

EGYEZMÉNY

A KÖZÚTI JÁRMŰVEKRE, A KÖZÚTI JÁRMŰVEKBE SZERELHETŐ ALKATRÉSZEKRE, ILLETVE A KÖZÚTI JÁRMŰVEKNÉL HASZNÁLATOS TARTOZÉKOKRA VONATKOZÓ EGYSÉGES MŰSZAKI ELŐÍRÁSOK ELFOGADÁSÁRÓL ÉS EZEN ELŐÍRÁSOK ALAPJÁN KIBOCSÁTOTT JÓVÁHAGYÁSOK KÖLCSÖNÖS ELISMERÉSÉNEK FELTÉTELEIRŐL^{*/}

(2. felülvizsgált változat, amely tartalmazza az 1995. október 16-án hatályba lépett módosításokat)

15. Melléklet: 16. számú Előírás

6. Felülvizsgált szövegváltozat

EGYSÉGES RENDELKEZÉSEK A:

- I. BIZTONSÁGI ÖVEK, ELŐREBUKÁSGÁTLÓ-, GYERMEK ELŐREBUKÁSGÁTLÓ- ÉS IZOFIX GYERMEK ELŐREBUKÁSGÁTLÓ RENDSZEREK JÓVÁHAGYÁSÁRA GÉPJÁRMŰBEN UTAZÓK SZÁMÁRA
- II. BIZTONSÁGI ÖVVEL, BIZTONSÁGI ÖV HASZNÁLATÁRA FIGYELMEZTETŐ RENDSZEREKKEL, ELŐREBUKÁSGÁTLÓ-, GYERMEK ELŐREBUKÁSGÁTLÓ- ÉS IZOFIX GYERMEK ELŐREBUKÁSGÁTLÓ RENDSZEREKKEL FELSZERELT JÁRMŰVEK JÓVÁHAGYÁSÁRA



**NEMZETI KÖZLEKEDÉSI HATÓSÁG
BUDAPEST
2010**

^{*/} Az Egyezmény korábbi címe: Egyezmény gépjármű részegységek és alkatrészek jóváhagyására vonatkozó egységes feltételek elfogadásáról és a jóváhagyás kölcsönös elismeréséről. Kelt Genfben, 1958. március 20-án.

Az Előírás módosított címe:

UNIFORM PROVISIONS CONCERNING THE APPROVAL OF:

**I. SAFETY-BELTS, RESTRAINT SYSTEMS, CHILD RESTRAINT SYSTEMS AND ISOFIX
CHILD RESTRAINT SYSTEMS FOR OCCUPANTS OF POWER-DRIVEN VEHICLES
II. VEHICLES EQUIPPED WITH SAFETY-BELTS, RESTRAINT SYSTEMS, CHILD
RESTRAINT SYSTEMS, AND ISOFIX CHILD RESTRAINT SYSTEMS**

Tartalmaz minden érvényes alábbi szöveget:

- a 04. sorozatszámú módosítás 3. kiegészítés 3. helyesbítését – hatályba lépett 1990. november 9-én
- a 04. sorozatszámú módosítások 4. kiegészítését – hatályba lépett 1992. október 4-én
- a 04. sorozatszámú módosítások 5. kiegészítését – hatályba lépett 1993. augusztus 16-án
- a 04. sorozatszámú módosítások 6. kiegészítését – hatályba lépett 1995. október 18-án
- a 04. sorozatszámú módosítások 7. kiegészítését – hatályba lépett 1998. január 18-án
- a 04. sorozatszámú módosítások 8. kiegészítését – hatályba lépett 1999. február 4-én
- a 04. sorozatszámú módosítások 9. kiegészítését – hatályba lépett 2000. március 23-án
- a 04. sorozatszámú módosítások 10. kiegészítését – hatályba lépett 2000. december 27-én
- a 04. sorozatszámú módosítások 11. kiegészítését – hatályba lépett 2001. szeptember 8-án
- a 04. sorozatszámú módosítások 12. kiegészítését – hatályba lépett 2002. február 20-án **/
- a 04. sorozatszámú módosítások 13. kiegészítését – hatályba lépett 2003. január 31-én
- a 04. sorozatszámú módosítások 14. kiegészítését – hatályba lépett 2003. július 16-án
- a 04. sorozatszámú módosítások 15. kiegészítését – hatályba lépett 2004. február 26-án
- a 04. sorozatszámú módosítások 15. kiegészítését 1. helyesbítését – hatályba lépett 2004. február 26-án
- a 04. sorozatszámú módosítások 16. kiegészítését – hatályba lépett 2004. augusztus 12-én
- a 04. sorozatszámú módosítások 16. kiegészítését 1. helyesbítését – hatályba lépett 2004. augusztus 12-én
- a 05. sorozatszámú módosítások 1. helyesbítését – hatályba lépett 2006. február 3-án
- a 04. sorozatszámú módosítások 18. kiegészítését – hatályba lépett 2007. június 18-án
- a 05. sorozatszámú módosítások 19. kiegészítését – hatályba lépett 2008. február 3-án
- a 05. sorozatszámú módosítások 1. helyesbítését – hatályba lépett 2008. február 3-án
- a 05. sorozatszámú módosítások 2. helyesbítését – hatályba lépett 2008. március 12-én
- a 04. sorozatszámú módosítások 19. kiegészítés 1. helyesbítését – hatályba lépett 2008. június 25-én
- a 05. sorozatszámú módosítások 1. kiegészítését – hatályba lépett 2009. február 26-án
- a 05. sorozatszámú módosítások 2. kiegészítését – hatályba lépett 2009. július 22-én
- a 06. sorozatszámú módosításokat – hatályba lépett 2009. július 22-én
- a 06. sorozatszámú módosításokat 1. helyesbítését – hatályba lépett 2009. július 22-én
- a 06. sorozatszámú módosításokat 1. kiegészítés 1. helyesbítését – hatályba lépett 2009. november 11-én

A magyar szöveg:

James Mérnökiroda Kft.

Fordította: Tóth József

Közzétette az ENSZ-EGB a 2003. július 16-án kelt E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.1/Add.15/Rev.5 és számú angol nyelvű kiadványokban.

**/ Új-Zéland számára a hatályba lépés időpontja 2002. április 20.

16. számú Előírás

EGYSÉGES RENDELKEZÉSEK A:

- I. BIZTONSÁGI ÖVEK, ELŐREBUKÁSGÁTLÓ-, GYERMEK ELŐREBUKÁS-GÁTLÓ- ÉS IZOFIX GYERMEK ELŐREBUKÁS-GÁTLÓ RENDSZEREK JÓVÁHAGYÁSÁRA GÉPJÁRMŰBEN UTAZÓK SZÁMÁRA
- II. BIZTONSÁGI ÖVVEL, BIZTONSÁGI ÖV HASZNÁLATÁRA FIGYELMEZTETŐ RENDSZEREKKEL, ELŐREBUKÁS-GÁTLÓ-, GYERMEK ELŐREBUKÁS-GÁTLÓ- ÉS IZOFIX GYERMEK ELŐREBUKÁS-GÁTLÓ RENDSZEREKKEL FELSZERELT JÁRMŰVEK JÓVÁHAGYÁSÁRA

TARTALOM

ELŐÍRÁS	<u>Oldal</u>
1. Alkalmazási terület	
2. Meghatározások.....	
3. Jóváhagyás kérése.....	
4. Megjelölések	
5. Jóváhagyás	
6. Követelmények.....	
7. Vizsgálatok.....	
8. A járműbe szerelés követelményei	
9. A jóváhagyott típussal egyező kivitelű gyártmány	
10. Eljárás a jóváhagyott típustól eltérő gyártmány esetére.....	
11. A biztonsági öv vagy az előrebukás-gátló rendszer jóváhagyásának módosítása és kiterjesztése.....	
12. A gyártás végleges beszüntetése.....	
13. Használati utasítás	
14. A jóváhagyási vizsgálatokkal megbízott műszaki szolgálatok és a jóváhagyó hatóság neve és címe.....	
15. Átmeneti rendelkezések	

MELLÉKLETEK

- 1A Melléklet: Egy gépjármű-típus jóváhagyása, vagy a jóváhagyás kiterjesztése, vagy elutasítása, vagy visszavonása, vagy a gyártás végleges beszüntetése a biztonsági öv szempontjából a 16. számú Előírás szerint.
- 1B Melléklet: A gépjárműben helyet foglaló felnőtt személy biztonsági öve vagy előrebukás-gátló rendszere egy típusának jóváhagyásáról, vagy a jóváhagyás kiterjesztéséről, elutasításáról, vagy a jóváhagyás visszavonásáról, vagy a gyártás végleges beszüntetéséről a 16. számú Előírás szerint.
2. Melléklet: A jóváhagyási jel elrendezése
3. Melléklet: Berendezés vázlata a zárószervezet tartósságának vizsgálatához
4. Melléklet: Berendezés vázlata a vészhelyzetben záró szerkezet vizsgálatához
5. Melléklet: Berendezés vázlata a porállóság vizsgálatához
6. Melléklet: A vizsgálókocsi, az ülés, a bekötési pontok és a megállító szerkezet leírása

7. Melléklet: A próbabábu leírása
8. Melléklet: A vizsgálókocsi lassulásának illetve gyorsulásának görbéje az idő függvényében
9. Melléklet: Használati utasítás
10. Melléklet: Kettős csat vizsgálata
11. Melléklet: Kopás és mikrocsúszás vizsgálata
12. Melléklet: Korróziós vizsgálat
13. Melléklet: A vizsgálatok sorrendje
14. Melléklet: A gyártmány ellenőrzése
15. Melléklet: Eljárás a "H" pont és az ülés helyzet valóságos torzósögének meghatározásához gépjárművekben
16. Melléklet: Biztonsági öv beszerelési helye megjelölve az öv és a visszacsévéző típusát
17. Melléklet: Gépjárműben, menetirányban ülő felnőttek biztonsági övei és előrebukás-gátló rendszerei beszerelésének követelményeire vonatkozó ajánlások
1. Függelék: Előre- és hátranéző univerzális és félig univerzális izofix helyzetbe szerelt izofix gyerek előrebukás-gátló rendszerek elhelyezésének előírásai.
2. Függelék: A jármű kezelési utasításának táblázata a gyerek előrebukás-gátlókhoz alkalmas különböző ülőhelyekhez
3. Függelék: Jármű-kezelési utasítás táblázatai gyermek előrebukás-gátlókhoz és izofix-helyekhez alkalmas különböző ülésekhez
-

16. számú Előírás

EGYSÉGES RENDELKEZÉSEK:

- I. BIZTONSÁGI ÖVEK, ELŐREBUKÁSGÁTLÓ, GYERMEK ELŐREBUKÁS-GÁTLÓ ÉS IZOFIX GYERMEK ELŐREBUKÁS-GÁTLÓ RENDSZEREK GÉPJÁRMŪBEN UTAZÓK SZÁMÁRA
II. BIZTONSÁGI ÖVVEL, ELŐREBUKÁSGÁTLÓ, GYERMEK ELŐREBUKÁS-GÁTLÓ ÉS IZOFIX GYERMEK ELŐREBUKÁS-GÁTLÓ RENDSZERREL FELSZERELT JÁRMŪ JÓVÁHAGYÁSÁHOZ

1. ALKALMAZÁSI TERÜLET

Ezt az Előírást alkalmazzák:

- 1.1. M, N, O, L2, L4, L5, L6, L7 és T ^{*/}, járműkategóriákra figyelemmel olyan biztonsági övek és visszatartó rendszerek beszerelésére, amelyeket külön használatra szánnak, pl. mint egyéni szerelvényt felnőtt termetű személy számára, aki az első vagy hátsó üléseken foglal helyet.
- 1.2. Olyan biztonsági övekhez és visszatartó rendszerekhez, amelyeket külön használatra szánnak, pl. mint egyéni szerelvényt felnőtt termetű személy számára, aki az első vagy hátsó üléseken foglal helyet és amelyeket M, N, O, L2, L4, L5, L6, L7 és T ^{*/} kategóriás járművekben való beszerelésre terveztek.
- 1.3. M₁ és N₁ ^{*/} kategóriás járművek figyelemmel gyermek előrebukás-gátló rendszerek és ISOFIX gyermek előrebukás-gátló rendszerek beszerelésére.
- 1.4. M₁ kategóriába tartozó járművek tekintettel a biztonsági övre figyelmeztető rendszerre.^{/**}
- 1.5. Ez vonatkozik a gyermekbiztonsági berendezések és az M₁, M₂, M₃ és N₁ járművekbe ^{*/} szánt ISOFIX gyermekbiztonsági berendezések beszerelésére is.

2. MEGHATÁROZÁSOK

- 2.1. "Biztonsági öv" (ülés-öv, öv) biztosítócsattal, állítószervezettel és bekötési csatlakozóval ellátott olyan heveder, amely alkalmas a gépjármű belsejéhez való rögzítésre és úgy terveztek, hogy csökkentse a viselő sérülésének kockázatát ütközés esetén vagy a jármű hirtelen lassításkor, korlátozva a viselő testének mozgását. Az ilyen összeállítást általában úgy említik, mint "öv-szerelvényt", amely kifejezés magában foglalja az öv bármely energiaelnyelő vagy visszahúzó szerkezetét is.

Az elrendezést megvizsgálhatják és jóváhagyhatják, mint biztonsági övet vagy előrebukást-gátló rendszert is.

- 2.1.1. "Deréköv" olyan két pontos öv, amely átmegy viselője medencéjének-táján.
- 2.1.2. "Vállöv" olyan öv, amely a mellkas előtt, az egyik csípőtől az ellenkező oldalon levő vállon megy keresztül.
- 2.1.3. "Hárompontos öv" minden olyan öv, amely lényegében a hámvö hevederének és egy diagonális hevedernek az egyesítése.
- 2.1.4. "S-típusú öv": olyan öv-elrendezés, amely nem hárompontos öv vagy deréköv.

^{*/} Amint a Járműszerkezetek Közös Határozata (R.E.3) 7. Melléklete TRANS/WP.29/78/Rev.11/Amend.2 és utolsó 4. módosítása meghatározza.

^{/**} Annak az Egyezménynek a kötetmei, amelynek a jelen Előírás a mellékletét képezi, nem akadályozhatják meg Japánt, hogy előírja az N₁ kategóriájú járművekre, hogy a jelen Előírás szerinti típusjóváhagyásért folyamodás esetén teljesítsék a meglévő, a biztonsági öv használatra figyelmeztető rendszerekre vonatkozó nemzeti követelményeket.

- 2.1.5. "Hámöv" az S-típusú öv olyan elrendezés, amely egy derékövet és egy vállhevedert tartalmaz; a hámövet elláthatják kiegészítő Y alakú hevederszerelvénnyel is.
- 2.2. "Öv típusa": különböző "típusú" övek azok az övek, amelyek lényegesen különböznek egymástól; a különbségek különösen a következők lehetnek:
- 2.2.1. merev részek (csat, csatlakozók, visszacsévéző, stb.);
- 2.2.2. az anyag, a szövés, a méretek és a hevederek színei; vagy
- 2.2.3. az öv-szerelvény geometriája.
- 2.3. "Heveder" olyan hajlékony elem, amely a testet tartja, és átadja az erőket az öv bekötési pontjainak.
- 2.4. "Csat" olyan gyorsan oldható szerkezet, amely lehetővé teszi az öv viselőjének megtartását. A csat magában foglalhatja az állítószerkezet, kivéve a hámöv csatját.
- 2.5. "Övbeállító szerkezet" olyan szerkezet, amely lehetővé teszi, hogy az öv viselőjének igényei és az ülés helyzete szerint legyen beállítható. A beállító szerkezet része lehet a csatnak vagy a visszacsévéző szerkezetnek, vagy a biztonsági öv bármely részének.
- 2.6. "Előfeszítő szerkezet"
Olyan kiegészítő vagy integrált szerkezet, amely megszorítja a biztonsági öv szövetét azért, hogy csökkenjen az öv lazasága az ütközési folyamat alatt.
- 2.7. "Vonatkoztatási zóna" azt a két függőleges hosszirányú sík között levő területet jelenti, amelyek távolsága 400 mm, a H-pontra szimmetrikusak, és amelyet a 21. számú Előírás 1. Mellékletében leírt fejforma-berendezés függőlegesen vízszintesbe forgatásával határoznak meg. A berendezést úgy kell beállítani, amint azt a 21. számú Előírás 1. Melléklete leírja, és 840 mm legnagyobb hosszúságra kell szabályozni.
- 2.8. "Légzsák-egység" a biztonsági öv és az előrebukás-gátló rendszer kiegészítéseként alkalmazott szerkezetet jelenti a gépjárműben, pl. olyan rendszert, amely a járművet súlyosan érintő ütközés esetén automatikusan megnövel egy rugalmas szerkezetet, ami a benne levő gáz összenyomódásával korlátozza a járműben ülő egy vagy több testrészének az utastér belsejével történő érintkezés súlyosságát.
- 2.9. "Utás-légzsák" olyan légzsák-egységet jelent, amely nem a járművezető ülésén helyet foglaló utasokat védi frontális ütközés esetén.
- 2.10. "Gyermek előrebukását gátló rendszer" a 44. számú Előírásban meghatározott biztonsági szerkezetet jelenti.
- 2.11. "Menetirányban háttal" a jármű szokásos menetirányával ellenkező irányt jelenti.
- 2.12. "Energia-elnyelő szerkezet" olyan szerkezet, amelyet úgy terveztek, hogy – függetlenül vagy együttesen – a hevederrel feleméssze az energiát, és az öv-szerelvény részét képezze.
- 2.13. "Visszacsévéző szerkezet" olyan szerkezet, amely a biztonsági öv hevederének egy részét vagy egészét befogadja.
- 2.14.1. "Nem záró visszacsévéző szerkezet" (1 típus) olyan visszahúzó szerkezet, amelyből a hevedert kis külső erővel húzzák ki teljes hosszúságában, és amely nem igényli a kihúzott heveder beállítását.
- 2.14.2. "Kézzel kinyitható visszacsévéző szerkezet" (2 típus) olyan visszacsévéző szerkezet, amely egy szerkezet kézi működtetését igényli a használatól a visszahúzó szerkezet kinyitásához azért, hogy a kívánt kihúzott heveder-hosszúságot kapjuk, és amely automatikusan zár, amikor az említett művelet megszűnik.

- 2.14.3. "Önműködően reteszelő visszacsévéelő szerkezet" (3 típus) olyan visszahúzó szerkezet, amely lehetővé teszi a heveder kihúzását a kívánt hosszúságig, és amely, amikor a csatot bekapcsolják, a hevedert automatikusan beállítja viselőjéhez. A heveder további kihúzását a viselőjének szándékos beavatkozása nélkül megakadályozza.
- 2.14.4. "Vészhelyzetben reteszelő visszacsévéelő szerkezet" (4 típus) olyan visszacsévéelő szerkezet, amely szokásos vezetési körülmények között nem korlátozza a biztonsági öv viselőjének mozgását. Az ilyen szerkezetnek hosszúságát állító eleme van, amely automatikusan beállítja a hevedert viselőjéhez, és veszély esetén záró mechanizmust működtet:
- 2.14.4.1. a jármű lassulása (egyszeres érzékenység);
- 2.14.4.2. a jármű lassulásának, a heveder mozgása vagy bármilyen más automatikus eszköz kombinációja (többszörös érzékenység).
- 2.14.5. "Vészhelyzetben reteszelő visszacsévéelő szerkezet nagy érzékenységgel" (4N típus) a 2.14.4. bekezdésben meghatározott visszacsévéelő szerkezet-típus, azonban különleges tulajdonságokkal az M2, N1, N2 és N3 ^{**/} kategóriába tartozó járművekben való használatukra tekintettel.
- 2.14.6. "Öv magasságát szabályozó szerkezet" olyan szerkezet, amely lehetővé teszi, hogy az oszlopon levő felső övhurok állítható legyen a viselő egyén követelményei és az ülés helyzete szerint. Az ilyen szerkezetet az öv részének vagy az öv bekötési pontja részének lehet tekinteni.
- 2.15. "Az öv bekötési pontjai" A járműfelépítmény vagy az ülés szerkezet vagy a jármű bármely más elemének olyan része, amelyhez a biztonsági öv-szerelvényt rögzíteni kell.
- 2.16. "Járműtípus figyelemmel a biztonsági övre és az előrebukás-gátló rendszerekre" olyan gépjármű-kategória, amely nem különbözik olyan lényeges tulajdonságokban, mint a méretek, alak és a járműfelépítmény elemeinek anyaga, az ülés szerkezete vagy a jármű bármely más része, amelyhez a biztonsági övet és az előrebukás-gátló rendszert erősítik.
- 2.17. "Előrebukás-gátló rendszer" meghatározott járműtípus rendszere vagy a jármű gyártója által meghatározott és a Műszaki Szolgálatnál elfogadott olyan típus, amely megfelelő eszközökkel a járműhöz erősített ülésből és övből, valamint olyan kiegészítő elemekből áll, amely csökkenti viselője megsérülésének kockázatát a jármű hirtelen lassulása esetén azzal, hogy korlátozza viselője testének mozgását.
- 2.18. "Ülés" olyan szerkezet, amely a járműfelépítmény részeként vagy nem részeként, ellátva kárpitozással, egy felnőtt ülőhelyéül szolgál. A fogalom mind az egyéni ülést mind az egy személy ülőhelyeként szolgáló padszerű ülés részét jelenti.
- 2.18.1. "Első utasülés" minden olyan ülést jelent, ahol a szóban forgó ülés "elülső H-pontja" a vezető R-pontján átmenő függőleges keresztirányú síkban vagy az előtt van.
- 2.19. "Üléscsoport" vagy padszerű ülés vagy olyan ülések, amelyek egymástól elválasztva egymás mellett vannak (pl. úgy rögzítve, hogy az ülés mellső bekötési pontja egyvonalban van vagy a másik ülés hátsó bekötési pontjával, vagy ennek bekötési pontjai között átmenő egyenesen van) és egy vagy több felnőtt személy foglalhat helyet.
- 2.20. "Padszerű ülés"
Kárpitozással ellátott olyan szerkezet, amely több mint egy felnőtt személy ülőhelyéül szolgál.
- 2.21. "Az ülés beállító rendszere" olyan teljes szerkezet, amellyel az ülés vagy részei az ülő személy alakjának megfelelő helyzetbe állíthatók; ez a szerkezet lehetővé teheti:
- 2.21.1. a hosszirányú elmozdítást,
- 2.21.2. a függőleges elmozdítást,

**/ Amint a járműszerkezetekről szóló Egységes Határozatok, R.E.3 (TRANS/SC1/WP29/78) meghatározzák.

- 2.21.3. a szögben történő elmozdítást.
- 2.22. "Ülésrögzítés" az a szerkezet, amellyel az ülést a jármű felépítményéhez, beleértve a felépítmény érintett részeit, rögzítik.
- 2.23. "Ülés típusa" ülés kategóriák, amelyek nem különböznek olyan lényeges tekintetben, mint:
- 2.23.1. az ülés szerkezet alakja, méretei és anyaga;
- 2.23.2. az üléslekötés állításának és rögzítésének méretei és típusa;
- 2.23.3. az övbekötési pontok az ülésen, az üléslekötés és a jármű olyan részeinek típusa és méretei, amelyekhez az ülést rögzítik.
- 2.24. "Üléselmozdító rendszer" olyan szerkezet, amely lehetővé teszi, hogy az ülés vagy egy része elmozdítható legyen szögben vagy hosszirányban egy rögzített közbelső helyzet nélkül (az utasok be- és kijutásának megkönnyítésére).
- 2.25. "Ülésreteszelő rendszer" olyan szerkezet, amely biztosítja, hogy az ülés és részei bármely használati helyzetben megmaradjanak.
- 2.26. "Zárt csatkioldó gomb" olyan csatkioldó gomb, amely biztosítja, hogy ne legyen lehetséges oldani a csatot 40 mm átmérőjű gömböt használva.
- 2.27. "Nem zárt csatkioldó gomb" olyan csatkioldó gomb, amely biztosítja, hogy legyen lehetséges oldani a csatot 40 mm átmérőjű gömböt használva.
- 2.28. "IZOFIX" a gyerek-előrebukását gátló rendszerek járműhöz erősítésének olyan rendszere, amelynek két, a járműhöz erősített merev bekötési pontja, a gyerek-előrebukását gátló rendszeren két megfelelő merev csatlakoztatása és olyan eszköze van, amellyel a gyerek-előrebukását gátló rendszer elfordulási terét korlátozza.
- 2.29. "IZOFIX gyerek előrebukás-gátló rendszer" olyan gyerek előrebukás-gátló rendszert jelent, amelyet – teljesítve a 44. számú Előírás követelményeit – a 14. számú Előírás követelményeit teljesítő IZOFIX bekötési rendszerhez kell rögzíteni.
- 2.30. "IZOFIX helyzet" olyan rendszert jelent, amely lehetővé teszi az elhelyezését:
- vagy egy univerzális IZOFIX előre irányuló gyerek-előrebukását gátló rendszernek, amint azt a 44. számú Előírás meghatározza,
 - vagy egy félig univerzális IZOFIX előre irányuló gyerek-előrebukását gátló rendszernek, amint azt a 44. számú Előírás meghatározza,
 - vagy egy félig univerzális IZOFIX hátra irányuló gyerek-előrebukását gátló rendszernek, amint azt a 44. számú Előírás meghatározza,
 - vagy egy félig univerzális IZOFIX oldalra irányuló gyerek-előrebukását gátló rendszernek, amint azt a 44. számú Előírás meghatározza,
 - vagy egy különleges IZOFIX gyerek-előrebukását gátló rendszernek, amint azt a 44. számú Előírás meghatározza,
- 2.31. "IZOFIX bekötési rendszer" olyan rendszer, amelyet a 14. számú Előírás követelményeit teljesítő – két IZOFIX alsó bekötési pontból állítottak össze úgy, hogy hozzáerősítsék az IZOFIX gyerek-előrebukását gátló rendszert, az elfordulást akadályozó szerkezettel együtt.
- 2.32. "IZOFIX alsó bekötési pont" olyan 6 mm átmérőjű merev kerek vízszintes rúd, amely a járműből vagy az ülés szerkezetéből kinyúlik úgy, hogy befogadja és megtartsa az IZOFIX gyerek-előrebukását gátló rendszert IZOFIX felerősítésekkel.
- 2.33. "Elfordulás-gátló szerkezet"
- IZOFIX univerzális gyerek előrebukás-gátló rendszernél az elfordulást gátló szerkezet IZOFIX felső hevedert tartalmaz.
 - IZOFIX félig univerzális gyerek előrebukás-gátló rendszernél az elfordulást gátló

szerkezet vagy felső hevederből, a jármű műszerfalából áll, vagy lábtámaszból, amely korlátozza az előrebukás-gátló elfordulását frontális ütközéskor.

- c) IZOFIX univerzális és félig univerzális gyerek előrebukás-gátló rendszerrel önmagában a járműülés nem jelent elfordulás-gátló szerkezetet.

- 2.34. "IZOFIX felső heveder bekötési pontja" olyan – a 14. számú Előírás követelményeit teljesítő – eszközt jelent, mint egy meghatározott területen elhelyezett rúd, arra tervezve, hogy befogadja az IZOFIX felső heveder csatját és átvigye visszatartó erejét a jármű szerkezetére.
- 2.35. "Megvezető készülék" az IZOFIX gyereket visszatartó rendszert elhelyező személyt segíti azzal, hogy fizikailag hozzáveteli az IZOFIX visszatartó rendszeren levő IZOFIX felerősítést a helyes beállításba az IZOFIX alsó bekötési ponton, megkönnyítve annak bekapcsolását.
- 2.36. "IZOFIX megjelölő kellék" olyasmint jelent, ami tájékoztatja az IZOFIX gyerek-visszatartó rendszert elhelyező személyt az IZOFIX helyzetéről a járműben és az IZOFIX bekötési rendszernek megfelelő mindegyik IZOFIX helyzetéről.
- 2.37. "Gyereket visszatartó kellék (CRF)" a 16. számú Előírás 17. Melléklet 2. függelékének 4. bekezdésében meghatározott hét IZOFIX méretosztály valamelyik kellékét jelenti, és különösen azokat, amelyek méreteit az előbb említett 4. bekezdés 1 – 6 ábrái adják meg. Azokat a 16. számú Előírásban használt gyerek-visszatartó kellékeknek (CRF) ellenőrizték, hogy mi annak az IZOFIX gyerek-visszatartó rendszer méretosztálya, ami elhelyezhető a jármű IZOFIX helyzeteiben. Az előbb említett 4. bekezdés 2. ábráján leírt, úgynevezett ISO/F2 (B), a CRF egyike, amelyet ebben az Előírásban az elhelyezés és bármely IZOFIX bekötési pont hozzáférhetőségének ellenőrzésére használnak.
- 2.38. "Gyermek előrebukást gátló állvány" (CRF) amelynek méreteit az 1 – 7. ábrák adják meg az előbbi pont szerint
- 2.39. A "biztonsági övre figyelmeztető rendszer", olyan berendezés, amelynek az a szerepe, hogy figyelmeztesse a járművezetőt a biztonsági öv használatára. A rendszer érzékeli ha a biztonsági öv nincs bekapcsolva és két lépcsőben riasztja a járművezetőt: első- és másodszintű figyelmeztetéssel."
- 2.40. A "vizuális figyelmeztetés" vizuális jelzés alkalmazását jelenti (fényjelzéssel, villantással vagy egy jel illetve üzenet vizuális kijelzésével).
- 2.41. Az "akusztikai figyelmeztetés" hangjelzéssel történő figyelmeztetést jelent.
- 2.42. Az "első szintű figyelmeztetés" olyan vizuális figyelmeztetés, amelyet a gyújtás kapcsoló aktivizál (működő illetve nem működő motor) és akkor lép működésbe, ha a járművezető biztonsági öve nincs bekapcsolva. Ez tetszőlegesen kiegészíthető akusztikai jelzéssel is.
- 2.43. A "második szintű figyelmeztetés", olyan vizuális és akusztikai jelzés, amely akkor lép működésbe, ha a járművezető, a járművet a biztonsági öv bekapcsolása nélkül kezdi működtetni.
- 2.44. A "biztonsági öv nincs bekapcsolva" a gyártó választására bízva, vagy azt jelenti, hogy a járművezető biztonsági öve nincs becsatolva, vagy, hogy a visszahúzó-szerkezetből kihúzott heveder hossza 100 mm vagy ennél kevesebb.
- 2.45. A "jármű normál üzemben van" azt jelenti, hogy a jármű előre halad 10 km/h-nál nagyobb sebességgel.

