJIH PRITRDIŠČ – SAMO ZAHTEVE GLEDE KOTOV

Sedež		M ₁	Druga razen M ₁
Prednji (*)	na strani sponke (α_2)	45°–80°	30°–80°
	razen na strani sponke (α_1)	30°–80°	30°–80°
	konstantni kot	50°–70°	50°–70°
	klop – na strani sponke (α_2)	45°–80°	20°–80°
	klop – razen na strani sponke (α_1)	30°–80°	20°–80°
	nastavljiv sedež s kotom naklona naslona sedeža < 20°	45°–80° (α_2) (*) 20°–80° (α_1) (*)	20°–80°
Zadnji †		30°–80°	20°–80° Ψ
Sklopni	Pritrdišča varnostnih pasov niso obvezna. Če je pritrdišče vgrajeno: glej zahteve glede kotov za prednje in zadnje sedeže.		

Opombe:

†: Zunanji in sredinski.

(*) Če kot ni konstanten, glej odstavek 5.4.2.1.

Ψ: 45°–90° pri sedežih v vozilih kategorij M₂ in M₃.

PRILOGA 7

DINAMIČNI PRESKUS KOT ALTERNATIVA STATIČNEMU PRESKUSU TRDNOSTI PRITRDIŠČ VARNOSTNIH PASOV

1. PODROČJE UPORABE

Ta priloga opisuje dinamični preskus z vozičkom, ki se lahko izvede kot alternativa statičnemu preskusu trdnosti pritrdišč varnostnih pasov, predpisanem v odstavkih 6.3 in 6.4 tega pravilnika.

Ta alternativa se lahko na zahtevo proizvajalca avtomobila uporabi za skupino sedežev, kadar so vsa sedežna mesta opremljena s tritočkovnimi varnostnimi pasovi, s katerimi je povezan omejevalnik obremenitve prsnega koša, in kadar skupina sedežev vključuje tudi sedežno mesto, katerega zgornje pritrdišče varnostnega pasu je nameščeno na konstrukciji sedeža.

2. PREDPISI

2.1 Med dinamičnim preskusom, predpisanim v odstavku 3 te priloge, ne sme priti do pretrga na nobenem pritrdišču ali površini okrog njega. Dovoljen pa je programiran pretrg, potreben za delovanje omejevalnika obremenitve.

Upoštevati je treba najmanjše razdalje med efektivnimi spodnjimi pritrdišči, opredeljene v odstavku 5.4.2.5 tega pravilnika, ter zahteve za efektivna zgornja pritrdišča, opredeljene v odstavku 5.4.3.6 tega pravilnika in, kadar je to primerno, dopolnjene z naslednjim odstavkom 2.1.1.

2.1.1 Pri vozilih kategorije M₁, katerih skupna dovoljena masa ne presega 2,5 tone, se zgornje pritrdišče varnostnega pasu, če je pritrjeno na konstrukcijo sedeža, ne sme premakniti pred prečno ravnino, ki poteka skozi točko R in točko C zadevnega sedeža (glej sliko 1 v prilogi 3 k temu pravilniku).

Pri vozilih, razen tistih, navedenih zgoraj, se zgornje pritrdišče varnostnega pasu ne sme premakniti pred prečno ravnino, ki je nagnjena za 10° naprej in poteka skozi točko R sedeža.

2.2 Pri vozilih, pri katerih se uporabljajo take naprave, mora biti po preskusu še vedno mogoče ročno upravljanje naprav za odmikanje in blokiranje sedežev, ki omogočajo potnikom na vseh sedežih, da zapustijo vozilo.

2.3 Priročnik lastnika vozila mora vsebovati navedbe, da se posamezni varnostni pas nadomesti samo s homologiranim varnostnim pasom za zadevno sedežno mesto v vozilu, in še zlasti opredeliti tista sedežna mesta, na katera se lahko namesti samo ustrezni varnostni pas, opremljen z omejevalnikom obremenitve.

3. POGOJI ZA DINAMIČNI PRESKUS

3.1 Splošni pogoji

Za preskus, opisan v tej prilogi, se uporabljajo splošni pogoji iz odstavka 6.1 tega pravilnika.

3.2 Namestitve in priprava

3.2.1 Voziček

Voziček mora biti izdelan tako, da po preskusu ni trajno deformiran. Voden mora biti tako, da v fazi trčenja odstopanje v navpični ravnini ne presega 5°, v vodoravni ravnini pa 2°.

3.2.2 Pritrditev konstrukcije vozila

Del konstrukcije vozila, ki velja za bistvenega za trdnost vozila glede pritrdišč sedežev in pritrdišč varnostnih pasov, se pritrdi na voziček v skladu z odredbami iz odstavka 6.2 tega pravilnika.

3.2.3 Sistemi za zadrževanje potnikov

3.2.3.1 Sistemi za zadrževanje potnikov (celotni sedeži, sklopi varnostnih pasov in omejevalniki obremenitev) se namestijo na konstrukcijo vozila v skladu s specifikacijami za vozila serijske proizvodnje.

Okolje vozila nasproti preskušane sedežu (armaturna plošča, sedež itd., odvisno od preskušane sedeža) se lahko montira na preskusni voziček. Če obstaja čelna zračna blazina, jo je treba deaktivirati.

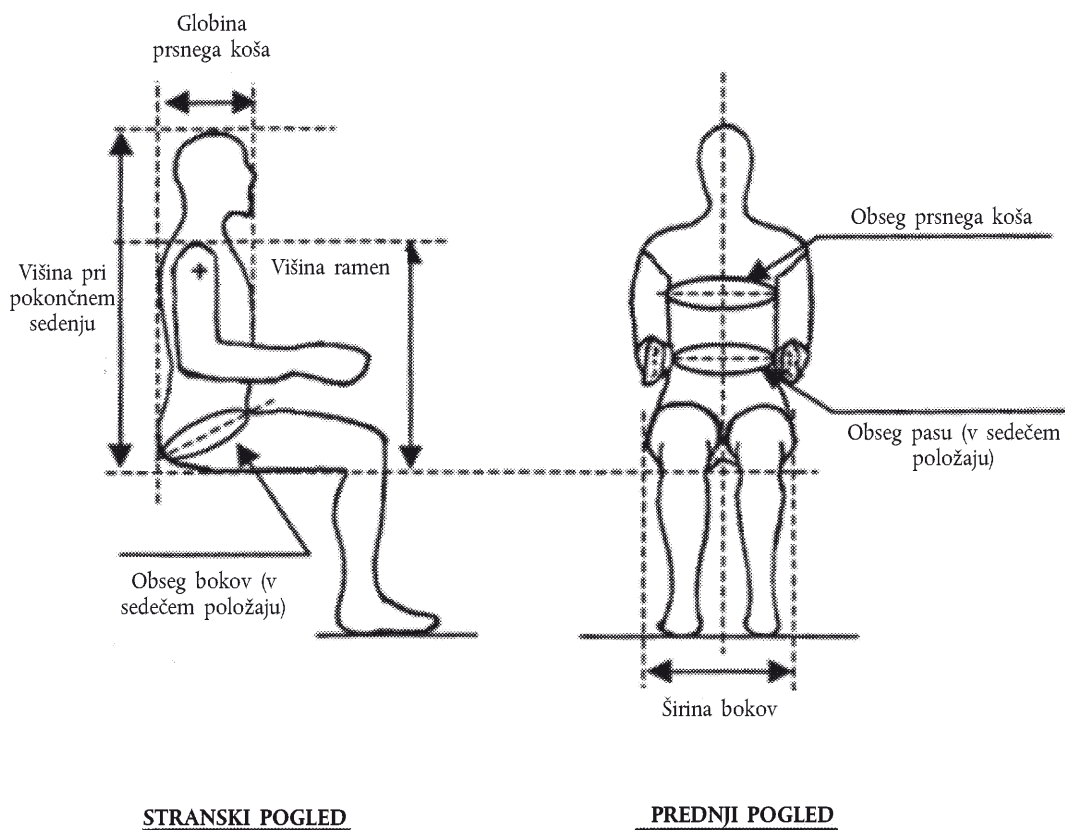
- 3.2.3.2 Na zahtevo proizvajalca avtomobila in v dogovoru s tehnično službo, pristojno za opravljanje preskusov, nekaterih komponent sistemov za zadrževanje potnikov, z izjemo celotnih sedežev, sklopov varnostnih pasov in omejevalnikov obremenitve, ni treba namestiti na preskusni voziček ali se jih lahko nadomesti s komponentami, ki so enako ali manj toge in katerih mere so vključene v mere notranje opreme vozila, pod pogojem, da je preskušana konfiguracija za sile, ki delujejo na pritrdišča sedežev in varnostnih pasov, vsaj tako neugodna kot serijska konfiguracija.
- 3.2.3.3 Sedeže je treba nastaviti, kakor je predpisano v odstavku 6.1.2 tega pravilnika, v položaju za uporabo, ki ga tehnična služba, pristojna za opravljanje preskusov, izbere kot tistega, ki ustvarja najbolj neugodne razmere za trdnost pritrdišč in je združljiv s namestitvijo preskusnih lutk v vozilu.
- 3.2.4 Preskusne lutke
- Preskusno lutko, katere mere in masa so določene v Prilogi 8, je treba namestiti na vse sedeže in zavarovati z varnostnim pasom v vozilu.
- Za preskusno lutko niso potrebni nobeni instrumenti.
- 3.3 Preskus
- 3.3.1 Voziček se poganja tako, da je med preskusom njegova hitrost 50 km/h. Zaustavljanje vozička mora biti omejeno na hodnik, določen v Prilogi 8 Pravilnika št. 16.
- 3.3.2 Če je primerno, se aktiviranje dodatnih naprav za zadrževanje (zategovalnikov ipd., razen zračnih blazin) sproži skladno z navedbami proizvajalca avtomobila.
- 3.3.3 Zagotoviti je treba, da premik pritrdišč varnostnih pasov ne presega omejitev iz odstavkov 2.1 in 2.1.1 te priloge.
-

PRILOGA 8

SPECIFIKACIJE PRESKUSNE LUTKE (*)

Masa	97,5 ± 5 kg
Višina pri pokončnem sedenju	965 mm
Širina bokov (v sedečem položaju)	415 mm
Obseg bokov (v sedečem položaju)	1 200 mm
Obseg pasu (v sedečem položaju)	1 080 mm
Globina prsnega koša	265 mm
Obseg prsnega koša	1 130 mm
Višina ramen	680 mm
Dovoljeno odstopanje za vse dolžinske mere	± 5 odstotkov

Opomba: Skica z razlago mer je podana na sliki spodaj.



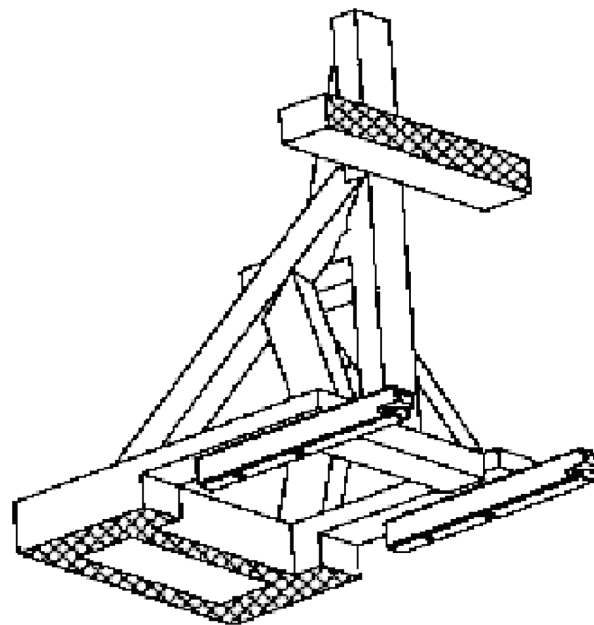
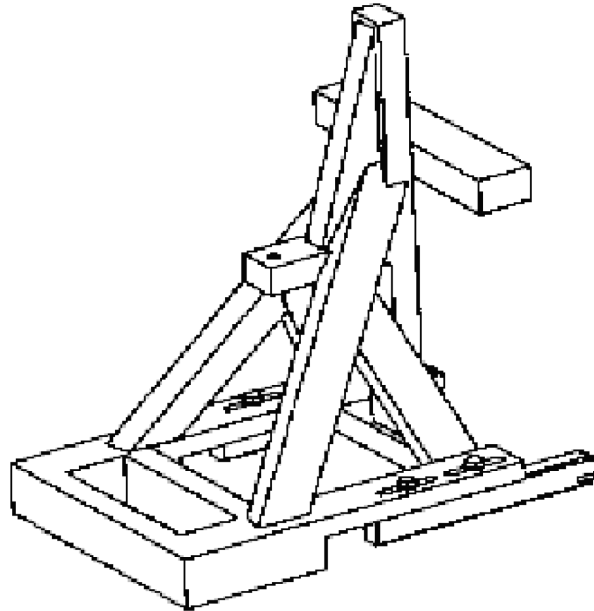
(*) Naprave, opisane v Australian Design Rule (ADR) 4/03 in Federal Motor Vehicle Safety Standard (FMVSS) št. 208, se štejejo za enakovredne.