3. JÓVÁHAGYÁS KÉRÉSE

3.1. Járműtípus

- 3.1.1. A járműtípus biztonsági övének és előrebukás-gátló rendszerének beszerelésére vonatkozó jóváhagyásának kérelmét a jármű gyártója vagy megfelelően meghatalmazott képviselője terjessze elő.
- 3.1.2. Mellékelni kell az alább felsorolt okmányokat három példányban és a következő adatokat:
- 3.1.2.1. a fő járműszerkezet rajzait olyan megfelelő méretarányban, amely megmutatja a biztonsági öv helyzetét, valamint a biztonsági öv és bekötési pontjainak a rajzait.
- 3.1.2.2. a biztonsági öv szilárdságát befolyásoló alkalmazott anyagok meghatározását;
- 3.1.2.3. a biztonsági öv műszaki leírását.
- 3.1.2.4. Az üléshez rögzített biztonsági öv esetében:
- 3.1.2.5. a járműtípus részletes leírását figyelemmel az ülés kialakítására, az ülés bekötési pontjaira, valamint beállítási és reteszelési rendszerére.
- 3.1.2.6. az ülések, a jármű bekötési pontjainak, valamint beállítási és reteszelési rendszerük megfelelő méretarányú és elegendően részletes rajzait.
- 3.1.3. A gyártó véleménye alapján, annak a járműtípusnak egy példányát vagy a műszaki szolgálat által a biztonsági öv szempontjából lényeges részét, amelyre a jóváhagyást kérik, adják át a szolgálatnak.
- 3.2. Biztonsági öv típusa
- 3.2.1. Biztonsági öv-típus jóváhagyásának kérelmét a kereskedelmi jel tulajdonosa vagy megfelelően meghatalmazott képviselője kérje. Védőrendszer esetében a védőrendszer-típus jóváhagyását a kereskedelmi jel tulajdonosa vagy megfelelően meghatalmazott képviselője vagy annak a járműnek a gyártója vagy képviselője kérje, amelybe azt beszerelik.
- 3.2.2. Mellékeljék:
- 3.2.2.1. Az öv típusának műszaki leírását, meghatározva az alkalmazott hevedert és merev részeket, és csatolva az öv részeinek rajzait; a rajzok mutassák a jóváhagyási szám és a kiegészítő jel(ek) helyét a jóváhagyási jel köréhez viszonyítva. A leírás említse meg a jóváhagyásra beterjesztett modell színét, és határozza meg azokat a járműtípusokat, amelyekhez ezeket az övtípusokat szánják. Visszacsevélő szerkezetek esetében beszerelési utasítást kell az érzékelő szerkezethez mellékelni; az előfeszítő szerkezethez vagy rendszerhez a konstrukció és a működés teljes műszaki leírását kell mellékelni, beleértve az érzékelőt, ha van, leírva a működtetés módszerét és minden olyan szükséges módszert, amely a gondatlan működésbe hozatal elkerülésére szolgál. Védőrendszer esetében a leírás tartalmazza: a jármű-felépítmény és az ülés szerkezet rajzait, az állítórendszert és a felerősítéseket, megfelelő méretben mutatva az ülésrögzítések és az öv bekötési pontjainak helyeit, valamint elegendő részletességgel a megerősítéseket; az alkalmazott anyagok felsorolását, amelyek befolyásolhatják az ülésrögzítések és az öv bekötési pontjainak szilárdságát; az ülés-rögzítések és az öv bekötési pontjainak műszaki leírását. Ha az övet úgy tervezték, hogy a jármű felépítményéhez az öv magasságállító-szerkezetével legyen rögzítve, a műszaki leírás határozza meg, hogy ez a szerkezet az öv részét képezi-e vagy sem.
- 3.2.2.1. Az övtípus hat mintapéldányát, amelyekből egy referencia céljára szolgál.
- 3.2.2.2. Az övtípushoz tíz méter hosszú hevedert minden egyes felhasznált típusból.
- 3.2.2.3. A jóváhagyási vizsgálatokkal megbízott műszaki szolgálat további mintapéldányokat kérhet.
- 3.2.3. Védőrendszerek esetében két mintapéldányt, amelyek a gyártó választása szerint tartalmazhatják 3.2.2.2. és 3.2.2.3. bekezdésekben megkövetelt övek két mintapéldányát, vagy a jóváhagyásra bemutatott járműtípust képviselő egy járművet vagy a jóváhagyási vizsgálatokat végző műszaki szolgálat által a védőrendszer vizsgálatához lényegesnek ítélt járműrészt vagy -részeket kell átadni a szolgálatnak.

4. JELÖLÉSEK

Az öv-típus vagy védőrendszer-típus mintapéldányai, amelyeket a fenti 3.2.2., 3.2.3. és 3.2.4. bekezdések rendelkezései szerint jóváhagyásra benyújtottak, világosan és letörölhetetlenül legyenek megjelölve a gyártó nevével, kezdőbetűivel, vagy kereskedelmi nevével vagy jelével.

5. JÓVÁHAGYÁS

5.1. A jelen Előírás 5.1.1. vagy 5.1.2. bekezdésében meghatározott mintának megfelelő tanúsítványt kell csatolni a típusjóváhagyási okirathoz:

5.1.1. 1A Melléklet a 3.1. bekezdés szerinti kérelemhez;

5.1.2. 1B Melléklet a 3.2. bekezdés szerinti kérelemhez.

5.2. Járműtípus

5.2.1. Ha a jelen Előírás szerint jóváhagyásra beterveztett jármű megfelel a jelen Előírás alábbi 8. bekezdés, 15. számú és 16. Mellékletek követelményeinek, erre a járműtípusra a jóváhagyást meg kell adni.

5.2.2. Minden jóváhagyott típust jóváhagyási számmal kell ellátni. Ennek első két számjegye (jelenleg 06 a 06 sorozatszámú módosításoknak megfelelően) a jóváhagyás időpontjában az Előírásba foglalt legújabb főbb műszaki módosítások sorozatszámát jelölje. Ugyanaz a Szerződő Fél ugyanazt a számot nem használhatja a fenti 2.16. bekezdésben meghatározott másik járműtípushoz.

5.2.3. Egy járműtípusának a jelen Előírás szerinti jóváhagyásáról, vagy a jóváhagyás kiterjesztéséről vagy elutasításáról, vagy a gyártás végleges beszüntetéséről értesítsék az 1958. évi Egyezményhez csatlakozott és a jelen Előírást alkalmazó Szerződő Feleket a jelen Előírás 1A Mellékletének megfelelő nyomtatványon.

5.2.4. A jóváhagyási nyomtatványon meghatározott feltűnő és könnyen hozzáférhető helyen minden, a jelen Előírás szerint jóváhagyott járműtípusnak megfelelő járművön tüntessék fel a nemzetközi jóváhagyási jelet, amely:

5.2.4.1. olyan kör, amely az "E" betűt és utána a jóváhagyó ország számát ^{1/} veszi körül;

^{1/} 1 = Németország	18 = Dánia	35 = üres
2 = Franciaország	19 = Románia	36 = Litvánia
3 = Olaszország	20 = Lengyelország	37 = Törökország
4 = Hollandia	21 = Portugália	38 = üres
5 = Svédország	22 = Orosz Föderáció	39 = Azerbajdzsán
6 = Belgium	23 = Görögország	40 = Macedónia
7 = Magyarország	24 = Írország	41 = üres
8 = Cseh Köztársaság	25 = Horvátország	42 = Európai Közösség ^{*/}
9 = Spanyolország	26 = Szlovénia	43 = Japán
10 = Szerbia és Montenegró	27 = Szlovákia	44 = üres
11 = Egyesült Királyság	28 = Fehérorosz Köztársaság	45 = Ausztrália
12 = Ausztria	29 = Észtország	46 = Ukrajna
13 = Luxemburg	30 = üres	47 = Dél-Afrika
14 = Svájc	31 = Bosznia-Hercegovina	48 = Új-Zéland
15 = üres	32 = Lettország	
16 = Norvégia	33 = üres	
17 = Finnország	34 = Bulgária	

^{*/} A tagállamok jóváhagyásaikhoz megfelelő megkülönböztető EGB számukat használják

A többi számot az országok olyan sorrendben kapják, amilyen időrendben ratifikálják, illetve csatlakoznak a kereskes járművekre, valamint az ilyen járművekre felszerelhető és/vagy ilyeneken alkalmazható szerelvényekre és alkatrészekre vonatkozó egységes műszaki előírások elfogadásáról, valamint az ilyen előírások alapján megadott

- 5.2.4.2. a jelen Előírás szám, amelyet R betű, kötőjel és a jóváhagyási szám követ az 5.2.4.1. bekezdésben leírt kör jobb oldalán.
- 5.2.5. Ha a jármű megfelel egy vagy több más, az Egyezményhez csatolt Előírás szerint jóváhagyott járműtípusnak abban az országban, amely a jelen Előírás szerint kiadta jóváhagyást, az 5.2.4.1. bekezdésben leírt jelet nem szükséges megismételni. Ilyen esetben minden olyan Előírás további számát és jelét, amelyet abban az országban adtak ki, amely a jóváhagyást a jelen Előírás szerint is megadta, az 5.2.4.1. bekezdésben előírt jel jobb oldalán, függőleges oszlopban helyezték el.
- 5.2.6. A jóváhagyási jel jól olvasható és kitörülhetetlen legyen.
- 5.2.7. A jóváhagyási jelet a gyártó adattáblája mellett vagy az adattáblán kell elhelyezni.
- 5.3. Biztonsági öv
- 5.3.1. Ha az öv típusának a fenti 3.2. bekezdés rendelkezéseinek megfelelően betervezett mintapéldányai, megfelelnek a jelen Előírás 4., 5.3. és 6. bekezdések követelményeinek, a jóváhagyást meg kell adni.
- 5.3.2. Minden jóváhagyott típust jóváhagyási számmal kell ellátni. Ennek első két számjegye (jelenleg 05, megfelelően a 05 sorozatszámú módosításoknak) a jóváhagyás időpontjában az Előírásba foglalt legújabb főbb műszaki módosítások sorozatszámát jelölje. Ugyanaz a Szerződő Fél ugyanazt a számot nem használhatja az öv vagy védőrendszer másik típusához.
- 5.3.3. Az öv vagy védőrendszer típusának a jelen Előírás szerinti jóváhagyásáról, vagy a jóváhagyás kiterjesztéséről, vagy elutasításáról, vagy a gyártás végleges beszüntetéséről értesítsék az 1958. évi Egyezményhez csatlakozott és a jelen Előírást alkalmazó Szerződő Feleket a jelen Előírás 1B. Mellékletének megfelelő nyomtatványon.
- 5.3.4. A fenti 4. bekezdésben leírt jelöléseken felül a következő adatokat kell feltüntetni a jelen Előírás alapján jóváhagyott típus szerint gyártott minden biztonsági öv megfelelő helyén:
- 5.3.4.1. nemzetközi jóváhagyási jel, amely
- 5.3.4.1.1. egy "E" betűt és utána a jóváhagyó ország a megkülönböztető számát^{2/} körülvevő kör, és
- 5.3.4.1.2. a jóváhagyási szám.
- 5.3.4.2. A következő kiegészítő jelölés(ek):
- 5.3.4.2.1. "A" betű a hárompontos öv számára, "B" betű a deréköv számára és "S" betű különleges típusú öv számára;
- 5.3.4.2.2. a fenti 5.3.4.2.1. bekezdésben hivatkozott jelölést a következő jelekkel kell kiegészíteni:
- 5.3.4.2.2.1. "e" betű energiaelnyelő szerkezettel rendelkező öv számára;
- 5.3.4.2.2.2. "r" betű visszacsévéző szerkezettel rendelkező övhöz, amelyet az alkalmazott visszacsévéző szerkezet jele (1, 2, 3, 4 vagy 4N) követ a jelen Előírás 2.14. bekezdésnek megfelelően, és "m" betű, ha a visszacsévéző szerkezet többszörös érzékenységű vésszáró szerkezet;
- 5.3.4.2.2.3. "p" betű előfeszített szerkezetű biztonsági öv esetében;
- 5.3.4.2.2.4. "t" betű olyan biztonsági öv esetében, amely feszültségcsökkentő rendszert tartalmaz.
- 5.3.4.2.2.5. 4N típusú visszacsévéző szerkezettel szerelt öveken szintén legyen olyan jelkép, ami egy négyzetben levő, áthúzott M1 kategóriás járműből áll mutatva, hogy ilyen típusú visszacsévéző szerkezet használata ilyen kategóriás járművekben tilos.

jóváhagyások kölcsönös elismerésének feltételeiről szóló Egyezményhez. Az így meghatározott számokat az Egyesült Nemzetek Főtitkára közli a többi Szerződő Féllel.

^{2/} Lásd az 5.2.4.1. bekezdés lábjegyzetét.

- 5.3.4.2.2.6. Ha a biztonsági övet a jelen Előírás 6.4.1.3.3. bekezdésének rendelkezései szerint hagyják jóvá, azt jelöljék meg egy négyzetben elhelyezett "AIRBAG" (légszák) szóval.
- 5.3.4.2.3. A fenti 5.3.4.2.1. bekezdésben hivatkozott jelet előzze meg a "Z" betű, amikor a biztonsági öv egy védelmi rendszer része.
- 5.3.5. A jelen Előírás 2. Melléklete 2. bekezdése a jóváhagyási jel elrendezésére ad példákat.
- 5.3.6. A fenti 5.3.4. bekezdésben előírt adatok tisztán olvashatók, kitörülhetetlenek és szilárdan felerősíthetők legyenek vagy címke segítségével, vagy közvetlen jelöléssel. A címke vagy jelölés kopásálló legyen.
- 5.3.7. A fenti 5.3.6. bekezdésben hivatkozott címkét vagy a jóváhagyást kiadó hatóság bocsátja ki, vagy – a hatóság felhatalmazásával – a gyártó.

6. KÖVETELMÉNYEK

6.1. Általános követelmények

- 6.1.1. A fenti 3.2.2.2., 3.2.2.3. és 3.2.2.4. bekezdések szerint beterjesztett mindegyik mintadarab feleljen meg a jelen Előírás 6. bekezdésében meghatározott követelményeknek.
- 6.1.2. Az övet vagy a védőrendszert úgy kell megtervezni és gyártani, hogy – ha az utasok megfelelően elhelyezkednek, és helyesen használják azt – kielégítő működése biztosítva legyen és csökkentse a testi sérülés kockázatát baleset esetén.
- 6.1.3. Az öv hevedere ne képezhessen veszélyes alakzatot.
- 6.1.4. Vízállóságra poliamid 6 tulajdonságú anyagok használata tiltott olyan mechanikus alkatrészekben, amelyek működésére ezek alkalmazása feltehetően kedvezőtlen hatású lenne.

6.2. Merev részek

6.2.1. Általános előírások

- 6.2.1.1. A biztonsági öv olyan merev részeinek, mint a csattok, állító szerkezetek, csatlakozásoknak és hasonlóknak, ne legyenek dörzsölődéssel a heveder kopását vagy törését okozó éles széleik.
- 6.2.1.2. Az öv-szerelvény minden része, amely ki van téve korróziónak, megfelelően védett legyen. Miután átment a 7.2. bekezdésben előírt korróziós vizsgálaton, a rongálódásnak semmi olyan jele ne legyen, amely akadályozhatná a szerkezet megfelelő működését, sem jelentős korróziót a tapasztalt megfelelő szemre ne lásson.
- 6.2.1.3. Az energia elnyelésére szánt, ilyennek kitett, vagy ilyet átadó merev részek ne legyenek törékenyek.
- 6.2.1.4. A biztonsági öv műanyagból készült merev darabjait és alkatrészeit úgy kell elhelyezni és beszerezni, hogy ezek – a jármű mindennapi használata során – ne legyenek kitéve beszorulásnak a mozgó ülés alatt vagy a jármű ajtajába. Ha ezek közül bármely darab vagy alkatrész nem felel meg a fenti feltételeknek, az alábbi 7.5.4. bekezdésben meghatározott hideg ütésvizsgálatnak kell alávetni. A vizsgálat után, ha bármilyen látható repedés jelentkezik bármelyik műanyag fedélen vagy merev tartón, a teljes műanyag részt el kell távolítani, és a megmaradó szerelvényt kell így vizsgálni a biztonságosságra. Ha a megmaradó szerelvény még biztonságos, vagy látható repedések nincsenek, további vizsgálatokat végezzenek a 6.2.2., 6.2.3. és 6.4. bekezdésekben meghatározott követelmények szempontjából.

6.2.2. Csatok

- 6.2.2.1. A csatot úgy kell megtervezni, hogy kizárja a helytelen használat minden lehetőségét. Ez azt jelenti többek között, hogy ne legyen lehetséges a csatot félig zárt állapotban hagyni. A csat a viselője testével várhatóan érintkező részeinek területe ne legyen kisebb 20 cm²-nél, és legalább 46 mm széles legyen attól a síktól mérve, amely az érintkezési felülettől legfeljebb 2,5 mm

távolságra van. Hámöv csatjainak esetében az utóbbi követelményt úgy kell tekinteni, mint ami kielégített, ha a csat érintkezési területe a viselő testével 20 és 40 cm² között van.

- 6.2.2.2. A csat – még ha nincs is megfeszítve – maradjon zárva a jármű bármilyen helyzetében. Ne legyen lehetséges kioldani a csatot figyelmetlenségből, véletlenül vagy kevesebb, mint 1 daN erővel. A csatot könnyen használhassák és megfoghassák; amikor nincs feszültség alatt, és amikor az alábbi 7.8.2. bekezdésben meghatározott feszítés alatt van, a viselője egy irányban oldhassa egyik kezének egyetlen egyszerű mozdulatával. Azon felül a mellső külső üléshez szánt öv-szerelvényt – kivéve a hámöveket – viselője ugyancsak képes legyen bekapcsolni egy irányban, egyetlen egyszerű kézmozdulattal. A csatot vagy egy gomb vagy hasonló szerkezet megnyomásával lehessen oldani. Az a felület, amelyre a nyomást alkalmazzák a gomb tényleges oldási helyzetében, és amikor ki van vetítve a gomb kezdeti mozgásirányára merőleges síkra, a következő méretű legyen: bezárt gombnál a terület nem kisebb, mint 4,5 cm² és a szélesség nem kevesebb, mint 15 mm; nem bezárt gombnál a terület nem kisebb, mint 2,5 cm² és a szélesség nem kevesebb, mint 10 mm. A csat oldási területe vörös színű legyen. A csat semmilyen más része ne legyen ilyen színű.
- 6.2.2.3. A csat, amikor az alábbi 7.5.3. bekezdés szerint megvizsgálják, szokásosan üzemeljen.
- 6.2.2.4. A csat viselje el az ismételt működtetést és – a 7.7. bekezdésben meghatározott dinamikai vizsgálat előtt – vessék alá 5000 nyitó és záró műveletnek a szokásos használati körülmények között. A hámöv csatjain ezt a vizsgálatot az összes nyelv beakasztása nélkül el lehet végezni.
- 6.2.2.5. A csat nyitáshoz megkövetelt erő az alábbi 7.8. bekezdésben előírt vizsgálat során ne lépje túl a 6 daN értéket.
- 6.2.2.6. A csatot a 7.5.1. bekezdésben és – ahol indokolt – a 7.5.5. bekezdésben előírt szilárdságra kell megvizsgálni. Nem törhet el, nem torzulhat vagy kapcsolódhat ki az előírt terheléstől létrejött feszítés hatására.
- 6.2.2.7. Olyan csatok esetében, amelyek egy közös egységként szolgálnak két szerelvény számára, a 7.7. és 7.8. bekezdések szilárdsági és oldási vizsgálatait el kell végezni a csatnak azzal az egyik szerelvényhez tartozó részével, amelyik párban a másikkal tartozik, ha lehetséges a csat használati állapotban legyen.
- 6.2.3. Övbeállító szerkezet
- 6.2.3.1. Az öv, miután a viselője elhelyezte, vagy automatikusan illeszkedjen rá, vagy olyan legyen, hogy a kézi beállító szerkezet könnyen hozzáférhető legyen az ülő viselőjének és megfelelő, és könnyen használható legyen. Tegye lehetővé, hogy az övet egy kézzel megszoríthassák viselőjének testhez illesztéséhez és a járműülés helyzetének megfelelően.
- 6.2.3.2. Mindegyik övbeállító szerkezetből meg kell vizsgálni két mintapéldányt a 7.3. bekezdés követelményei szerint. Mindegyik beállító szerkezetnél a heveder csúszása ne haladja meg a 25 mm-t, és mindegyik szerkezetnél az elmozdulások összege ne lépje túl a 40 mm-t.
- 6.2.3.3. Minden beállító készüléket meg kell vizsgálni szilárdság szempontjából a 7.5.1. bekezdésben előírtak szerint. Ezek nem törhetnek vagy válhatnak el az előírt terheléssel keltett feszítés hatására.
- 6.2.3.4. Amikor a 7.5.6. bekezdés szerint vizsgálják, a kézi beállító szerkezet működtetéséhez szükséges erő ne haladja meg az 5 daN-t.
- 6.2.4. Rögzítések és magasságállító szerkezetek
A rögzítéseket szilárdságra kell vizsgálni, amint az a 7.5.1. és 7.5.2. bekezdésekben elő van írva. Az aktuális magasságállító szerkezetet a jelen Előírás 7.5.2. bekezdésében leírtak szerint szilárdságra kell vizsgálni, ha ezeket előzőleg nem vizsgálták a járművön a 14. számú Előírás (a legújabb módosítása) szerint a biztonsági öv bekötési pontjainál. Ezeknek a részeknek nem szabad eltörniük vagy kioldódniuk az előírt terhelés alatti feszítés hatására.

6.2.5. Visszacsevélők

A visszacsevélőket vizsgálatnak kell alávetni, és teljesíteniük kell az alább meghatározott követelményeket, beleértve a 7.5.1. és 7.5.2. bekezdésekben leírt szilárdsági vizsgálatokat. (Ezek a követelmények nem foglalják magukban a nem záró visszacsevélőket.)

6.2.5.1. Kézzel oldható visszacsevélők

6.2.5.1.1. A kézzel oldható visszacsevélővel felszerelt biztonsági öv-szerelvény hevedere nem mozdulhat el többel, mint 25 mm a visszacsevélő reteszelt helyzetei között.

6.2.5.1.2. A kézi kioldású visszacsevélőben a biztonsági öv hevedere legnagyobb hosszából 6 mm-nél kevesebbel húzódjon ki, amikor nem kevesebb, mint 1,4 daN és nem több mint 2,2 daN húzóerőt fejtenek ki a hevederre a húzás szokásos irányában.

6.2.5.1.3. A hevedert a visszacsevélőből ismételten ki kell húzni és visszaengedni a 7.6.1. bekezdésben leírt módon 5000 ciklust végezve. A visszacsevélőt ekkor a 7.2. bekezdésben megadott korróziós vizsgálatnak és a 7.6.3. bekezdés szerinti porvizsgálatnak kell alávetni. Ezt követően további 5000 felcsévélésből és kihúzásból álló ciklust kell kielégítően teljesítenie és meg kell felelnie a fenti 6.2.5.1.1. és 6.2.5.1.2. bekezdések követelményeinek.

6.2.5.2. Automatikusan reteszelő visszacsevélők

6.2.5.2.1. Az automatikusan reteszelő visszacsevélővel rendelkező biztonsági övszerelvény hevederének nem szabad 30 mm-nél többel elmozdulnia a visszacsevélő reteszelt helyzetei között. A hevedert viselő személy hátrafele való elmozdulása után a hevedernek vagy eredeti helyzetében kell maradnia, vagy a hevedert viselő személy előre mozdulását követően ebbe a helyzetbe önműködően vissza kell térnie.

6.2.5.2.2. Ha a visszacsevélő a deréköv része, akkor a hevedert visszahúzó erő ne legyen kisebb 0,7 daN-nál a 7.6.4. bekezdés szerinti próbabábu és a visszacsevélő közötti szabad hosszban mérve. Ha a visszacsevélő egy felső törzset tartó rendszer részét képezi, akkor a hevedert visszahúzó erő ne legyen kevesebb, mint 0,2 daN, sem pedig több mint 0,7 daN a fenti módon mérve. Ha a hevederterelőn megy keresztül, akkor a visszahúzó erőt a próbabábu és a terelő közötti szabad hosszban kell mérni. Ha a szerelvényekhez olyan kézi vagy automatikus szerkezet is tartozik, amely megakadályozza a heveder teljes vissza-húzását, ez a szerkezet ne működjön akkor, amikor ezeket a követelményeket vizsgálják.

Ha a visszacsevélő a felsőtest előrebukását gátló szerkezet része, a heveder visszacsevélő ereje ne legyen kevesebb, mint 0,1 daN és ne több, mint 0,7 daN, amikor hasonlóan mérik.

6.2.5.2.3. A hevedert a visszacsevélőből ki kell húzni, és hagyni ismételten visszacsevélődni a 7.6.1. bekezdésben leírtak szerint, amíg 5000 ciklus nem teljesül. A visszacsevélőt ekkor a 7.2. bekezdésben előírt korróziós és a 7.6.3. bekezdésben megadott porállósági vizsgálatnak kell alávetni. Ezt követően kielégítően teljesítsen további 5000 kihúzó és visszacsevélő ciklust. A fenti vizsgálat után a visszacsevélőnek megfelelően kell működni, és ki kell elégítenie a fenti 6.2.5.2.1. és 6.2.5.2.2. bekezdések követelményeit.

6.2.5.3. Vészhelyzetben reteszelő visszacsevélő szerkezet

6.2.5.3.1. A vészhelyzetben reteszelő visszacsevélő a 7.6.2. bekezdés szerinti vizsgálata során az alábbi követelményeket elégítse ki. Egyszeri érzékenység esetében a 2.14.4.1. bekezdés szerint, csak a jármű lassulására vonatkozó előírás érvényes.

6.2.5.3.1.1. A reteszelés akkor következzen be, amikor a jármű lassulása eléri a 0,45-g értéket a 4 típusú öv, és a 0,85 g értéket a 4N típusú visszacsevélők esetében.^{1/}

^{1/} $g = 9,81 \text{ m/sec}^2$

- 6.2.5.3.1.2. a 4 típusú visszacsévézők nem reteszhetnek a kihúzás irányában mért 0,8 g értéknél kisebb heveder-gyorsulási értékre, illetve 1,0-g értéknél kisebb heveder-gyorsulási értékre a 4N típus esetében.
- 6.2.5.3.1.3. Nem szabad reteszelnie, amikor az érzékelő szerkezet 12° szögre vagy ennél kevesebbre bármelyik irányba megdő a gyártó által előírt beépítési helyzethez viszonyítva.
- 6.2.5.3.1.4. Akkor kell reteszelnie, amikor az érzékelő szerkezet 4 típusú visszacsévéző esetében 27° szögnél, 4N típusú visszacsévéző esetében 40° szögnél nagyobb mértékben bármelyik irányba megdő a gyártó által előírt beépítési helyzethez viszonyítva.
- 6.2.5.3.1.5. Olyan esetekben, ahol a visszacsévéző működése külső jelzéstől vagy erőforrástól függ, akkor a konstrukció biztosítsa, hogy a visszacsévéző automatikusan reteszljen az említett jelzés vagy erőforrás meghibásodása vagy megszakadása esetén. Mindazonáltal ezt a követelményt nem kell alkalmazni többszörös érzékenyséű visszacsévéző esetében feltéve, hogy csak egy érzékelő függ külső jeltől vagy energiaforrástól, és a jelzés vagy energiaforrás hibáját a vezetőnek jelzik.
- 6.2.5.3.2. Ha a 7.6.2. bekezdés szerinti vizsgálatnak vetik alá, a többszörös érzékenységgel – beleértve a heveder – rendelkező, vészhelyzetben reteszelő visszacsévéző elégítse ki az előírt követelményeket, és reteszljen, ha a heveder gyorsulása a legombolyítás irányában mérve 2,0-g-nél nagyobb.
- 6.2.5.3.3. A 6.2.5.3.1. és 6.2.5.3.2. bekezdésekben említett vizsgálatok alatt a heveder elmozdulásának az a mértéke, amely a visszacsévéző reteszélése előtt bekövetkezhet, nem haladhatja meg az 50 mm-t a 7.6.2.1. bekezdésben megadott hosszúságtól számítva. A fenti 6.2.5.3.1.2. bekezdésben említett vizsgálatban a reteszelés ne következzen be a 7.6.2.1. bekezdésben előírt hosszúságtól számított 50 mm heveder-elmozdulás alatt.
- 6.2.5.3.4. Ha a visszacsévéző részét képezi egy derékövnek, a hevedert visszahúzó erő ne legyen kevesebb, mint 0,7 daN, amikor ezt az erőt a 7.6.4. bekezdés szerint a próbabábu és a visszacsévéző közötti szabad hosszon mérik. Ha a visszacsévéző részét képezi egy felső törzset tartó rendszernek, akkor a hevedert visszahúzó erő, a fenti módon mérve, ne legyen kevesebb, mint 0,2 daN és ne legyen több mint 0,7 daN. Ha a hevederterelőn megy keresztül, akkor a visszacsévéző erőt a próbabábu és a terelő közötti szabad hosszon kell mérni. Ha az övhöz olyan kézi működtetésű vagy automatikus szerkezet is tartozik, amely megakadályozza a heveder teljes visszahúzását, akkor az ilyen szerkezet ne működjön, amikor a fenti követelmények teljesülését értékelik.
- Ha a visszacsévéző a felsőtest előrebukását gátló szerkezet része, a heveder visszacsévéző ereje ne legyen kevesebb, mint 0,1 daN és ne több, mint 0,7 daN, amikor hasonlóan mérik, kivéve olyan övnél, amelyet feszültségcsökkentő szerkezettel láttak el, amely esetben a minimális visszahúzó erő 0,05 daN-ra csökkenthető akkor, amikor az ilyen szerkezet működik. Ha a heveder megvezetőn vagy görgőn halad át, a visszahúzó erőt a próbabábu és a megvezető vagy görgő között levő szabad hosszon mérik.
- Ha a szerelvény olyan szerkezetet tartalmaz, amely kézi vagy automatikus módon megakadályozza, hogy a heveder teljesen visszahúzódjon, az ilyen szerkezetet ne működtessék, amikor ezeket a követelményeket ellenőrzik.
- Ha a szerelvény feszültségcsökkentő rendszert tartalmaz, a fent leírt heveder visszahúzó erejét működő és nem működő szerkezettel mérik akkor, amikor ezeket a követelményeket ellenőrzik és a 6.2.5.3.5. bekezdés szerint elvégzett ellenőrzés után.
- 6.2.5.3.5. A hevedert húzzák ki a visszacsévézőből és az alábbi 7.6.1. bekezdésben előírt eljárással ismételtelen hagyják visszacsévéződni 40000 ciklus teljesüléséig. Ezután a visszacsévézőt a 7.2. bekezdésben előírt korróziós és a 7.6.3. bekezdésben előírt porállósági vizsgálatnak kell alávetni. Ezt követően a visszacsévézőnek újabb 5000, összesen 45000 ciklust kell teljesítenie.

A fenti vizsgálatok után a visszacsévlő megfelelően működjön és elégítse ki a fenti 6.2.5.3.1., 6.2.5.3.2., 6.2.5.3.3. és 6.2.5.3.4. bekezdések követelményeit.

Ha a szerelvény feszültségcsökkentő rendszert tartalmaz, végezzék el a fenti vizsgálatot a feszültségcsökkentő szerkezet működő és nem működő állapotában is.

A fenti vizsgálatok után a visszacsévlő működjön helyesen és feleljen meg a fenti 6.2.5.3.1., 6.2.5.3.3. és a 6.2.5.3.4. bekezdések követelményeinek.

6.2.5.4. A visszacsévlők a 6.2.5.3.4. bekezdés szerint elvégzett tartóssági vizsgálat és közvetlenül a 6.2.5.3.4. bekezdés szerint elvégzett visszacsévlő erő mérése után teljesítse a következő két követelményt:

6.2.5.4.1. Ha a visszacsévlő, kivéve az automatikusan reteszelő visszacsévlőket, a 7.6.4.2. bekezdés szerint vizsgálják, a visszacsévlő legyen ne engedjen meg semmilyen lazaságot a törzs és az öv között, és

6.2.5.4.2. Ha a csat nyelvét oldják, a visszacsévlő egyedül is legyen képes visszacsévlőni a teljes hevedert.

6.2.6. Előfeszítő szerkezet

6.2.6.1. A 7.2. bekezdés szerinti korróziós vizsgálat után az előfeszítő szerkezet (beleértve az eredeti csatlakozókkal, de elektromos feszültség nélkül a szerkezethez csatlakoztatott ütésérzékelőt) szokásosan működjön.

6.2.6.2. Ellenőrizni kell, hogy a szerkezet nem szándékos működtetése nem okozhat-e sérüléssel járó veszélyt viselőjének.

6.2.6.3. Pirotechnikai előfeszítő szerkezet esetén:

6.2.6.3.1. A 7.9.2. bekezdés szerinti kondicionálás után az előfeszítő szerkezet nem léphet működésbe hő hatására, és a szerkezet szokásosan működjön.

6.2.6.3.2. Megfelelő óvintézkedéseket kell tenni, nehogy a kiáramló forró gázok felgyűjtsák a környező gyúlékony anyagokat.

6.3. Hevederek

6.3.1. Általános követelmények

6.3.1.1. A hevederek általános jellemzői olyanok legyenek, hogy viselőjük testére kifejtett nyomás a lehető legegyszerűbben oszoljon el a heveder teljes szélességében, és ne csavarodjék meg még feszítés alatt sem. A hevederek energiaelnyelő és -elosztó tulajdonságúak legyenek. A hevederek szegélyét úgy kell kidolgozni, hogy a használatban ne rojtosodjék.

6.3.1.2. A heveder, 980 daN + 100 – 0 daN erő hatására ne legyen 46 mm-nél keskenyebb. Ezt mérjük meg a 7.4.3. bekezdésben leírt vizsgálat szerint, úgy, hogy a gépet a fent említett terhelésnél állítjuk meg^{4/}.

6.3.2. Szakítószilárdság szobai kondicionálás után

A 7.4.1.1. bekezdés szerint kondicionált két heveder-mintánál az alábbi 7.4.2. bekezdés szerinti szakítóerő ne legyen kevesebb 1470 daN-nál. A két mintadarab szakítóereje közötti különbség ne haladja meg a két mért szakítóterhelés közül a nagyobbik 10 %-át.

6.3.3. Szakítószilárdság különleges kondicionálás után

Az alábbi 7.4.1. bekezdés egyik rendelkezése (kivéve a 7.4.1.1. bekezdést) szerint kondicionált két hevederminta esetében a heveder szakító terhelése ne legyen kevesebb, mint a 6.3.2.

^{4/} A vizsgálatot nem végezték el nagy szakító szilárdságú sávolykötésű poliészter fonalakkal szőtt hevederekkel, minthogy az ilyen szövetszalagok terhelés hatására kiszélesednek. Ebben az esetben a terhelés nélküli szélesség legyen ≥ 46 mm.

bekezdésben hivatkozott vizsgálatban meghatározott terhelések átlagának a 75 %-a és ne legyen kevesebb mint 1470 daN. A vizsgálatokat végző műszaki szolgálat felmentést adhat egy vagy több ilyen vizsgálat alól, ha a felhasznált anyag összetétele vagy a már rendelkezésre álló ismeretek feleslegessé teszik a vizsgálat vagy vizsgálatok elvégzését.

6.4. Öv-szerelvény vagy előrebukás-gátló rendszer

6.4.1. Dinamikai vizsgálat

6.4.1.1. Az öv-szerelvényt vagy az előrebukás-gátló rendszert dinamikai vizsgálatnak kell alávetni az alábbi 7.7. bekezdés szerint.

6.4.1.2. A dinamikai vizsgálatot két olyan öv-szerelvényen kell elvégezni, amelyet előzőleg még nem terheltek, kivéve azoknak az öv-szerelvényeknek az esetében, amelyek előrebukás-gátló rendszer részét képezik, amikor a dinamikai vizsgálatot olyan ülécsoporthoz készült előrebukás-gátló rendszeren kell elvégezni, amelyik előzőleg nem volt terhelésnek alávetve. A vizsgálandó öv-szerelvény csatjai elégséges ki a fenti 6.2.2.4. bekezdés követelményeit. Visszacsévévelővel rendelkező biztonsági öv esetében a visszacsévévelőt a 7.6.3. bekezdésben megadott porállósági vizsgálatnak kell alávetni. Azon felül a pirotechnikai eszközzel ellátott előfeszítő szerkezettel szerelt biztonsági öveket vagy előrebukás-gátló rendszereket a 7.9.2. bekezdésben meghatározott kondicionálásnak kell alávetni.

6.4.1.2.1. Az öveken a 7.2. bekezdésben leírt korróziós vizsgálatot kell elvégezni, ami után a csatokat 500 további nyitás-zárás ciklusnak vessék alá a szokásos használati körülmények között.

6.4.1.2.2. A visszacsévévelővel ellátott öveket alá kell vetni vagy a 6.2.5.2. bekezdésben leírt, vagy a 6.2.5.3. bekezdésben előírt vizsgálatoknak. Ha azonban a visszacsévévelőt már alávetették a fenti 6.4.2.1. bekezdés rendelkezései szerinti korróziós vizsgálatnak, akkor ezt a vizsgálatot nem kell megismételni.

6.4.1.2.3. Az öv magasságát a fenti 2.9.6. bekezdésben meghatározott szabályozó szerkezettel ellátott öv esetében a vizsgálatot a vizsgálatokért felelős műszaki szolgálat által kiválasztott legkedvezőtlenebb helyzetbe beállított szerkezettel kell lefolytatni. Mindazonáltal, ha az öv magasság-állító szerkezetét a bekötési pont tartalmazza, amelyet a 14. számú Előírás szerint hagytak jóvá, a vizsgálatokért felelős műszaki szolgálat – választása szerint – alkalmazhatja az alábbi 7.7.1. bekezdés rendelkezéseit.

6.4.1.2.5. Feszültségcsökkentő rendszert tartalmazó biztonsági öv esetében a tartóssági vizsgálatot üzemelő szerkezettel végezzék el a 6.2.5.3.5. bekezdés szerint a dinamikai vizsgálat előtt. A dinamikai vizsgálatot akkor végezzék el, amikor a feszültségcsökkentő üzemi módban van.

6.4.1.2.4. Előfeszítő szerkezettel ellátott biztonsági öv esetében az alábbi 6.4.1.3.2. bekezdésben meghatározott legkisebb elmozdulások a felére csökkenthetők;

6.4.1.3. E vizsgálat során a következő követelményeket kell kielégíteni:

6.4.1.3.1. az öv-szerelvény vagy az utast tartó előrebukást gátló rendszer egyik része se szakadjon el, se a csat, se a reteszelő vagy beállító szerkezet ne oldjon ki vagy nyíljon ki; és

6.4.1.3.2. derékövek esetében a próbabábu előre történő elmozdulása a medencecsont szintjén 80 mm és 200 mm között legyen, más típusú övek esetében pedig a medencecsont szintjén 80 mm és 200 mm között, a mellkas szintjén pedig 100 mm és 300 mm között. Derékövek esetében a fent meghatározott legkisebb elmozdulás felére csökkenthető. Ezek az elmozdulások a jelen Előírás 7. Mellékletének 6. ábráján feltüntetett mérési pontokhoz viszonyított elmozdulások.

6.4.1.4. Előrebukás-gátló rendszerek esetén:

6.4.1.4.1. A mellkas vonatkoztatási pontjának elmozdulása túlléphet a 6.4.1.3.2. bekezdésben előírt elmozduláson, ha számítással vagy további vizsgálatokkal kimutatható, hogy a dinamikai vizsgálatok során alkalmazott próbabábu törzsének és fejének egyik része sem érintkezik –

kivéve a mellkas érintkezését a kormány-berendezéssel – a jármű mellső szilárd részeivel. Ez utóbbi teljesítse a 12. számú Előírás követelményeit és az érintkezés ne következzen be 24 km/ó vagy ennél nagyobb sebességnél. Ennél az értékelésnél az ülést a 7.7.1.5. bekezdésben előírt helyzetben levőnek kell tekinteni.

- 6.4.1.4.2. Az olyan járműveken, amelyek ilyen szerkezeteket alkalmaznak, azok a mozgó és reteszelő rendszerek, amelyek lehetővé teszik valamennyi ülés utasainak a jármű elhagyását, a dinamikai vizsgálatok után maradjanak kézzel működtethetők.
- 6.4.1.5. Eltérésként, előrebukás-gátló rendszerek esetén a 6.4.1.3.2. bekezdésben meghatározott elmozdulás nagyobb lehet abban az esetben, ha az üléshez szerelt felső bekötési pont előnyösebb a 14. számú Előírás 7.4. bekezdésében meghatározott bekötési pontoknál.
- 6.4.2. Szakítószilárdság koptatási kondicionálás után
- 6.4.2.1. Az alábbi 7.4.1.6. bekezdésnek megfelelően kondicionált mindkét mintadarab szakítószilárdságát úgy kell értékelni, ahogyan azt az alábbi 7.4.2. és 7.5.2. bekezdések előírják. A szakító terhelés legalább – a vizsgálat során nem koptatott hevedereken meghatározott – 75 % átlagos szakítószilárdsággal, de legalább a vizsgált mintadarabra előírt legkisebb szakító terheléssel legyen egyenlő. A két mintadarab szakítószilárdsága közötti különbség ne haladja meg a legnagyobb mért szakítószilárdság 20 %-át. Az 1 és 2 típusú vizsgálati eljárást csak a heveder mintadarabjain kell elvégezni (lásd a 7.4.2. bekezdést). A 3 típusú vizsgálati eljárásnál a szakítószilárdság vizsgálatát a hevederen a hozzátartozó fém alkatrészekkel együtt kell lefolytatni (lásd 7.5. bekezdést).
- 6.4.2.2. A koptató eljárásnak alávetett öv-alkatrészeket az alábbi Táblázat tartalmazza és az azoknak megfelelő eljárás-típusokat "x" jelöli. Mindegyik vizsgálati eljáráshoz új mintadarabot kell használni.

	1. eljárás	2. eljárás	3. eljárás
Felerősítő csatlakozás	–	–	x
Terelő vagy megvezető	–	x	–
Csat csatlakozó nyílása	–	x	x
Szabályozó szerkezet	x	–	x
Hevederre varrt részek	–	–	x

7. VIZSGÁLATOK

- 7.1. A biztonsági öv vagy előrebukás-gátló rendszer típusjóváhagyására bemutatott minták felhasználása (lásd a jelen Előírás 13. Mellékletét)
- 7.1.1. Két öv vagy előrebukás-gátló rendszer szükséges a csatvizsgálathoz, az alacsony hőmérsékletű csatvizsgálathoz, ahol szükséges az alábbi 7.5.4. bekezdés szerinti alacsony hőmérsékletű vizsgálathoz, a csat tartóssági vizsgálatához, az öv korróziós vizsgálatához, a visszacsévéző működési vizsgálatához, a dinamikai vizsgálathoz és a csat dinamikai vizsgálata utáni nyitási vizsgálatához. A két mintadarab közül az egyiket az öv vagy előrebukás-gátló rendszer ellenőrzéséhez kell használni.
- 7.1.2. Egy öv vagy előrebukás-gátló rendszer szükséges a csat és a csat szilárdsági vizsgálatához, a felerősítő szerelvények, az öv beállító szerelvényei és – ahol szükséges – a visszacsévézők ellenőrzéséhez.
- 7.1.3. Két öv vagy előrebukás-gátló rendszer szükséges a csat, a mikrocsúszás és a koptatás vizsgálatához. Az övbeállító szerkezet működési vizsgálatát a két minta egyikén végezzék.
- 7.1.4. A heveder mintáit kell használni a heveder szakítószilárdságának vizsgálatához. Ennek a mintának egy részét meg kell őrizni addig, amíg a jóváhagyás érvényes.

7.2. Korróziós vizsgálat

7.2.1. Egy teljes biztonsági övet a jelen előírás 12. Mellékletében leírt próbakamrába kell helyezni. Visszacsévéző szerkezettel ellátott öv esetében a hevedert kevesebb, mint 300 ± 3 mm hosszon le kell csévélni. A szükséges rövid megszakításokat – pl. sóoldat ellenőrzése vagy újratöltése – kivéve a vizsgálatot 50 órán keresztül folyamatosan kell végezni.

7.2.2. A vizsgálat befejezésével a szerelvényt óvatosan le kell mosni, vagy 38 °C -nál nem magasabb hőmérsékletű tiszta folyóvízbe mártani az esetleges sólerakódás eltávolítása céljából, majd hagyják megszáradni szobahőmérsékleten 24 órával a fenti 6.2.1.2. bekezdés szerinti megvizsgálás előtt.

7.3. Mikrosúszás vizsgálata (lásd a jelen Előírás 11. Mellékletének 3. ábráját)

7.3.1. A vizsgálatra kerülő mintákat legalább 24 órán keresztül $20 \pm 5\text{ °C}$ hőmérsékletű és $65 \pm 5\%$ relatív páratartalmú levegőn kell tartani. A vizsgálatot 15 és 30 °C között kell elvégezni.

7.3.2. Az állítószerkezet szabad része a próbapadon le vagy fel irányuljon, úgy, mint a járműben.

7.3.3. A heveder alsó végére 5 daN terhelést kell erősíteni. A másik végét előre - hátra irányuló $300 \pm 20\text{ mm}$ amplitúdóval kell mozgatni. (lásd ábrát).

7.3.4. Ha a hevedernek tartalékként szolgáló szabad vége van, azt nem szabad a terhelés alatt levő részhez csatolni vagy erősíteni.

7.3.5. Meg kell bizonyosodni, hogy a próbapadon a heveder – megeresztett helyzetben, az állító szerkezettől konkáv görbét leírva – úgy helyezkedik-e el, mint a járműben. A próbapadon alkalmazott 5 daN terhelést függőlegesen meg kell vezetni úgy, hogy megakadályozza a terhelés lengését és az öv megcsavarodását. A felerősítést úgy kell az 5 daN terheléshez rögzíteni, mint a járművön.

7.3.6. A vizsgálat tényleges megkezdése előtt 20 ciklusból álló műveletet kell elvégezni úgy, hogy az önfeszítő rendszer megfelelően beálljon.

7.3.7. A vizsgálat során 1000 ciklust kell végrehajtani $0,5$ ciklus/mp frekvenciával és $300 \pm 20\text{ mm}$ amplitúdóval. Az 5 daN terhelést kizárólag az alatt az idő alatt kell alkalmazni, amely félperiódusonként $100 \pm 20\text{ mm}$ elmozdulásnak felel meg.

7.4. Hevederek kondicionálása és szakítószilárdság vizsgálata (statikus)

7.4.1. Hevederek kondicionálása szakítószilárdsági vizsgálatához

A fenti 3.2.4. bekezdésben említett hevederből kivágott mintákat a következők szerint kell kondicionálni:

7.4.1.1. Hőmérséklet-kondicionálás és légnedvesség - mérés

A hevedert az ISO 139 (2005) szabványnak megfelelően kell kondicionálni, alkalmazva a szabványos légköri vagy a alternatív légköri előírást. Ha a vizsgálatot nem hajtják végre közvetlenül a kondicionálás után, a mintadarabot a vizsgálat megkezdéséig hermetikusan lezárt tartályba kell helyezni. A szakítóerőt a hevedernek az előkezelési környezetből vagy a tartályból való eltávolítása után öt percen belül meg kell mérni.

7.4.1.2. Fény-kondicionálás

7.4.1.2.1. Az ISO 105-B02 (1994 / Amd2:2000) Ajánlásait kell alkalmazni. A hevedert annyi időre kell kitenni a fénynek, amennyi ahhoz szükséges, hogy a kontraszt a Standard Blue Dye No.7 szürke skálán a 4-es fokozattal legyen egyenlő.

7.4.1.2.2. A behatást követően a hevedert a 7.4.1.1. bekezdés szerint kell kondicionálni. Ha a vizsgálatot nem közvetlenül a kondicionálás után folytatják le, akkor a mintát a vizsgálat kezdetéig

légmentesen zárható tartályban kell tartani. A szakítóerőt a hevedernek a kondicionáló berendezésből való kivételétől számított 5 percen belül kell meghatározni.

7.4.1.3. Hideg kondicionálás

7.4.1.3.1. A hevedert a 7.4.1.1. bekezdés szerint kell pihentetni.

7.4.1.3.2. Ezután a hevedert tartásuk másfélórán át síkfelületen olyan alacsony hőmérsékletű kamrában, amelyben a levegő hőmérséklete -30 ± 5 °C. Ezután a hevedert összehajtjuk és a hajtsást előzőleg -30 ± 5 °C hőmérsékletre lehűtött 2 kg-os tömeggel megterheljük. Amikor a hevedert 30 percig az alacsony hőmérsékletű kamrában terhelés alatt tartottuk, a tömeget eltávolítjuk, és a szakítóterhelést megmérjük a heveder alacsony hőmérsékletű kamrából való kivétele után 5 percen belül.

7.4.1.4. Meleg kondicionálás

7.4.1.4.1. A hevedert 3 órán keresztül 60 ± 5 °C levegő-hőmérsékletű és 65 ± 5 %-os relatív páratartalmú hevítő kamrában kell tartani.

7.4.1.4.2. A szakítóerőt a hevedernek a hevítő kamrából való kivételétől számított 5 percen belül kell meghatározni.

7.4.1.5. Víz hatásának vizsgálata

7.4.1.5.1. A hevedert 3 órán át teljesen bemelegítve kell tartani 20 ± 5 °C hőmérsékletű desztillált vízbe, amihez nyomokban nedvesítőszert adtak. Bármilyen nedvesítőszert használható, amely a vizsgált elemi szálhoz megfelel.

7.4.1.5.2. A szakítóerőt a hevedernek a vízből való kivétele után 10 percen belül meg kell határozni.

7.4.1.6. Koptatási kondicionálás

7.4.1.6.1. A koptatási kondicionálást minden olyan szerkezeten el kell végezni, ahol a heveder érintkezik az öv szilárd részével, az összes beállító szerkezet kivételével, ahol a mikro-csúszás vizsgálata (7.3. bekezdés) azt mutatja, hogy a heveder megcsúszása kisebb az előírt érték felénél, amely esetben az 1 jelű koptatási kondicionálás (7.4.1.6.4.1. bekezdés) nem szükséges. A kondicionáló készüléken történő beállítás megközelítőleg tartsa meg a heveder és az érintkezési terület viszonylagos helyzetét.

7.4.1.6.2. A mintadarabokat a 7.4.1.1. bekezdés szerint kell pihentetni. Koptatás alatt a környező hőmérsékletnek 15 • és 30 • C között kell lennie.

7.4.1.6.3. Az alábbi Táblázat mutatja az egyes koptatási eljárások általános feltételeit:

	Terhelés daN	Frekvencia Hz	Ciklusszám	Elmozdulás mm
1 jelű eljárás	2,5	0,5	5000	300 ± 20
2 jelű eljárás	0,5	0,5	45000	300 ± 20
3 jelű eljárás*	0 - 5	0,5	45000	–

*/ Lásd a 7.4.1.6.4.3. bekezdést

A fenti Táblázat ötödik oszlopában előírt elmozdulás a heveder előre-hátramoszgasának amplitúdóját jelenti.

7.4.1.6.4. Különleges kondicionáló eljárások

7.4.1.6.4.1. 1 jelű eljárás: olyan esetre, ahol a heveder keresztül csúszik egy szabályozó szerkezeten. A heveder egyik végén $2,5$ daN függőleges irányú állandó terhelés legyen, míg a heveder másik végét olyan szerkezethez kell csatlakoztatni, amely biztosítja a heveder víz-szintes előre-hátrairányuló mozgását. A szabályozó szerkezetet úgy kell ráhelyezni a vízszintes hevederre, hogy a heveder megfeszítve maradjon (lásd a 11. Melléklet 1. ábráját).

7.4.1.6.4.2. 2 jelű eljárás: olyan esetre, ahol a heveder szilárd alkatrészen való áthaladás közben irányt változtat.

A vizsgálat alatt a heveder-szögei az 11. Melléklet 2. ábrájának megfelelő legyen.

A 0,5 daN állandó terhelést az egész vizsgálat alatt biztosítani kell.

Olyan esetekben, amikor a heveder egynél többször változtat irányt miközben szilárd alkatrészen halad keresztül, a 0,5 daN terhelés olyan mértékben növelhető, hogy a heveder mozgása a szilárd alkatrészen keresztül elérje az előírt 300 mm-t.

7.4.1.6.4.3. 3 jelű eljárás: olyan esetekre, ahol a hevederrel varrással vagy más hasonló módon van a szilárd alkatrészekhez erősítve.

A teljes előre-hátramozgatás hossza 300 ± 20 mm legyen, azonban az 5 daN terhelést csak a 100 ± 20 mm-es elmozdulási hosszban kell alkalmazni mindegyik félperiódus alatt (lásd a jelen Előírás 11. Mellékletének 3. ábráját).

7.4.2. A heveder szakítószilárdsági vizsgálata (statikus vizsgálat)

7.4.2.1. A vizsgálatot mindig két teljesen új olyan heveder-mintán kell lefolytatni, amelyek eléggé hosszúak, és amelyeket a 7.4.1. bekezdés előírásainak megfelelően kondicionáltak.

7.4.2.2. Mindegyik hevedert be kell fogni a szakítógép befogópofái közé. A befogópofákat úgy kell megtervezni, hogy a heveder elszakadása ezekben vagy ezek közelében elkerülhető legyen. A befogópofák eltolási sebessége kb. 100 mm/perc, a próbadarab szabad hossza a gép befogópofái között a vizsgálat megkezdésekor 200 ± 40 mm legyen.

7.4.2.3. Növeljék a feszítőerőt a heveder elszakadásáig, és a szakítóerőt jegyezzék fel.

7.4.2.4. Ha a heveder megcsúszik vagy elszakad a befogópofáknál vagy bármelyik pofától mért 10 mm-en belül, akkor a vizsgálatot érvénytelennek kell nyilvánítani, és végezzenek új vizsgálatot egy másik próbadarabon.

7.4.3. A szélesség alakulása terhelés hatására

7.4.3.1. A vizsgálatot minden esetben két új hevedermintán kell elvégezni, amelyeket megfelelő ideig és a 7.4.1. bekezdés rendelkezéseinek megfelelően kondicionáltak.

7.4.3.2. Mindegyik hevedert be kell szorítani a szakítógép kengyelei közé. A szorítókegyeleket úgy kell tervezni, hogy a heveder a szorítókegyelekekkel való érintkezési pontban vagy annak közelében ne szakadjon el. A szorítókegyelek haladási sebessége kb. 100 mm/perc legyen. A mintadarab szabad hosszának a szakítógép szorítókegyelei között a vizsgálat kezdetekor 200 ± 40 mm értékűnek kell lennie.

7.4.3.3. Amikor a terhelés eléri a $980 \text{ daN} + 100 - 0 \text{ daN}$ értéket, a gépet meg kell állítani és 5 másodpercen belül el kell végezni a mérést. A vizsgálatot a szakító vizsgálatától függetlenül kell elvégezni.

7.5. Merev alkatrészeket tartalmazó öv-szerelvény vizsgálata

7.5.1. A csatot és a szabályozó szerkezetet csatlakoztatni kell a szakítógéphez az öv-szerelvény olyan részeivel, amelyeket általában felerősítenek, és a terhelést 980 daN értékig növeljék.

Hámövek esetében a csatot azzal a hevederrel kell a vizsgáloberendezéshez erősíteni, amely a csathoz van felerősítve és a csat középpontjához megközelítőleg szimmetrikusan elhelyezett nyelvvel vagy a két nyelvvel. Ha a csat vagy a beállító szerkezet a bekötés része, vagy közös a hárompontos övvel, a csatot vagy a beállító szerkezetet a felerősítéssel együtt kell megvizsgálni az alábbi 7.5.2. bekezdés szerint, kivéve az olyan visszacsévélt, ahol heveder-terelők vannak a felső bekötési pontokon; ekkor a terhelés 980 daN legyen, és a heveder orsón megmaradó rész az a hosszúság, amelyet a heveder végétől a 450 mm hosszúsághoz legközelebb eső reteszeléstartól számítanak.

- 7.5.2. A bekötéseket és az öv magasságát szabályozó szerkezeteket a 7.5.1. bekezdésben előírt módon kell megvizsgálni, de a terhelés 1470 daN legyen és az alábbi 7.7.1. bekezdés második mondatában előírtak fenntartása mellett a terhelést olyan legkedvezőtlenebb feltételek között kell kifejteni, amelyek valószínűleg előfordulnak a járműben, ha az övet helyesen beépítve alkalmazzák. Visszacsevélők esetén a vizsgálatot az orsótól teljesen letekercselt hevederrel végezzük.
- 7.5.3. A teljes öv-szerelvény két mintadarabját két órára -10 ± 1 °C hőmérsékletű hűtőkamrába helyezjük. A csat egymáshoz kapcsolódó részeit kézzel egymáshoz kell csatlakoztatni közvetlenül a hűtőből való kivétele után.
- 7.5.4. A teljes öv-szerelvény két mintadarabját két órára -10 ± 1 °C hőmérsékletű hűtőkamrába helyezjük. Ez után a műanyagból készült szilárd részeket és alkatrészeket egymás után egy sík, olyan szilárd acélfelületre kell fektetni (amelyet a mintákkal együtt a hűtőkamrában tartottunk), amelyet legalább 100 kg tömegű tömör, szilárd vízszintes felületre helyezünk, és 30 másodpercen belül a hűtőkamrából való kivétel után egy 18 kg-os acéltömeget ejtünk szabadon 300 mm-ről a vizsgálati mintára. A 18 kg-os tömeg ütőfelülete konvex alakú legalább 45 HRC keménységgel, 10 mm keresztirányú sugárral és a tömeg középvonala mentén 150 mm hosszirányú sugárral. Az egyik mintadarabot úgy kell megvizsgálni, hogy a görbített rúd tengelye egy vonalban legyen a vizsgált hevederrel és a másik mintát úgy, hogy 90° szögben legyen a hevederhez viszonyítva.
- 7.5.5. Az olyan csatokat, amelyeknek két biztonsági övvel közös részeik vannak, úgy kell megterhelni, hogy azok utánozzák a középső helyzetbe állított ülés használati körülményeit a járműben. Minden egyes hevederre egyszerre kell 1470 daN terhelést kifejteni. A terhelés iránya az alábbi 7.7.1. bekezdés szerinti legyen. A jelen Előírás 10. Melléklete egy, a vizsgálathoz megfelelő szerkezetet mutat be.
- 7.5.6. Amikor a kézi szabályozó készüléket vizsgálják, a hevedert egyenesen kell áthúzni a szabályozó készüléken, figyelembe véve a használat szokásos körülményeit, megközelítőleg 100 mm/sec sebességgel és a heveder mozgásának első 25 mm-es mozgása után a legnagyobb erőt 0,1 daN pontossággal mérve. Ezt a vizsgálatot a szerkezeten keresztül a heveder-út mindkét irányában végre kell hajtani, a hevederen a mérés előtt 10 ciklust végezve.
- 7.6. Visszacsevélővel ellátott biztonsági öv kiegészítő vizsgálatai
- 7.6.1. Az öv-visszacsevélő szerkezet tartóssága
- 7.6.1.1. A hevedert húzzák ki, és hagyják felcsévélődni az előírt ciklus-számig legfeljebb 30 ciklus/perc sebességgel. Vészhelyzetben reteszelő visszahúzóknál minden ötödik ciklus után egy erős rántást kell közbeiktatni a visszacsévélő reteszeléséhez.
- A megrántások egyenlő számban forduljanak elő öt különböző hosszúságú kihúzás mindegyikénél, nevezetesen amikor a visszahúzón maradó cséve teljes hosszúsága 90, 80, 75, 70 és 65 %. Ahol azonban ez több mint 900 mm-t jelent, a fenti százalékokhoz 900 mm olyan végső heveder-hossz tartozzon, amelyet a csévélő vissza tud húzni.
- 7.6.1.2. A 7.6.1.1. bekezdésben előírt vizsgálatokra alkalmas berendezést mutat be a jelen Előírás 3. Melléklete.
- 7.6.2. A vészhelyzetben reteszelő visszacsévélők reteszelése
- 7.6.2.1. A visszacsévélőt először meg kell vizsgálni a reteszelés szempontjából akkor, amikor a hevedert 300 ± 5 mm-rel kevesebb teljes hosszban lecsévélték.
- 7.6.2.1.1. A heveder mozgásával működtetett visszacsévélő esetében a kihúzás olyan irányú legyen, ahogyan szokásosan kihúzzák, amikor a visszacsévélő a járműbe be van építve.