PRILOGA 9

PRITRDILNI SISTEMI ISOFIX IN PRITRDIŠČA ZA ZGORNJE PRIVEZI ISOFIX

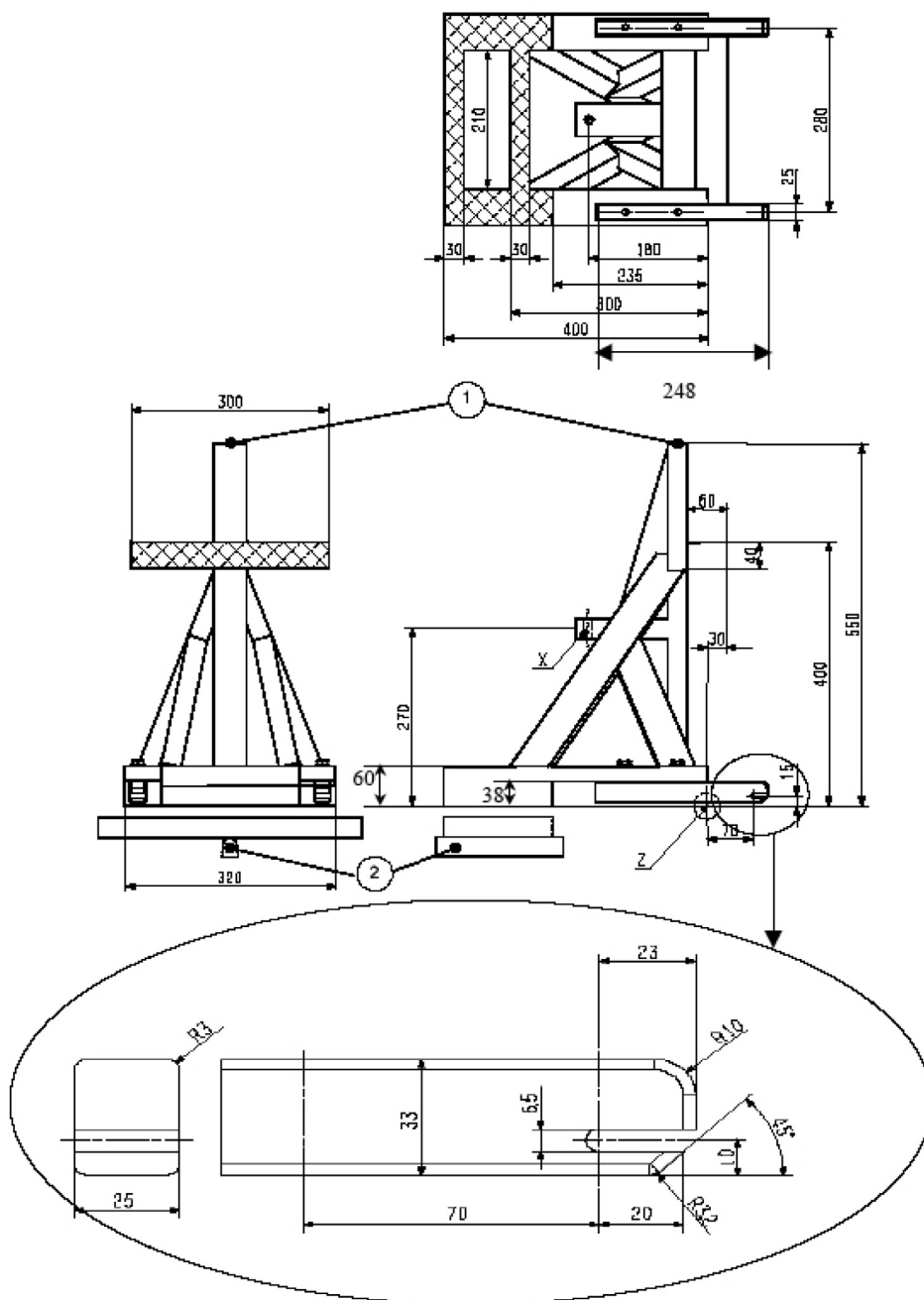
Slika 1

Naprava za delovanje statičnih sil (NDSS), izometrični pogledi



Slika 2

Naprava za delovanje statičnih sil (NDSS), mere



Mere so v milimetrih

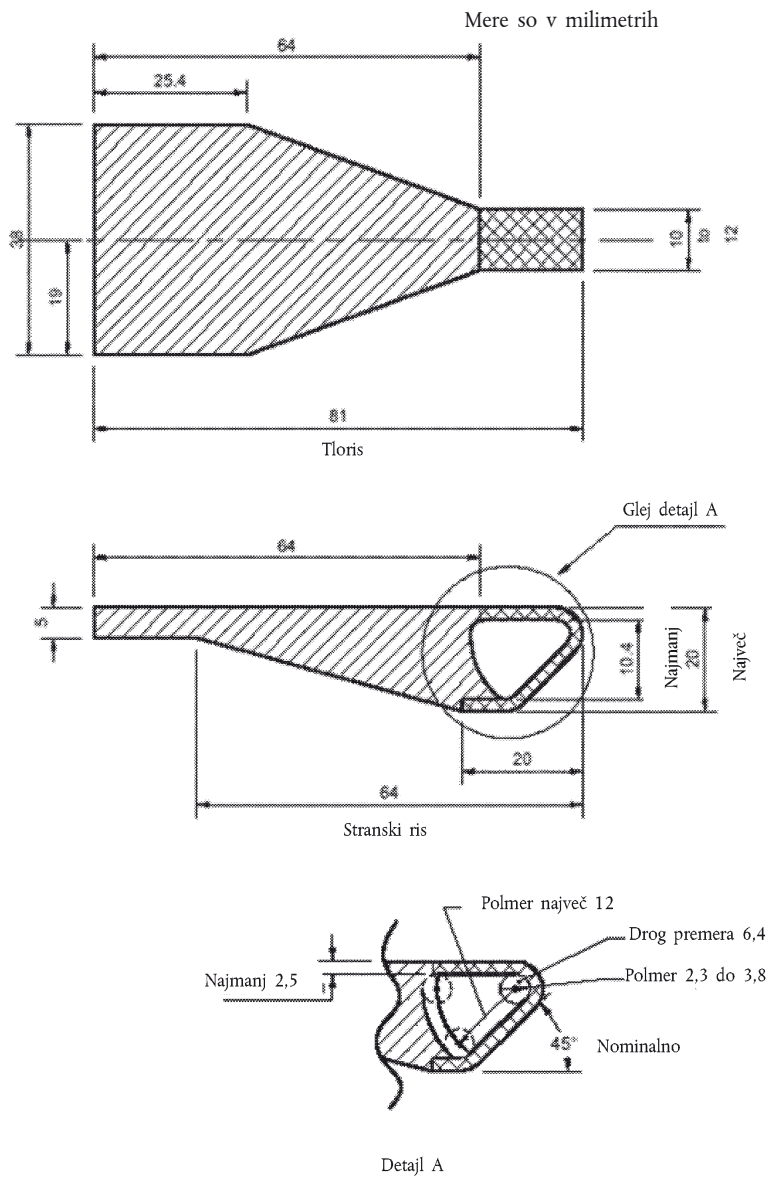
Legenda:

1. Pritrdilna točka za zgornjo privez.
2. Pritrditev osi za preskušanje togosti, kot je opisano spodaj.

Togost naprave NDSS: Kadar je naprava pritrjena na toge drogove pritrdišč, pri čemer se sprednji prečni nosilec naprave opira na togi drog, ki ga na sredi drži vzdolžna os 25 mm pod spodnjo stranjo naprave (ki omogoča upogibanje in ukrivljanje spodnje strani naprave), premik točke X v katero koli smer med delovanjem sil v skladu s tabelo št. 1 v odstavku 6.6.4 tega pravilnika ne sme biti večji od 2 mm. Morebitna deformacija sistema pritrdišč ISOFIX se izloči iz meritev.

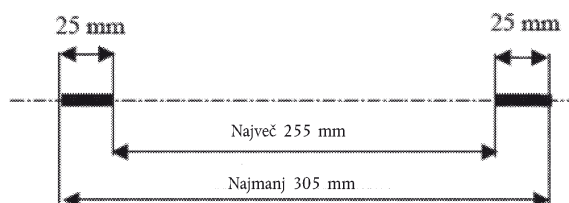
Slika 3

Mere sponke za zgornjo privez ISOFIX (vrsta sponke pasu)



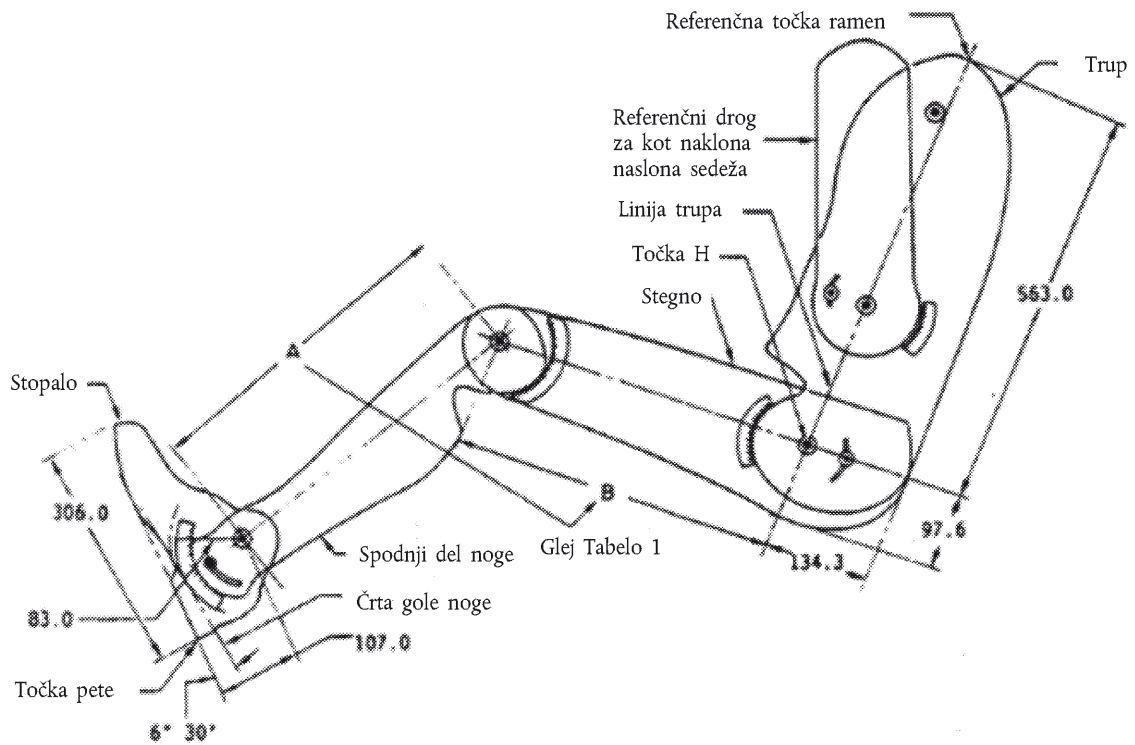
Slika 4

Razdalja med obema območjema spodnjih pritrdišč



Slika 5

Dvodimenzionalna predloga

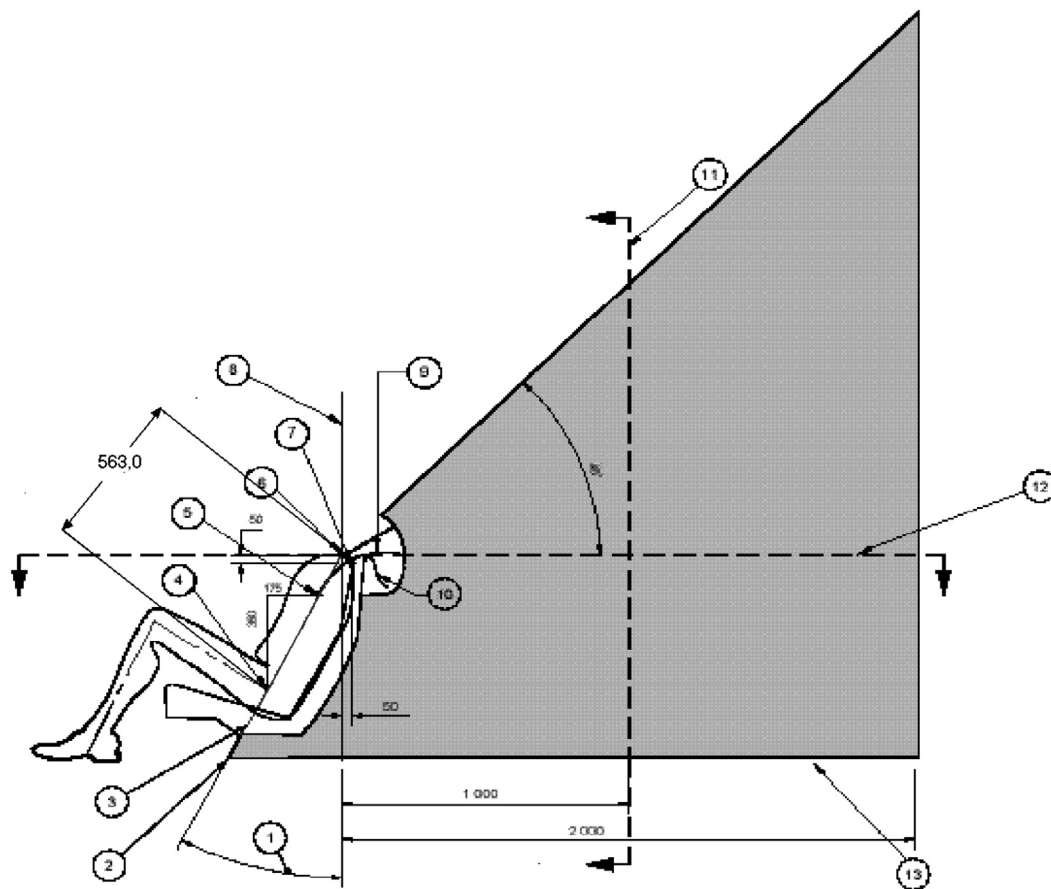


Opomba: Mere so v milimetrih

Slika 6

Položaj pritrdišča za zgornjo privez ISOFIX, območje ISOFIX – stranski ris

Mere so v milimetrih



1. Kot naklona hrbta
2. Presečišče referenčne ravnine linije trupa in tal
3. Referenčna ravnina linije trupa
4. Točka H
5. Točka „V“
6. Točka „R“
7. Točka „W“
8. Navpična vzdolžna ravnina
9. Oklepajoča dolžina pasu od točke „V“: 250 mm
10. Oklepajoča dolžina pasu od točke „W“: 200 mm
11. Presek ravnine „M“
12. Presek ravnine „R“
13. Črta predstavlja površino tal, značilno za vozilo, v predpisanem območju

Opomba 1: Del pritrdišča za zgornjo privez, namenjen za povezavo s sponko pasu za zgornjo privez, nameščeno v osenčenem območju.

Opomba 2: Točka „R“: referenčna točka ramen.

Opomba 3: Točka „V“: referenčna točka V, 350 mm navpično nad točko H in 175 mm vodoravno za njo.

Opomba 4: Točka „W“: referenčna točka W, 50 mm navpično pod točko „R“ in 50 mm vodoravno za njo.

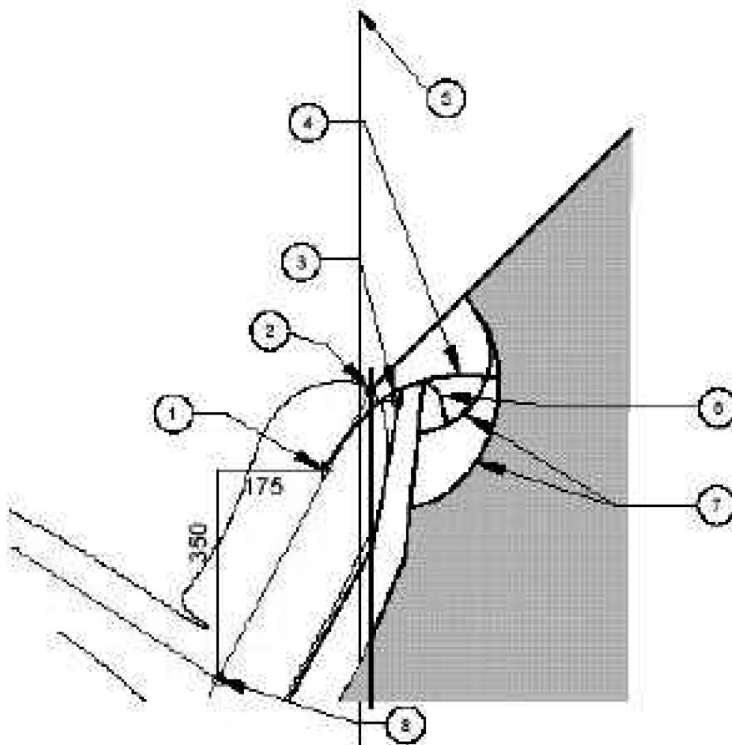
Opomba 5: Ravnina „M“: referenčna ravnina M, 1 000 mm vodoravno za točko „R“.

Opomba 6: Najbolj sprednje površine območja nastanejo z brisanjem dveh oklepajočih črt po vsem razširjenem območju v prednjem delu območja. Oklepajoče črte predstavljajo najmanjšo prilagojeno dolžino značilnih pasov za zgornje privezi, ki segajo od vrha sistema za zadrževanje otrok (točka W) ali niže na zadnji strani sistema za zadrževanje otrok (točka V).

Slika 7

Položaj pritrdišča za zgornjo privez ISOFIX, območje ISOFIX – povečan stranski ris oklepajočega območja

Mere so v milimetrih



1. Točka „V“
2. Točka „R“
3. Točka „W“
4. Oklepajoča dolžina pasu od točke „V“: 250 mm
5. Navpična vzdolžna ravnina
6. Oklepajoča dolžina pasu od točke „W“: 200 mm
7. Loki, ki jih oblikujejo oklepajoče dolžine
8. Točka H

Opomba 1: Del pritrdišča za zgornjo privez, namenjen za povezavo s sponko pasu za zgornjo privez, nameščeno v osenčenem območju.

Opomba 2: Točka „R“: referenčna točka ramen.

Opomba 3: Točka „V“: referenčna točka V, 350 mm navpično nad točko H in 175 mm vodoravno za njo.

Opomba 4: Točka „W“: referenčna točka W, 50 mm navpično pod točko „R“ in 50 mm vodoravno za njo.