- 7.6.1.1.2. Amikor a visszacsévlőt a jármű lassulására való érzékenység szempontjából vizsgálják, akkor a fenti kihúzásnál két olyan egymásra merőleges tengely mentén kell vizsgálni, amelyek vízszintesek, ha a visszacsévlő a járműben úgy van elhelyezve, ahogyan azt a biztonsági öv gyártó meghatározta. Ha ez a helyzet nincs meghatározva, a vizsgálatokat végző szolgálat tanácskozzon a biztonsági öv gyártójával. Ezeknek a tengelyeknek az egyike a jóváhagyási vizsgálatokat végző műszaki szolgálat által kiválasztott olyan irányban legyen, amely a legkedvezőtlenebb feltételeket adja a reteszelő szerkezet működtetése tekintetében.
- 7.6.2.2. A fenti 7.6.2.1. bekezdésben meghatározott vizsgálatok szempontjából megfelelő berendezést a jelen Előírás 4. Melléklete ismerteti. Minden ilyen vizsgáló berendezés kialakítása biztosítsa azt a gyorsulást, amelyre szükség van mielőtt a heveder az övvisszahúzóból 5 mm-nél nagyobb mértékben kihúzódna, és a visszahúzás egy átlagos, legalább 55 g/s 4/ és 150 g/s-nél 4/ nem nagyobb gyorsulásnövekedésnél következik be, amikor a hevedermozgás érzékenységét a jármű legalább 25 g/s 4/ és legfeljebb 150 g/s 4/ lassulására vizsgálják.
- 7.6.2.3. A 6.2.5.3.1.3. és 6.2.5.3.1.4. bekezdések követelményei kielégítésének ellenőrzéséhez a visszacsévlőt vízszintes asztalra kell szerelni és az asztalt nem több mint 2°/perc sebességgel a reteszelés bekövetkezéséig el kell billenteni. A vizsgálatot meg kell ismételni ellenkező irányú billentéssel azért, hogy biztosítsuk a követelmények teljesülését.
- 7.6.3. Porállóság vizsgálata
- 7.6.3.1. A visszacsévlőt a jelen Előírás 5. Mellékletében leírt porkamrába kell helyezni. Olyan helyzetben kell felszerelni, ahogyan az a járműben van felszerelve. A vizsgálókamra az alábbi 7.6.3.2. bekezdésben meghatározott port tartalmazza. 500 mm hosszú hevedert kell kihúzni a visszacsévlőből, és kihúzva kell tartani, azonban minden egyes porkeverés után egy vagy két percen belül kihúzásból és visszaengedésből álló 10 teljes ciklusnak kell alávetni. A port öt óra alatt minden huszadik percben öt másodpercig fel kell kavarni olajtól és nedvességtől mentes sűrített levegővel, amelyet $5,5 \cdot 10^5 \pm 0,5 \cdot 10^5$ Pa mérési nyomáson és $1,5 \pm 0,1$ mm átmérőjű furaton keresztül juttatnak a porkamrába.
- 7.6.3.2. A fenti 7.6.3.1. bekezdésben leírt vizsgálatban alkalmazott por kb. 1 kg száraz kvarcot tartalmazzon. A szemcsék méret-eloszlása a következő:
- | | | |
|-----|--|------------|
| (a) | 150 µm nyíláson átmenő, 104 µm szálátmérő: | 99 – 100 % |
| (b) | 105 µm nyíláson átmenő, 64 µm szálátmérő: | 76 – 86 % |
| (c) | 75 µm nyíláson átmenő, 52 µm szálátmérő: | 60 – 70 % |
- 7.6.4. Visszacsévlő erő
- 7.6.4.1. A visszacsévlő erőket a 7.7. bekezdésben leírt dinamikai vizsgálatához szükséges próbabábura szerelt biztonsági öv-szerelvényvel mérik. A heveder feszességét a próbabábuhoz lehető legközelebb eső érintkezési pontnál (de szorosan előtte) kell mérni, mialatt a hevedert mintegy 0,6 m/sec sebességgel visszacsévlélik. Feszültségcsökkentő rendszert tartalmazó biztonsági öv esetében a visszacsévlő erőt és a heveder feszességét mind üzemi mind üzemen kívüli módban levő feszültségmentesítő szerkezettel mérik meg.
- 7.6.4.2. A 7.7. bekezdésben leírt dinamikai vizsgálat előtt az ülő próbabábut, amelyet pamutingbe öltöztettek, döntsék előre addig, amíg 350 mm hosszú hevedert kihúznak a visszacsévlőből., majd engedjék vissza kiinduló helyzetébe.
- 7.7. Az öv-szerelvény vagy az előrebukás-gátló rendszer dinamikai vizsgálata
- 7.7.1. Az öv-szerelvényt olyan vizsgáló kocsira kell felszerelni, amelyet a jelen Előírás 6. Mellékletében meghatározott üléssel és bekötési pontokkal láttak el. Ha azonban az öv-szerelvény meghatározott jármű vagy járműtípusok számára készült, akkor a próbabábu és a bekötési pontok közötti távolságokat a vizsgálatok elvégzésével megbízott műszaki szolgálat határozza meg vagy a biztonsági övhöz Melléklet beszerelési utasítások, vagy a jármű gyártója által szolgáltatott adatok alapján. Ha az övet olyan, magasságot szabályozó szerkezettel látták

el, mint amelyet a fenti 2.9.6. bekezdés meghatároz, a szerkezet helyzete és rögzítésének módja ugyanaz legyen, mint a járművön.

Ha dinamikai vizsgálatot végeznek egy járműtípuson, ezt nem szükséges megismételni egy másik olyan járműtípuson, ahol mindegyik bekötési pont kevesebb, mint 50 mm távolságra van a vizsgált öv megfelelő bekötési pontjától. A gyártó is meghatározhatja az elméleti bekötési pontok helyzetét a vizsgálathoz annak érdekében, hogy behatárolják a valóságos bekötési pontok összes számát.

- 7.7.1.1. Olyan biztonsági öv vagy előrebukás-gátló rendszerrel, amely egy olyan rendszer részét képezi, amelyre mint előrebukás-gátló rendszerre kérnek jóváhagyást, a biztonsági övet a járműszerkezet azon részére kell felszerelni, amelyre az előrebukás-gátló rendszert szokásosan felszerelik, és ezt a részt rögzítsék szilárdan a vizsgálókocsikhoz a 7.7.1.2. – 7.7.1.6. bekezdésekben előírtak szerint.

Olyan előfeszítő szerkezettel ellátott biztonsági öv vagy előrebukás-gátló szerkezetnél, amely nem azokhoz a szerkezeti részekhez kapcsolódik, amelyeket magába az öv-szerelvénybe építettek be, az öv-szerelvényt ezekkel a szükséges kiegészítő járműrészekkel együtt kell felszerelni a vizsgálókocsira az alábbi 7.7.1.2. – 7.7.1.6. bekezdések szerint.

Olyan esetben, amikor az említett szerkezetekkel felszerelt öv a vizsgálókocsin nem vizsgálható, a gyártó bizonyíthatja az ISO 3560 819759 szabvány szerint lefolytatott 50 km/h sebességű hagyományos frontális ütközési vizsgálattal azt, hogy a szerkezet kielégíti a jelen Előírás követelményeit.

- 7.7.1.2. A jármű leerősítéséhez alkalmazott módszer ne legyen olyan, amely az ülés vagy a biztonsági öv bekötési pontjainak szilárdságát növelné, vagy csökkentené a felépítmény szokásos deformációját. A jármű elején olyan elem, amely korlátozza a próbabábu – kivéve a lábak – előre mozgását, csökkenti az előrebukás-gátló rendszerre gyakorolt erőhatást a vizsgálat alatt, ne legyen. A felépítmény hiányzó részei azonos szilárdságú részekkel helyettesíthetők feltéve, hogy ezek nem akadályozzák a próbabábu előre mozgását.

- 7.7.1.3. A rögzítő szerkezetet kielégítőnek kell tekinteni, ha nincs hatással a felépítmény teljes szélességén túlnyúló területre, és ha a jármű vagy a felépítmény elöl legalább 500 mm távolságra az előrebukás-gátló rendszer bekötési pontjaitól le van rögzítve. A felépítmény hátulját le kell erősíteni a bekötési pontoktól hátrafele mért elegendő távolságban azért, hogy a fenti 7.7.1.2. bekezdés követelményei teljesüljenek.

- 7.7.1.4. Az üléseket szereljék be, és a jóváhagyási vizsgálatokat végző műszaki szolgálat által kiválasztott olyan vezetési helyzetbe helyezték, hogy a járműben elhelyezésre kerülő próbabábu megfelelő feltételei szilárdsági szempontból a legkedvezőtlenebbek legyenek. Az ülések helyzetét fel kell tüntetni a vizsgálati jelentésben. Az üléstámlát – ha dőlésszöge állítható – a gyártó előírásai szerint kell reteszelni, előírás hiányában a valóságos háttámla-szög közelítse meg a 25° szöget M1 és N1 kategóriás járművek esetében és a 15° szöget minden más kategóriás jármű esetében.

- 7.7.1.5. A 6.4.1.4.1. bekezdés követelményeinek értékeléséhez az ülést a próbabábu méreteinek megfelelő legkedvezőbb vezetési vagy utazási helyzetűnek kell tekinteni.

- 7.7.1.6. Bármely ülécsoport minden ülését egyszerre kell megvizsgálni.

- 7.7.1.7. A hámvizsgálatát Y heveder (szerelvény) nélkül végezzék el, ha ilyen van.

- 7.7.2. Az öv-szerelvényt a jelen Előírás 7. Mellékletében levő próbabábuhoz a következők szerint kell csatlakoztatni: a próbabábu hátrésze és az ülés háttámlája közé 25 mm vastag deszkát kell helyezni. Az övet szilárdan a bábuhoz kell állítani. A deszkát ekkor úgy kell kivenni, hogy a bábu hátsó részének teljes hossza érintkezésben legyen a háttámlával. Ellenőrizték, hogy a csat két részének összekapcsolási módja ne csökkentse a reteszelés megbízhatóságát.

- 7.7.3. A hevederek szabad végeinek elegendő távolságra nyúljanak ki a beállító szerkezeten túlra a megcsúszás lehetővé tételéhez.
- 7.7.4. Lassító illetve gyorsító berendezések
A jelölt válasszon ki egyet az alábbi berendezések közül:
- 7.7.4.1. Lassulás vizsgáló berendezés
A vizsgálókocsit úgy kell meghajtani, hogy szabad mozgási sebessége az ütközés pillanatában 50 ± 1 km/h legyen, és a próbabábu stabil maradjon. A vizsgálókocsi megállási távolsága 40 ± 5 cm legyen. A lassulás alatt a vizsgáló kocsi maradjon vízszintes. A kocsit a jelen Előírás 6. Mellékletében leírt berendezéssel vagy bármilyen más olyan szerkezettel kell lassítani, amely egyenértékű eredményt ad. Ez a szerkezet teljesítse az alábbi követelményeket:
- Olyan kocsinak, amelynek a tehetetlen tömege a biztonsági övek vizsgálatához 455 ± 20 kg össztömeg és olyan kocsinak, amelynek a tehetetlen tömege az előrebukás-gátló rendszerek vizsgálatához – 800 kg névleges tömegű vizsgálókocsival és a járműszerkezettel – 910 ± 40 kg össztömeg, a lassulási görbéje maradjon a 8. Mellékletben feltüntetett vonalkázott területen belül. Szükség esetén a vizsgálókocsi és a csatlakoztatott járműszerkezet névleges tömege 200 kg-os többletekkel növelhető, amely esetben többletenként 28 kg kiegészítő tehetetlen tömeget kell hozzáadni. A vizsgálókocsi és a járműszerkezet össztömege és a tehetetlen tömegek soha ne különbözzenek a hitelesítési vizsgálatához szükséges névleges értéktől többel, mint ± 40 kg. A megállító szerkezet hitelesítése alatt a kocsi sebessége 50 ± 1 km/h és a megállási távolság 40 ± 2 cm legyen.
- 7.7.4.2. Gyorsulás vizsgáló berendezés
A vizsgáló kocsit úgy kell meghajtani, hogy a teljes sebesség változás ΔV , $51 \text{ km/h} \begin{smallmatrix} +2 \\ -0 \end{smallmatrix}$ km/h legyen. A kocsi maradjon vízszintes a gyorsulás alatt. A kocsi gyorsulásánál a berendezés feleljen meg az alábbi követelményeknek:
- A tehetetlen tömeggel mért kocsi gyorsulási görbéje maradjon a 8. Mellékletben meghatározott vonalkázott területen belül és a 10g, 5ms és 20g, 10ms koordináták által meghatározott szegmens felett. Az ütközés kezdetét (T0) az ISO 17 373 (2005) szerint határozzák meg, 0.5g gyorsulásra. A vizsgálókocsi és a járműszerkezet össztömege és a tehetetlen tömegek soha ne különbözzenek a hitelesítési vizsgálatához szükséges névleges értéktől többel, mint ± 40 kg. A megállító szerkezet hitelesítése alatt a kocsi sebessége 50 ± 1 km/h és a megállási távolság 40 ± 2 cm legyen.
- Függetlenül a fenti követelmények teljesítésétől, a vizsgáló állomás használjon a 6. Melléklet 1. bekezdése szerint, 380 kg tömegűnél nagyobb (üléssel felszerelt) vizsgáló kocsit.
- 7.7.5. Mért kell a vizsgáló kocsi sebességét közvetlenül ütközés előtt (csak lassuló kocsiknál, a megállási távolság kiszámításához szükséges), a kocsi gyorsulását illetve lassulását, a próbabábu előremozdulását és a mellkas előremozdulási sebességét, annak 300 mm előremozdulásánál.
- A sebesség változását a kocsi regisztrált gyorsulásának illetve lassulásának integrálásával számítják ki.
- A kocsi, első $50 \text{ km/h} \begin{smallmatrix} +1 \\ -0 \end{smallmatrix}$ km/h sebességváltozásának eléréséhez szükséges távolság a kocsi regisztrált lassulásának kétszeres integrálásával számítható ki.
- 7.7.6. Ütközés után az öv-szerelvényt vagy az előrebukás-gátló rendszert és annak merev részeit szemrevételezzék, a csat kinyitása nélkül meg kell állapítani, hogy történt-e meghibásodás vagy törés. Előrebukás-gátló rendszerek esetében a vizsgálat után meg kell bizonyosodni, hogy a járműszerkezet olyan részei, amelyek a vizsgálókocsihoz vannak rögzítve, szenvedtek-e maradó

alakváltozást. Ha van ilyen alakváltozás, azt a 6.4.1.4.1. bekezdés szerinti számításban figyelembe kell venni.

7.7.7. Mindazonáltal, ha a vizsgálatokat nagyobb sebességnél végeznék és/vagy a gyorsulási görbe a vonalkázott terület felső szintjét meghaladná és a biztonsági öv teljesíti a követelményeket, a vizsgálat megfelelőnek tekintendő.

7.8. Csatnyitási vizsgálat

7.8.1. Ilyen vizsgálathoz olyan öv-szerelvényt vagy előrebukás-gátló szerkezetet kell használni, amelyek már átestek a 7.7. bekezdésnek megfelelő dinamikai vizsgálaton.

7.8.2. Az öv-szerelvényt el kell távolítani a vizsgálókocsiról a csat kinyitása nélkül, a csatot a hozzá csatlakoztatott hevederek közvetlen meghúzásával terhelve úgy, hogy valamennyi hevederen $60/n$ daN erőt alkalmaznak (ui. "n" a csathoz kapcsolt hevederek száma, amikor a csat reteszelt helyzetben van). Ott, ahol a csatot merev részhez csatlakoztatják, a terhelést ugyanolyan szögben kell alkalmazni, mint amelyet a csat és a merev rész vége képezett a dinamikai vizsgálat alatt. A terhelést 400 ± 20 mm/min sebességgel kell alkalmazni a csatnyitó gomb mértani közepére, a gomb mozgásának kezdeti irányával párhuzamos rögzített egyenes mentén. A csatot merev tartóval kell megtartani a csat nyitásához szükséges erő alkalmazása alatt. A fent említett erő ne haladja meg a fenti 6.2.2.5. bekezdésben jelzett határértéket. A vizsgálóberendezés érintkezési pontja gömb alakú legyen $2,5 \pm 0,1$ mm sugárral. Polírozott fémfelülete legyen.

7.8.3. Mélni kell a csat nyitásához szükséges erőt és jegyezzék fel a csat bármilyen hibáját.

7.8.4. A csat-nyitás vizsgálata után az öv-szerelvény vagy az előrebukás-gátló szerkezet azon alkatrészeit, amelyek a 7.7. bekezdésben előírt vizsgálatokat elvégezték, szemre-vételezéssel meg kell vizsgálni és a károsodásnak azt a mértékét, amelyet az öv vagy az előrebukás-gátló szerkezet a dinamikai vizsgálat során elszenvedett, jegyezzék fel a vizsgálati jelentésben.

7.9. Kiegészítő vizsgálatok előfeszítő szerkezettel ellátott biztonsági öveken

7.9.1. Kondicionálás

Az előfeszítő szerkezet leválasztható a vizsgálandó biztonsági övről és 24 órán át 60 ± 5 °C hőmérsékleten kell tartani. ezután a hőmérsékletet két órán keresztül 100 ± 5 °C-ig kell növelni. Ezt követően 24 órán keresztül -30 ± 5 °C-on kell tartani. A kondicionálás után a szerkezetet fel kell melegíteni a környezeti hőmérsékletre. Ha a szerkezetet leválasztották, ismét vissza kell szerelni a biztonsági övre.

7.10. Vizsgálati jelentés

7.10.1. Rögzítsük a vizsgálati jelentésben a következőket:

- (a) A fenti 7. bekezdésben megjelölt vizsgálatok eredményét és különösen:
- (b) A vizsgálóberendezés típusát (gyorsulás illetve lassulás mérőberendezés),
- (c) A teljes sebesség változását,
- (d) A kocsi sebességét közvetlenül az ütést megelőzően csak lassuló kocsikra,
- (e) A gyorsulási illetve a lassulási görbét a kocsi teljes sebességváltozása során,
- (f) A próbabábú maximális előremozdulását,
- (g) A csat elhelyezésének helyét – ha változtatható – a vizsgálat alatt,
- (h) A csat nyitási erejét,
- (i) Minden hibát, vagy törést.

Ha az előírt bekötési pontokat nem vették figyelembe a jelen Előírás 6. Melléklete 7.7.1. bekezdése szerint, a vizsgálati jelentés írja le, hogyan szerelték be az öv-szerelvény

vagy az előrebukás-gátló szerkezetet és határozza meg a lényeges szögeket és méreteket.

A jelentés írja le a csat minden alakváltozását vagy törését, amely a vizsgálat alatt előfordult. Előrebukás-gátló rendszer esetében a vizsgálati jelentés részletezze a járműszerkezet rögzítését a kocsihoz, az ülések helyzetét és az üléstámla hajlásszögét is. Ha a próbabábu előremozdulása meghaladja a fenti 6.4.1.3.2. bekezdésben előírt értékeket, a jelentés határozza meg, hogy a 6.4.1.4.1. bekezdés követelményei teljesülnek-e.

8. A JÁRMŰBE SZERELÉS KÖVETELMÉNYEI

8.1. Biztonsági öv és biztonsági berendezés tartozékok^{*/}

8.1. A járműberendezés

8.1.1. Olyan ülések kivételével, amelyeket csak akkor használnak, ha a jármű várakozik, az M₁, M₂ (III. osztály vagy B ^{*}/), M₃ (III. osztály vagy B ^{*}/) és N kategóriába tartozó járművek üléseit olyan biztonsági övvel vagy biztonsági rendszerrel kell felszerelni, amely kielégíti ezen Előírás követelményeit.

A jelen Előírást alkalmazó Szerződő Felek megkövetelhetik, hogy a II. Osztályba tartozó M₂ és M₃ kategóriájú járművekbe beszereljék a biztonsági öveket.

Minden Szerződő Fél, amely így dönt, köteles szándékáról értesíteni az ENSZ Főtitkárát. Egy ilyen értesítésnek vagy a hozzákapcsolódó módosításnak összhangban kell lennie az 1958. évi Egyezmény (E/ECE/324 – E/ECE/TRANS/505/Rev.2) 1. Cikkelye, 6. és 7. bekezdésében meghatározott határidőkkel.

Ha a biztonsági öveket és/vagy biztonsági berendezéseket beszerelték az I., II. Osztályú vagy az M₂ vagy M₃ kategóriába tartozó A járművekbe, meg kell felelniük a jelen Előírás követelményeinek.

A Szerződő Felek nemzeti jogszabállyal engedélyezhetik olyan biztonsági övek illetve biztonsági berendezések beszerelését, amelyek a jelen Előírás által előírtaktól eltérnek, amennyiben ezeket mozgássérült utasoknak szánták.

A 107. Előírás 01 sorozatszámú módosításainak 8. számú Mellékletének rendelkezéseit teljesítő biztonsági berendezések mentesülnek a jelen Előírás követelményei alól.

Az I. Osztályú vagy az M₂ vagy M₃ kategóriás "A" járművek felszerelhetők a jelen Előírás követelményeinek megfelelő biztonsági övekkel és/vagy biztonsági berendezésekkel."

8.1.2. Minden olyan ülésnél, amelyhez beszerelésük kötelező, a biztonsági öv vagy az előrebukás-gátló típusa (amelyekhez sem nem reteszelő visszacsévéző (2.14.1.), sem kézzel nem reteszelő visszacsévéző (2.14.2.) nem használható) a 16. Mellékletben előírt típus legyen. Minden ülésnél, ahova B típusú derékövet írnak elő a 16. Mellékletben, a Br3 típusú deréköv megengedett, kivéve, ha a használat során ezek úgy csévéződnek vissza, hogy a szokásos kicsatolás után jelentősen csökkentik a kényelem-érzetet.

8.1.2.1. Ezen felül azonban – külső és nem első ülés helyzetére – azoknál a 16 mellékletben feltüntetett N₁ kategóriás, • jellel ellátott járműveknél a Br4m vagy Br4Nm típusú deréköv használata engedélyezett ott, ahol az ülés és a jármű legközelebbi oldalfala között átjáró van, ami

^{*/} A Járműszerkezetekről szóló közös határozat (R.E.3), (TRANS/WP.29/78/Rev.1/Amend.2. dokumentum) 7. Melléklete szerint.

megengedi az utasok eljutását a jármű más részéhez. Az ülések és az oldalfalak közé eső teret nevezik folyosónak, ha a távolság ezen oldalfal – zárt ajtókkal – és a vonatkozó ülés középvonalán átmenő függőleges hosszirányú sík között, az R-pontnál és merőlegesen a jármű hosszirányú középsíkjára mérve több mint 500 mm.

- 8.1.3. Ahol biztonsági öv nem szükséges, a jelen Előírásnak megfelelő bármilyen típusú biztonsági öv vagy előrebukás-gátló rendszer használható a gyártó választása szerint. A 16. Mellékletben megengedett típusok közül 'A' típusú övet – mint a deréköv egy változatát – használhatják azokhoz az ülésekhez, ahova a 16. Melléklet derékövet ír elő.
- 8.1.4. Visszacsevélővel ellátott hárompontos biztonsági öv esetén egy visszacsévélő legalább egy átlós hevedert működtessen.
- 8.1.5. Az M1 kategóriás járműveket kivéve, 4N típusú vészhelyzetben reteszelő visszacsévélő (2.14.5. bekezdés) használható a 4 típusú visszacsévélő (2.14.4. bekezdés) helyett, ha a műszaki szolgálat elfogadja, hogy a 4 típusú visszacsévélő felszerelése nem lehetséges.
- 8.1.6. A 16. Mellékletben levő és */ jelölt mellső szélső és mellső középső ülésekhez ebben a Mellékletben meghatározott típusú deréköveket megfelelőnek kell tekinteni, ha a szélvédő a 21. számú Előírás 1. Mellékletében meghatározott vonatkoztatási zónán kívül esik.
- Biztonsági övek tekintetében a szélvédőt akkor tekinteni a vonatkoztatási zóna részének, ha statikus érintkezésbe tud lépni a 21. számú Előírás 1. Mellékletében meghatározott módszer szerinti vizsgáloberendezéssel.
- 8.1.7. A 16. Mellékletben # jellel jelölt minden ülést lássanak el a 16. Mellékletben meghatározott típusú derékövvel ott, ahol a 8.1.8. bekezdésben meghatározott "exponált ülési helyzet" van.
- 8.1.8. "Exponált ülési helyzet" az, ha nincs "védőernyő" az ülés előtt a következő meghatározott téren belül:
- 8.1.8.1. két vízszintes sík között, amelyek közül az egyik átmegy a H ponton és a másik 400 mm-rel felette van;
- 8.1.8.2. Két hosszirányú függőleges sík között, amelyek a H ponthoz viszonyítva szimmetrikusak és 400 mm távol vannak.
- 8.1.8.3. A H-ponttól 1,30 m-re levő keresztirányú függőleges sík mögött.
- E követelmény céljára a "védőernyő" megfelelő szilárdságú és folytonos felületet jelent úgy, hogy – ha egy 165 mm átmérőjű gömböt kivetítenek vízszintesen hosszirányban a fent meghatározott tér bármely pontján és a gömb középpontján keresztül – a védőernyőn nincs semmilyen nyílás, amelyen keresztül a gömb geometriai vetülete átmehetne.
- Az ülést "exponált ülés-helyzetűnek" kell tekinteni, ha a védőernyőnek a fent meghatározott téren belül kevesebb, mint 800 cm²-nél kisebb felülete van.
- 8.1.9. A 16. Mellékletben ♦ jellel jelölt minden ülést a 16. Mellékletben meghatározott típusú hárompontos biztonsági övvel kell ellátni, hacsak a következő feltételek közül egy nem teljesül, amikor is a 16. Mellékletben meghatározott kétpontos övet használhatják:
- 8.1.9.1. közvetlenül előtte ülés vagy más járműrész van a 80. számú Előírás 1. Mellékletének 3.5. bekezdésének megfelelően; vagy
- 8.1.9.2. nincs járműrész a vonatkoztatási zónában, vagy amikor a jármű mozog az nem lehet a vonatkoztatási zónában; vagy
- 8.1.9.3. A fent említett vonatkoztatási zónán belüli járműrészek teljesítik a 80. számú Előírás 6. Mellékletében levő energia-elnyelési követelményeket.
- 8.1.10. A 8.1.11. bekezdés szerinti eset kivételével minden utasülést, amelyet légsákkal szereltek fel, el kell látni figyelmeztető jelzéssel a menetirányban háttal ülő gyermek előrebukás-gátlójának

ebben az ülés helyzetben való használatának tilalmáról. A figyelmeztető címkét, amely a piktogramban magyarázó szöveget tartalmazhat, tartósan erősítsék fel, és úgy helyezték el, hogy az utas könnyen láthassa a menetirányban háttal ülő gyermek előrebukás-gátlójának elhelyezésére vonatkozó figyelmeztetést. A piktogram lehetséges kivitelének példáját az 1. Ábra mutatja. Egy állandó figyelmeztetés mindig látható legyen, amikor a jelzés zárt ajtóknál nem látható.



Színek:

- a piktogram vörös
- az ülés, gyermekülés és a légzsák szegélyvonalai feketék
- a 'légzsák' szó valamint a légzsák fehér

- 8.1.11. A 8.1.10. bekezdés követelményeit nem kell alkalmazni, ha a járművet olyan szerkezettel szerelték fel, amely automatikusan érzékeli a menetirányban háttal elhelyezett gyermek előrebukását gátló jelenlétét, és biztosítja, hogy a légzsák nem fúvódik fel, ha ilyen, a gyermek előrebukását gátló szerkezetet elhelyeznek.
- 8.1.12. Elfordítható vagy más irányban elhelyezhető ülés esetében, amelyet olyan esetre terveztek, amikor a jármű álló helyzetben van, a jelen Előírás 8.1.1. bekezdésének követelményeit csak a jármű haladásakor szokásos használati irányú ülésekre kell alkalmazni.
- 8.2. Általános követelmények
- 8.2.1. A 17. Melléklet 3. Függelékének 2. táblázatában szereplő biztonsági öveket, az előrebukás-gátló rendszereket és az IZOFIX gyerek előrebukás-gátló rendszereket a 14. számú Előírás olyan jellemzőinek megfelelő bekötési pontokhoz kell erősíteni, mint a kivitelezés és méretek, a bekötési pontok száma és a szilárdsági követelmények.
- 8.2.2. A biztonsági öveket, az előrebukás-gátló és az IZOFIX gyerek előrebukás-gátló rendszereket, amelyeket a gyártó a 17. Melléklet 3. Függelékének 1. és 2. táblázatai szerint ajánl, úgy helyezték el, hogy ezek – ha megfelelően viselik – kielégítően működjenek és csökkentsék a testi sérülést baleset esetén. Különösen, úgy legyenek beszerelve, hogy:
- 8.2.2.1. A heveder ne vegyen fel veszélyt okozó alakzatot.
- 8.2.2.2. A viselőjének válláról – előre mozgása következtében – lecsúszó helyesen beállított öv veszélyességét a minimálisra kell csökkenteni.
- 8.2.2.3. A hevedernek a jármű vagy ülés szerkezet, gyerek előrebukás-gátló vagy IZOFIX gyerek előrebukás-gátló rendszerek, amelyeket a gyártó a 17. Melléklet 3. Függelékének 1. és 2. táblázatai szerint ajánl, szerkezetének éles részei érintkezése miatt lehetséges rongálódás kockázatát a minimálisra kell csökkenteni.
- 8.2.2.4. A biztonsági öv kialakítása és beszerelése minden ülőhelynél olyan legyen, hogy használatra készen álljon. Ezen felül, ahol a teljes ülés vagy üléspárna és/vagy az üléstámla lehajtható a jármű hátsó ülésének vagy a csomagter megközelítéséhez, ezeknek az üléseknek a lehajtása és ülőhelyzetbe visszaállítása után ezek biztonsági övéhez egy személy a jármű kezelési

utasításában levő tájékoztatás alapján könnyen hozzáférjen vagy kiszabadíthassa az ülés alatt vagy felett anélkül, hogy ennek a személynek oktatásra vagy gyakorlatra lenne szüksége.

- 8.2.2.5. A műszaki szolgálat ellenőrizze, hogy a csat nyelve bekapcsolódik-e a csatba.
- 8.2.2.5.1. az öv lehetséges lazasága nem akadályozza-e a gyártó által ajánlott gyermek előrebukás-gátló rendszer helyes elhelyezését; és
- 8.2.2.5.2. hárompontos öv esetén legalább 50 N feszítést lehessen kelteni az öv derékvörszékében, amit a feszítés külső alkalmazásával hoznak létre az öv átlós részében, amikor beállítják:
- (a) a 44. számú Előírás 8. Mellékletének 1 függelékében meghatározott 10 éves próbababun a jelen Előírás 17. Mellékletének 4. függeléke szerint;
 - (b) vagy a jelen Előírás 17. Mellékletének 1. függeléke 1. ábráján meghatározott állványon arra az ülésre, ami alkalmas az univerzális kategóriájú gyermek előrebukás-gátló készülék elhelyezésére.
- 8.3. Különleges követelmények a biztonsági övbe vagy az előrebukás-gátló rendszerbe beépített merev részekre.
- 8.3.1. Olyan merev részek, mint a csatok, beállító szerkezetek és rögzítések, ne növeljék a viselő vagy más a járműben ülők testi sérülését baleset esetén.
- 8.3.2. A csat oldására szolgáló szerkezetet viselője tisztán láthassa és könnyen elérhesse, és úgy tervezzék, hogy szándék nélkül vagy véletlenül ne lehessen kinyitni. A csatot úgy kell elhelyezni, hogy a mentést végző személy könnyen hozzáférjen, ha baleset esetén viselőjének kiszabadítására van szüksége.
- A csatot úgy kell elhelyezni, hogy ha nincs terhelve, vagy ha nem tartja viselőjének tömegét, viselője egy irányba, kezének egyetlen egyszerű mozdulatával könnyen nyithassa.
- Szélső ülőhelyeknél levő biztonsági övek vagy előrebukás-gátló rendszerek esetében – kivéve, ha ezek hámoévek – a csatot ugyanilyen módon lehessen becsatolni.
- Ellenőrizték, hogy ha a csat érintkezik viselőjével, az érintkezési felület szélessége ne legyen kisebb, mint 46 mm.
- Ellenőrizték, hogy ha a csat érintkezik viselőjével, az érintkező felület elégítse ki a jelen Előírás 6.2.2.1. bekezdés követelményeit.
- 8.3.3. Ha az övet viselik, az öv vagy automatikusan beálljon viselőjéhez, vagy úgy tervezzék, hogy a kézi állító szerkezethez a viselő ülő helyzetében könnyen hozzáférjen, valamint kényelmes és könnyen használható legyen. Lehetséges legyen az övet egy kézzel megfeszíteni úgy, hogy illeszkedjen viselőjének testalkatához és a jármű ülésének helyzetéhez.
- 8.3.4. Visszacsevélőt tartalmazó biztonsági öveket vagy az előrebukás-gátló rendszereket úgy kell beszerelni, hogy a visszacsevélő helyesen működhessen, és hatásosan tárolja az övet.
- 8.3.5. Annak érdekében, hogy a gyermekek szállításával kapcsolatos rendelkezésekről tájékoztassák a jármű használói(já)t, az M₁, M₂, M₃ és N₁ járműkategóriáknak a 17. Mellékletben megjelölt tájékoztatási követelményeknek kell megfelelniük. Minden M₁ kategóriájú jármű rendelkezzen ISOFIX beállításokkal, a 14. Előírás megfelelő követelményei szerint. Az első ISOFIX hely tegye lehetővé legalább a két előrenéző szerelvény közül egy elhelyezését amint azt a 17. Melléklet 2. Függelékében meghatározták; a második ISOFIX hely tegye lehetővé legalább a három hátranéző szerelvény közül egy elhelyezését amint azt a 17. Melléklet 2. Függelékében meghatározták. Ennél a második ISOFIX helynél olyan esetben, ahol a hátranéző szerelvény elhelyezése nem lehetséges a második ülőhelyen kivitelezése miatt, az öt szerelvény közül egy elhelyezését a jármű bármelyik helyén megengedhetik.
- 8.4. Biztonsági öv figyelmeztető rendszere.

8.4.1. Az M₁ kategóriájú járművekben */ a járművezető ülőhelye legyen felszerelve a jelen előírás követelményeit kielégítő biztonsági öv használatára emlékeztető berendezéssel. Ha a járműgyártó egy biztonsági öv figyelmeztető rendszerrel egy másik járműkategória vezetőülését szereli fel, ez a biztonsági övre figyelmeztető berendezés a jelen Előírás szerint jóváhagyható **/.

8.4.1.1. A Szerződő Felek megengedhetik a biztonsági öv használatára emlékeztető berendezés működésén kívül helyezését, feltéve, hogy ez a művelet teljesíti a 8.4.2.6. bekezdés követelményeit.

8.4.2. Biztonsági öv használatára figyelmeztető rendszer.

8.4.2.1. Általános követelmények.

8.4.2.1.1. A vizuális jelzést úgy helyezték el, hogy legyen a járművezető számára nappal könnyen észlelhető és felismerhető, valamint megkülönböztethető a többi figyelmeztető jelzéstől. Ha a vizuális figyelmeztető jelzésnél a vörös színt alkalmazzák, ez a jel teljesítse a 121. számú EGB Előírás 1. számú táblázatának 21. számú pontját.



(pont K.01 - ISO 2575:2000) vagy,



8.4.2.1.2. A vizuális figyelmeztetés történjen folyamatos vagy időszakos jelzéssel.

8.4.2.1.3. Az akusztikai figyelmeztetés történjen folyamatos vagy időszakos hangjelzéssel vagy szóbeli tájékoztatással. Ha a szóbeli információt alkalmazzák, akkor a gyártó gondoskodik arról, hogy a riasztásnál azt a nyelve(ke)t alkalmazzák, ahol a járművet értékesítették. Az akusztikai jelzés egynél több lépcsőben történhet.

8.4.2.1.4. Az akusztikai jelzés legyen könnyen felismerhető a járművezető által.

8.4.2.2. Az első szintű figyelmeztetés legyen egy legalább 4 másodpercre vagy ennél hosszabb időtartamra aktivált vizuális figyelmeztetés, ha a járművezető biztonsági öve nincs bekapcsolva és a gyújtást bekapcsolták.

8.4.2.3. Az első szintű figyelmeztetés aktiválását a 18. Melléklet, 1. bekezdésben megjelölt vizsgálati eljárás szerint vizsgálják meg.

8.4.2.4. A második szintű figyelmeztetés történjék egy 30 másodpercre vagy ennél hosszabb időre aktivált vizuális és akusztikai jelzéssel, kivéve azokat a 3 másodpercig tartó megállásokat, amelyek a becsatolatlan biztonsági övre érvényesek, amikor a jármű normál üzemmódban van és az alábbi feltételek közül legalább egy (vagy ezek bármilyen kombinációja) teljesül:

8.4.2.4.1. Nagyobb a megtett távolság, mint a küszöbtávolság. A küszöb ne lépje túl az 500 m-t. Zárja ki azt a távolságot, amíg a jármű nincs normál üzemmódban.

^{*}/ A Járműszerkezetekről szóló közös határozat (R.E.3), (TRANS/WP.29/78/Rev.1/Amend.2. dokumentum) 7. Melléklete szerint.

^{**}/ Jóllehet a biztonsági öv figyelmeztető berendezésére vonatkozó jelenlegi követelmények az M₁ kategóriába tartozó járművek vezetőülésére korlátozódnak, magától értetődő, hogy a jelen Előírás alkalmazási területét kiterjesztik más járműkategóriákra és más ülőhelyzetekre is. Az emberi tényező fontosságának tudatában, a járművezető ösztönzése céljából, arra fognak törekedni, hogy összehangoltan egymáshoz közelítsék a jelen Előírás azon követelményeit, amelyek a biztonsági öv használatra figyelmeztető jövőbeni rendszerekre vonatkoznak.

- 8.4.2.4.2. Sebesség nagyobb, mint a küszöbsebesség. A küszöb ne lépje túl a 25 km/h-t.
- 8.4.2.4.3. Huzamossági idő (működő motor) hosszabb, mint a huzamossági időküszöb. A küszöb ne haladja meg a 60 másodpercet. Ne számítsa bele az első szintű figyelmeztetés időtartamát és azt az időt, amíg a jármű nincs normál üzemmódban.
- 8.4.2.5. A második szintű figyelmeztetés aktiválását a 18. Melléklet, 2. bekezdésben megjelölt vizsgálati eljárás szerint vizsgálják meg.
- 8.4.2.6. A biztonsági öv figyelmeztető berendezése úgy tervezhető, hogy lehetővé tegye a deaktiválást.
- 8.4.2.6.1. Ha a deaktiválásra rövid időt szántak, legyen nehezebb az emlékeztető berendezés deaktiválása, mint a biztonsági öv be- és kikapcsolása. Ha a gyújtás kikapcsolásának időtartama meghaladja a 30 percet, majd újra bekapcsolták, a rövid időre deaktivált biztonsági öv emlékeztető berendezést reaktiválni kell.
- 8.4.2.6.2. Ha biztosított a hosszú tartamú deaktiválás lehetősége, olyan deaktiválási műveletsorra lesz szükség, amelyet kizárólag a gyártó által kiadott műszaki kézikönyv részletez és/vagy olyan eszközök (mechanikai, elektromos, digitális, stb.) használatát igénylik, amelyekkel a jármű nem rendelkezik.

9. A JÓVÁHAGYOTT TÍPUSSAL EGYEZŐ KIVITELŰ GYÁRTMÁNY

A jóváhagyott típussal egyező gyártás – a következő követelményekkel – feleljen meg annak, amit az Egyezmény 2. Függeléke (E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.2) megállapít:

- 9.1. Minden járműtípust, biztonsági övet vagy előrebukás-gátló, rendszert, amelyet a jelen Előírás szerint hagytak jóvá, úgy kell legyártani, hogy megfeleljen a fenti 6., 7. és 8. bekezdésekben meghatározott követelmények szerint jóváhagyott típusnak.
- 9.2. A jóváhagyott típussal megegyező kivitelű gyártmány jelen Előírás 14. Mellékletében meghatározott ellenőrzésének legkisebb követelményeit teljesíteni kell.
- 9.3. A jóváhagyást kiadó hatóság bármikor ellenőrizheti a gyártás megfelelőségének vizsgálatára szolgáló, az egyes gyártóegységekben alkalmazott módszereket. Ezeknek az ellenőrzéseknek a szokásos gyakorisága évente kétszer legyen.

10. ELJÁRÁS JÓVÁHAGYOTT TÍPUSTÓL ELTÉRŐ GYÁRTÁS ESETÉRE

- 10.1. Egy biztonsági öv vagy előrebukás-gátló rendszer típusának jóváhagyása visszavonható, ha a fenti 9.1. bekezdés követelményei nem teljesülnek, vagy ha a kiválasztott biztonsági öv vagy előrebukás-gátló rendszer nem felel meg a 9.2. bekezdésben előírt vizsgálatokon.
- 10.2. Ha az Egyezményhez csatlakozott és a jelen Előírást alkalmazó valamelyik Szerződő Fél visszavon egy előzőleg kiadott jóváhagyást, erről haladéktalanul értesítse az ezt az Előírást alkalmazó többi Szerződő Felet a jelen Előírás 1A vagy 1B Mellékletében előírt nyomtatványon.

11. BIZTONSÁGI ÖV VAGY AZ ELŐREBUKÁS-GÁTLÓ RENDSZER TÍPUSÁNAK MÓDOSÍTÁSA ÉS JÓVÁHAGYÁS KITERJESZTÉSE

- 11.1. A járműtípus, a biztonsági öv vagy az előrebukás-gátló rendszer bármilyen módosításáról értesíteni kell azt a hatóságot, amelyik a járműtípust, a biztonsági öv típusát vagy az előrebukás-gátló rendszer típusát jóváhagyta. A hatóság ilyenkor:

- 11.1.1. vagy úgy találja, hogy a végrehajtott változtatásoknak valószínűleg nem lesz kedvezőtlen hatásuk és a jármű vagy biztonsági öv vagy előrebukás-gátló rendszer még mindig megfelel a követelményeknek; vagy
- 11.1.2. további vizsgálati jelentést kér a vizsgálatokért felelős műszaki szolgáltatótól.
- 11.2. A fenti 11.1. bekezdés rendelkezéseinek sérelme nélkül a jármű olyan változatát, amelynek menetkész tömege kevesebb, mint a jóváhagyási vizsgálatnak alávetett jármű tömege, nem kell úgy tekinteni, mint a járműtípus módosítását.
- 11.3. A jóváhagyás megerősítéséről vagy elutasításáról, az eltérések meghatározásával, a fenti 5.2.3. bekezdésben előírt eljárással értesítse a jelen Előírást alkalmazó többi Szerződő Felet.
- 11.4. A jóváhagyás kiterjesztését kiadó illetékes hatóság adjon sorozatszámot minden kiterjesztésnek, és tájékoztassa erről az 1958. évi Egyezményhez csatlakozott és a jelen Előírást alkalmazó többi Szerződő Felet a jelen Előírás 1A. vagy 1B. Melléklet mintájának megfelelő értesítéssel.

12. GYÁRTÁS VÉGLEGES BESZÜNTETÉSE

Ha a jóváhagyás birtokosa véglegesen megszünteti a jelen Előírás szerint jóváhagyott szerkezet gyártását, értesítse erről azt a hatóságot, amelyik a jóváhagyást kiadta. Az értesítés kézhezvétele után a hatóság tájékoztassa az 1958. évi Egyezményhez csatlakozott, ezt az Előírást alkalmazó többi Szerződő Felet a jelen Előírás 1A számú vagy 1B Mellékletének megfelelő értesítéssel.

13. HASZNÁLATI UTASÍTÁSOK

A nem a járműbe szerelt biztonsági öv típusa esetén a csomagolás és az elhelyezés használati utasítása világosan határozza meg azt a járműtípust, amelyhez az öv alkalmas.

14. JÓVÁHAGYÁSI VIZSGÁLATOKKAL MEGBÍZOTT MŰSZAKI SZOLGÁLAT ÉS A JÓVÁHAGYÓ HATÓSÁG NEVE ÉS CÍME

Az 1958. évi Egyezményhez csatlakozott és ezt az Előírást alkalmazó Szerződő Felek közölik az Egyesült Nemzetek Titkárságával a jóváhagyási vizsgálatok lefolytatásáért felelős műszaki szolgálatok nevét és címét, és annak a hatóságnak a nevét és címét, ahova meg kell küldeni a jóváhagyásról vagy annak kiterjesztéséről, elutasításáról vagy visszavonásáról, vagy a gyártás végleges beszüntetéséről szóló, de más országban kiadott értesítéseket.

15. ÁTMENETI RENDELKEZÉSEK

15.1. Járműtípus jóváhagyása

- 15.1.1. A 04 sorozatszámú módosítások 15. kiegészítése hatálybalépésének hivatalos időpontjától a jelen előírást alkalmazó Szerződő Felek ne utasítsanak el EGB jóváhagyást a 04 sorozatszámú módosítások 15. kiegészítését tartalmazó jelen Előírás szerint.
- 15.1.2. A jelen Előírás 04 sorozatszámú módosításai 15. kiegészítésének hatálybalépésétől számított két év után a jelen Előírást alkalmazó Szerződő Felek csak akkor adjanak ki EGB jóváhagyást, ha a 04 sorozatszámú módosítások 15. kiegészítését tartalmazó jelen Előírás követelményei teljesülnek.
- 15.1.3. A jelen Előírás 04 sorozatszámú módosításai 15. kiegészítésének hatálybalépésétől számított 7 év után a jelen Előírást alkalmazó Szerződő Felek elutasíthatják olyan jóváhagyások elismerését, amelyeket nem a 04 sorozatszámú módosítások 15. kiegészítését tartalmazó jelen Előírás követelményei szerint adtak meg.

15.2. Biztonsági övek és a figyelmeztető berendezés beépítése

Ezek az átmeneti intézkedéseket csak a biztonsági övek és a biztonsági övek használatára figyelmeztető berendezések járművekbe szerelésére alkalmazzák és nem változtatják meg a biztonsági öv megjelölését.

- 15.2.1. A 04 sorozatszámú módosítások 12. kiegészítésének hatályba lépésének hivatalos időpontjától kezdve a jelen Előírást alkalmazó Szerződő Felek ne utasítsák el EGB jóváhagyás kiadását a 04 sorozatszámú módosítások 12. kiegészítése szerint.
- 15.2.2. A fenti 15.2.1. bekezdésben említett hatálybalépés időpontja után 36 hónappal a jelen Előírást alkalmazó Szerződő Felek csak akkor adjanak ki jóváhagyást, ha a járműtípus megfelel a 04 sorozatszámú módosítások követelményeit tartalmazó jelen Előírás 12. kiegészítésének.
- 15.2.3. A fenti 15.2.1. bekezdésben említett hatálybalépés időpontja után 60 hónappal a jelen Előírást alkalmazó Szerződő Felek elutasíthatják az olyan jóváhagyás elismerését, amelyet nem a 04 sorozatszámú módosítások követelményeit tartalmazó jelen Előírás 12. kiegészítésének megfelelően adtak meg.
- 15.2.4. A 04 sorozatszámú módosítások 14. kiegészítésének hivatalos hatályba lépésétől a jelen Előírást alkalmazó Szerződő Felek elutasíthatják ENSZ EGB jóváhagyás kiadását a 04 sorozatszámú módosítások 14. kiegészítését tartalmazó Előírás szerint.
- 15.2.10. A 05. sorozatszámú módosítások hatálybalépésétől kezdve, a jelen Előírást alkalmazó Szerződő Felek ne utasítsák vissza a 05 sorozatú módosításokkal kiegészített jelen Előírás szerinti EGB jóváhagyások megadását.
- 15.2.11. 18 hónappal a hatálybalépés után, a jelen Előírást alkalmazó Szerződő Fél csak akkor adjon jóváhagyásokat, ha a jóváhagyandó járműtípus teljesíti a 05 sorozatszámú módosításokkal kiegészített jelen előírás követelményeit.
- 15.2.12. 72 hónappal a jelen Előírás 05 sorozatszámú módosításainak hatálybalépése után, a jelen Előírás értelmében megadott jóváhagyások érvényüket veszítik, kivéve azon járműtípusokat, amelyek megfelelnek a 05. sorozatszámú módosításokkal módosított jelen Előírás követelményeinek.
- 15.2.13. A 15.2.12. bekezdés ellenére, maradjanak érvényben azok a jóváhagyások, és az Előírást alkalmazó Szerződő Felek továbbra is fogadják el az M_1 kategória kivételével, a többi járműkategóriának a jelen Előírás korábbi módosítássorozatai szerint megadott azon jóváhagyásokat, amelyeket nem érintenek a biztonsági övek használatára figyelmeztető berendezések felszerelésére vonatkozó 05 sorozatszámú módosítások.
- 15.2.14. A 15.2.12. bekezdés ellenére, maradjanak érvényben azok a jóváhagyások, és az Előírást alkalmazó Szerződő Felek továbbra is fogadják el az N_2 és N_3 járműkategóriák kivételével, a többi járműkategóriának az Előírás korábbi módosítássorozatai szerint megadott azon jóváhagyásokat, amelyeket nem érintenek a 16. Mellékletben a biztonsági övekre és a visszahúzó szerkezetekre vonatkozó minimális követelményeket érintő 05 sorozatszámú módosítások.
- 15.2.15. Még a 05 sorozatszámú módosítások hatálybalépése után is, maradjanak érvényben az előírás korábbi sorozatszámú módosításai szerint, alkatrészekre és önálló műszaki egységekre kiadott jóváhagyások, és az előírást alkalmazó Szerződő Felek továbbra is fogadják el azokat, és ne utasítsanak el jóváhagyás-kiterjesztéseket a jelen Előírás 04 sorozatszámú módosításai értelmében.
- 15.2.16. A fenti átmeneti intézkedések ellenére, a Szerződő Felek, akikre nézve a jelen Előírás, a 05 sorozatszámú módosítások hatálybalépését követően válik kötelezővé, nem kötelesek elfogadni a jelen Előírás korábbi sorozatszámú módosításai értelmében megadott jóváhagyásokat.

- 15.2.17. A 06 sorozatszámú módosítások hivatalos hatálybalépése után a jelen Előírást alkalmazó Szerződő Felek nem utasíthatják el, hogy a 06 sorozatszámú módosításokat tartalmazó jelen Előírás szerint megadják az EGB jóváhagyásokat.
- 15.2.18. 24 hónappal a 06 sorozatszámú módosítások hatálybalépése után, a jelen előírást alkalmazó Szerződő Felek csak akkor bocsáthatnak ki EGB jóváhagyásokat, ha teljesülnek a 06 sorozatszámú módosításokat tartalmazó jelen előírás követelményei.
- 15.2.19. A 06 sorozatszámú módosítások hatálybalépését követően 36 hónappal, a jelen Előírást alkalmazó Szerződő Felek visszautasíthatják azoknak a jóváhagyásoknak az elismerését, amelyeket nem a 06 sorozatszámú módosításokat tartalmazó Előírás értelmében bocsátottak ki.
- 15.2.20. Még a 06 sorozatszámú módosítások hatálybalépését követően is maradjanak érvényben azok a jóváhagyások, amelyeket az Előírás korábbi sorozatszámú módosításai értelmében az alkatrészekre és a különálló műszaki egységekre megadtak, és az Előírást alkalmazó Szerződő Felek fogadják el továbbra is azokat, valamint továbbra is adják meg a 05 sorozatszámú módosítások szerinti jóváhagyás-kiterjesztéseket.
- 15.2.21. A 15.2.18. és a 15.2.19. bekezdések ellenére, az Előírás korábbi sorozatszámú módosításai szerinti járműkategóriákra megadott jóváhagyásoknak, amelyeket a 06 sorozatszámú módosítások nem érintenek, továbbra is érvényben kell maradniuk és az Előírást alkalmazó Szerződő Feleknek továbbra is el kell azokat fogadniuk.
- 15.2.22. Minthogy nincsenek olyan követelmények, amelyek értelmében a jelen Előíráshoz csatlakozás időpontjában a nemzeti előírások kötelezővé tennék a biztonsági övek felszerelését a lehajtható ülésekre, a Szerződő Feleknek továbbra is lehetőségük van arra, hogy a nemzeti jóváhagyás céljából ne tegyék kötelezővé a felszerelést és ebben az esetben, a jelen Előírás szerint nem végezhető el ezeknek az autóbusz-kategóriáknak a típusjóváhagyása.
- 15.3.1. A 04 sorozatszámú módosítások 16. kiegészítésének hatályba lépésének hivatalos időpontjától a jelen Előírást alkalmazó Szerződő Felek utasítsák vissza EGB jóváhagyás kiadását a 16. kiegészítéssel módosított 04 sorozatszámú Előírás szerint.
- 15.3.4. 2006. július 16. után a jelen Előírást alkalmazó Szerződő Felek csak akkor adjanak ki jóváhagyást, ha a jármű típusa megfelel a 16. kiegészítéssel módosított 04 sorozatszámú Előírás követelményeinek.
- 1.5.3.5. 2008. július 16. után a jelen Előírást alkalmazó Szerződő Felek elutasíthatják olyan N1 kategóriás járművek jóváhagyásának elismerését, amelyet nem a 16. kiegészítéssel módosított 04 sorozatszámú Előírás szerint adtak ki.
-

1A. Melléklet

ÉRTESÍTÉS

[legnagyobb méret: A4 (210×297 mm)]



Kiadta: a jóváhagyó hatóság neve

.....

egy gépjárműtípus

JÓVÁHAGYÁSÁRÓL^{2/}
JÓVÁHAGYÁSÁNAK KITERJESZTÉSÉRŐL
JÓVÁHAGYÁSÁNAK ELUTASÍTÁSÁRÓL
JÓVÁHAGYÁSÁNAK VISSZAVONÁSÁRÓL
GYÁRTÁSÁNAK VÉGLEGES BESZÜNTETÉSÉRŐL

a biztonsági öv szempontjából a 16. számú Előírás szerint.

Jóváhagyás száma:

Kiterjesztés száma

1. ÁLTALÁNOS ADATOK
 - 1.1. Gyártó (kereskedelmi név):
 - 1.2. Típus és általános kereskedelmi leírás:
 - 1.3. A típus azonosításának módja, ha a járművön jelölve van:
 - 1.3.1. Ennek a jelölésnek helye:
 - 1.4. Járműkategória:
 - 1.5. A gyártó neve és címe:
 - 1.6. Az összeszerelő gyár címe:
 - 1.7. A vizsgálatért felelős Műszaki Állomás:
 - 1.8. A vizsgálati jelentés időpontja:
 - 1.9. A vizsgálati jelentés száma:
2. A JÁRMŰ ÁLTALÁNOS KONSTRUKCIÓS JELLEMZŐI
 - 2.1. A típust képviselő jármű fényképei és/vagy rajzai:
3. Karosszéria
 - 3.1. Ülések
 - 3.1.1. Száma:
 - 3.1.2. Helyzete és elrendezése:
 - 3.1.2.1. ülőhely(ek), amelyeket csak akkor használnak, ha a jármű várakozik:
 - 3.1.3. Jellemzők: leírás és rajzok
 - 3.1.3.1. ülések és bekötési pontjaik:
 - 3.1.3.2. beállítási rendszer:
 - 3.1.3.3. elmozdulás és reteszelő rendszer:
 - 3.1.3.4. az ülés-öv bekötési pontjai, ha az ülés szerkezetébe van foglalva:
 - 3.2. Biztonsági övek és/vagy más előrebuks-gátló rendszerek
 - 3.2.1. A biztonsági övek és előrebuks-gátló rendszerek száma és helyzete és az ülések, amelyeknél ezeket alkalmazni lehet:
 - 3.3. A járművezető biztonsági övére figyelmeztető berendezés (igen / nem 2/ feltüntetésével)

^{1/} Annak az országnak a megkülönböztető száma, amelyik a jóváhagyást megadta / kiterjesztette / elutasította / visszavonta (lásd az Előírás jóváhagyásra vonatkozó rendelkezéseit).

^{2/} A nem kívánt részt törölni!

		Teljes EGB típus-jóváhagyási jel	Változat (ha szükséges)	Öv magasság-állító szerkezete, jelölés: igen / nem / választható
Első ülésor	R			
	C			
	L			
Második ülésor	R			
	C			
	L			

(R = jobboldali ülés, C = középső ülés, L = baloldali ülés)

3.2.2. Kiegészítő előrebukás-gátló rendszerek természete és helyzete (jelölni igen / nem / választható)

		Mellső légzsák	Oldalsó légzsák	Öv-előfeszítő
Első ülésor	R			
	C			
	L			
Második ülésor	R			
	C			
	L			

(R = jobboldali ülés, C = középső ülés, L = baloldali ülés)

3.2.3. Biztonsági öv bekötési pontjainak száma és helyzete és megfelelés a 14. számú Előírásnak (pl. EGB típusjóváhagyás száma vagy a vizsgálati jelentés)

4. Hely:
5. Kelt:
6. Aláírás:

1B Melléklet

ÉRTESÍTÉS

[legnagyobb méret: A4 (210×297 mm)]



Kiadta: a jóváhagyó hatóság neve:

.....

A gépjárműben ülő felnőtt személyek biztonsági övei vagy előrebukás-gátló rendszerei egy típusa

JÓVÁHAGYÁSÁRÓL^{2/}
JÓVÁHAGYÁSÁNAK KITERJESZTÉSÉRŐL
JÓVÁHAGYÁSÁNAK ELUTASÍTÁSÁRÓL
JÓVÁHAGYÁSÁNAK VISSZAVONÁSÁRÓL
GYÁRTÁSÁNAK VÉGLEGES BESZÜNTETÉSÉRŐL

a 16. számú Előírás szerint.

Jóváhagyási szám:

Kiterjesztés száma:

^{1/} Annak az országnak a megkülönböztető száma, amelyik a jóváhagyást megadta / kiterjesztette / elutasította / visszavonta (lásd az Előírás jóváhagyásra vonatkozó rendelkezéseit).

^{2/} A nem kívánt részt törölni!

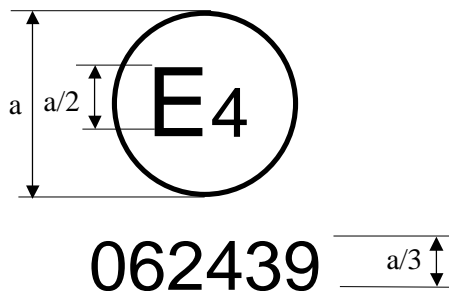
1. Előrebukás-gátló rendszer három pontos övvel / derékövvel / különleges típusú övvel / energiaelnyelővel / visszacsévével / magasság-szabályozóval a felső oszlop-huroknál^{3/}
2. Kereskedelmi név vagy jelölés:
3. Az öv vagy előrebukás-gátló rendszer típusának gyári megjelölése:
4. A gyártó neve:
5. A gyártó esetleges képviselője:
6. Címe:
7. Jóváhagyásra benyújtva:
8. A jóváhagyási vizsgálatokért felelős műszaki szolgálat:
9. A szolgálat által kiadott vizsgálati jelentés kelte:
10. A szolgálat által kiadott vizsgálati jelentés száma:
11. Berendezés típusa: lassulás/gyorsulás^{2/}
12. A jóváhagyás megadva / kiterjesztve / visszavonva^{2/}, általános használatra / meghatározott járműben való használatra / meghatározott járműtípusban való használatra^{2/, 4/}
13. A jelölés helye és jellege:
14. Hely:
15. Kelt:
16. Aláírás:
17. A jelen értesítés Mellékletét képezi a jóváhagyási iratok között a hatóságnál letétbe helyezett okmányoknak a jegyzéke, amelyek kérésre hozzáférhetők.

2. Melléklet

A JÓVÁHAGYÁSI JEL ELRENDEZÉSE

1. A jármű jóváhagyási jelének elrendezése figyelemmel a biztonsági öv elrendezésére.

A minta



a = minimum 8 mm

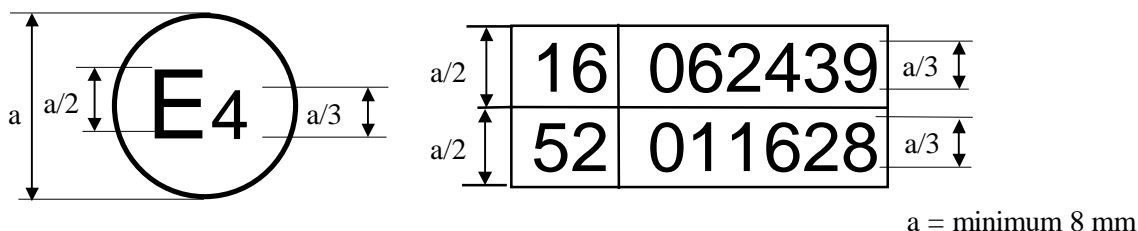
A járművön feltüntetett fenti jóváhagyási jele azt mutatja, hogy a szóban forgó biztonsági övet Hollandiában (E4) hagyták jóvá 052439 számon a 16. számú Előírás szerint, amely már tartalmazta a 06 sorozatszámú módosításokat.

^{3/} Megjelölni a típust.

^{4/} Ha a biztonsági övet az Előírás 6.4.1.3.3. bekezdése szerint hagyták jóvá, ezt a biztonsági övet csak a külső szélső, előtte légsákkal védett ülőhelyhez szerelhetik fel olyan feltétellel, hogy az illető járművet a 94. számú Előírás 01 sorozatszámú vagy későbbi módosítása vagy a 96/79/EC EU direktíva szerint jóváhagyták.