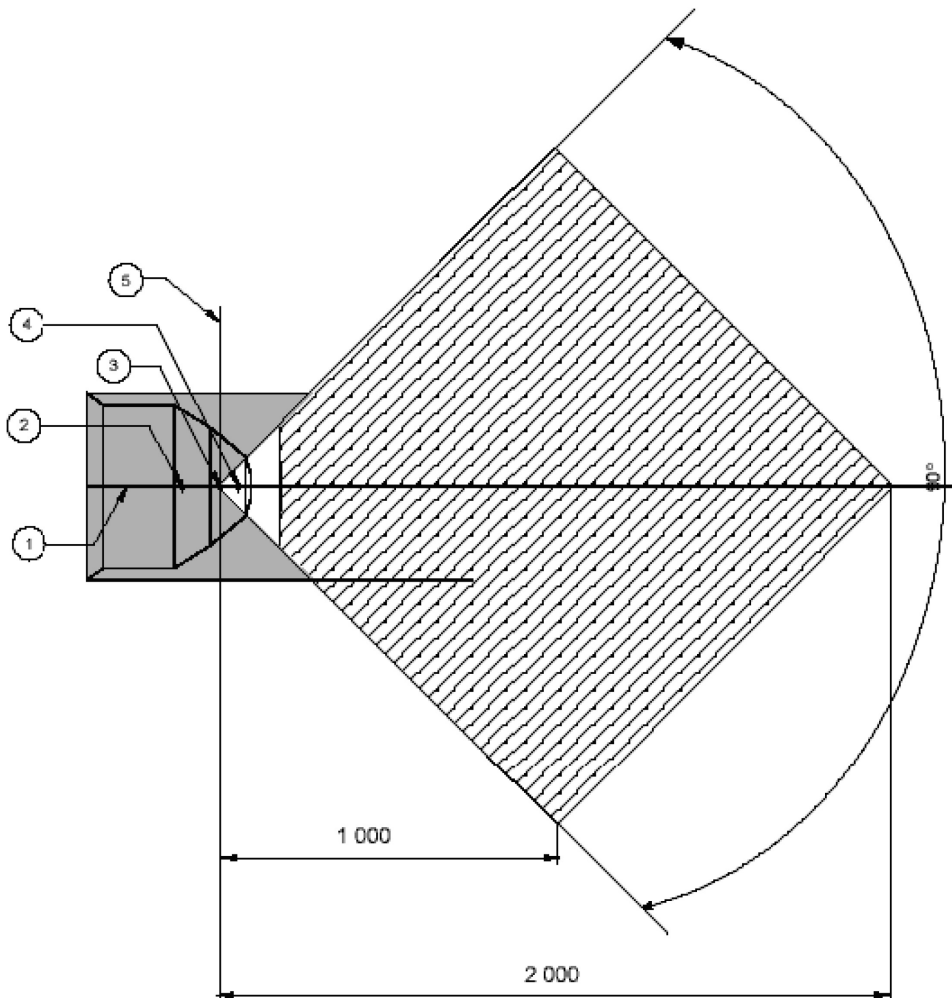
Opomba 5: Ravnina „M“: referenčna ravnina M, 1 000 mm vodoravno za točko „R“.

Opomba 6: Najbolj sprednje površine območja nastanejo z brisanjem dveh oklepajočih črt po vsem razširjenem območju v prednjem delu območja. Oklepajoče črte predstavljajo najmanjšo prilagojeno dolžino značilnih pasov za zgornje privezi, ki segajo od vrha sistema za zadrževanje otrok (točka W) ali niže na zadnji strani sistema za zadrževanje otrok (točka V).

Slika 8

Položaj pritrdišča za zgornjo privez SOFIX, območje ISOFIX – tloris
(Presek ravnine „R“)

Mere so v milimetrih



1. Srednja ravnina
2. Točka „V“
3. Točka „R“
4. Točka „W“
5. Navpična vzdolžna ravnina

Opomba 1: Del pritrdišča za zgornjo privez, namenjen za povezavo s sponko pasu za zgornjo privez, nameščeno v osenčenem območju.

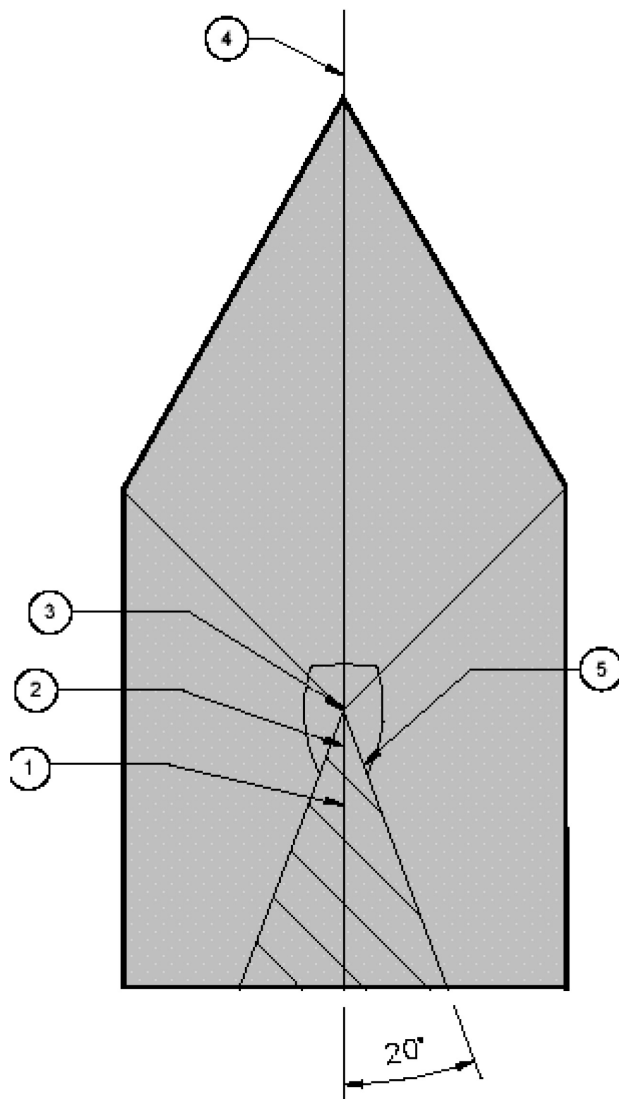
Opomba 2: Točka „R“: referenčna točka ramen.

Opomba 3: Točka „V“: referenčna točka V, 350 mm navpično nad točko H in 175 mm vodoravno za njo.

Opomba 4: Točka „W“: referenčna točka W, 50 mm navpično pod točko „R“ in 50 mm vodoravno za njo.

Slika 9

Položaj pritrdišča za zgornjo privez ISOFIX, območje ISOFIX – naris



1. Točka „V“
2. Točka „W“
3. Točka „R“
4. Srednja ravnina

5. Pogled območja vzdolž referenčne ravnine trupa

Opomba 1: Del pritrdišča za zgornjo privez, namenjen za povezavo s sponko pasu za zgornjo privez, nameščeno v osenčenem območju.

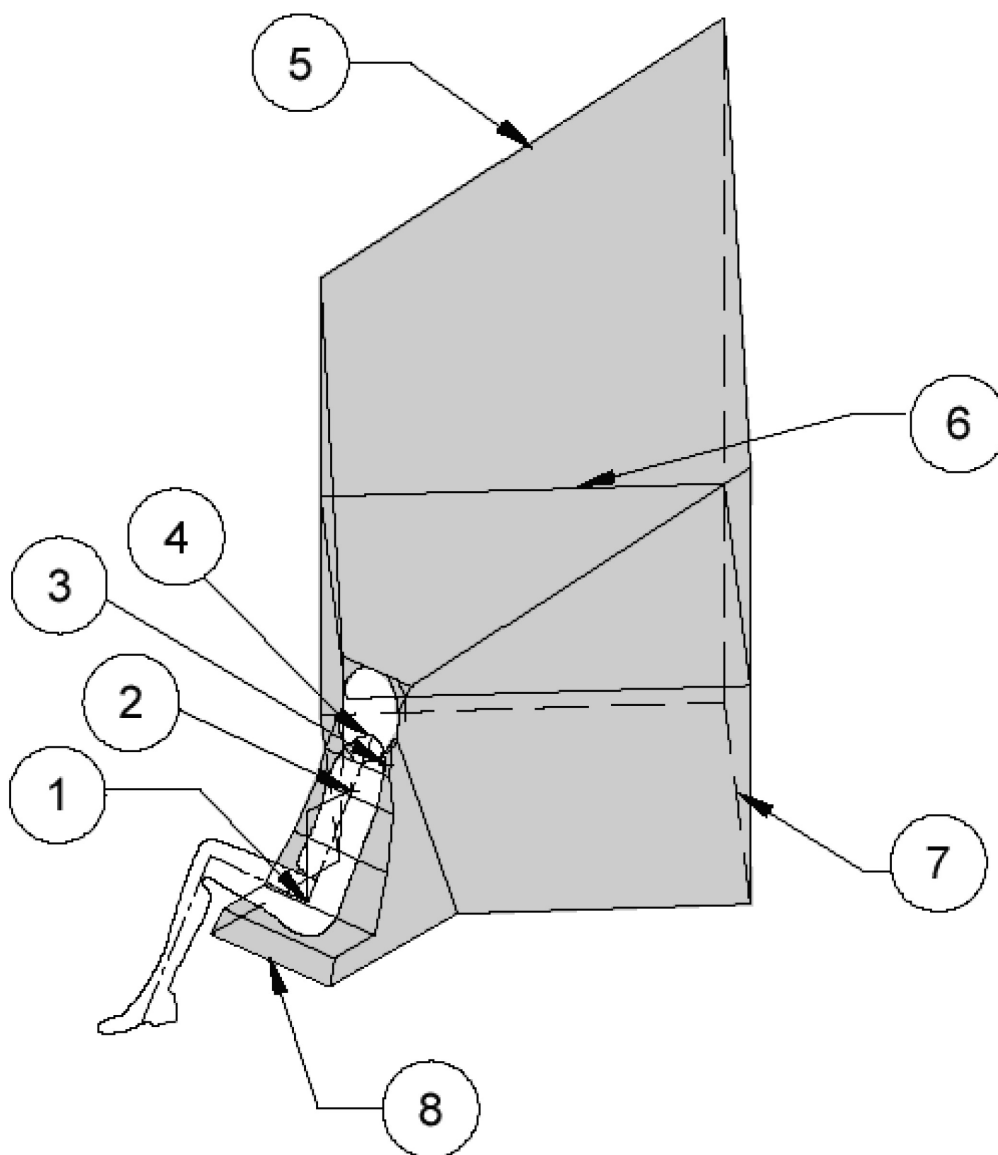
Opomba 2: Točka „R“: referenčna točka ramen.

Opomba 3: Točka „V“: referenčna točka V, 350 mm navpično nad točko H in 175 mm vodoravno za njo.

Opomba 4: Točka „W“: referenčna točka W, 50 mm navpično pod točko „R“ in 50 mm vodoravno za njo.

Slika 10

Položaj pritrdišča za zgornjo privez ISOFIX, območje ISOFIX – tridimenzionalni shematski prikaz



1. Točka H
2. Točka „V“
3. Točka „W“
4. Točka „R“
5. Ravnina 45
6. Presek ravnine „R“
7. Površina tal
8. Sprednji rob območja

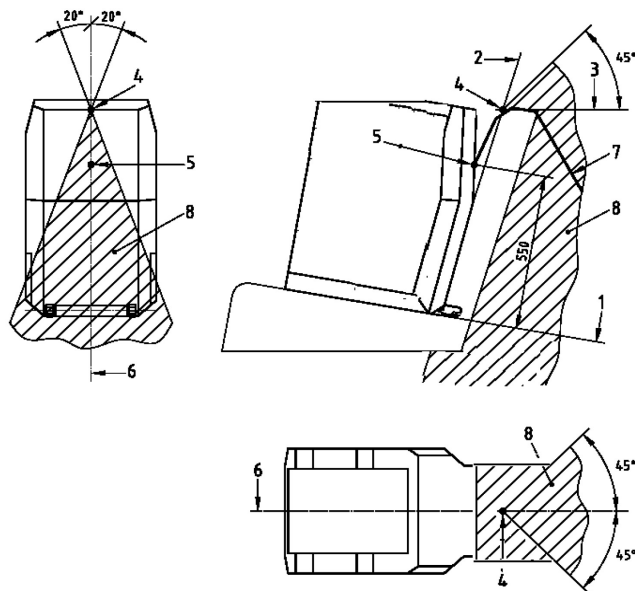
Opomba 1: Del pritrdišča za zgornjo privez, namenjen za povezavo s sponko pasu za zgornjo privez, nameščeno v osenčenem območju.

Opomba 2: Točka „R“: referenčna točka ramen.

Slika 11

Alternativna metoda nameščanja pritrdišča za zgornjo privez s pomočjo naprave „ISO/F2“ (B), območje ISOFIX
– stranski ris, tloris in pogled od zadaj

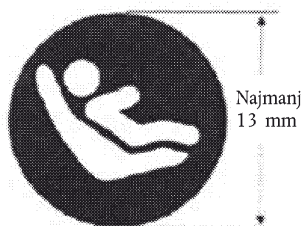
Mere so v milimetrih



1. Vodoravna stranica naprave „ISO/F2“ (B)
2. Zadnja stranica naprave „ISO/F2“ (B)
3. Vodoravna linija, ki se dotika vrha naslona sedeža (zadnja toga točka trdote, večje od 50 shore A)
4. Presečišče med 2 in 3
5. Referenčna točka privezi
6. Središčna črta naprave „ISO/F2“ (B)
7. Pas za zgornjo privez
8. Meje območja pritrdišča

Slika 12

Simbol spodnjega pritrdišča ISOFIX



Opombe:

1. Risba ni v merilu.
2. Simbol je lahko prikazan v zrcalni podobi.
3. Barva simbola po izbiri proizvajalca.

Slika 13

Simbol, ki se uporablja za določitev položaja pritrdišča za zgornjo privez, ki je pod prevleko



Opombe:

1. Mere v mm.
2. Risba ni v merilu.
3. Simbol mora biti jasno viden bodisi zaradi kontrastnih barv ali zadostne izbočenosti, če je ulit ali reliefen.