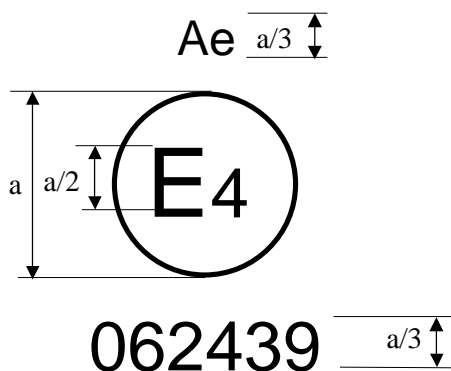
B minta

(lásd a jelen Előírás 5.2.5. bekezdését)

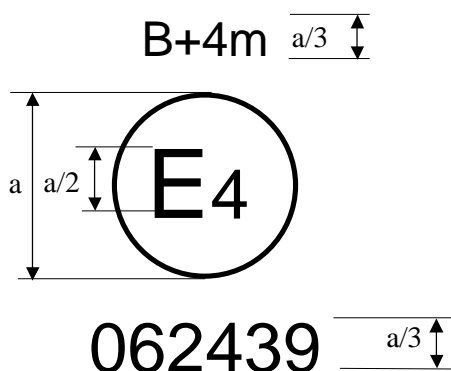


A fenti járművön levő jóváhagyási jel azt mutatja, hogy a szóban forgó járműtípust a biztonsági öv tekintetében Hollandiában (E4) hagyták jóvá 062439 számon a 16. számú és 52 számú^{1/} Előírások szerint. A jóváhagyási számok jelzik, hogy akkor, amikor az egyes jóváhagyásokat kiadták a 16. számú Előírás tartalmazta a 06 sorozatszámú követelményeket és az 52. számú Előírás a 01 sorozatszámú követelményeket.

2. A biztonsági öv jóváhagyási jelének elrendezése (lásd a jelen Előírás 5.3.5. bekezdését)



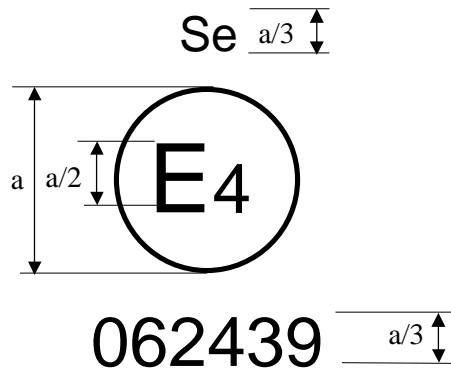
A fenti jóváhagyási jellel ellátott öv három bekötési pontú (A), energiaelnyelővel (e) ellátva, amelyet Hollandiában (E4) hagytak jóvá 062439 számon és a jóváhagyás idején az előírás már tartalmazta a 06 sorozatszámú módosításokat.



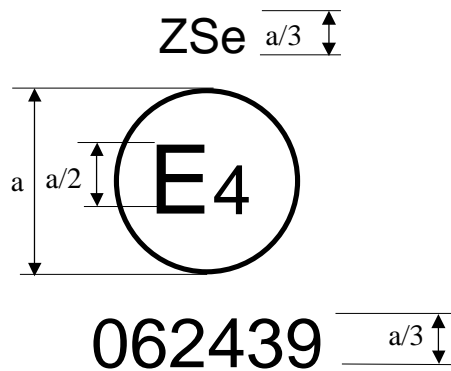
A fenti jóváhagyási jellel ellátott biztonsági öv derékhevedere (B), 4 típusú, növelt érzékenységű (m) visszacsévével ellátva, amelyet Hollandiában hagytak jóvá 062489 számon. A jóváhagyás idején az Előírás már tartalmazta a 06 sorozatszámú módosításokat.

Megjegyzés: A jóváhagyási számot és a kiegészítő jelkép(ek)et a körhöz közel, és akár az "E" betű alatt vagy felett, akár jobbra vagy balra kell elhelyezni. A jóváhagyás számjegyei az "E" betűnek ugyanazon az oldalán legyenek, és ugyanabba az irányba nézzenek. A kiegészítő jel(ek) a jóvá-hagyási számmal ellenkező oldalon legyen(ek). Római számok jóváhagyási számként való használatát kerüljük, nehogy azokat összetéveszték más jelölésekkel.

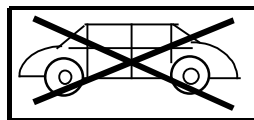
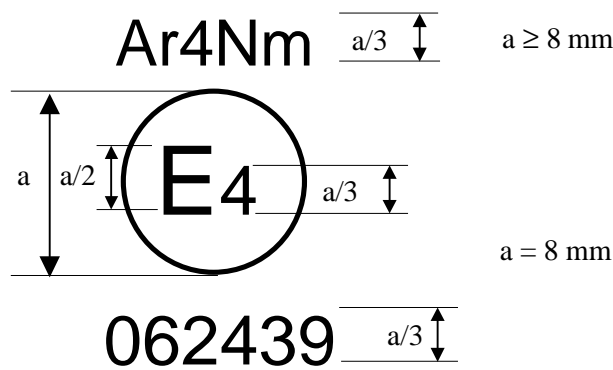
^{1/} A második szám csupán példa.



A fenti jóváhagyási jellel ellátott öv különleges típusú (S), energiaelnyelővel (e) ellátva és azt Hollandiában (E4) hagyták jóvá 062439 számon. A jóváhagyás idején az Előírás már tartalmazta a 06 sorozatszámú módosításokat.



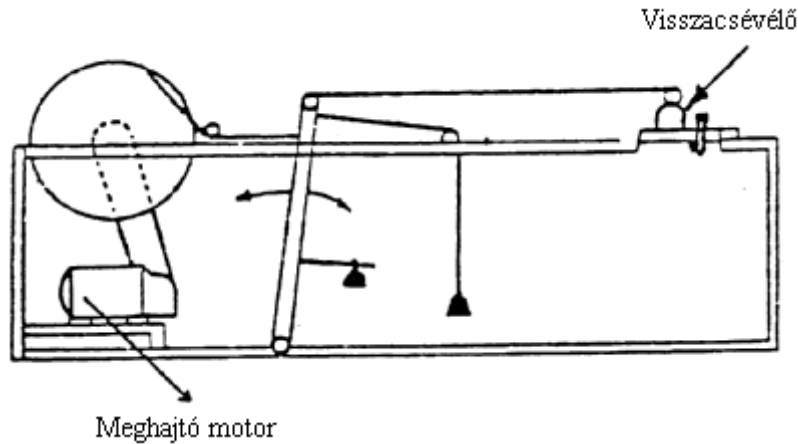
A fenti jóváhagyási jellel rendelkező öv része egy előrebukás-gátló rendszernek (Z), amely különleges típusú (S) és energiaelnyelővel (e) van ellátva. Hollandiában hagyták jóvá 0624391 számon. A jóváhagyás időpontjában az Előírás már tartalmazta a 06 sorozatszámú módosításokat.



A fenti jóváhagyási jellel ellátott öv három bekötési pontú (A), növelt érzékenységű (m) 4N típusú (r4N) visszacsévlővel ellátva, amelyet Hollandiában (E4) hagyták jóvá 062439 számon. A jóváhagyás időpontjában az Előírás már tartalmazta a 06 sorozatszámú módosításokat. Ez az öv nem szerelhető M1 kategóriába tartozó járművekbe.

3. Melléklet

A VISSZACSÉVÉLŐ SZERKEZET TARTÓSSÁGI VIZSGÁLATÁRA ALKALMAS BERENDEZÉS VÁZLATA



4. Melléklet

VÉSZHELYZETBEN RETESZELŐ VISSZACSÉVÉLŐ SZERKEZET RETESZELÉSÉNEK VIZSGÁLATÁRA ALKALMAS BERENDEZÉS VÁZLATA

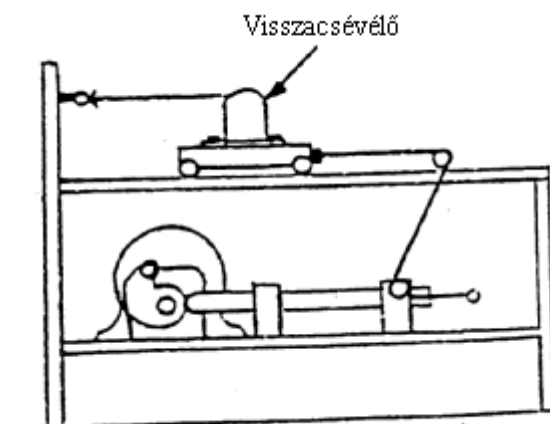
Az Ábra egy alkalmas berendezést ábrázol, és egy motor által forgatott bütyökből áll, amelynek a követő eleme huzalokkal csatlakozik egy pályára helyezett kis kocsihoz. A bütyök alakja és a motor fordulatszám-kombinációja olyan, hogy biztosítsa a szükséges gyorsulást a jelen Előírás 7.6.2.2. bekezdésében meghatározott gyorsulás-növekedési értéknél és a löketet úgy alakították ki, hogy nagyobb legyen a legfeljebb megengedett heveder-elmozdulásnál a reteszelés előtt.

A kocsihoz egy tartó van szerelve, amely úgy forgatható, hogy a visszacsévélőt a kocsi mozgási irányához viszonyított különböző helyzetekbe lehessen felszerelni.

Amikor a visszacsévélő heveder-mozgásra való érzékenységét vizsgálják, a visszacsévélőt egy megfelelően rögzített konzolra szerelik, és a hevedert a kocsihoz erősítik.

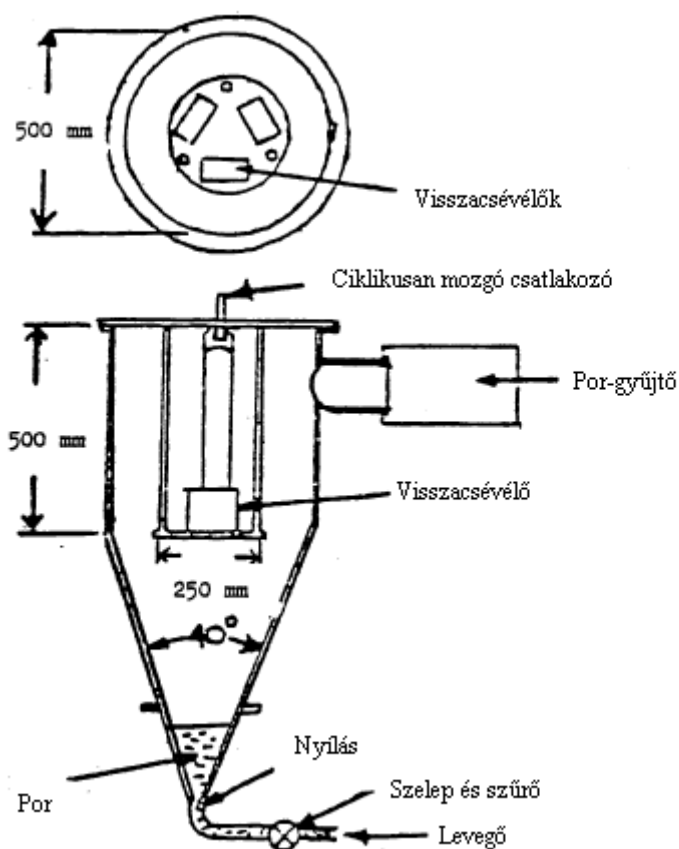
Amikor a fenti vizsgálatokat végzik, a gyártó vagy meghatalmazott képviselője által szállított bármely konzol, stb. bele kell foglalni a vizsgáló berendezésbe úgy, hogy a lehető legjobban megközelítse a járműbe szándékozott beépítést.

Bármilyen kiegészítő konzol, stb., amely szükséges lehet a járműbe történő beépítés szimulálására, a gyártó vagy meghatalmazott képviselője biztosítsa.



5. Melléklet

A PORÁLLÓSÁG VIZSGÁLATÁHOZ ALKALMAS BERENDEZÉS VÁZLATA



6. Melléklet

A VIZSGÁLÓKOCSI, ÜLÉS, BEKÖTÉSI PONTOK ÉS MEGÁLLÍTÓ SZERKEZET LEÍRÁSA

1. VIZSGÁLÓKOCSI

A biztonsági övek vizsgálatára szolgáló kocsi, amelyre csak az ülést erősítik, tömege 400 ± 20 kg, az előrebukás-gátló rendszerek vizsgálatára szolgáló kocsi tömege a hozzácsatlakoztatott jármű-szerkezetekkel együtt 800 kg. Ha szükséges a vizsgálókocsi és a járműszerkezet összes tömege 200 kg tömeggel növelhető. Az összes tömeg semmilyen körülmények között ne térjen el ± 40 kg-nál többel a névleges értéktől.

2. ÜLÉS

Az előrebukás-gátló rendszereken végzett vizsgálatot kivéve, az ülés merev konstrukciójú és sima felületű legyen. A jelen Melléklet 1. ábrájában megadott adatokat figyelembe be kell tartani, ügyelve, hogy fém alkatrészek ne érintkezzenek az övvel.

3. BEKÖTÉSI PONTOK

3.1. A jelen Előírás 2.9.6. bekezdésében meghatározott övmagasságot állító szerkezettel ellátott öv esetében a szerkezetet vagy a merev kerethez, vagy a jármű azon részéhez kell erősíteni, amelyre szokásosan felszerelik, és amely szilárdan a vizsgálókocsihoz van erősítve.

3.2. A bekötési pontokat az 1. ábrán mutatott helyzetben kell elhelyezni. A jelölések, amelyek megfelelnek a bekötési pontok elrendezésének, mutatják, hogy hol van az övnek az a vége, amelyet a kocsihoz vagy a körülményektől függően a terhelésmérő rendszerhez kell erősíteni. Szokásos használatnál a bekötési pontok A, B és K, ha a heveder hossza a csat felső szélé és a hevedertartó becsatolási pontja között nem több mint 250 mm. Egyébként az A1 és B1 pontokat kell használni. A bekötési pontok helyzetének tűrése olyan, hogy mindegyik bekötési pont legfeljebb 50 mm-re helyezkedjen el az 1. Ábra megfelelő A, B és K pontjaitól, vagy a körülményektől függően az A1, B1 és K pontoktól.

3.3. A bekötési pontokat tartalmazó szerkezet szilárd legyen. A felső bekötési pont ne mozduljon el hosszirányban többel, mint 0,2 mm, amikor ebben az irányban 98 daN terhelést alkalmaznak. A kocsit úgy kell kialakítani, hogy ne alakulhasson ki állandó deformáció azokban a részekben, amelyek a vizsgálat alatt a bekötési pontokat hordozzák.

3.4. Ha negyedik bekötési pont kell az öv-visszacsévéző csatlakoztatásához, ez a bekötési pont:
a K ponton átmenő függőleges hosszirányú síkban helyezkedjen el;
tegye lehetővé a visszacsévéző beállítását a gyártó által előírt szögben;
 $KB1 = 790$ mm sugarú köríven helyezkedjen el, ha a felső heveder-megvezetés és a visszacsévézőnél a hevederkivezetés közötti hosszúság nem kisebb, mint 540 mm vagy – minden más esetben – K középpontú 350 mm sugarú köríven.

4. MEGÁLLÍTÓ SZERKEZET

4.1. A megállító szerkezet két azonos, egymással párhuzamosan beépített energiaelnyelő szerkezetből áll, kivéve az előrebukás-gátló rendszerek esetét, ahol négy energiaelnyelő van a 800 kg névleges tömeghez. Ha szükséges kiegészítő energiaelnyelőt kell használni minden 200 kg névleges tömegnöveléshez. Minden egyes energiaelnyelő tartalmaz:

- acélcsőből kialakított külső köpenyt,
- poliuretán energiaelnyelő csövet,
- polírozott acélból készült olajbogyó alakú fejet, amely behatol az elnyelőbe, és
- egy tengelyt és egy ütközőlapot.

4.2. Ennek az energiaelnyelő szerkezetnek a különböző részeire vonatkozó méreteket a 2., 3. és 4. Ábra vázlatjai mutatják.

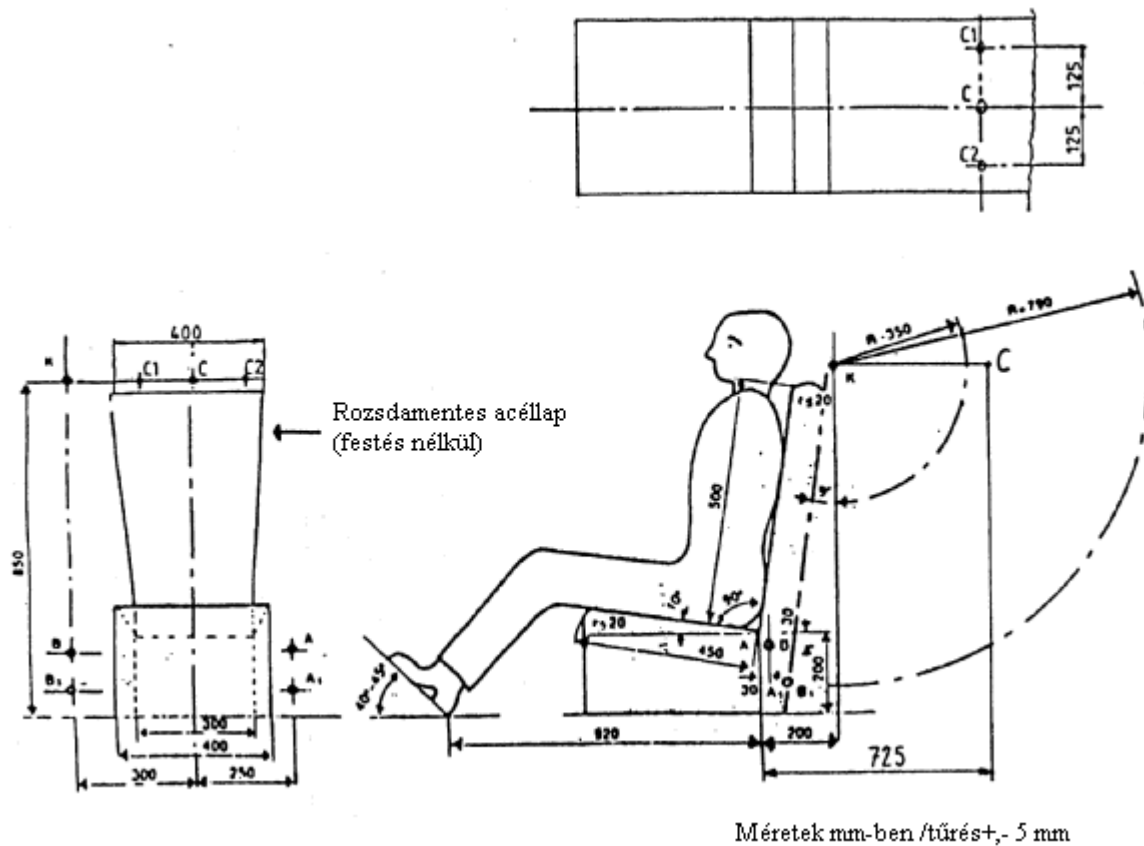
- 4.3. Az energiaelnyelő anyag jellemzőit a jelen Melléklet 1. táblázata tartalmazza. Közvetlenül minden vizsgálat előtt a csövet 15 °C és 25 °C hőmérsékletek között használat nélkül kondicionálni kell 12 órán át. A biztonsági övek dinamikai vizsgálatára során a megállító szerkezetet ugyanolyan hőmérsékletű legyen, mint a hitelesítő vizsgálat alatt, ± 2 °C tűréssel. Ezek a megállító szerkezetekre vonatkozó követelmények a jelen Előírás 8. Mellékletében vannak megadva. Minden más egyenértékű eredményt adó szerkezet alkalmazható.

1. Táblázat

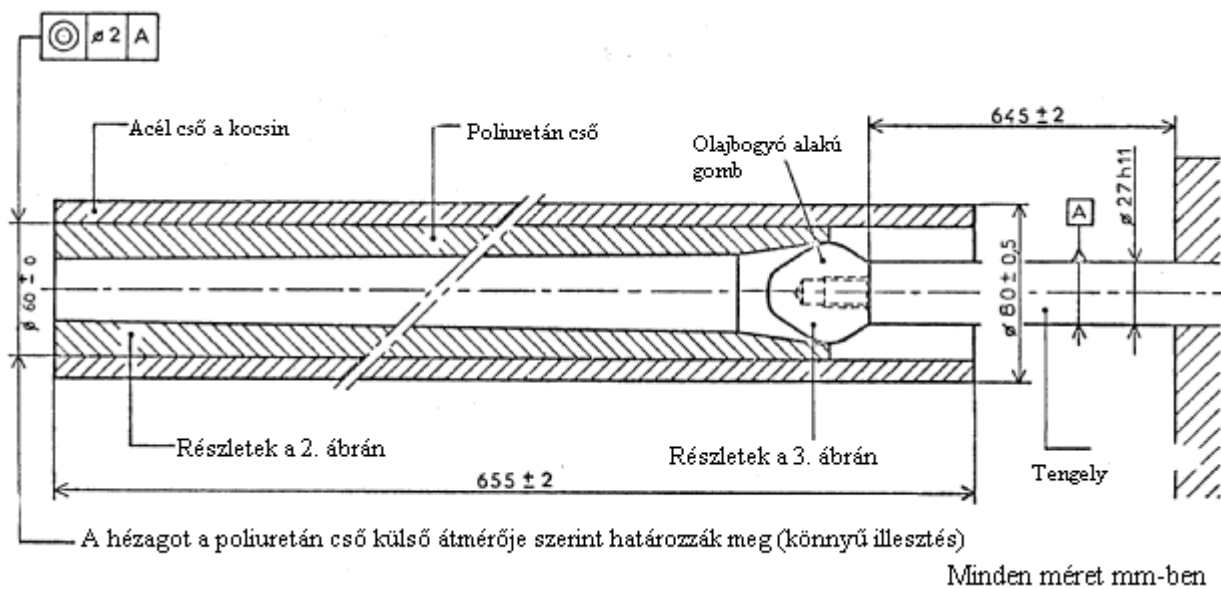
AZ ENERGIAELNYELŐ ANYAG JELLEMZŐI
(ASTM D 735 módszer, ha nincs másra utalás)

Shore A keménység:	95 \pm 2, 20 \pm 5 °C hőmérsékletnél		
Szakítószilárdság:	$R_0 > 343 \text{ daN/cm}^2$		
Legkisebb nyúlás:	$A_0 > 400 \%$		
Modulus 100 % nyúlásnál:	$> 108 \text{ daN/cm}^2$		
Modulus 300 % nyúlásnál:	$> 235 \text{ daN/cm}^2$		
Törékenység alacsony hőmérsékletnél (ASTM D 736 módszer):	5 óra -55 °C-on		
Maradó alakváltozás (B módszer):	22 óra 70 °C-on $> 45 \%$		
Sűrűség 25 °C-on:	1,05 és 1,10 között		
Öregítés levegőn (ASTM D 573 módszer):			
70 óra 100 °C-n	Shore A keménység:	max. változás	± 3
	szakítószilárdság:	csökkenés	$< 15\% R_0$
	nyúlás:	csökkenés	$< 10\% R_0$
	tömeg:	duzzadás	$< 1 \%$
Olajba merítés (ASTM 1. számú olaj módszer):			
70 óra 100 °C-n	Shore A keménység:	max. változás	± 4
	szakítószilárdság:	csökkenés	$< 15\% R_0$
	nyúlás:	csökkenés	$< 10\% A_0$
	tömeg:	csökkenés	$< 5 \%$
Olajba merítés (ASTM 3. számú olaj módszer):			
70 óra 100 °C-n	szakítószilárdság:	csökkenés	$< 15\% R_0$
	nyúlás:	csökkenés	$< 15\% A_0$
	tömeg:	duzzadás	$< 20 \%$
Olajba merítés desztillált vízben:			
1 hét 70 °C-nál:	szakítószilárdság:	csökkenés	$< 35\% R_0$
	nyúlás:	növekedés	$< 20\% A_0$

1. Ábra
VIZSGÁLÓKOCSI, ÜLÉS, BEKÖTÉSI PONT



2. Ábra
MEGÁLLÍTÓ SZERKEZET
(összeállítás)

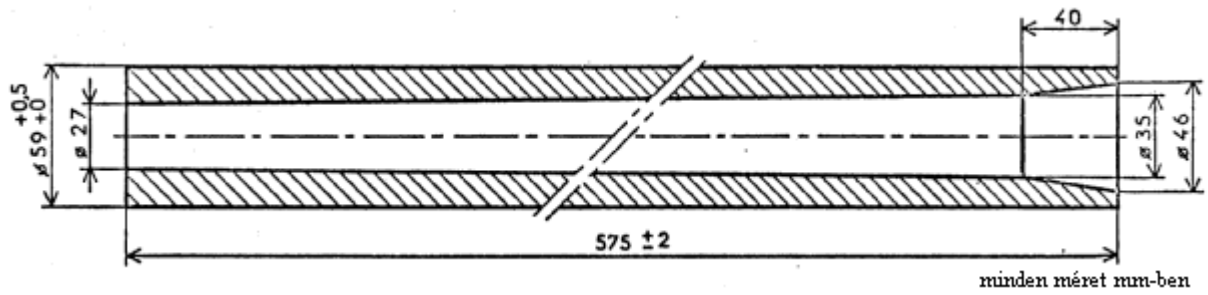


Felületi simaság: $\sqrt[3]{2}$

Illesztési tűrés: $\pm 0,2$

3. Ábra

MEGÁLLÍTÓ SZERKEZET
(poliuretán cső)

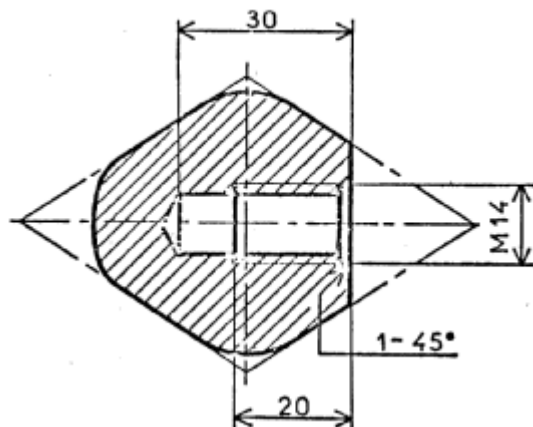
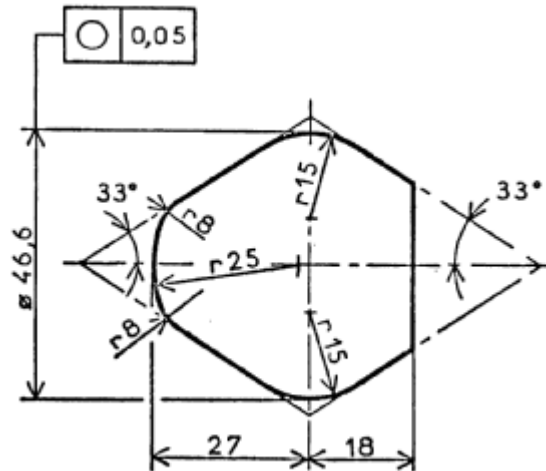


Felületi simaság: $3.2\sqrt{\quad}$

Illesztési tűrés: $\pm 0,2$

4. Ábra

MEGÁLLÍTÓ SZERKEZET
(olajbogyó alakú fej)



Felületi simaság: $0.4\sqrt{\quad}$

illesztési tűrés: $\pm 0,1$

7. Melléklet
PRÓBABÁBÚ LEÍRÁSA

1. A próbabábu jellemzői

1.1. Általános leírás

A próbabábu jellemzőit a következő ábrák és táblázatok mutatják:

1. Ábra: Fej, nyak és törzs oldalnézetben.
 2. Ábra: Fej, nyak és törzs előlnézetben.
 3. Ábra: Csípő, combok és alsó lábszár oldalnézetben.
 4. Ábra: Csípő, combok és alsó lábszár előlnézetben.
 5. Ábra: Fő méretek.
 6. Ábra: Próbabábu ülő helyzetben, amely mutatja a súlypont helyzetét, azoknak a pontoknak a helyzetét, ahol az elmozdulást mérni kell, a vállmagasságot.
1. Táblázat: A próbabábu elemeinek hivatkozása, megnevezése, anyaga és fő méretei.
 2. Táblázat: Fej, nyak, törzs, combok és alsó lábszárak tömege.

1.2. A próbabábu leírása

1.2.1. Az alsó lábszár szerkezete (lásd a 3. és 4. ábrákat)

Az alsó lábszár a következő három alkatrészből áll:

- talplemez (30)
- lábszár-cső (29)
- térd-cső (26)

A térdcsőnek két ütközője van, amelyek korlátozzák az alsó lábszár mozgását a combhoz viszonyítva. Az alsó lábszár kb. 120°-ban egyenes helyzetéből hátrafele elforgatható.

1.2.2. A comb szerkezete (lásd a 3. és 4. ábrákat)

A comb három részből áll:

- térd-cső (22)
- comb-rúd (21)
- csípő-rúd (20)

A térd mozgását a térd-cső (22) két vájata korlátozza, amelyekbe az alsó lábszár két ütközője illeszkedik.

1.2.3. A törzs szerkezete (lásd az 1. és 2. ábrákat)

A törzs szerkezete a következő alkatrészekből áll:

- csípő-cső (2)
- görgős lánc (4)
- bordák (6) és (7)
- szegycsont (8), és
- láncrögzítő (3) és a (7) és (8) alkatrészek.

1.2.4. Nyak (lásd 1. és 2. ábrák)

A nyak hét poliuretán tárcsából (9) áll. A nyak merevsége a láncfeszítővel szabályozható.

1.2.5. Fej (lásd 1. és 2. ábrákat)

Maga a fej (15) belül üres poliuretánforma, amely acéllemezzel (17) van megerősítve. A láncfeszítő, amellyel a nyak szabályozható, egy poliamid tömbből (10), távtartó csőből (11) és feszítő tagokból (12) és (13) áll. A fejet el lehet fordítani az Atlaszcsukló körül, amely a beállító egységből (14) és (18), a távtartóból (16) és a poliamid blokkból (10) áll.

1.2.6. Térdizület (lásd 4. ábrát)

Az alsó lábszárat és a combokat egy cső (27) és egy feszítőelem (28) köti össze.

- 1.2.7. Csípőizület (lásd 4. ábrát)
A combokat és a törzset cső (23), súrlódó lemezek (24) és feszítő egység (25) köti össze.
- 1.2.8. Poliuretán
Típusa: PU 123 CH műanyag
Keménysége: 50 - 60 Shore A.
- 1.2.9. Kezslábas
A próbabábut különleges kezslábas borítja (lásd 1. táblázatot).
2. Beszabályozó szerkezet
- 2.1. Általános megállapítások
A próbabábu bizonyos értékeinek és tömegének beállítása érdekében a tömeg eloszlást hat, egyenként 1 kg tömegű helyesbítő acélsúllyal szabályozzuk be, amelyeket a csípőizületre szerelünk. Hat, egyenként 1 kg tömegű poliuretán súlyt szerelhetnek fel a törzs hátuljára.
3. Párna
A próbabábu mellkasa és a kezslábas közé egy párnát kell elhelyezni. Ez a párna polietilén habból készüljön a következő jellemzőkkel:
Keménység: 7 - 10 A Shore
Vastagság: 25 ± 5 mm
A párna cserélhető legyen.
4. Az ízületek szabályozása
- 4.1. Általános megállapítások
Meg kell állapítani minden ízület súrlódását a megismételhető eredmények érdekében.
- 4.2. Térdizület
Szorítsuk meg a térdizületet. Állítsák függőlegesre a combot és az alsó lábszárat. Forgassuk el az alsó lábszárat 30° -l. Fokozatosan lazítsuk a szorító elemet (28) addig, amíg az alsó lábszár saját tömegétől süllyedni kezd. Rögzítsük ebben a helyzetben a szorító elemet.
- 4.3. Csípőizület
Szorítsuk meg a csípőizületet. Helyezzük a combot vízszintes helyzetbe és a törzset függőleges helyzetbe. Forgassuk a törzset előre addig, amíg a törzs és a comb közötti szög 60° lesz. Fokozatosan lazítsuk meg a szorító elemet addig, amíg a törzs saját tömegétől nem kezd süllyedni. Rögzítsük ebben a helyzetben.
- 4.4. Atlasz-csukló
Állítsák be az Atlasz-csuklót úgy, hogy minden irányban éppen ellenálljon saját súlyának.
- 4.5. Nyak
A nyakat a láncfeszítő (13) segítségével állíthatjuk be. Amikor a nyakat beállítjuk, a szorító elem felső vége 4 – 6 cm-t mozduljon el, amikor vízszintesen 10 daN terheli.

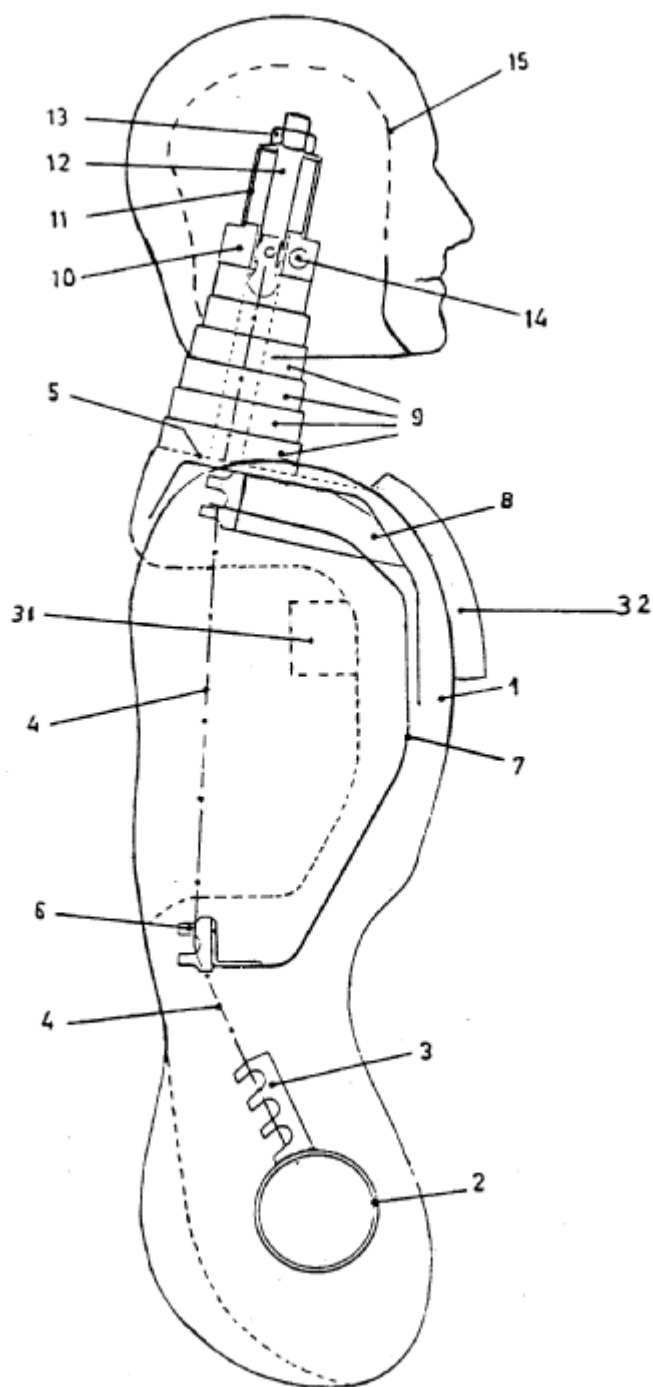
1. Táblázat

Hivatkozási szám	Megnevezés	Anyag	Méret
1	Test anyaga	Poliuretán	–
2	Csípő-cső	Acél	76 x 70 x 100 mm
3	Lánc-csatlakoztatások	Acél	25 x 10 x 70 mm
4	Görgős lánc	Acél	3/4
5	Váll-lemez	Poliuretán	
6	Húzott profil	Acél	30 x 30 x 3 x 250 mm
7	Bordák	Perforált acéllemez	400 x 85 x 1,5 mm
8	Szegycsont	Perforált acéllemez	250 x 90 x 1,5 mm
9	Tárcsák (6 db)	Poliuretán	90 x 20 mm Ø80 x 20 mm Ø75 x 20 mm Ø70 x 20 mm Ø65 x 20 mm Ø60 x 20 mm
10	Tömb	Poliamid	60 x 60 x 25 mm
11	Távtartó cső	Acél	40 x 40 x 2 x 50 mm
12	Feszítőcsavar	Acél	M16 x 90 mm
13	Feszítőanya	Acél	M16 mm
14	Feszítő az Atlasz-csuklóhoz	Acél	Ø12 x 130 mm (M12)
15	Fej	Poliuretán	
16	Távtartó cső	Acél	Ø18 x 13 x 17 mm
17	Erősítő lemez	Acél	30 x 3 x 500 mm
18	Feszítőanya	Acél	M12 mm
19	Combok	Poliuretán	
20	Csípő-cső	Acél	76 x 70 x 80 mm
21	Comb-rúd	Acél	30 x 30 x 400 mm
22	Térd-cső	Acél	52 x 46 x 40 mm
23	Csípő-összekötőcső	Acél	70 x 64 x 250 mm
24	Súrlódó lemezek (4 db)	Acél	160 x 75 x 1 mm
25	Feszítő egység	Acél*	M12 x 320 mm
26	Térd-cső	Acél	52 x 46 x 160 mm
27	Térd-összekötőcső	Acél	44 x 39 x 190 mm
28	Feszítőlemez	Acél	Ø70 x 4 mm
29	Lábszár-cső	Acél	50 x 50 x 2 x 460 mm
30	Talplemez	Acél	100 x 170 x 3 mm
31	Törzset módosító tömeg (6 db)	Poliuretán	mindegyik 1 kg
32	Párna	Poliuretán hab	350 x 250 x 25 mm
33	Kezslábas	Pamut és poliamid szalag	
34	Csípőt módosító tömeg (6 db)	Acél	mindegyik 1 kg

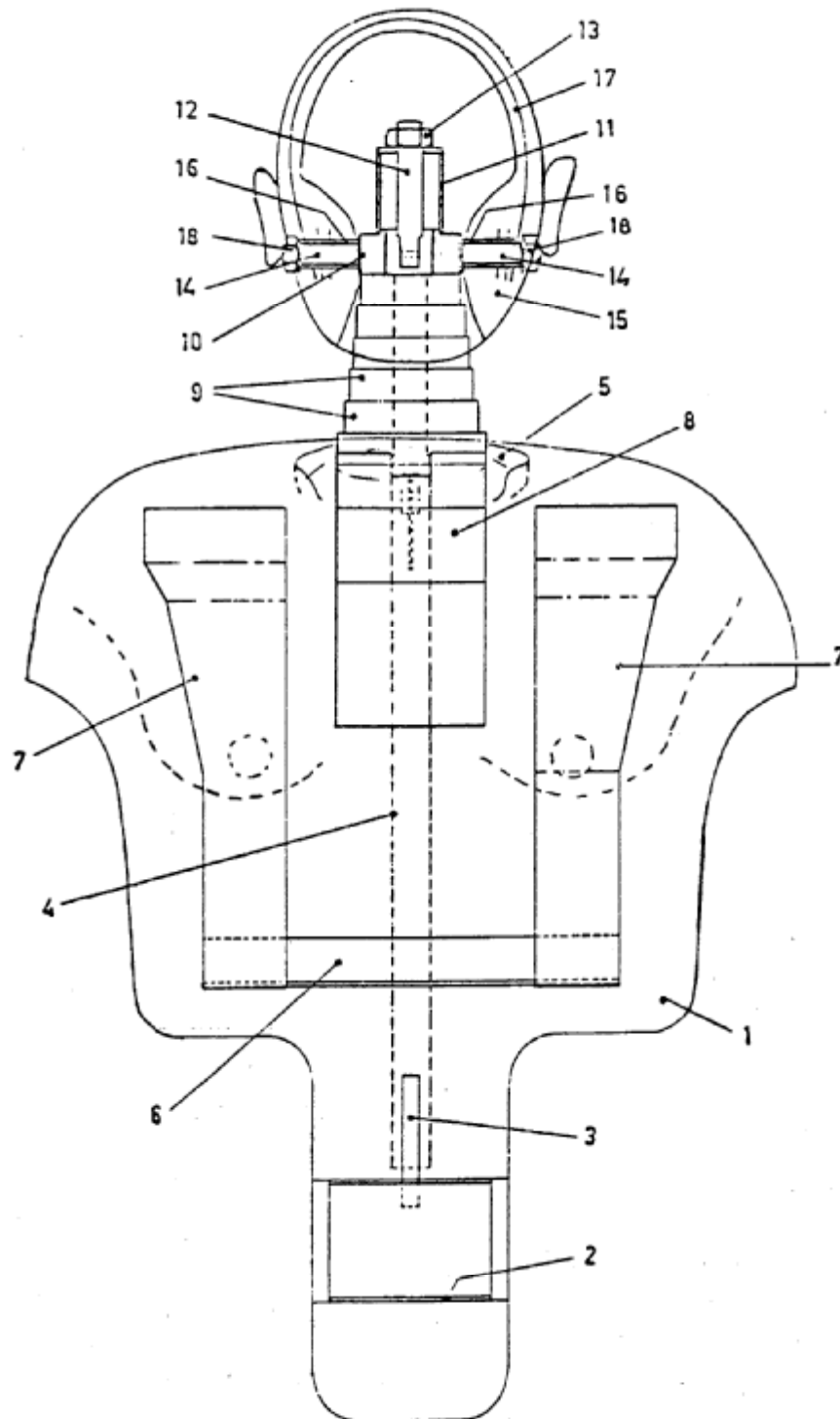
2. Táblázat

A próbabábu részei	Tömeg kg-ban
Fej és nyak	4,6 ± 0,3
Törzs és karok	40,3 ± 1,0
Combok	16,2 ± 0,5
Alsó lábszár és lábfej	9,0 ± 0,5
Össztömeg beleértve a módosító súlyokat	75,5 ± 1,0

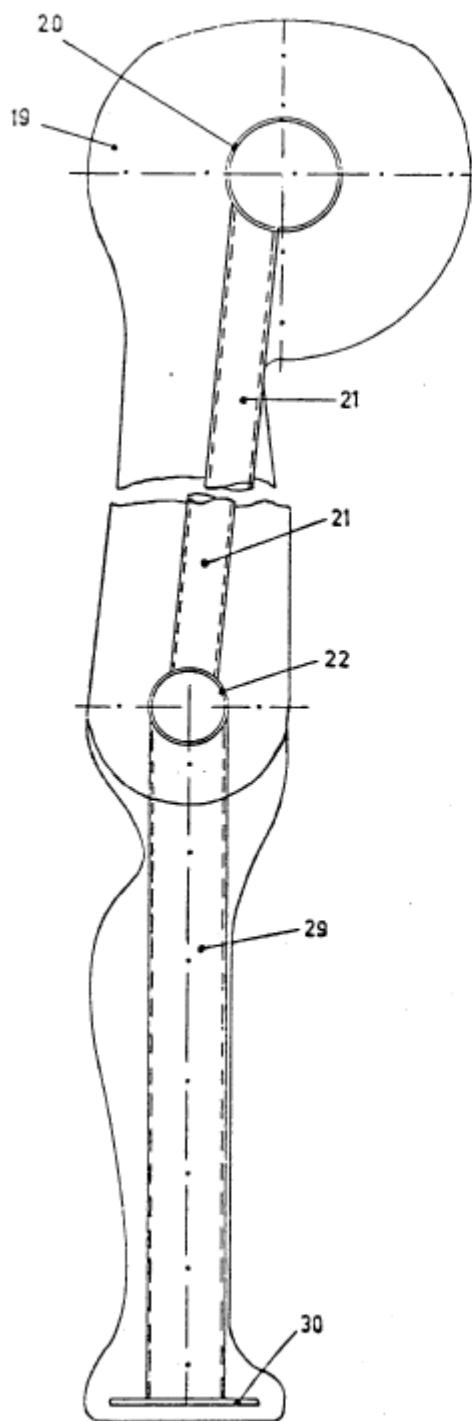
1. ÁBRA



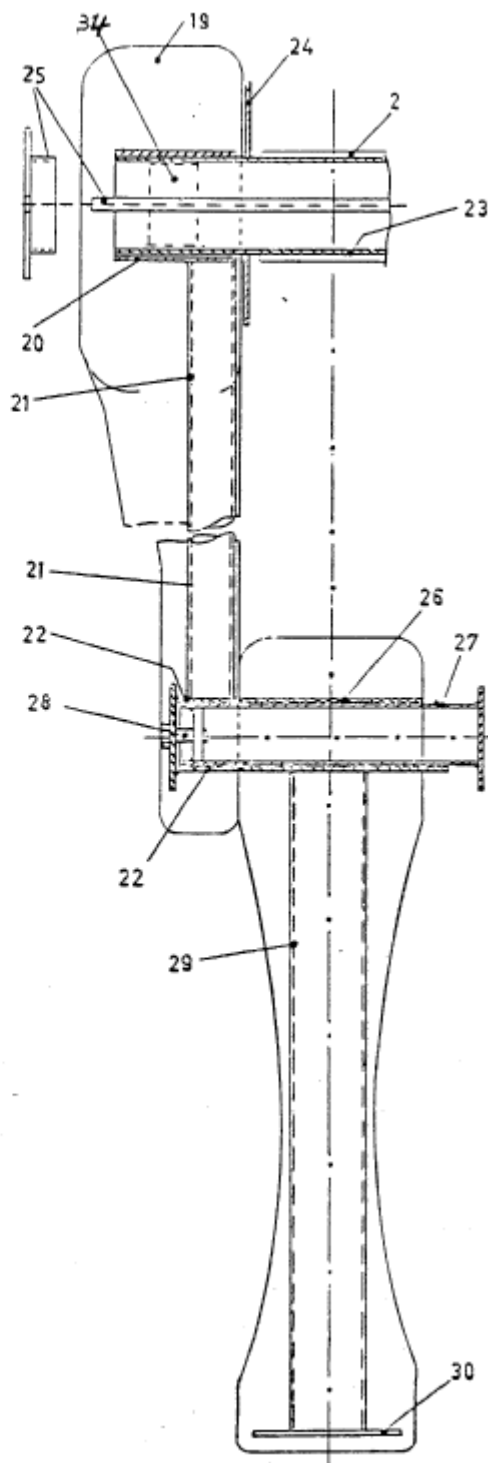
2. ÁBRA



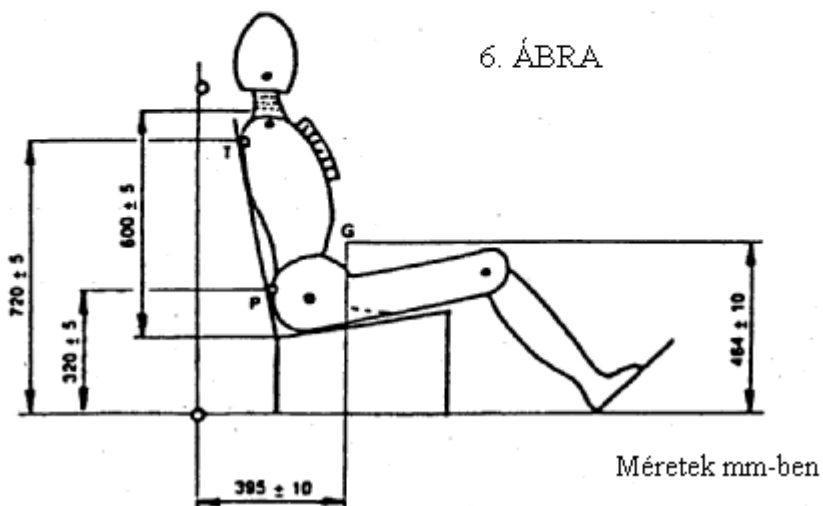
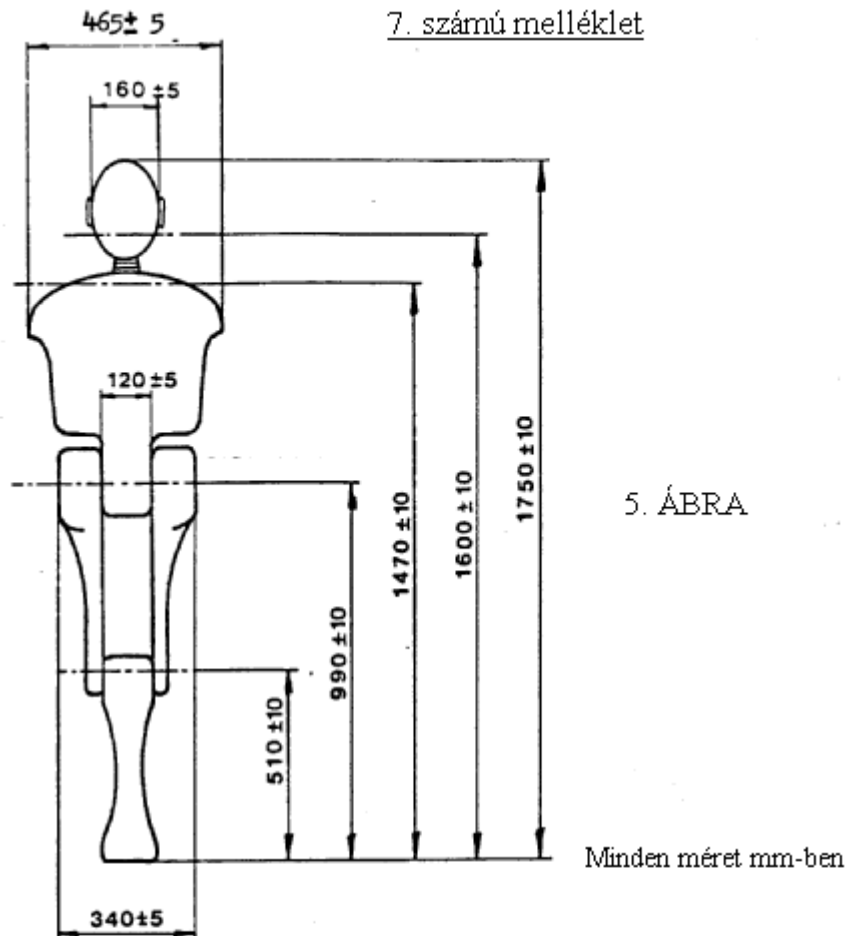
3. ÁBRA



4. ÁBRA



7. számú melléklet



- G = súlypont
 - T = törzs vonatkoztatási pontja (hátral a próbabábu középvonalán)
 - P = a medence vonatkoztatási pontja (hátral a próbabábu középvonalában)
- A P pontnál mért elmozdulás ne tartalmazzon forgó elemet a csípő tengelye és a függőleges tengely körül.

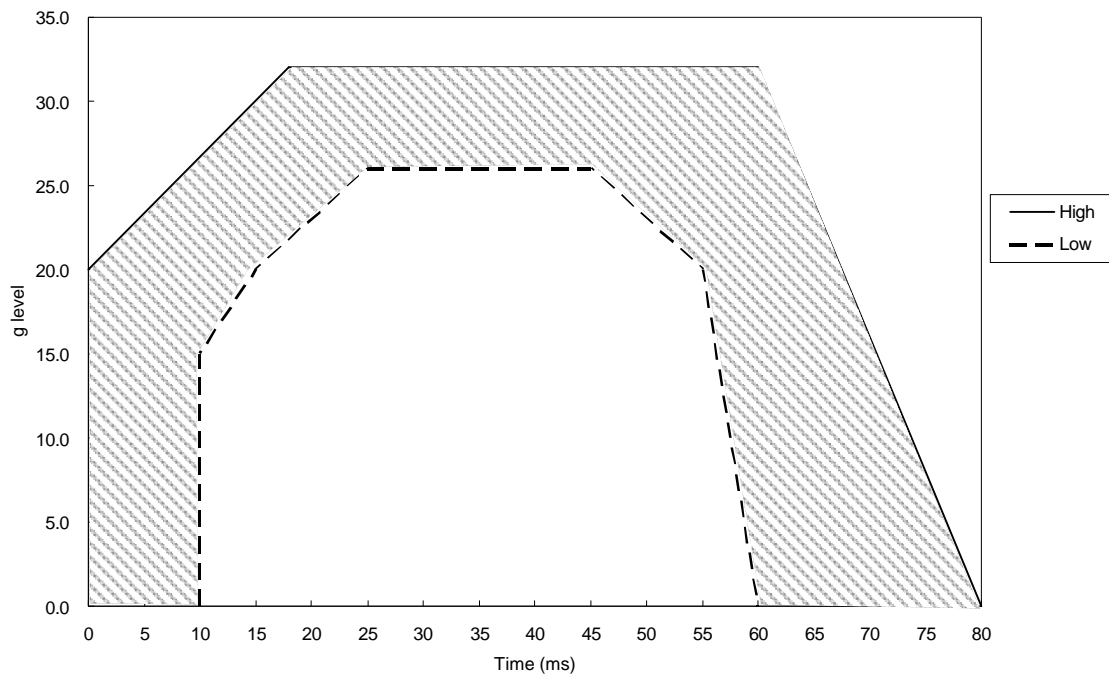
8. Melléklet

A KOCSI LASSULÁSI ILLETVE GYORSULÁSI GÖRBÉJÉNEK LEÍRÁSA AZ IDŐ
FÜGGVÉNYÉBEN

A kalibrálási és a mérési eljárások, minden esetben feleljenek meg az ISO 6487 (2002) nemzetközi szabványnak (2002); a mérőberendezés feleljen meg a 60 (CFC) frekvencia-osztályú mérőláncre vonatkozó követelményeknek.

A KÜLÖNBÖZŐ GÖRBÉK MEGHATÁROZÁSA

Idő (perc)	Gyorsulás (g)	
	Alacsony folyosó	Magas folyosó
0	-	20
10	0	-
10	15	-
15	20	-
18	-	32
25	26	-
45	26	-
55	20	-
60	0	32
80	-	0



A kiegészítő szegmens (lásd 7.7.4.2. bekezdés) csak a gyorsuló szápra vonatkozik

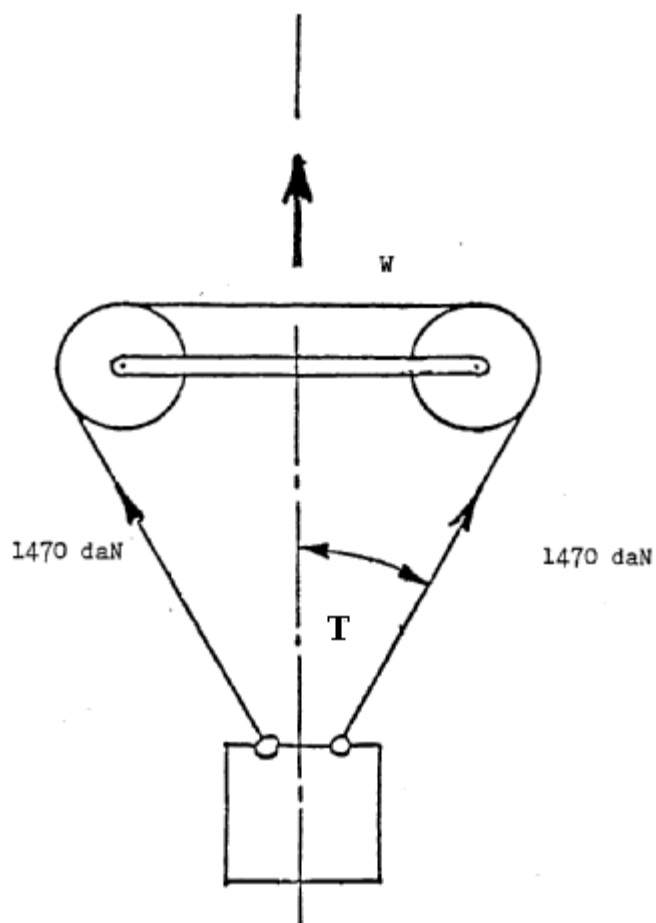
9. Melléklet

HASZNÁLATI UTASÍTÁS

Minden biztonsági övhöz a következő tartamú használati utasítást kell mellékelni annak az országnak a nyelvén, amelynek területén az övet kereskedelmi forgalomba kívánják hozni:

1. A beépítési utasítások (nem szükségesek, ha a jármű gyártója szereli be a biztonsági övet), amelyek meghatározzák milyen jármű-modellbe alkalmas a szerelvény és a szerelvény járműhöz való csatlakoztatásának helyes módszerét, beleértve a hevederek kidörzsölődése elleni védelemről szóló figyelmeztetést.
2. A használati utasítások (szerepelhetnek a járműkezelési és karbantartási utasításában is, ha a biztonsági övet a jármű gyártója szerelte be), amelyek meghatározzák azokat az utasításokat, amelyekkel a használó a legjobb eredményt éri el a biztonsági övvel. Ebben az esetben, az utasításokban hivatkozni kell:
 - (a) a szerelvény viselésének fontosságára minden utazás alatt;
 - (b) az öv viselésének helyes módja, különösen:
 - a csat előírásos helyzete,
 - a viselt öv szorosságának fontossága,
 - a hevederek megfelelő beállítása és a megcsavarodás elkerülésének szükségessége,
 - annak a fontossága, hogy minden övet csak egy személy viseljen, és különösen az, hogy ne helyezték az övet a felnőtt ölében ülő gyerekre.
 - (c) a csatok működésének módja;
 - (d) a beállító szerkezet működésének módja;
 - (e) minden olyan visszacsévéző működési módja, amely egybe van építve a szerelvényvel és annak ellenőrzése, hogy az retesz-el;
 - (f) az öv tisztítására és a tisztítás után a szükséges összeszerelésre ajánlott módszer;
 - (g) a biztonsági öv cseréjének szükségességét, amikor azt komoly balesetben használták vagy erősen kirojtosodott vagy szakadt, vagy amikor – ha az öv vizuális túlterhelés-jelzővel van felszerelve – további használatra való alkalmatlanságot mutat, vagy amikor a biztonsági övet előfeszítő szerkezettel szerelték fel és ez utóbbi már korábban működésbe lépett;
 - (h) az a tény, hogy az övet nem szabad sehogyan megváltoztatni vagy módosítani, mert ilyen változtatások hatástalanná tehetik az övet, és különösen ott, ahol a konstrukció lehetővé teszi a részek szétszerelését, utasítások biztosítsák a helyes összeszerelést.
 - (i) a tény, hogy az öv felnőtt méretű személyek használatára készült;
 - (j) az öv felcsévélése, amikor nincs használatban.
3. A 4N típusú visszacsévézővel felszerelt biztonsági övek esetében a használati utasításban és minden csomagoláson jelezni kell, hogy ez az öv nem alkalmas utasok szállítására szolgáló, kilencnél kevesebb ülőhellyel – beleértve a vezetőt – rendelkező gépjárművekbe történő beszerelésre.
4. A gyártó / felhasználó biztosítson a vásárló számára beszerelési utasítást minden olyan járműhöz, ahol Y hevedert használhatnak. A hámvö gyártója írja elő a kiegészítő megerősítő elemek beszerelését az Y hevederek bekötési pontjainál, és beszerelésüket minden olyan járműbe, ahol az elhelyezés biztosítva van.