Samo izvorna besedila UN/ECE so pravno veljavna v skladu z mednarodnim javnim pravom. Status in datum začetka veljavnosti tega pravilnika je treba preveriti v najnovejši različici dokumenta UN/ECE TRANS/WP.29/343, ki je dostopen na:
<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29fdocstts.html>

Pravilnik št. 34 Gospodarske komisije Združenih narodov za Evropo (UN/ECE) – Enotni predpisi za homologacijo vozil v zvezi s preprečevanjem tveganj požara

Vključuje vsa veljavna besedila do:

Dodatka 3 k spremembam 02 – začetek veljavnosti: 24. oktober 2009

VSEBINA

PRAVILNIK

1. Področje uporabe
2. Vloga za podelitev homologacije
3. Podelitev homologacije

DEL I – HOMOLOGACIJA VOZIL GLEDE NA POSODE ZA GORIVO

4. Opredelitve
5. Zahteve za posode za tekoče gorivo
6. Preskusi posod za tekoče gorivo

DEL II – HOMOLOGACIJA VOZIL GLEDE NA PREPREČEVANJE NEVARNOSTI POŽARA V PRIMERU TRKA

7. Opredelitve
8. Zahteve za vgradnjo posod za tekoče gorivo
9. Preskusi na vozilu

DEL III – HOMOLOGACIJA POSOD ZA TEKOČE GORIVO KOT SAMOSTOJNIH TEHNIČNIH ENOT

10. Opredelitve
11. Zahteve za posode za tekoče gorivo

DEL IV – HOMOLOGACIJA VOZIL GLEDE NA VGRADNJO ODOBRENIH POSOD ZA GORIVO

12. Opredelitve
13. Zahteve za vgradnjo posod za tekoče gorivo
14. Spremembe tipa vozila ali posode
15. Skladnost proizvodnje
16. Kazni za neskladnost proizvodnje
17. Prehodne določbe
18. Imena in naslovi tehničnih služb, ki izvajajo homologacijske preskuse, ter upravnih organov

PRILOGE

Priloga 1 – Sporočilo o homologaciji ali podaljšanju ali zavrnitvi ali preklicu homologacije ali dokončne prekinitve proizvodnje tipa vozila glede na posodo za tekoče gorivo, preprečevanje nevarnosti požara v primeru trka v čelni/bočni/zadnji del vozila in tip posode za tekoče gorivo v skladu s Pravilnikom št. 34

Priloga 2 – Razporeditev homologacijskih oznak

Priloga 3 – Preskus čelnega trka v pregrado

Priloga 4 – Postopek za preskus trka v zadnji del vozila

Priloga 5 – Preskus posod, izdelanih iz polimernega materiala

Dodatek 1 – Preskus odpornosti proti ognju

Dodatek 2 – Mere in tehnični podatki šamotne opeke

1. PODROČJE UPORABE

Ta pravilnik se uporablja:

- 1.1 DEL I: za homologacijo vozil kategorij M, N in O ⁽¹⁾ glede na posode za tekoče gorivo.
- 1.2 DEL II: na zahtevo proizvajalca za homologacijo vozil kategorije M, N in O, ki so bila homologirana v skladu z delom I ali IV tega pravilnika in so opremljena s posodami za tekoče gorivo v zvezi s preprečevanjem nevarnosti požara pri trku v čelni in/ali bočni in/ali zadnji del vozila.
- 1.3 DEL III: za homologacijo posod za tekoče gorivo kot samostojnih tehničnih enot.
- 1.4 DEL IV: za homologacijo vozil glede na vgradnjo odobrenih posod za tekoče gorivo.
2. VLOGA ZA PODELITEV HOMOLOGACIJE
 - 2.1 Vloga za podelitev homologacije skladno z delom I in/ali delom II tega pravilnika.
 - 2.1.1 Vloga za podelitev homologacije tipa vozil skladno z delom I ali delom II tega pravilnika predloži proizvajalec vozila ali njegov ustrezno pooblaščen zastopnik.
 - 2.1.2 Vlogi se priložijo spodaj navedeni dokumenti v treh izvodih in naslednji podatki:
 - 2.1.2.1 natančen opis tipa vozila glede na značilnosti, določene v odstavku 4.2 in/ali 7.2. Navedejo se številke in/ali simboli, ki določajo tip motorja in tip vozila;
 - 2.1.2.2 risbe, iz katerih so razvidne značilnosti posode za gorivo in material, iz katerega je izdelana;
 - 2.1.2.3 diagram celotnega sistema za dovod goriva, ki ponazarja položaj vsakega sestavnega dela na vozilu; in
 - 2.1.2.4 za vlogo v skladu z delom II tega pravilnika diagram električne napeljave, ki ponazarja njeno namestitvev in način povezave z vozilom.
 - 2.1.3 Tehnični službi, pristojni za opravljanje homologacijskih preskusov, se zagotovi:
 - 2.1.3.1 vozilo, ki predstavlja tip vozila v postopku homologacije, ali dele vozila, ki so po oceni tehnične službe potrebni za homologacijske preskuse;
 - 2.1.3.2 pri vozilu, opremljenem s posodo za gorivo iz polimernega materiala: sedem dodatnih posod za gorivo s pripadajočim priborom;

⁽¹⁾ Kot je določeno v Prilogi 7 h Konsolidirani resoluciji o proizvodnji vozil (R.E.3) (dokument TRANS/WP.29/78/Rev.1/Sprem.2, kot je bil nazadnje spremenjen s Sprem.4).

- 2.1.3.3 pri vozilu, opremljenem s posodo za gorivo iz drugega materiala: dve dodatni posodi za gorivo s pripadajočim priborom.
- 2.2 Vloga za podelitev homologacije skladno z delom III tega pravilnika
 - 2.2.1 Vlogo za podelitev homologacije za tip posode za tekoče gorivo skladno z delom III tega pravilnika predloži proizvajalec posode za gorivo ali njegov ustrezno pooblaščen zastopnik.
 - 2.2.2 Vlogi se priložijo spodaj navedeni dokumenti v treh izvodih in naslednji podatki:
 - 2.2.2.1 podroben opis tipa posode za gorivo glede na značilnosti, opredeljene v odstavku 10.2; navesti je treba, ali vloga velja za tip posode s pripadajočim priborom ali brez njega in ali velja za splošno ali posebno uporabo vozila. Pri homologaciji tipa posode brez pripadajočega pribora se jasno navede pribor, ki je bil uporabljen pri preskušanju;
 - 2.2.2.2 risbe s prikazom značilnosti posode za gorivo in navedbo materiala, iz katerega je izdelana, pri posodi za posebno uporabo vozila pa tudi značilnosti delov vozila, ki so bili uporabljeni med preskušanjem.
 - 2.2.3 Tehnični službi, pristojni za opravljanje homologacijskih preskusov, se zagotovi:
 - 2.2.3.1 pri posodi za gorivo, izdelani iz polimernega materiala: sedem posod za gorivo s pripadajočim priborom. Pri posodi za gorivo, ki bo homologirana brez pripadajočega pribora, se zagotovi sedem kompletov tistega tipa pribora, ki je običajno vgrajen v vozilo;
 - 2.2.3.2 pri posodi za gorivo, izdelani iz drugega materiala: dve posodi za gorivo s pripadajočim priborom. Pri posodi za gorivo, ki bo homologirana brez pripadajočega pribora, se zagotovita dva kompleta tistega tipa pribora, ki je običajno vgrajen v vozilo.
 - 2.2.3.3 Pri posodi za gorivo, izdelani iz polimernega materiala, za posebno uporabo vozila se zagotovijo deli vozila, navedeni v odstavku 5.3.2 Priloge 5.
- 2.3 Vloga za podelitev homologacije skladno z delom IV tega pravilnika
 - 2.3.1 Vlogo za podelitev homologacije tipa vozil skladno z delom IV tega pravilnika predloži proizvajalec vozila ali njegov ustrezno pooblaščen zastopnik.
 - 2.3.2 Vlogi se priložijo spodaj navedeni dokumenti v treh izvodih in naslednji podatki:
 - 2.3.2.1 natančen opis tipa vozila glede na značilnosti, opredeljene v odstavku 12.2. Navedejo se številke in/ali simboli, ki opredeljujejo tip motorja in tip vozila;
 - 2.3.2.2 diagram celotnega sistema za dovod goriva, ki ponazarja položaj vsakega sestavnega dela na vozilu;
 - 2.3.2.3 seznam vseh tipov posod za tekoče gorivo, homologiranih skladno z delom III tega pravilnika in namenjenih vgradnji v določen tip vozila.
 - 2.3.3 Tehnični službi, pristojni za opravljanje homologacijskih preskusov, se zagotovijo:
 - 2.3.3.1 vozilo, ki predstavlja tip vozila v postopku homologacije;
 - 2.3.3.2 za vsak tip posode za gorivo, ki bo homologiran brez pripadajočega pribora, po potrebi dve dodatni posodi za gorivo s pripadajočim priborom.

3. PODELITEV HOMOLOGACIJE
- 3.1 Podelitev homologacije skladno z delom I in/ali delom II tega pravilnika.
- 3.1.1 Za vozilo, predloženo v homologacijo v skladu s tem pravilnikom, ki ustreza spodaj navedenim zahtevam dela I in/ali dela II, se podeli homologacija za ta tip vozila.
- 3.1.2 Vsakemu homologiranemu tipu se dodeli homologacijska številka, pri čemer prvi dve številki te številke pomenita zaporedje zadnjih sprememb, vključenih v pravilnik na datum izdaje homologacije. Vendar lahko pogodbenica, dodeli enako homologacijsko številko več tipom vozil, kakor so opredeljeni v odstavku 4.2 in/ali 7.2, če gre za različice istega osnovnega modela ter pod pogojem, da se preskuša vsak tip posebej in da tip ustreza pogojem tega pravilnika.
- 3.1.3 Obvestilo o podelitvi ali zavrnitvi homologacije tipa vozila v skladu s tem pravilnikom se pošlje pogodbenicam, ki uporabljajo ta pravilnik, v obliki, skladni z vzorcem v Dodatku 1 Priloge 1 k temu pravilniku, in z risbami, iz katerih so razvidne podrobnosti iz odstavkov 2.1.2.2, 2.1.2.3 in 2.1.2.4 (zagotovi jih vložnik zahtevka za homologacijo), v formatu, ki ni večji od A 4 (210 × 297 mm), ali prepognjenimi na ta format in v ustreznem merilu.
- 3.1.4 Na vsako vozilo, ki ustreza tipu vozila, homologiranemu v skladu s tem pravilnikom, se vidno in na lahko dostopnem mestu, opredeljenem na obrazcu o homologaciji, namesti mednarodna homologacijska oznaka, ki vsebuje:
- 3.1.4.1 krog, ki obkroža črko „E“, ki ji sledi številčna oznaka države, ki je podelila homologacijo;⁽²⁾
- 3.1.4.2 številko tega pravilnika, ki ji sledi oznaka „RI“, če je vozilo homologirano v skladu z delom I tega pravilnika, ali „RII“, če je vozilo homologirano v skladu z delom I ali IV in delom II tega pravilnika, pomišljaj in številka homologacije na desni strani kroga, določenega v odstavku 3.1.4.1.
- 3.1.5 Če je vozilo skladno s tipom vozila, ki je bil homologiran skladno z enim ali več pravilniki, ki so priloge k Sporazumu, v državi, ki je podelila homologacijo po tem pravilniku, simbola iz odstavka 3.1.4.1 ni treba ponoviti; v takem primeru so dodatne številke, številke homologacije in simboli vseh pravilnikov, po katerih je bila podeljena homologacija v državi, ki je podelila homologacijo po tem pravilniku, navedene v navpičnih stolpcih na desni strani simbola, ki je določen v odstavku 3.1.4.1.
- 3.1.6 Homologacijska oznaka je dobro čitljiva in neizbrisljiva.
- 3.1.7 Homologacijska oznaka se namesti v bližini tablice ali na tablico s podatki o vozilu, ki jo namesti proizvajalec.
- 3.1.8 Priloga 2 k temu pravilniku prikazuje primere razporeditve homologacijske oznake.
- 3.2 Podelitev homologacije skladno z delom III tega pravilnika
- 3.2.1 Za posodo za gorivo, predloženo v homologacijo v skladu s tem pravilnikom, ki ustreza spodaj navedenim zahtevam dela III, se podeli homologacija za ta tip posode za gorivo.

⁽²⁾ 1 za Nemčijo, 2 za Francijo, 3 za Italijo, 4 za Nizozemsko, 5 za Švedsko, 6 za Belgijo, 7 za Madžarsko, 8 za Češko, 9 za Španijo, 10 za Srbijo, 11 za Združeno kraljestvo, 12 za Avstrijo, 13 za Luksemburg, 14 za Švico, 15 (prosto), 16 za Norveško, 17 za Finsko, 18 za Dansko, 19 za Romunijo, 20 za Poljsko, 21 za Portugalsko, 22 za Rusko federacijo, 23 za Grčijo, 24 za Irsko, 25 za Hrvaško, 26 za Slovenijo, 27 za Slovaško, 28 za Belorusijo, 29 za Estonijo, 30 (prosto), 31 za Bosno in Hercegovino, 32 za Latvijo, 33 (prosto), 34 za Bolgarijo, 35 (prosto), 36 za Litvo, 37 za Turčijo, 38 (prosto), 39 za Azerbajdžan, 40 za Nekdanjo jugoslovansko republiko Makedonijo, 41 (prosto), 42 za Evropsko skupnost (homologacije podeljujejo države članice z uporabo svojih simbolov ECE), 43 za Japonsko, 44 (prosto), 45 za Avstralijo, 46 za Ukrajino, 47 za Južno Afriko, 48 za Novo Zelandijo, 49 za Ciper, 50 za Malto, 51 za Republiko Korejo, 52 za Malezijo, 53 za Tajsko, 54 (prosto), 55 (prosto), 56 za Črno goro in 58 za Tunizijo. Naknadne številke se podelijo ostalim državam v kronološkem vrstnem redu glede na ratifikacijo ali pristop k Sporazumu o sprejetju enotnih tehničnih predpisov za cestna vozila, opremo in dele, ki jih je mogoče vgraditi in/ali uporabljati na cestnih vozilih, in o pogojih za vzajemno priznavanje homologacij, podeljenih na podlagi teh predpisov; tako dodeljene številke generalni sekretar Združenih narodov sporoči pogodbenicam Sporazuma.

- 3.2.2 Vsakemu homologiranemu tipu se dodeli homologacijska številka, pri čemer prvi dve števki pomenita zaporedje zadnjih sprememb, vključenih v pravilnik na datum izdaje homologacije.
- 3.2.3 Obvestilo o podelitvi ali zavrnitvi homologacije tipa posode za gorivo v skladu s tem pravilnikom se pošlje pogodbenicam Sporazuma, ki uporabljajo ta pravilnik, v obliki, skladni z vzorcem v Dodatku 2 Priloge 1 k temu pravilniku, in z risbami, iz katerih so razvidne podrobnosti iz odstavkov 2.2.2.1 in 2.2.2.2 zgoraj (zagotovi jih vložnik zahtevka za homologacijo), v formatu, ki ni večji od A 4 (210 × 297 mm), ali prepognjenimi na ta format in v ustreznem merilu.
- 3.2.4 Na vsako posodo za gorivo, ki ustreza tipu posode za gorivo, homologirane v skladu s tem pravilnikom, se vidno in na lahko dostopnem mestu, opredeljenem na obrazcu o homologaciji, namesti mednarodna homologacijska oznaka, ki vsebuje:
- 3.2.4.1 krog, ki obkroža črko „E“, ki ji sledi številčna oznaka države, ki je podelila homologacijo; (2)
- 3.2.4.2 številko tega pravilnika, ki ji sledijo oznaka „R111“, navedba „U“, če je posoda za gorivo homologirana za splošno uporabo, ali „S“, če je posoda za gorivo homologirana za posebno uporabo vozil, navedba „+A“, če je posoda za gorivo homologirana s pripadajočim priborom, ali „#A“, če je posoda za gorivo homologirana brez pripadajočega pribora, pomišljaj in številka homologacije na desni strani kroga, določenega v odstavku 3.2.4.1.
- 3.2.5 Homologacijska oznaka je dobro čitljiva in neizbrisljiva, ko je posoda za gorivo vgrajena v vozilo.
- 3.2.6 Priloga 2 k temu pravilniku prikazuje primere razporeditve homologacijske oznake.
- 3.3 Podelitev homologacije skladno z delom IV tega pravilnika
- 3.3.1 Za vozilo, predloženo v homologacijo v skladu s tem pravilnikom, ki ustreza spodaj navedenim zahtevam dela IV, se podeli homologacija za zadevni tip vozila.
- 3.3.2 Vsakemu homologiranemu tipu se dodeli homologacijska številka, pri čemer prvi dve mesti te številke pomenita zaporedje zadnjih sprememb, vključenih v pravilnik na datum izdaje homologacije. Vendar lahko pogodbenica Sporazuma dodeli enako homologacijsko številko več tipom vozil, kakor so opredeljeni v odstavku 12.2, če so to različice istega osnovnega modela ter če se preskusi vsak tip posebej in se ugotovi, da ustreza pogojem tega pravilnika.
- 3.3.3 Obvestilo o podelitvi ali zavrnitvi homologacije tipa vozila v skladu s tem pravilnikom se pošlje pogodbenicam Sporazuma, ki uporabljajo ta pravilnik, v obliki, skladni z vzorcem v Dodatku 1 Priloge 1 k temu pravilniku, in z risbami, iz katerih so razvidne podrobnosti iz zgornjih odstavkov 2.3.2.1, 2.3.2.2 in 2.3.2.3 (zagotovi jih vložnik zahtevka za homologacijo), v formatu, ki ni večji od A 4 (210 × 297 mm), ali prepognjenimi na ta format in v ustreznem merilu.
- 3.3.4 Na vsako vozilo, ki ustreza tipu vozila, homologiranemu v skladu s tem pravilnikom, se vidno in na lahko dostopnem mestu, opredeljenem na obrazcu o homologaciji, namesti mednarodna homologacijska oznaka, ki vsebuje:
- 3.3.4.1 krog, ki obkroža črko „E“, ki ji sledi številčna oznaka države, ki je podelila homologacijo (2);
- 3.3.4.2 številka tega pravilnika, ki ji sledijo napis „R1V“, pomišljaj in številka homologacije na desni strani kroga, določenega v odstavku 3.3.4.1.
- 3.3.5 Če je vozilo skladno s tipom vozila, ki je bil homologiran skladno z enim ali več pravilniki, ki so priloge k Sporazumu, v državi, ki je podelila homologacijo po tem pravilniku, simbola iz odstavka 3.3.4.1 ni treba ponoviti; v takem primeru so dodatne številke, številke homologacije in simboli vseh pravilnikov, po katerih je bila podeljena homologacija v državi, ki je podelila homologacijo skladno s tem pravilnikom, navedene v navpičnih stolpcih na desni strani simbola, določenega v odstavku 3.3.4.1.

- 3.3.6 Homologacijska oznaka je dobro čitljiva in neizbrisljiva.
- 3.3.7 Homologacijska oznaka se namesti v bližini tablice ali na tablico s podatki o vozilu, ki jo namesti proizvajalec.
- 3.3.8 Priloga 2 k temu pravilniku prikazuje primere razporeditve homologacijske oznake.

DEL I – HOMOLOGACIJA VOZIL GLEDE NA POSODE ZA GORIVO

4. OPREDELITVE

Za namene tega dela pravilnika:

- 4.1 „homologacija vozila“ pomeni homologacijo tipa vozila glede posode za tekoče gorivo;
- 4.2 „tip vozila“ pomeni vozila, ki se ne razlikujejo v osnovnih značilnostih, kot so:
- 4.2.1 proizvajalčeva oznaka tipa
- 4.2.2 pri kategorijah vozil M1 ⁽¹⁾ položaj posod za gorivo v vozilu, če nima negativnega vpliva na izpolnjevanje zahtev iz odstavka 5.10;
- 4.3 „prostor za potnike“ pomeni prostor za namestitev potnikov, omejen s streho, podom, stranskimi stenami, vrati, zunanjo zasteklitvijo, sprednjo pregrado in ravnino pregrade zadnjega prostora ali ravnino naslona zadnjih sedežev;
- 4.4 „posoda za gorivo“ pomeni posode, namenjene za hranjenje tekočega goriva, kakor je opredeljeno v odstavku 4.6, ki se uporablja predvsem za pogon vozila, razen opreme (cevi za polnjenje, če je samostojni del, odprtine za polnjenje, pokrova, merilnika nivoja goriva, povezave z motorjem ali napeljave za uravnavanje notranjega nadtlaka itd.);
- 4.5 „prostornina posode za gorivo“ pomeni prostornino posode za gorivo po navedbi proizvajalca; in
- 4.6 „tekoče gorivo“ pomeni gorivo, ki je pri normalnih temperaturnih in tlačnih pogojih tekoče.

5. ZAHTEVE ZA POSODE ZA TEKOČE GORIVO

- 5.1 Posode za gorivo so izdelane tako, da so odporne proti koroziji.
- 5.2 Če so posode za gorivo opremljene z vso opremo, s katero so običajno opremljene, prestanejo preskuse glede puščanja, opravljene skladno z odstavkom 6.1 pri relativnem notranjem tlaku, ki je enak dvojnemu delovnemu nadtlaku, vendar ne sme biti nižji od 0,3 bar.

Za posode za gorivo, izdelane iz polimernega materiala, se šteje, da izpolnjujejo to zahtevo, če so prestale preskus, opisan v odstavku 2 Priloge 5.

- 5.3 Vsak nadtlak ali vsak tlak, ki presega delovni tlak, se samodejno izravna z ustreznimi napravami (zračniki, varnostnimi ventili ipd.).
- 5.4 Zračniki so konstruirani tako, da preprečijo vsako nevarnost požara. Prepreči se zlasti, da bi gorivo, ki bi lahko uhajalo pri polnjenju posod za gorivo, prišlo v stik z izpušnim sistemom. Špeljano je na tla.
- 5.5 Posode za gorivo niso nameščene v določene površine (pod, stena, pregrada) ali so del njih, v prostoru za potnike ali v drugem, z njim povezanem prostoru.
- 5.6 Med prostorom za potnike in posodami za gorivo je pregrada. V pregradi so lahko odprtine (npr. za namestitev kablov), če so nameščene tako, da pri običajnih pogojih uporabe gorivo ne more iztekati iz posod za gorivo v prostor za potnike ali v drug z njim povezan prostor.
- 5.7 Vsaka posoda za gorivo se varno pritrdi in namesti tako, da pri običajnih pogojih uporabe gorivo, ki bi lahko uhajalo iz posode za gorivo ali iz njene opreme, izteče na tla in ne v prostor za potnike.

- 5.8 Odprtina za polnjenje ni nameščena v prostoru za potnike, prtljažniku ali motornem prostoru.
- 5.9 Pri normalnem obratovanju vozila gorivo ne uhaja skozi pokrov posode za gorivo ali skozi naprave, ki so predvidene za uravnavanje nadtlaka. Pri prevrnitvi vozila je dopustno kapljanje, če ni večje od 30 g/min; izpolnjevanje te zahteve se preveri med preskusom, predpisanim v odstavku 6.2.
- 5.9.1 Pokrov posode za gorivo se pritrdi na cev za polnjenje.
- 5.9.1.1 Šteje se, da so zahteve iz odstavka 5.9.1 izpolnjene, če je v primeru manjkajočega pokrova na posodi za gorivo zagotovljeno preprečevanje prevelikih količin emisij izhlapevanja in razlitja goriva.
- To se lahko doseže na enega od naslednjih načinov:
- 5.9.1.1.1 s samodejnim odpiranjem in zapiranjem, neodstranljivega pokrova na posodi za gorivo;
- 5.9.1.1.2 s konstrukcijo, ki v primeru manjkajočega pokrova na posodi za gorivo preprečuje prevelike količine emisij izhlapevanja in razlitja goriva;
- 5.9.1.1.3 z vsakim drugim ukrepom, ki ima enak učinek. Primeri vključujejo privezan ali priklenjen pokrov na posodi za gorivo, ali pa uporabo istega ključa za odklepanje pokrova posode za gorivo in vžiganje vozila. V tem primeru se ključ lahko odstrani iz pokrova samo, ko je pokrov posode za gorivo zaklenjen. Vendar uporaba zgolj privezanega ali priklenjenega pokrova posode za gorivo ne zadošča, razen pri vozilih kategorij M1 in N1.
- 5.9.2 Tesnilo med pokrovom posode za gorivo in cevjo za polnjenje je varno nameščeno. Pokrov posode za gorivo je v zaprti legi varno nameščen in pritiska na tesnilo in cev za polnjenje.
- 5.10 Posode za gorivo se vgradijo tako, da so zaščitene pred posledicami čelnega trka ali trka v zadnji del vozila; v bližini posode za gorivo ni štrlečih delov, ostrih robov itd.
- 5.11 Posoda za gorivo in deli njenega pribora morajo biti oblikovani in vgrajeni v vozilo tako, da se prepreči vsaka nevarnost vžiga zaradi statične elektrike. Po potrebi je treba zagotoviti ukrepe za porazdelitev energije. Proizvajalec tehnični službi ponazori ukrepe, ki zagotavljajo izpolnitev teh zahtev.
- 5.12 Posode za gorivo so izdelane iz ognjeodpornih kovinskih materialov. Lahko so izdelane iz polimernih materialov, če so izpolnjene zahteve iz Priloge 5.
6. PRESKUSI POSOD ZA TEKOČE GORIVO
- 6.1 Hidravlični preskus
- Na posodi za gorivo se opravi hidravlični preskus notranjega tlaka, in sicer na posodi s celotnim pripadajočim priborom, ki ni vgrajena v vozilu. Posoda za gorivo se do vrha napolni z negorljivo tekočino (npr. z vodo). Po prekinitvi vsake povezave z zunanostjo se skozi cev za dovajanje goriva v motor postopoma poveča tlak do relativnega notranjega tlaka, ki je enak dvojnemu delovnemu tlaku, vendar nikakor ni nižji od nadtlaka 0,3 bar (30 kPa), ter se obdrži eno minuto. Med tem časom na steni posode za gorivo ne nastanejo razpoke ali mesta puščanja; vendar je dopustna trajna deformacija posode za gorivo.
- 6.2 Preskus prevrnitve
- 6.2.1 Posoda za gorivo in ves njen pribor se vgradita na preskuševalno ogrodje na način, ki ustreza načinu vgradnje na vozilo, za katerega je posoda za gorivo namenjena; to velja tudi za sisteme za uravnavanje notranjega nadtlaka.
- 6.2.2 Preskuševalno ogrodje je vrtljivo okrog osi, ki poteka vzporedno z vzdolžno osjo vozila.
- 6.2.3 Preskus se opravi na posodi za gorivo, ki se napolni najprej do 90 % prostornine in nato še do 30 % prostornine z negorljivo tekočino, katere gostota in viskoznost imata podobne vrednosti kot gorivo, ki se ponavadi uporablja (lahko se uporabi voda).

- 6.2.4 Posoda za gorivo se zavrti iz izhodiščne lege za 90° v desno. V tej legi ostane posoda vsaj pet minut. Nato se posoda za gorivo zavrti še za 90° v isto smer. V tej legi, v kateri je popolnoma obrnjena, ostane vsaj naslednjih pet minut. Posoda za gorivo se obrne nazaj v izhodiščno lego. Preskusna tekočina, ki iz zračnikov ni stekla nazaj v posodo za gorivo, se odstrani in po potrebi dopolni. Posoda za gorivo se obrne za 90° v nasprotno smer in pusti v tej legi vsaj pet minut.

Nato se posoda za gorivo zavrti še za 90° v isto smer. V tej popolnoma prevrnjeni legi ostane vsaj pet minut. Nato se obrne nazaj v prvotno lego.

Vrtenje za vsak zaporedni obrat 90° poteka v katerem koli časovnem intervalu od 1 do 3 minut.

DEL II – HOMOLOGACIJA VOZIL GLEDE NA PREPREČEVANJE NEVARNOSTI POŽARA V PRIMERU TRKA

7. OPREDELITVE

Za namene tega dela pravilnika:

- 7.1 „homologacija vozila“ pomeni homologacijo tipa vozila glede na preprečevanje nevarnosti požara;
- 7.2 „tip vozila“ pomeni vozila, ki se ne razlikujejo v osnovnih značilnostih, kot so:
- 7.2.1 konstrukcija, oblika, mere in materiali (kovina/polimerni materiali) posod za gorivo;
- 7.2.2 pri kategorijah vozil M1 ⁽¹⁾ položaj posod za gorivo v vozilu, če nima negativnega vpliva na izpolnjevanje zahtev iz odstavka 5.10;
- 7.2.3 značilnosti in mesto sistema za dovajanje goriva (črpalke, filtrov ipd.); in
- 7.2.4 značilnosti in postavitve električne napeljave, če vplivajo na rezultate preskusov trka, predpisanih v tem pravilniku;
- 7.3 „prečna ravnina“ pomeni navpično prečno ravnino pravokotno na vzdolžno srednjo ravnino vozila;
- 7.4 „masa neobremenjenega vozila“ pomeni maso vozila v stanju, pripravljenem za vožnjo, brez oseb in neobremenjeno, vendar z gorivom, hladilno tekočino, mazivi, orodjem in rezervnim kolesom (če gre za del stalne opreme proizvajalca).

8. ZAHTEVE ZA VGRADNJO POSOD ZA TEKOČE GORIVO

8.1 Instalacija za gorivo

- 8.1.1 Homologacija vozil se podeli v skladu z delom I ali IV tega pravilnika.
- 8.1.2 Sestavni deli instalacije za gorivo se proti stiku z možnimi ovirami na tleh ustrezno zaščitijo z deli okvira ali nadgradnje. Taka zaščita ni potrebna, če so sestavni deli pod vozilom višje od tal kot del okvira ali nadgradnje pred njimi.
- 8.1.3 Cevi in vsi ostali deli instalacije za gorivo se na vozilu nahajajo na kar najbolj zaščiteneh mestih. Pri upogibanju in ukrivljanju ter vibracijah konstrukcije vozila ali podvozja sestavni deli instalacije za gorivo ne smejo biti izpostavljeni trenju, stiskanju ali katerim koli drugim neobičajnim napetostim.
- 8.1.4 Priključki gibljivih ali pregibnih cevi na toge dele sestavnih delov instalacije za gorivo so oblikovane in skonstruirane tako, da pod različnimi pogoji uporabe vozila ne puščajo, kljub upogibanju in ukrivljanju ter vibracij konstrukcije vozila ali podvozja.
- 8.1.5 Če je odprtina za polnjenje nameščena na stranici vozila, v zaprti legi ne sega preko sosednjih površin nadgradnje.

- 8.2 Električna napeljava
- 8.2.1 Električne žice, ki niso, nameščene v votlih delih, se pritrdijo na konstrukcijo vozila ali sten ali pregrad v bližini mesta mimo katerega vodijo. Mesta, na katerih prehajajo skozi stene ali pregrade so ustrezno zaščitene, da se prepreči poškodovanje izolacije.
- 8.2.2 Električna napeljava mora biti oblikovana, konstruirana in nameščena tako, da so njeni sestavni deli odporni proti rjavenju.
9. PRESKUSI NA VOZILU
- Pri preskusu čelnega trka v pregrado, izvedenem v skladu s postopkom, opredeljenim v Prilogi 3 k temu pravilniku, pri preskusu bočnega trka, izvedenem v skladu s postopkom opisanim v Prilogi 4 k Pravilniku št. 95, spremembe 01, in pri preskusu trka v zadnji del vozila, izvedenem v skladu s postopkom, opredeljenem v Prilogi 4 k Pravilniku,
- 9.1 sme trk na instalaciji za gorivo povzročiti samo manjše iztekanje goriva;
- 9.2 če se po trku pojavi nepretrgano iztekanje iz instalacije za gorivo, stopnja iztekanja ne presega 30 g/min; če se tekočina iz instalacije za gorivo meša s tekočinami drugih sistemov ter se teh različnih tekočin ne da enostavno razločiti in opredeliti, se nepretrgano iztekanje ovrednoti glede na vse zbrane tekočine;
- 9.3 iztekajoče gorivo ne sme povzročiti požara.
- 9.4 Med trki in po trkih, opisanih v odstavku 9, varovalo zadrži akumulator na svojem mestu.
- 9.5 Na zahtevo proizvajalca se preskus čelnega trka, določen v Prilogi 3 k temu pravilniku, lahko nadomesti s postopkom preskusa opisanim v Prilogi 3 k Pravilniku št. 94, spremembe 01.
- DEL III – HOMOLOGACIJA POSOD ZA TEKOČE GORIVO KOT SAMOSTOJNIH TEHNIČNIH ENOT
10. OPREDELITVE
- Za namene tega dela pravilnika:
- 10.1 „posoda za gorivo“ pomeni posode, namenjene hranjenju tekočega goriva, kakor je opredeljeno v odstavku 10.3, ki se uporablja predvsem za pogon vozila; homologacija se lahko podeli za posodo za gorivo s pripadajočim priborom ali brez njega (cevi za polnjenje, če je samostojni del, odprtine za polnjenje, pokrova, merilnika nivoja goriva, povezave z motorjem ali napeljave za uravnavanje notranjega nadtlaka itd.);
- 10.2 „prostornina posode za gorivo“ pomeni prostornino posode za gorivo po navedbi njenega proizvajalca;
- 10.3 „tekoče gorivo“ pomeni gorivo, ki je pri normalnih temperaturnih in tlačnih pogojih temperature in tlaka tekoče;
- 10.4 „podelitev homologacije za posodo za gorivo“ pomeni podelitev homologacije za tip posode za tekoče gorivo;
- 10.5 „tip posode za gorivo“ pomeni posode za gorivo, ki se med seboj ne razlikujejo v bistvenih vidikih, kot so:
- 10.5.1 konstrukcija, oblika, mere in material (kovina/polimerni materiali) posod za gorivo;
- 10.5.2 namen uporabe posode za gorivo: splošna uporaba ali posebna uporaba vozila;
- 10.5.3 prisotnost ali odsotnost pribora.
11. ZAHTEVE ZA POSODE ZA TEKOČE GORIVO
- 11.1 Zahteve iz odstavkov 5.1, 5.2, 5.3, 5.9, 5.12, 6.1 in 6.2 so izpolnjene, kadar so posode za gorivo opremljene s priborom, s katerim so običajno opremljene.
- 11.2 Pri podeljevanju homologacije za posode za gorivo brez pripadajočega pribora je v dokumentaciji proizvajalca jasno opredeljen pribor, ki se uporablja pri preskušanju.

DEL IV – HOMOLOGACIJA VOZIL GLEDE NA VGRADNJO ODOBRENIH POSOD ZA GORIVO

12. OPREDELITVE

Za namene tega dela Pravilnika:

12.1 „podelitev homologacije za vozilo“ pomeni podelitev homologacije za tip vozila glede na vgradnjo posod za tekoče gorivo, homologiranih v skladu z delom III tega pravilnika;

12.2 „tip vozila“ pomeni vozila, ki se ne razlikujejo v osnovnih značilnostih, kot so:

12.2.1 proizvajalčeva oznaka tipa;

12.2.2 pri kategorijah vozil M1 (¹) položaj posod za gorivo v vozilu, če nima negativnega vpliva na izpolnjevanje zahtev iz odstavka 5.10;

13. ZAHTEVE ZA VGRADNJO POSOD ZA TEKOČE GORIVO

13.1 Izpolnjene so zahteve, navedene v odstavkih 5.4, 5.5, 5.6, 5.7, 5.8, 5.10 in 5.11.

13.2 Pri podeljevanju homologacije za posode za gorivo brez pripadajočega pribora se pribor, ki se uporablja pri preskušanju in je opredeljen v dokumentaciji proizvajalca v skladu z odstavkom 11.2, na zahtevo proizvajalca vključi v homologacijo, podeljeno v skladu z delom IV tega pravilnika. Dodatni pribor se vključi, če se tehnična služba prepriča, da je vozilo skladno z zahtevami iz delov III in IV tega pravilnika.

14. SPREMEMBE TIPA VOZILA ALI POSODE ZA GORIVO

14.1 Vsaka sprememba tipa vozila ali posode za gorivo se sporoči upravnemu organu, ki je podelil homologacijo za določen tip vozila. Ta organ lahko nato:

14.1.1 meni, da opravljene spremembe po vsej verjetnosti ne bodo imele opaznih neugodnih učinkov in da vozilo še vedno izpolnjuje vse zahteve; ali

14.1.2 od tehnične službe, odgovorne za opravljanje preskusov, zahteva nadaljnje poročilo o preskusu.

14.2 Ne glede na določbe iz odstavka 14.1 zgoraj se različica vozila, preskušene v skladu z delom II tega pravilnika, katerega masa neobremenjenega vozila se ne razlikuje za več kot $\pm 20\%$ od homologiranega preskušane vozila, ne šteje za spremembo tipa vozila.

14.3 Obvestilo o potrditvi ali zavrnitvi homologacije, z navedbo sprememb, se sporoči v skladu s postopkom, določenim v odstavkih 3.1.3, 3.2.3 ali 3.3.3 zgoraj, pogodbenicam Sporazuma, ki uporabljajo ta pravilnik.

15. SKLADNOST PROIZVODNJE

Skladnost proizvodnih postopkov je ustrezna postopkom, določenim v Prilogi 2 k Sporazumu (E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.2), z naslednjimi zahtevami:

15.1 vsako vozilo ali posoda za gorivo, ki je označena s homologacijsko oznako, kakor je predpisana v skladu s tem pravilnikom, je skladna s homologiranim tipom vozila in izpolnjuje zahteve iz ustreznih delov zgoraj.

15.2 Da bi preverili skladnost, kakor je predpisana z odstavkom 15.1 zgoraj, se opravijo naključni pregledi na zadostnem številu serijsko proizvedenih vozil ali posod za gorivo, ki so v skladu s tem pravilnikom označeni s homologacijsko oznako.

15.3 Načeloma se skladnost vozila ali posode za gorivo s homologiranim tipom preveri na podlagi opisa, navedenega na obrazcu o homologaciji in njegovih prilogah. Vendar se na vozilu ali posodi za gorivo po potrebi opravi preverjanje iz odstavka 6 zgoraj.

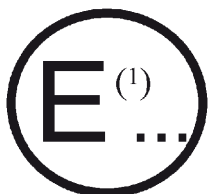
16. KAZNI ZA NESKLADNOST PROIZVODNJE
- 16.1 Homologacija, podeljena tipu vozila ali posodi za gorivo v skladu s tem pravilnikom, se lahko prekliče, če ni izpolnjena zahteva iz odstavka 15.1 zgoraj ali če vozilo ni opravilo preverjanj, predpisanih v odstavku 9 zgoraj.
- 16.2 Če pogodbenica Sporazuma, ki uporablja ta pravilnik, prekliče homologacijo, ki jo je pred tem podelila, o tem takoj obvesti druge pogodbenice Sporazuma, ki uporabljajo navedeni pravilnik, z izvodom sporočila na obrazcu, skladnim z vzorcem iz prilog 1 ali 2 k navedenemu pravilniku.
17. PREHODNE DOLOČBE
- 17.1 Od uradnega začetka veljavnosti sprememb 02, v skladu z navedenim pravilnikom, kakor je bil spremenjen s spremembami 02, nobena od pogodbenic, ki uporabljajo ta pravilnik, ne zavrne homologacije ECE.
- 17.2 Po 12 mesecih po začetku veljavnosti dodelijo pogodbenice, ki uporabljajo ta pravilnik, homologacije ECE samo, če tip vozila, ki ga je treba homologirati, izpolnjuje zahteve iz navedenega pravilnika, kakor je bil spremenjen s spremembami 02.
- 17.3 Do 12 mesecev po začetku veljavnosti sprememb 02 k temu pravilniku nobena pogodbenica, ki uporablja ta pravilnik ne zavrne nacionalne homologacije tipa vozila, homologiranega v skladu s predhodnimi spremembami k navedenemu pravilniku.
- 17.4 Po 24 mesecih po začetku veljavnosti sprememb 02 k temu pravilniku lahko pogodbenica, ki uporablja navedeni pravilnik, zavrne prve nacionalne registracije (začetek uporabe) vozila, ki ne izpolnjuje zahtev iz sprememb 02 k navedenemu pravilniku.
- 17.5 Od uradnega začetka veljavnosti Dodatka 3 k spremembam 02 nobena pogodbenica, ki uporablja ta pravilnik, ne zavrne podelitve homologacije ECE v skladu s tem pravilnikom, kakor je bil spremenjen z Dodatkom 3 k spremembam 02.
- 17.6 Tudi po začetku veljavnosti Dodatka 3 k spremembam 02 tega pravilnika ostanejo veljavne homologacije vozil, podeljene po predhodnih dodatkih k spremembam 02, in pogodbenice, ki uporabljajo ta pravilnik, nadaljujejo podeljevanje razširitev takih homologacij ter jih še naprej sprejemajo.
18. IMENA IN NASLOVI TEHNIČNIH SLUŽB, KI IZVAJAJO HOMOLOGACIJSKE PRESKUSE, TER UPRAVNIH ORGANOV
- Pogodbenice Sporazuma, ki uporabljajo ta pravilnik, sporočijo Sekretariatu Združenih narodov imena in naslove tehničnih služb, ki so pristojne za izvedbo preskusov za homologiranje, in upravnih organov, ki podeljujejo homologacije in katerim je treba poslati sporočila o podelitvi, zavrnitvi ali preklicu homologacije, izdane v drugih državah.
-

PRILOGA 1

Dodatek 1

OBVESTILO

(Največji format: A4 (210 × 297 mm))



Izdal: Naziv organa

.....

.....

.....

v zvezi z ⁽²⁾: PODELITVIJO HOMOLOGACIJE
 RAZŠIRITVIJO HOMOLOGACIJE
 ZAVRNITVIJO HOMOLOGACIJE
 PREKLICEM HOMOLOGACIJE
 DOKONČNO PREKINITVIJO PROIZVODNJE

za tip vozila glede na ⁽²⁾: posodo za tekoče gorivo
 preprečevanje nevarnosti požara v primeru čelnega/bočnega trka in trka v zadnji del ⁽²⁾

v skladu s Pravilnikom št. 34.

Homologacija št: Razširitev št:

1. Tovarniška ali blagovna znamka motornega vozila:
2. Tip vozila:
3. Ime in naslov proizvajalca:
4. Po potrebi ime in naslov zastopnika proizvajalca:
5. Vrsta motorja: motor na prisilni vžig, dizel ⁽²⁾:
6. Mesto pogonskega motorja: spredaj/zadaj/sredina ⁽²⁾:
7. Kratek opis posode za gorivo in goriva ali številke homologacije za homologirano posodo za gorivo ⁽²⁾:
- 7.1 Značilnosti in mesto posode za gorivo:
- 7.2 Za posode za gorivo, izdelane iz polimernih materialov, navedite material in tovarniško ali blagovno znamko:
- 7.3 Značilnosti instalacije za gorivo (mesto, priključki, itd.):
8. Opis električne napeljave (mesto priključka, zaščita, itd.):
9. Opis preskusov trkov:
- Čelno (tip/homologacija ali številka poročila):
- Bočno (tip/homologacija ali številka poročila):
- Zadnji del (tip/homologacija ali številka poročila):
10. Datum oddaje vozila za homologacijo:
11. Tehnična služba, pristojna za izvajanje preskusa za homologacijo:
12. Datum poročila te službe:
13. Številka poročila te službe:
14. Podelitev/razširitev/zavrnitev/preklic homologacije ⁽²⁾:

⁽¹⁾ Oznaka države, ki je podelila/razširila/zavrnila/preklicala homologacijo (glej določbe o homologaciji v Pravilniku).

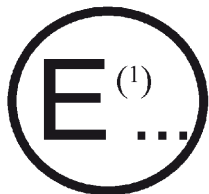
⁽²⁾ Neveljavno prečrtati.

15. Mesto homologacijske oznake na vozilu:
16. Kraj:
17. Datum:
18. Podpis:
19. K temu sporočilu so priloženi naslednji dokumenti, ki so označeni z zgoraj navedeno številko homologacije:
risbe, diagrami posode za gorivo, instalacije za gorivo, električne napeljave in drugih pomembnih sestavnih delov,
za namene tega pravilnika.

Dodatek 2

OBVESTILO

(Največji format: A4 (210 × 297 mm))



Izdal: Naziv organa

.....
.....
.....

v zvezi z ⁽²⁾: PODELITVIJO HOMOLOGACIJE
RAZŠIRITVIJO HOMOLOGACIJE
ZAVRNITVIJO HOMOLOGACIJE
PREKLICEM HOMOLOGACIJE
DOKONČNO PREKINITVIJO PROIZVODNJE

posode za gorivo v skladu s Pravilnikom št. 34.

Homologacija št.: Razširitev št.:

- 1. Tovarniška ali blagovna znamka posode za gorivo:
- 2. Ime proizvajalca za tip posode za gorivo:
- 3. Ime in naslov proizvajalca:
- 4. Po potrebi ime in naslov zastopnika proizvajalca:
- 5. Kratek opis posode za gorivo in goriva:
- 5.1 Značilnosti posode za gorivo:
- 5.2 Za posode za gorivo, izdelane iz polimernih materialov, navedite material in tovarniško ali blagovno znamko:
- 6. Datum oddaje v homologacijo:
- 7. Tehnična služba, pristojna za izvajanje preskusa za homologacijo:
- 8. Datum poročila te službe:
- 9. Številka poročila te službe:
- 10. Razlogi za razširitev (po potrebi):
- 11. Podelitev/razširitev/zavrnitev/preklic homologacije ⁽²⁾:
- 12. Mesto homologacijske oznake na posodi za gorivo:
- 13. Kraj:
- 14. Datum:
- 15. Podpis:
- 16. Priloženo je kazalo svežnja informacij, vloženga pri organu za homologacijo, ki ga je mogoče pridobiti na zahtevo.

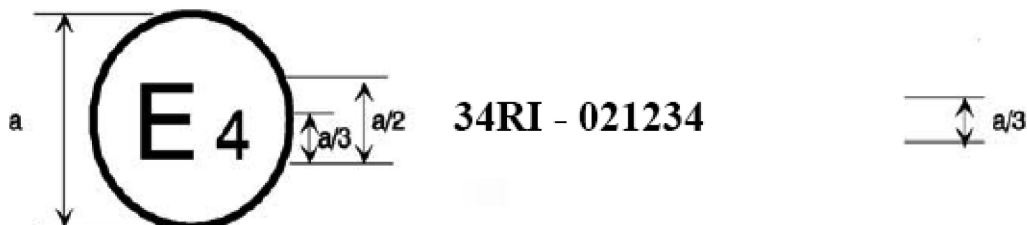
⁽¹⁾ Oznaka države, ki je podelila/razširila/zavrnila/preklicala homologacijo (glej določbe o homologaciji v Pravilniku).
⁽²⁾ Neveljavno prečrtati.

PRILOGA 2

RAZPOREDITEV HOMOLOGACIJSKIH OZNAK

VZOREC A

(glej odstavek 3.1.4 tega pravilnika)

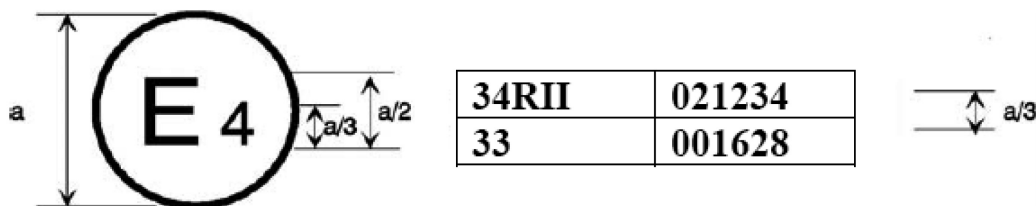


a = 8 mm (najmanj)

Zgornja homologacijska oznaka, nameščena na vozilo, kaže, da je bil zadevni tip homologiran na Nizozemskem (E4) v skladu z delom I Pravilnika št. 34 v skladu s homologacijo št. 021234. Prvi dve mesti (02) številke homologacije pomenita, da je bila homologacija dodeljena v skladu z zahtevami Pravilnika št. 34, kakor je bil spremenjen s spremembami 02.

VZOREC B

(glej odstavek 3.1.5 tega pravilnika)

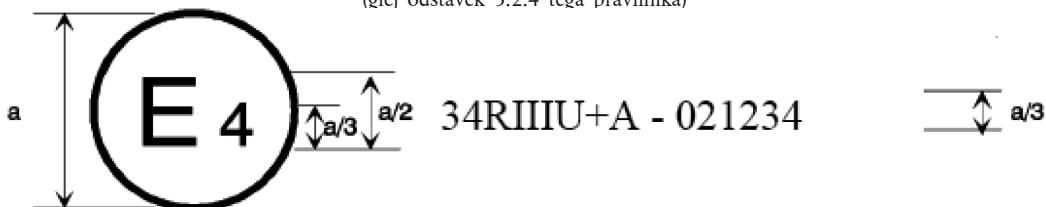


a = 8 mm (najmanj)

Zgornja homologacijska oznaka, nameščena na vozilo, kaže, da je bil zadevni tip homologiran na Nizozemskem (E4) v skladu z deloma I ali IV Pravilnika št. 34 in Pravilnikom št. 33 (*). Številke homologacije pomenijo, da je Pravilnik št. 34 na datum posameznih homologacij vključeval spremembe 02, Pravilnik št. 33 pa je bil še v izvorni obliki.

VZOREC C

(glej odstavek 3.2.4 tega pravilnika)

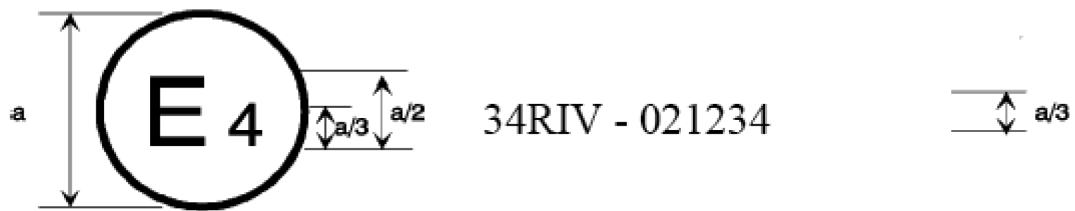


a = 8 mm (najmanj)

Zgornja homologacijska oznaka, nameščena na posodo za gorivo, kaže, da je bil zadevni tip homologiran na Nizozemskem (E4) v skladu z delom III Pravilnika št. 34 za splošno uporabo, vključno s pripadajočim priborom, v skladu s homologacijo št. 021234. Prvi dve mesti (02) številke homologacije pomenita, da je bila homologacija dodeljena v skladu z zahtevami Pravilnika št. 34, kakor je bil spremenjen s spremembami 02.

VZOREC D

(glej odstavek 3.3.4 tega pravilnika)

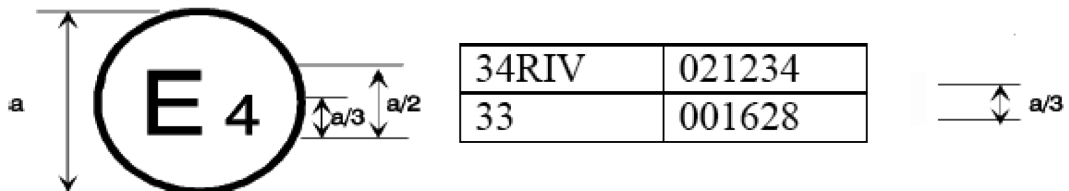


a = 8 mm (najmanj)

Zgornja homologacijska oznaka, nameščena na vozilo, kaže, da je bil zadevni tip homologiran na Nizozemskem (E4) v skladu z delom IV Pravilnika št. 34 v skladu s homologacijo št. 021234. Prvi dve mesti (02) številke homologacije pomenita, da je bila homologacija dodeljena v skladu z zahtevami Pravilnika št. 34, kakor je bil spremenjen s spremembami 02.

VZOREC E

(glej odstavek 3.3.5 tega pravilnika)



a = 8 mm (najmanj)

Zgornja homologacijska oznaka, nameščena na vozilo, kaže, da je bil zadevni tip homologiran na Nizozemskem (E4) v skladu z delom IV Pravilnika št. 34 in Pravilnikom št. 33 (*). Številke homologacije pomenijo, da je Pravilnik št. 34 na datum posameznih homologacij vključeval spremembe 02, Pravilnik št. 33 pa je bil še v izvorni obliki.

(*) Druga številka je navedena samo kot primer.

PRILOGA 3

PRESKUS ČELNEGA TRKA V PREGRADO

1. NAMEN IN OBSEG

Namen tega preskusa je simulirati pogoje čelnega trka ob trdno oviro ali trka z drugim vozilom, ki se približuje z nasprotne strani.

2. NAPRAVE, POSTOPKI IN MERILNI INSTRUMENTI

2.1 Mesto preskušanja

Preskusni poligon mora biti dovolj velik, da so na njem lahko zaletna steza, pregrada in tehnične naprave, potrebne za preskus. Zadnji del steze je vsaj 5 m pred pregrado vodoraven, raven in gladek.

2.2 Pregrada

Pregrado sestavlja blok iz armiranega betona, širokega najmanj 3 m v sprednjem delu in visokega najmanj 1,5 m. Gostota pregrade je taka, da je njena teža vsaj 70 ton. Sprednja stran je navpična, pravokotna na os zaletne steze in prekrita z vezanimi ploščami, debeline 2 cm, v dobrem stanju. Pregrada mora biti pritrjena v tla ali položena nanje in, če je potrebno, opremljena z dodatnimi zadržalnimi napravami za preprečevanje njenega premika. Lahko se uporabi tudi pregrada z drugimi značilnostmi, ki daje enake končne rezultate.

2.3 Pogon vozila

V trenutku trka na vozilo ne vpliva nobena dodatna krmilna ali pogonska naprava. Oviro doseže v smeri pravokotno na steno trka; največja sprejemljiva bočna neoparavnost med navpično srednjo linijo prednjega dela vozila in navpično srednjo linijo stene trka je ± 30 cm.

2.4 Stanje vozila

2.4.1 Preskusno vozilo se opremi ali z običajnimi sestavnimi deli in opremo, vključeno v maso neobremenjenega vozila, pripravljenega za vožnjo, ali je v takem stanju, da izpolnjuje te zahteve glede sestavnih delov in opreme v zvezi z nevarnostjo požara.

2.4.2 Če se vozilo poganja z zunanjimi sredstvi, se instalacija za gorivo napolni do 90 % prostornine z gorivom ali negorljivo tekočino, katere gostota in viskoznost imata podobne vrednosti kot gorivo, ki se običajno uporablja. Vsi drugi sistemi (posoda za zavorno tekočino, hladilnik itd.) so lahko prazni.

2.4.3 Če se vozilo poganja na lastni pogon, se posoda za gorivo napolni vsaj do 90 %. Vse druge posode, ki vsebujejo tekočino so lahko napolnjene do polne prostornine.

2.4.4 Na zahtevo proizvajalca lahko tehnična služba, odgovorna za izvajanje preskusov, dovoli, da se isto vozilo, ki se uporabi za preskuse, predpisane z drugimi pravilniki (vključno s preskusi konstrukcije vozila), uporabi tudi za preskuse, predpisane s tem pravilnikom.

2.5 Hitrost v trenutku trka

Hitrost trka ob trku je med 48,3 in 53,1 km/h. Vendar se preskus, ki je bil izveden pri večji hitrosti šteje za zadovoljiv, če je vozilo izpolnilo predpisane pogoje.

2.6 Merilni instrumenti

Instrumenti, ki se uporabljajo za beleženje hitrosti iz odstavka 2.5 zgoraj, lahko odstopajo do 1 %.

3. ENAKOVREDNE PRESKUSNE METODE

3.1 Dovoljene so enakovredne preskusne metode, pod pogojem, da je mogoče pogoje iz tega pravilnika povsem izpolniti z nadomestnim preskusom ali z izračunom iz rezultatov nadomestnega preskusa.

3.2 Če se uporabi drugačna metoda, kot je opisana v odstavku 2 zgoraj, se dokaže njena enakovrednost.

PRILOGA 4

POSTOPEK ZA PRESKUS TRKA V ZADNJI DEL VOZILA

1. NAMEN IN OBSEG
- 1.1 Namen tega preskusa je simulirati pogoje trka drugega premikajočega se vozila v zadnji del preskusnega vozila.
2. NAPRAVE, POSTOPKI IN MERILNI INSTRUMENTI
- 2.1 Mesto preskušanja

Preskusni poligon je dovolj velik, da je na njem pogonski sistem za udarno glavo (udarjač) ter dovolj prostora za odmik udarjenega vozila in naprave za preskušanje po trku. Mesto, kjer se izvede trk in odmik vozila je vodoravno, ravno in gladko s koeficientom trenja, ki ni nižji od 0,5.
- 2.2 Udarna glava (udarjač)
- 2.2.1 Udarna glava je jeklena in toge konstrukcije.
- 2.2.2 Udarna površina je ravna, široka najmanj 2 500 mm in visoka 800 mm, njeni robovi so zaobljeni s polmerom ukrivljenja med 40 in 50 mm. Prevljučena je s slojem iz vezane plošče, debeline 20 mm.
- 2.2.3 V trenutku trka morajo biti izpolnjeni naslednji pogoji:
 - 2.2.3.1 udarna površina je navpična in pravokotna na vzdolžno srednjo ravnino zadetega vozila;
 - 2.2.3.2 smer gibanja udarne glave je v čimbolj vodoravna in vzporedna z vzdolžno srednjo ravnino zadetega vozila;
 - 2.2.3.3 največje bočno odstopanje med navpično srednjo linijo površine udarne glave in vzdolžno srednjo ravnino zadetega vozila je 300 mm. Poleg tega je udarna površina širša od skupne širine zadetega vozila;
 - 2.2.3.4 oddaljenost spodnjega roba udarne površine od tal je 175 ± 25 mm.
- 2.3 Pogon udarne glave

Udarna glava je lahko ali pritrjena na voziček (premična pregrada) ali tvori del nihala.
- 2.4 Pri uporabi premične pregrade se uporabljajo posebne določbe.
 - 2.4.1 Če je udarna glava pritrjena na voziček (premična pregrada) s pritrdilnim delom, je slednji tog in se pri trku ne deformira; v trenutku trka se voziček premika sam in ni več vezan na pogonsko napravo.
 - 2.4.2 Hitrost trka je med 35 in 38 km/h.
 - 2.4.3 Skupna teža (masa) vozička in udarne glave je $1\ 100 \pm 20$ kg
- 2.5 Pri uporabi nihala se uporabljajo posebne določbe.
 - 2.5.1 Razdalja med središčem udarne stranice ter vrtilne osi nihala ne sme biti manjša od 5 m.
 - 2.5.2 Udarna glava je prosto obešena s togimi nosilci, ki so togo pripeti nanjo. Tako sestavljeno nihalo se med trkom ne sme deformirati.
 - 2.5.3 V nihalo je vdolana naprava za zadržanje, ki preprečuje vsak naknadni trk udarne glave in preskusnega vozila.
 - 2.5.4 V trenutku trka mora biti hitrost središča udarca nihala med 35 in 38 km/h.
 - 2.5.5 Zmanjšana masa „ m_r “ v središču udarca nihala je opredeljena kot funkcija skupne mase „ m “, razdalje „ a “⁽¹⁾ med središčem udarca in vrtilno osjo ter razdalje „ l “ med težiščem in vrtilno osjo in sicer z naslednjo enačbo:
$$m_r = m (l/a)$$
 - 2.5.6 Zmanjšanje mase m_r je $1\ 100 \pm 20$ kg.

(1) Treba je opozoriti, da je „ a “ enak dolžini zadevnega sinhronnega nihala.

- 2.6 Splošne določbe v zvezi z maso in hitrostjo udarne glave
- Če je bil preskus izveden pri večji hitrosti, kot je predpisana v odstavkih 2.4.2 in 2.5.4 in/ali večji masi, kot je predpisana v odstavkih 2.4.3 in 2.5.6, ter je vozilo izpolnilo predpisane zahteve, še šteje, da je preskus zadovoljiv.
- 2.7 Stanje preskusnega vozila
- 2.7.1 Preskusno vozilo se opremi ali z običajnimi sestavnimi deli in opremo vključeno v maso neobremenjenega vozila, pripravljene za vožnjo, ali je v takem stanju, da izpolnjuje te zahteve glede sestavnih delov in opreme v zvezi z nevarnostjo požara.
- 2.7.2 Posoda za gorivo se napolni do 90 % prostornine z gorivom ali negorljivo tekočino, katere gostota in viskoznost imata podobne vrednosti kot gorivo, ki se običajno uporablja. Vsi drugi sistemi (posoda za zavorno tekočino, hladilnik itd.) so lahko prazni.
- 2.7.3 Uporabijo se lahko prestave in zavora.
- 2.7.4 Na zahtevo proizvajalca se dovoli naslednje odstopanje:
- 2.7.4.1 tehnična služba, odgovorna za izvajanje preskusov, lahko dovoli, da se isto vozilo, ki se uporabi za preskuse, predpisane z drugimi pravilniki (vključno s preskusi konstrukcije vozila), uporabi tudi za preskuse, predpisane s tem pravilnikom; in
- 2.7.4.2 vozilo je lahko dodatno obteženo, vendar ne sme presegati 10 % mase neobremenjenega vozila, pripravljene za vožnjo, z dodatnimi utežmi, togo pritrjenimi na konstrukcijo, vendar tako da med preskusom ne vplivajo na obnašanje strukture ali potniškega prostora.
- 2.8 Merilni instrumenti
- Instrumenti, ki se uporabljajo za beleženje hitrosti iz odstavkov 2.4.2 in 2.5.4 zgoraj, lahko odstopajo do 1 %.
3. ENAKOVREDNE PRESKUSNE METODE
- 3.1 Dovoljene so enakovredne preskusne metode, pod pogojem, da je mogoče pogoje iz tega pravilnika povsem izpolniti z nadomestnim preskusom ali izračunom iz rezultatov nadomestnega preskusa.
- 3.2 Če se uporabi drugačna metoda, kot je opisana v odstavku 2 zgoraj, se dokaže njena enakovrednost.
-

PRILOGA 5

PRESKUS POSOD ZA GORIVO, IZDELANIH IZ POLIMERNEGA MATERIALA**1. ODPORNOST PROTI TRKU**

- 1.1 Posodo za gorivo se napolni do polne prostornine z mešanico vode in glikola ali z neko drugo tekočino, ki ima nizko ledišče in ne spreminja lastnosti materiala posode za gorivo, nato se na posodi za gorivo opravi preskus s perforiranjem.
- 1.2 Med tem preskusom je temperatura posode za gorivo $233\text{ K} \pm 2\text{ K}$ ($-40\text{ °C} \pm 2\text{ °C}$).
- 1.3 Za ta preskus trka se uporabi preskuševalno ogrodje z nihalom. Udarno telo za preskus s trkom je jekleno in ima obliko piramide, katere stranice imajo obliko enakostraničnih trikotnikov, osnovna ploskev pa je kvadrat, njen vrh in njeni robovi so zaobljeni s polmerom ukrivljenja 3 mm. Središče udarca nihala sovпада s težiščem piramide; njegova razdalja od vrtilne osi nihala je 1 m. Skupna masa nihala je 15 kg. Energija nihala v trenutku trka ni manjša od 30 Nm in kolikor je mogoče blizu tej vrednosti.
- 1.4 Preskusi se opravijo v točkah posode za gorivo, ki se štejejo za občutljive pri trku v prednji ali zadnji del. Za občutljive se štejejo tiste točke, ki so najbolj izpostavljene ali najšibkeje glede na obliko posode za gorivo oziroma način vgradnje na vozilu. Točke, ki so jih izbrali preskuševalni laboratoriji, so navedene v poročilu o preskusu.
- 1.5 Med preskusom je posoda za gorivo pritrjena na strani oziroma straneh, ki so na nasprotni strani glede na mesto trka. Preskus ne povzroči iztekanja goriva.
- 1.6 Po izbiri proizvajalca se lahko vsi preskusi z udarcem opravijo na eni posodi za gorivo ali pa se vsak preskus lahko opravi na drugi posodi za gorivo.

2. MEHANSKA TRDNOST

Neprepustnost in togost oblike posode za gorivo se preskušata pod pogoji, ki so določeni v odstavku 6.1 tega pravilnika. Posoda za gorivo in ves pripadajoči pribor se pritrdita na preskuševalno ogrodje po postopku, ki ustreza načinu vgradnje na vozilo, za katerega je posoda za gorivo namenjena ali pritrjena v vozilo samo ali pritrjena na preskuševalno ogrodje, ki ga izdelata oddelek za vozila. Na zahtevo proizvajalca in s soglasjem tehnične službe se lahko posoda preskusi brez uporabe kakršnega koli preskuševalnega ogrodja. Kot preskuševalna tekočina se uporabi voda pri temperaturi 326 K (53 °C), s katero se napolni posoda za gorivo do polne prostornine. Posoda za gorivo se za pet ur izpostavi relativnemu notranjemu tlaku, ki je enak dvojnemu delovnemu tlaku, vendar ni manjši od 30 kPa pri temperaturi $326\text{ K} \pm 2\text{ K}$ ($53\text{ °C} \pm 2\text{ °C}$). Med preskusom posoda za gorivo in pripadajoči pribor ne počita ali puščata; vendar je dopustna trajna deformacija posode za gorivo.

3. PREPUŠČANJE GORIVA

- 3.1 Gorivo, uporabljeno za preskus prepuščanja goriva, je referenčno gorivo, opredeljeno v Prilogi 9 k Pravilniku št. 83, ali pa komercialno gorivo super. Če je posoda za gorivo konstruirana samo za vgradnjo na vozila z motorjem na kompresijski vžig, se posoda za gorivo napolni z dizelskim gorivom.
- 3.2 Pred preskusom se posoda za gorivo napolni do 50 % njene prostornine s preskuševalnim gorivom in se odprta hrani na temperaturi okolja $313\text{ K} \pm 2\text{ K}$ ($40\text{ °C} \pm 2\text{ °C}$), dokler izguba teže po časovni enoti ne postane konstantna, vendar ne več kot 4 tedne (začasno obdobje hranjenja).
- 3.3 Nato se posoda za gorivo izprazni in ponovno napolni s preskuševalnim gorivom do 50 % prostornine, nato pa nepredušno zapre in hrani pri temperaturi $313\text{ K} \pm 2\text{ K}$ ($40\text{ °C} \pm 2\text{ °C}$). Tlak se nastavi, ko vsebina posode za gorivo doseže preskuševalno temperaturo. V naslednjem obdobju osmih tednov se meri izguba teže zaradi difuzije v preskuševalnem obdobju. Največja dovoljena povprečna izguba goriva je 20 g na 24 ur preskuševalnega časa.
- 3.4 Če je izguba zaradi difuzije večja od vrednosti, navedene v odstavku 3.3, se preskus, opisan v omenjenem odstavku, ponovi na isti posodi za gorivo zaradi določanja izgube, povzročene z difuzijo pri temperaturi $296\text{ K} \pm 2\text{ K}$ ($23\text{ °C} \pm 2\text{ °C}$), vendar pod istimi pogoji. Tako izmerjena izguba ne sme biti večja od 10 g na 24 ur.

4. ODPORNOST PROTI GORIVU

Po preskusu iz odstavka 3.3 posoda za gorivo še vedno izpolnjuje zahteve iz odstavkov 1 in 2.

5. ODPORNOST PROTI OGNJU

Na posodi za gorivo se opravijo naslednji preskusi.

- 5.1 Posoda za gorivo, pritrjena kot na vozilu, se za dve minuti izpostavi plamenu. To ne povzroči iztekanja tekočega goriva iz posode za gorivo.
- 5.2 Na z gorivom napolnjenih posodah za gorivo se opravijo trije preskusi, kot sledi:
- 5.2.1 Če je posoda za gorivo namenjena vgradnji v vozila z motorjem na prisilni vžig ali pa z motorjem na kompresijski vžig, se opravijo trije preskusi na posodah za gorivo, napolnjenih z gorivom super.
- 5.2.2 Če je posoda za gorivo namenjena samo vgradnji v vozila z motorjem na kompresijski vžig, se opravijo trije preskusi na posodah za gorivo, napolnjenih z dizelskim gorivom.
- 5.2.3 Pri vsakem preskusu so posoda za gorivo in pripadajoči pribor pritrjeni na preskuševalno ogrodje tako, da so čim bolj simulirani pogoji dejanske vgradnje. Način pritrditve posode za gorivo na preskuševalnem ogrodju ustreza ustreznim specifikacijam za njeno vgradnjo. Pri posodah za gorivo, ki so zasnovane za posebno uporabo vozil, se upoštevajo deli vozila, ki posodo za gorivo in njen pribor ščitijo proti izpostavitvi ognju ali na kakršen koli način vplivajo na širitev ognja, in tudi posebne dele, ki so vgrajeni na posodi za gorivo, in vijake na pokrovu. Med preskusom so vse odprtine zaprte, zračniki pa delujejo. Neposredno pred preskusom se posoda za gorivo napolni s predpisanim gorivom do 50 % prostornine.
- 5.3 Plamen, ki mu je izpostavljena posoda za gorivo, se dobi s sežiganjem komercialnega goriva za motorje na prisilni vžig (v nadaljnjem besedilu: gorivo) v ponvi. Količina goriva v ponvi zadošča za moč plamena pod pogoji prostega gorenja med celotnim preskusnim postopkom.
- 5.4 Mere ponve se izberejo tako, da so tudi bočne stene posode za gorivo izpostavljene plamenu. Zato je ponev vsaj za 20 cm, vendar največ za 50 cm večja od vodoravne projekcije posode za gorivo. Na začetku preskusa bočne stene ponve ne segajo več kot 8 cm nad nivo goriva.
- 5.5 Ponev, napolnjena z gorivom, se namesti pod posodo za gorivo tako, da razdalja med nivojem goriva v ponvi in dnom posode za gorivo ustreza konstrukcijsko določeni višini posode za gorivo nad površino cestišča pri masi neobremenjenega vozila (glej odstavek 7.4). Bodisi ponev bodisi preskuševalno ogrodje ali oba dela sta prosto vrtljiva.
- 5.6 Med fazo C preskusa se ponev na višini 3 cm \pm 1 cm nad nivojem goriva prekrije z zaslonom.
- Zaslon je iz snovi, odporne proti ognju, kakor je predpisano v Dodatku 2. Med opekami ni reže, opeke pa so nameščene nad ponvijo z gorivom tako, da so odprtine v opekah proste. Dolžina in širina okvira sta za 2 cm do 4 cm manjši od notranjih mer ponve, da med okvirom in bočno steno ponve nastane reža za prezračevanje.
- 5.7 Pri izvajanju preskusov na prostem se zagotovi zadostna zaščita pred vetrom in hitrost vetra v višini ponve z gorivom ni večja od 2,5 km/h. Pred preskusom se zaslon ogreje na temperaturo 308 K \pm 5 K (35 °C \pm 5 °C). Šamotne opeke se lahko ovlažijo, da so zagotovljeni enaki pogoji za vsak naslednji preskus.
- 5.8 Preskus zajema štiri faze (glej Dodatek 1).
- 5.8.1 Faza A: Predgrevanje (slika 1)
- Gorivo se vžge v ponvi na razdalji vsaj 3 m od preskušane posode za gorivo. Po 60 sekundah predgrevanja se ponev namesti pod posodo za gorivo.
- 5.8.2 Faza B: Neposredna izpostavljenost plamenom (slika 2)
- Posoda za gorivo se za 60 sekund izpostavi plamenu prosto gorečega goriva.
- 5.8.3 Faza C: Posredna izpostavljenost plamenom (slika 3)
- Takoj po končani fazi B se namesti zaslon med ponvijo z gorečim gorivom in posodo za gorivo. Posodo za gorivo se izpostavi tako zmanjšanim plamenom za nadaljnjih 60 sekund.
- 5.8.4 Faza D: Konec preskusa (slika 4)
- Ponev z gorečim gorivom, prekrita z zaslonom, se postavi v prvotno lego (faza A). Če na koncu preskusa posoda za gorivo gori, se ogenj takoj pogasi.

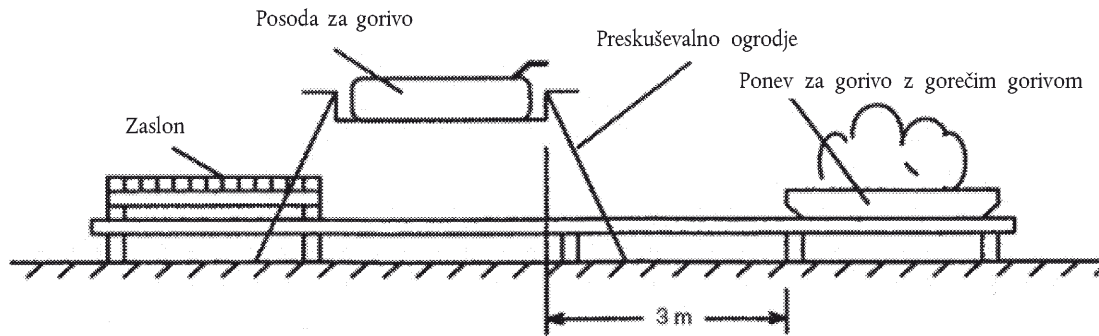
- 5.9 Rezultati preskusa se štejejo za zadovoljive, če iz posode za gorivo ne izteka tekoče gorivo.
6. ODPORNOST PROTI VISOKIM TEMPERATURAM
- 6.1 Preskuševalno ogrodje ob preskusu ustreza pritrditvi posode za gorivo na vozilu, vključno z načinom delovanja prezračevanja posode za gorivo.
- 6.2 Posoda za gorivo, napolnjena do 50 % prostornine z vodo s temperaturo 293 K (20 °C), je eno uro na temperaturi okolja $368 \text{ K} \pm 2 \text{ K}$ ($95 \text{ °C} \pm 2 \text{ °C}$).
- 6.3 Rezultati preskusa se štejejo za zadovoljive, če po preskusu posoda za gorivo ne prepušča in ni bistveno deformirana.
7. OZNAKE NA POSODI ZA GORIVO
- Na posodi za gorivo je nameščena blagovna znamka ali znamka; ta je neizbrisna in jasno čitljiva tudi po vgradnji posode za gorivo v vozilo.
-

Dodatek 1

PRESKUS ODPORNOSTI PROTI OGNJU

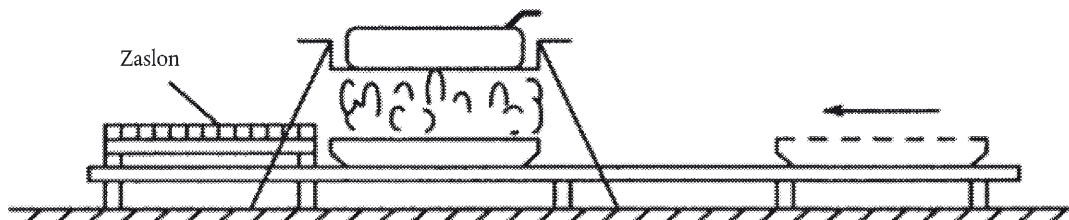
Slika 1

Faza A: Predgrevanje



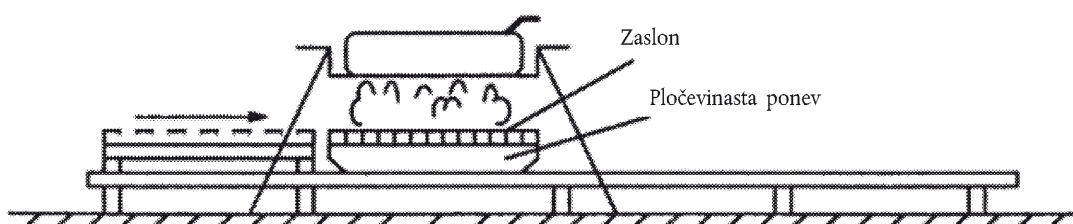
Slika 2

Faza B: Neposredna izpostavljenost plamenom



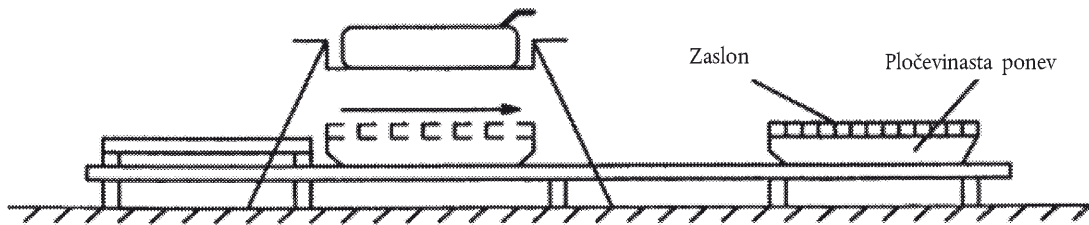
Slika 3

Faza C: Posredna izpostavljenost plamenom



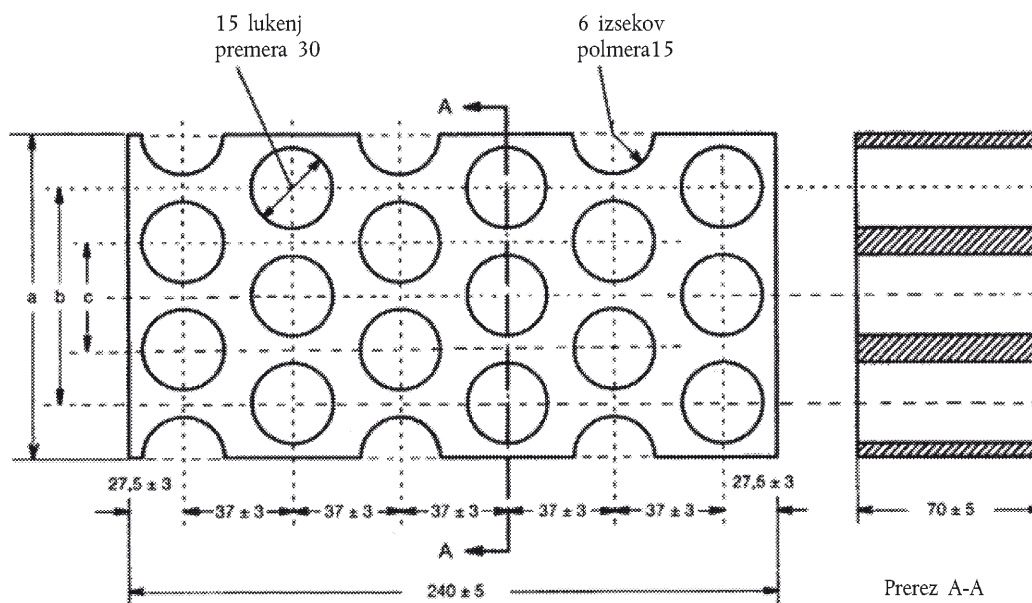
Slika 4

Faza D: Konec preskusa



Dodatek 2

MERE IN TEHNIČNI PODATKI ZA ŠAMOTNO OPEKO



a = 120 ± 5
b = 80 ± 3
c = 40 ± 3

(mere so v mm)

Odpornost proti ognju	(Segeer-Kegel) SK 30
Vsebnost Al_2O_3	30–33 %
Poroznost (P_o)	20–22 % vol.
Gostota	1 900–2 000 kg/m^3
Luknjičasta površina	44,18 %

Cena naročnine 2011 (brez DDV, skupaj s stroški pošiljanja z navadno pošto)

Uradni list EU, seriji L + C, samo papirna različica	22 uradnih jezikov EU	1 100 EUR na leto
Uradni list EU, seriji L + C, papirna različica + letni DVD	22 uradnih jezikov EU	1 200 EUR na leto
Uradni list EU, serija L, samo papirna različica	22 uradnih jezikov EU	770 EUR na leto
Uradni list EU, seriji L + C, mesečni zbirni DVD	22 uradnih jezikov EU	400 EUR na leto
Dopolnilo k Uradnemu listu (serija S – razpisi za javna naročila), DVD, ena izdaja na teden	Večjezično: 23 uradnih jezikov EU	300 EUR na leto
Uradni list EU, serija C – natečaji	Jezik(-i) v skladu z natečajem(-i)	50 EUR na leto

Naročilo na *Uradni list Evropske unije*, ki izhaja v uradnih jezikih Evropske unije, je na voljo v 22 jezikovnih različicah. Uradni list je sestavljen iz serije L (Zakonodaja) in serije C (Informacije in objave).

Na vsako jezikovno različico se je treba naročiti posebej.

V skladu z Uredbo Sveta (ES) št. 920/2005, objavljeno v Uradnem listu L 156 z dne 18. junija 2005, institucije Evropske unije začasno niso obvezane sestavljati in objavljati vseh pravnih aktov v irščini, zato se Uradni list v irskem jeziku prodaja posebej.

Naročilo na Dopolnilo k Uradnemu listu (serija S – razpisi za javna naročila) zajema vseh 23 uradnih jezikovnih različic na enem večjezičnem DVD-ju.

Na zahtevo nudi naročilo na *Uradni list Evropske unije* pravico do prejemanja različnih prilog k Uradnemu listu. Naročniki so o objavi prilog obveščeni v „Obvestilu bralcu“, vstavljenem v *Uradni list Evropske unije*.

Prodaja in naročila

Naročilo na razne plačljive periodične publikacije, kot je naročilo na *Uradni list Evropske unije*, je možno pri naših komercialnih distributerjih. Seznam komercialnih distributerjev je na spletnem naslovu:

http://publications.europa.eu/others/agents/index_sl.htm

EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) nudi neposreden in brezplačen dostop do prava Evropske unije. To spletišče omogoča pregled *Uradnega lista Evropske unije*, zajema pa tudi pogodbe, zakonodajo, sodno prakso in pripravljalne akte za zakonodajo.

Za boljše poznavanje Evropske unije preglejte spletišče <http://europa.eu>