10. Melléklet
KETTŐS CSAT VIZSGÁLATA

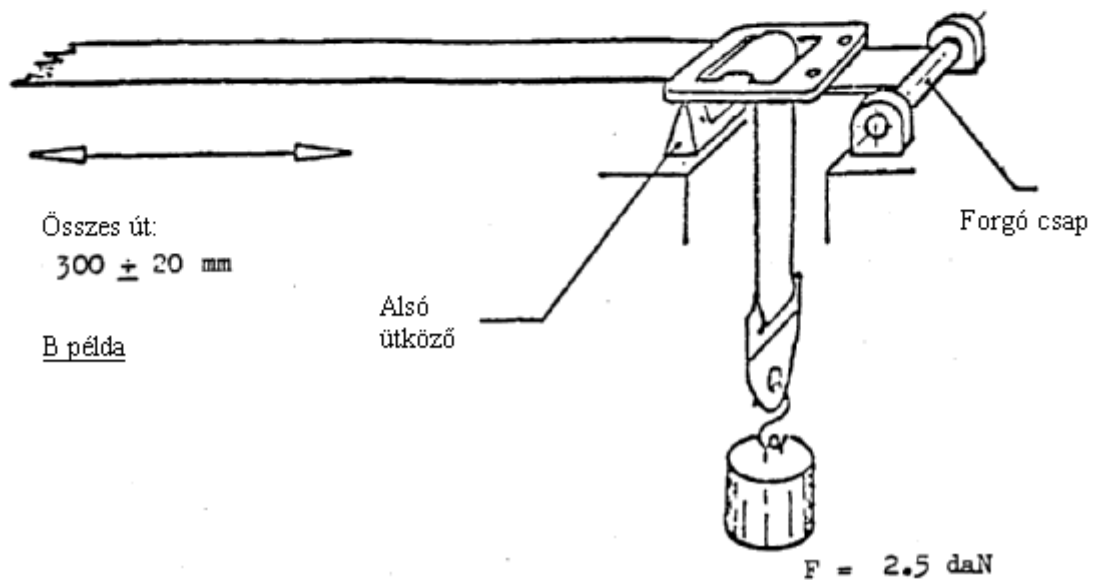
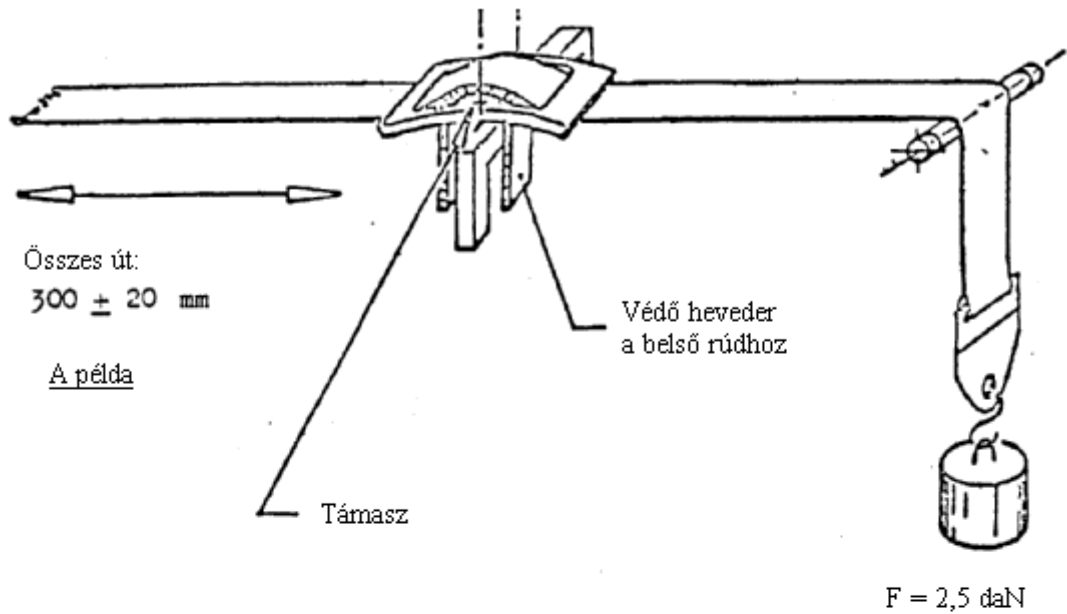


W = az alkalmazott terhelés

T = az a szög, amelyet a 7.5.5. és 7.7.1. bekezdésekben vázolt eljárás során létre kell hozni

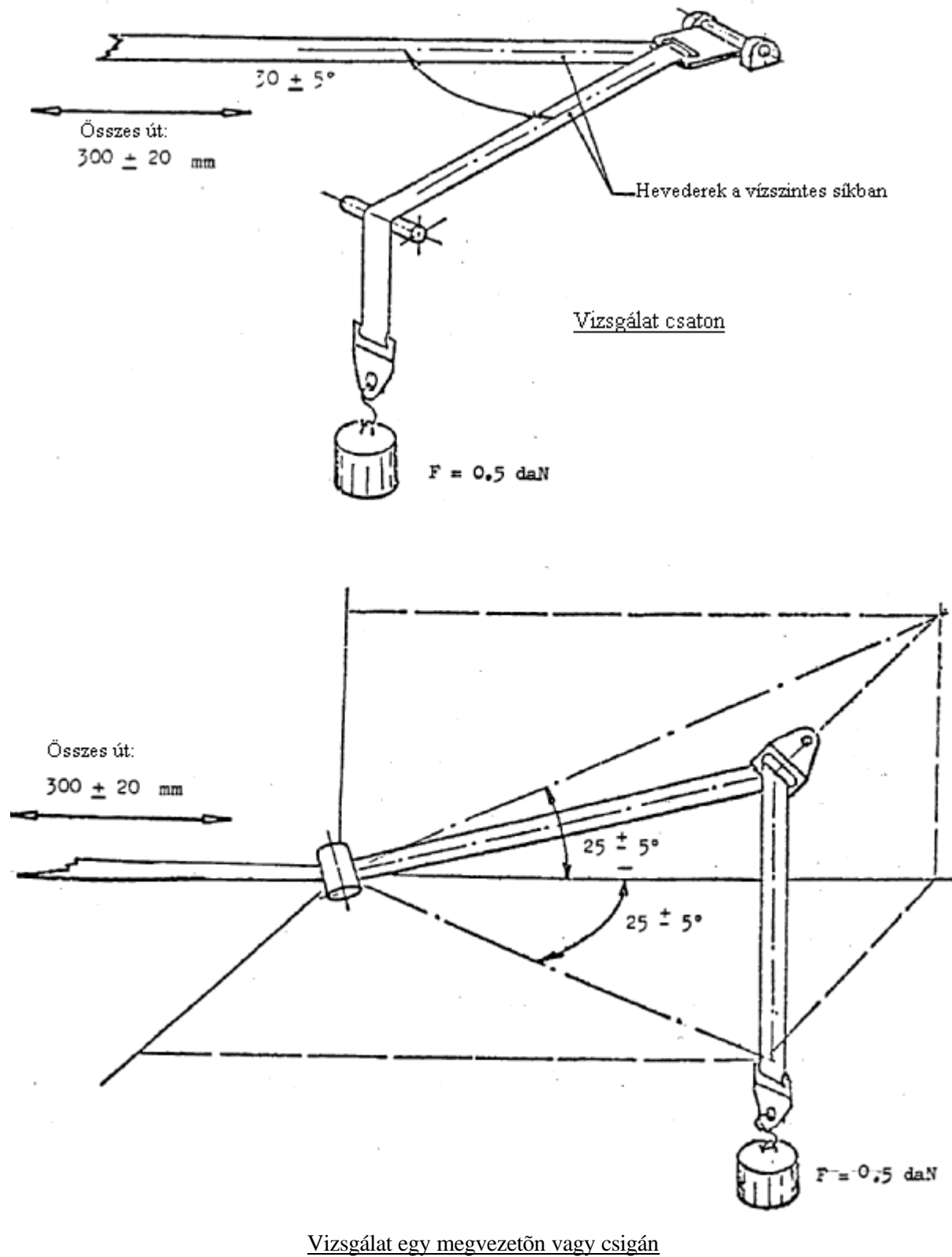
11. Melléklet
KOPÁS ÉS MIKROCSÚSZÁS VIZSGÁLATA

1. Ábra: 1. típusú eljárás



A beállító szerkezet típusának megfelelő vizsgálati elrendezés példái. Minden méret mm-ben.

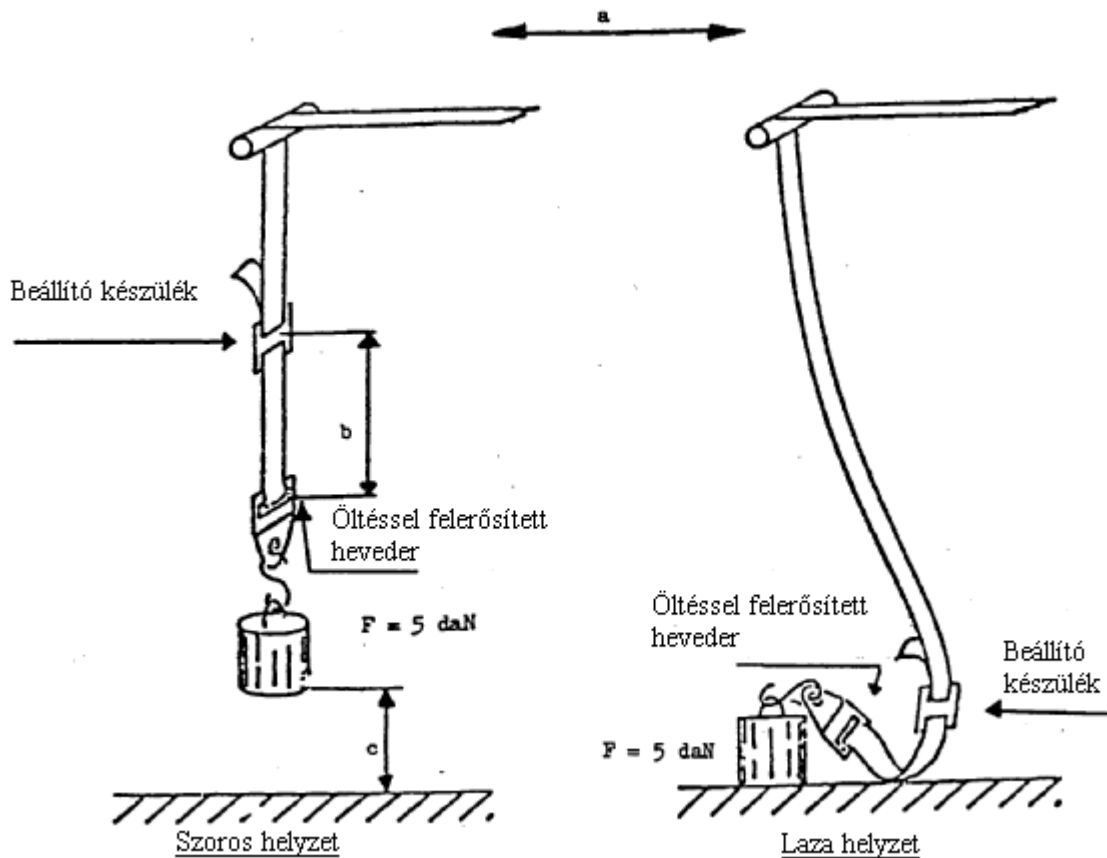
2. Ábra: 2. típusú eljárás



Minden méret mm-ben

3. Ábra: 3. típusú eljárás és mikrocsúszás vizsgálata

Méret	mm	tűrés (\pm mm)
teljes elmozdulás (a)	300	20
beállító szerkezet (b)	200	-
magasság talajszint felett (c)	100	20



Az 5 daN terhelés a vizsgáló szerkezeten merőlegesen legyen megvezetve úgy, hogy elkerülhető legyen a súly lengése és a heveder megcsavarodása.

A felerősítő szerkezetet ugyanúgy kell rögzíteni az 5 daN terheléshez, mint egy járműben.

12. Melléklet
KORRÓZIÓS VIZSGÁLAT

1. Vizsgáló berendezés

- 1.1. A berendezés ködkamrából, sóoldatos tartályból, megfelelően kondicionált sűrítettlevegő-ellátásból, egy vagy több porlasztó fúvókából, mintatartóból, a kamra fűtésére szolgáló berendezésből és a szabályozáshoz szükséges eszközökből álljon. A berendezés konstrukciójának mérete és részletei tetszőlegesen lehetnek feltéve, hogy a vizsgálati körülmények megfelelőek.
- 1.2. Biztosítsák, hogy a mennyezeten vagy a kamra falán összegyűlt oldat ne csepegjen a vizsgálati mintára.
- 1.3. Az oldat cseppjei, amelyek a vizsgált mintákról lehullnak, ne kerüljenek vissza a tartályba ismételt porlasztásra.
- 1.4. A berendezést ne készítsék olyan anyagból, amely befolyásolja a kőd korrodáló képességét.

2. A vizsgálati minták elhelyezése a ködkamrában

- 2.1. A mintákat - kivéve a visszacsévéelőket - a megvizsgálni szándékozott domináns felületre helyezve támasszák alá vagy függesszék fel a függőlegetől 15°-ra és 30°-ra, és lehetőleg párhuzamosan a kamrán keresztül menő vízszintes ködáram fő irányával.
- 2.2. A visszacsévéelőket támasszák alá vagy függesszék fel úgy, hogy a hevedert tároló orsó tengelye merőleges legyen a kamrán átáramló köd vízszintes fő áramlási irányára. A heveder kivezető része a visszacsévéelőben szintén nézzen szembe ezzel a fő iránnyal.
- 2.3. Minden mintát úgy kell elhelyezni, hogy lehetővé tegye a köd szabad leszállását minden mintára.
- 2.4. Minden mintát úgy kell elhelyezni, hogy a sóoldat ne csöpögjön egyik mintáról a másik mintára.

3. Sóoldat

- 3.1. A sóoldatot úgy kell elkészíteni, hogy 5 ± 1 rész nátriumkloridot 95 rész desztillált vízben feloldunk. A só alapjában véve mentes legyen nikkeltől és réztől, és száraz állapotban legfeljebb 0,1 % nátriumjodidot és legfeljebb 0,3 % szennyező anyagot tartalmazzon.
- 3.2. Az oldat olyan legyen, hogy amikor azt 35 °C-on porlasztják, az összegyűjtött oldat pH értéke 6,5 – 7,2 tartományba essen.

4. Levegő betáplálása

A sóoldat porlasztására szolgáló fúvóka vagy fúvókák sűrítettlevegő-ellátása mentes legyen olajtól és szennyeződéstől, és 70 kN/m² és 170 kN/m² közötti nyomású legyen.

5. Körülmények a ködkamrában

- 5.1. A ködkamra üzemi zónáját 35 ± 5 °C hőmérsékleten kell tartani. Ebben az üzemi zónában legalább két tiszta ködgyűjtőt kell elhelyezni úgy, hogy ne gyűjtsenek össze olajcseppeket sem a mintákról, sem más forrásokból. A gyűjtőket a vizsgálati minták közelében kell elhelyezni, az egyiket az egyik fúvóka közvetlen közelében és egyet a többi fúvókától a legtávolabbra. A köd olyan legyen, hogy a vízszintes gyűjtő felület minden egyes 80 cm²-re számítva minden gyűjtő óránként 1,0 – 2,0 ml oldatot gyűjtsön össze, ha átlagosan legalább 16 órán keresztül mérnek.
- 5.2. A fúvókát vagy a fúvókákat úgy kell irányítani vagy terelni, hogy a porlasztott sugár ne közvetlenül ütközzön a vizsgálati mintának.

14. Melléklet

A JÓVÁHAGYOTT TÍPUSSAL EGYEZŐ KIVITELŰ GYÁRTMÁNY ELLENŐRZÉSE

1. A biztonsági övek elégítsék ki azokat a követelményeket, amelyekre a következő vizsgálatokat alapították:
 - 1.1. Vészhelyzetben reteszelő visszacsévévelők reteszelési küszöbértékeinek és tartósságának ellenőrzése.

A 7.6.2. bekezdés rendelkezései szerint a legkedvezőtlenebb irányban, miután átesett a 7.6.1., 7.2. és 7.6.3. bekezdésben részletezett tartóssági vizsgálaton, mint a jelen Előírás 6.2.5.3.5. bekezdés szerinti követelményen.
 - 1.2. Önműködően reteszelő visszacsévévelő tartósságának ellenőrzése

A 7.6.1. bekezdés rendelkezései szerint, kiegészítve a 7.2. és 7.6.3. bekezdésben előírt vizsgálatokkal, mint a jelen Előírás 6.2.5.2.3. bekezdés követelményével.
 - 1.3. Hevederek szilárdsági vizsgálata kondicionálás után

A 7.4.2. bekezdésben leírt eljárás szerint a 7.4.1.1. – 7.4.1.5. bekezdések szerinti kondicionálás után.
 - 1.3.1. Hevederek szilárdsági vizsgálata koptatás után

A 7.4.2. bekezdésben leírt eljárás szerint a 7.4.1.6. bekezdésben leírt kondicionálás után.
 - 1.4. Mikrocúsás vizsgálat

A 7.3. bekezdésben leírt eljárás szerint.
 - 1.5. Merev részek vizsgálata

A 7.5. bekezdésben leírt eljárás szerint.
 - 1.6. A biztonsági öv vagy előrebukás-gátló rendszer teljesítmény-követelményeinek ellenőrzése dinamikai vizsgálattal
 - 1.6.1. Vizsgálatok kondicionálással
 - 1.6.1.1. A jelen Előírás 7.7. és 7.8. bekezdésében levő rendelkezések szerinti vészhelyzetben reteszelő vissza-csévévelővel szerelt övek és előrebukás-gátló rendszerek, amelyeknél olyan öveget használnak, amelyeknek a visszacsévévelőjét előzőleg a jelen Előírás 7.6.1. bekezdésében leírt 45.000 ciklusból álló tartóssági vizsgálatnak és ennek az Előírásnak a 6.2.2.4., 7.2. és 7.6.3. bekezdésében meghatározott vizsgálatoknak vetették alá.
 - 1.6.1.2. Automatikusan reteszelő visszacsévévelővel szerelt övek vagy előrebukás-gátló rendszerek: olyan, a jelen Előírás 7.8. és 7.8. bekezdésekben levő rendelkezések szerint használt öv, amelyet előzőleg a visszacsévévelő tartóssági vizsgálatára a 7.6.1. bekezdésben előírt 10.000 ciklusnak és a jelen Előírás 6.2.2.4., 7.2. és 7.6.3. bekezdésében előírt vizsgálatoknak is alávetettek.
 - 1.6.1.3. Statikus övek: a jelen Előírás 7.7. és 7.8. bekezdésében levő rendelkezések szerint, olyan biztonsági övön, amelyet a jelen Előírás 6.2.2.4. és 7.2. bekezdésében előírt vizsgálatnak vetettek alá.
 - 1.6.2. Vizsgálat kondicionálás nélkül

A 7.7. és 7.8. bekezdésben lefektetett rendelkezések szerint.
2. AZ ELLENŐRZÉS GYAKORISÁGA ÉS EREDMÉNYEK
 - 2.1. A jelen Melléklet 1.1. – 1.5. bekezdéseiben foglalt követelmények ellenőrző vizsgálatainak gyakorisága statisztikai és véletlenszerű legyen a rendszeres minőségbiztosítási eljárások egyikének megfelelően.
 - 2.1.1. Azon felül a vészhelyzetben reteszelő visszacsévévelőknél valamennyi egységet ellenőrizték:

- 2.1.1.1. vagy a 7.6.2.1. és 7.6.2.2. bekezdésben előírt követelmények szerint a legkedvezőtlenebb irányban, amikor is a vizsgálati eredmények elégséges ki a 6.2.5.3.1.1. és 6.2.5.3.3. bekezdések követelményeit;
- 2.1.1.2. vagy a 7.6.2.3. bekezdésben lefektetett követelmények szerint a legkedvezőtlenebb irányban. Mindazonáltal a billentési sebesség nagyobb is lehet az előírtnál, ha ez nem befolyásolja a vizsgálati eredményeket. A vizsgálati eredmények elégséges ki a 6.2.5.3.1.4. bekezdés követelményeit.
- 2.2. A jelen Melléklet 1.6. bekezdése szerinti dinamikai vizsgálattal való egyezőség esetében ezt a következő legkisebb gyakorisággal kell elvégezni:
- 2.2.1. Vizsgálat kondicionálással
- 2.2.1.1. Vészhelyzetben reteszelő visszacsévlővel ellátott övek esetében
- ha a napi termelés több mint 1000 öv, minden legyártott 100000 övből egy darabot minden két hétben egy legkisebb gyakorisággal,
 - ha a napi termelés kisebb vagy egyenlő 1000 öv, minden legyártott 10000 övből egy darabot évente egy legkisebb gyakorisággal a reteszelő szerkezet neve szerint^{1/}
- kell alávetni a jelen Melléklet 1.6.1.1. bekezdésben előírt vizsgálatnak.
- 2.2.1.2. Önműködően reteszelő visszacsévlővel szerelt övek és statikus övek esetében
- ha a napi termelés több mint 1000 öv, 100000 legyártott öv közül egyet, minden két hétben egy legkisebb gyakorisággal,
 - ha a napi termelés kisebb vagy egyenlő 1000 övvel, 10000 legyártott öv közül egyet, évente egy legkisebb gyakorisággal
- kell alávetni a jelen Melléklet 1.6.1.2. vagy 1.6.1.3. bekezdésében előírt vizsgálatnak.
- 2.2.2. Vizsgálat kondicionálás nélkül
- 2.2.2.1. Vészhelyzetben reteszelő visszacsévlővel szerelt övek esetében a következő számú mintát kell a fenti 1.6.2. bekezdésben előírt vizsgálatnak alávetni:
- 2.2.2.1.1. ha a napi termelés nem kevesebb, mint 5000 öv, 25000 legyártott öv közül kettőt, minden két nap két öv legkisebb gyakorisággal, a reteszelő szerkezet neve szerint;
- 2.2.2.1.2. ha a napi termelés kevesebb, mint 5000 öv, 5000 legyártott öv közül egyet, minden évente egy öv legkisebb gyakorisággal, a reteszelő szerkezet neve szerint.
- 2.2.2.2. Önműködően reteszelő visszacsévlővel szerelt övek és statikus övek esetében a következő számú mintát kell a fenti 1.6.2. bekezdésben előírt vizsgálatnak alávetni:
- 2.2.2.2.1. ha a napi termelés nem kevesebb, mint 5000 öv, 25000 legyártott öv közül kettőt, minden nap egy öv legkisebb gyakorisággal jóváhagyott típusonként;
- 2.2.2.2.2. ha a napi termelés kevesebb, mint 5000 öv, 5000 legyártott öv közül egyet, minden évente egy öv legkisebb gyakorisággal jóváhagyott típusonként.
- 2.2.3. Eredmények
- A vizsgálati eredmények elégséges ki a jelen Előírás 6.4.1.3.1. bekezdésben lefektetett követelményeket.
- A próbabábu menetirányban előre történő elmozdulása szabályozható a jelen Előírás 6.4.1.3.2. bekezdés (vagy 6.4.1.4. bekezdés) szerint a kondicionálással végzett vizsgálat során a jelen Melléklet 1.6.1. bekezdése szerint egyszerűsített eljárás alkalmazásával.

^{1/} Jelen mellékelt céljára a "reteszelő szerkezet neve" kifejezés minden olyan vészhelyzetben reteszelő visszacsévlő szerkezet, amely csak az érzékelő szerkezet beállítása és a jármű referencia tengelyei között a szögek tekintetében különbözik egymástól.

- 2.3. Ahol a vizsgálati minta hibásnak bizonyul egy olyan vizsgálat során, amelynek alávetették, akkor egy további vizsgálatot kell elvégezni ugyanolyan követelmények szerint legalább három másik mintán. Dinamikai vizsgálat esetén, ha az utóbbiak közül egy hibásnak minősül a vizsgálat alatt, akkor a jóváhagyás birtokosa vagy megfelelően meghatalmazott képviselője értesítse a típusjóváhagyást kiadó hatóságot arról, hogy milyen megfelelő intézkedéseket tettek a jóváhagyott típussal megegyező kivitelű gyártmány helyreállítására.

15. Melléklet

ELJÁRÁS A "H" PONT ÉS AZ ÜLÉSHELYZET VALÓSÁGOS TORZÓSZÖGÉNEK MEGHATÁROZÁSÁHOZ GÉPJÁRMŰVEKBEN

1. ALKALMAZÁSI TERÜLET

Az ebben a Mellékletben leírt eljárást a „H” pont helyzetének és a valóságos törzsszögnek a megállapítására alkalmazzák a gépjárművekben levő egy vagy több ülési helyzetre, valamint a mért adatok és a jármű gyártója által megadott jellemzők közti összefüggés ellenőrzésére.^{1/}

2. MEGHATÁROZÁSOK

Ennek a Mellékletnek a szempontjából:

- 2.1. „Vonatkoztatási adatok” egy üléshelyzet egy vagy több alábbi jellemzőit jelentik:
- 2.1.1. a „H” pont és az „R” pont és ezek viszonya,
- 2.1.2. a valóságos törzsszög és a névleges törzsszög és ezek összefüggése.
- 2.2. „Háromdimenziós ‘H’ pont gép” (3-DH gép) azt a próbabábut jelenti, amelyet a „H” pont és a valóságos törzsszög meghatározására használnak. Ezt a szerkezetet ennek a Mellékletnek az 1. Függeléké írja le.
- 2.3. „H’ pont” a járműülésen – az alábbi 4. bekezdés szerint – beállított háromdimenziós próbabábu törzse és combja közti csukló középpontját jelenti. A „H” pont a próbabábu mindkét oldalán levő „H” pont irányzó nyílása közötti tengelyvonal közepében van. A „H” pont elméletileg megfelel az „R” pontnak (az alábbi 3.2.2. bekezdésben megadott tûrésekkel). A 4. bekezdésben leírt módszer szerint egyszer már meghatározott „H” pont az üléspárna szerkezetéhez viszonyítva rögzített pontnak minősül és azzal együtt mozog, ha az ülést állítják.
- 2.4. „R” pont vagy az „ülöhely vonatkoztatási pontja” a gyártó által minden ülöhelyre a háromdimenziós vonatkoztatási rendszerben meghatározott pontot jelenti.
- 2.5. „Törzsvonal” a háromdimenziós próbabábu törzse gerincrúdjának a középvonalát jelenti teljesen hátsó helyzetben.
- 2.6. „Valóságos törzs-szög” a „H” ponton átmenő függőleges és a törzs egyenese által bezárt szöget jelenti a háromdimenziós próbabábu háttámla-szög mérőjének felhasználásával mérve. A valóságos törzsszög elméletileg megfelel a megtervezett törzsszögnek (tûrését lásd az alábbi 3.2.2. bekezdésben).
- 2.7. „Tervezett törzs-szög” az „R” ponton átmenő függőleges és a törzs egyenese által bezárt szöget jelenti olyan helyzetben mérve, amely megfelel a járművet gyártó által előírt háttámla-helyzetnek.

^{1/} A nem első ülések bármely ülési helyzetében, ahol a „H” pont nem határozható meg a „háromdimenziós ‘H’ pont-géppel vagy eljárással, az ‘R’ pont – a gyártó jelölése szerint – mint vonatkoztatási alap alkalmazható az illetékes hatóság választása szerint.

- 2.8. „Utass középíkjá” (C/LO) az mindegyik kijelölt ülés helyzetbe helyezett háromdimenziós próbabábu középíkjá; Ezt az Y tengelyen levő „H” pont koordinátája jellemzi. Egyedi üléseknél az utass középíkjá egybeesik az ülés középíkjával. Más üléseknél az utass középíkját a gyártó határozza meg.
- 2.9. „Háromdimenziós vonatkoztatási rendszer” a jelen Melléklet 2. Függelékében leírt rendszert jelenti.
- 2.10. „Vonatkoztatási pontok” a járműkarosszérián elhelyezett fizikai pontok (furatok, felületek, jelek vagy bemetszések), amelyeket a gyártó határoz meg.
- 2.11. „Jármű mérési helyzete” a járműnek a háromdimenziós vonatkoztatási rendszerben – a vonatkoztatási pontok koordinátái – által meghatározott helyzetét jelenti.

3. KÖVETELMÉNYEK

3.1. Adatszolgáltatás

Minden ülőhelyzetre, – ahol vonatkoztatási adatok szükségesek ahhoz, hogy bizonyítsák a jelen Előírás követelményeinek teljesítését – a következő adatokat kell szolgáltatni ennek a Mellékletnek a 3. Függelékében előírt formában:

- 3.1.1. az „R” pont koordinátáit a háromdimenziós vonatkoztatási rendszerben,
- 3.1.2. a megtervezett törzs-szöveget,
- 3.1.3. minden olyan utalást, amelyek szükségesek az ülésnek (ha állítható) a beállításához az alábbi 4.3. bekezdésben előírt mérési helyzetbe.
- 3.2. A mért és a megtervezett jellemzők közötti viszony
- 3.2.1. A „H” pontnak az alábbi 4. bekezdésben leírt módszerrel meghatározott koordinátáit és a valóságos törzsszög értékét össze kell hasonlítani vagylagosan az „R” pont koordinátáival és a tervezett törzsszög a gyártó által előírt értékeivel.
- 3.2.2. Az „R” pont és a „H” pont viszonylagos helyzete, valamint a megtervezett és a valóságos törzsszög közötti viszony a kérdéses ülőhelyzet esetén akkor minősül kielégítőnek, ha a koordináták által meghatározott „H” pont egy olyan 50 mm vízszintes és függőleges oldalhosszúságú négyzögon belül van, amelynek átlói az „R” pontban metszik egymást, és ha a valóságos törzsszög értéke a megtervezett 5° törzsszög értékén belül van.
- 3.2.3. Ha a fenti feltételek teljesülnek, az „R” pontot és a megtervezett törzsszöveget kell használni a jelen Előírás szerinti megfelelés bizonyítására.
- 3.2.4. Ha a „H” pont vagy a valóságos törzs-szög nem elégíti ki a fenti 3.2.2. bekezdés követelményeit, akkor még kétszer (összesen háromszor) meg kell határozni a valóságos törzs-szöveget. Abban az esetben, ha az így elvégzett három mérés közül kettőnek az eredménye kielégíti a követelményeket, úgy az előző 3.2.3. bekezdés feltételeit kell alkalmazni.
- 3.2.5. Ha az előző 3.2.4. bekezdésben említett három vizsgálati eredmény közül kettő nem elégíti ki a fenti 3.2.2. bekezdés követelményeit, vagy ha az ellenőrző vizsgálat nem végezhető el, mert a járművet gyártó nem szolgáltatott adatokat az „R” pont helyzetéhez vagy a megtervezett törzsszöghöz. A három mérési pont közepét vagy a három mért szög átlagát használják, és tekintsek alkalmasnak minden olyan esetben, amikor az „R” pontra vagy a tervezési törzsszögre hivatkoznak ebben az Előírásban.
4. A "H PONT" ÉS A VALÓSÁGOS TÖRZSSZÖG MEGHATÁROZÁSÁNAK VIZSGÁLATI MÓDSZERE
- 4.1. A járművet a vizsgálat megkezdése előtt a gyártó kívánságára 20 ± 10 °C-on kell kondicionálni azért, hogy az ülés anyagának hőmérséklete elérje a szobahőmérsékletet. Ha a vizsgálandó ülésre addig még soha senki nem ült, akkor 70 – 80 kg tömegű személyt vagy próbabábut kell

ültetni 2 x 1 percig az üléspárna és a háttámla meghajlítása céljából. A gyártó kérésére valamennyi szerelt ülés legalább 30 percig maradjon tehermentes a háromdimenziós próbabábu elhelyezése előtt.

- 4.2. A járművet a fenti 2.11. bekezdésben meghatározott mérési helyzetbe kell hozni.
 - 4.3. Az ülést – ha állítható – először a járművet gyártó által előírt leghátsó szokásos vezetési vagy utazási helyzetbe kell állítani, csak az ülés hosszirányú beállítását véve figyelembe, kizárva a nem szokásos vezetési vagy utazási helyzetekhez használt ülés-beállításokat. Ahol az ülés beállításának más módjai is vannak (pl. függőleges, szögben döntés, háttámla, stb.) úgy ezeket a jármű gyártója által előírt helyzetbe kell beállítani. Függesztett üléseknél a függőleges helyzetet szilárdan kell rögzíteni a gyártó által előírt szokásos vezetési helyzetnek megfelelően.
 - 4.4. Az ülőhelynek azt a területét, amellyel a háromdimenziós próbabábu érintkezik, megfelelő méretű és szövésű pamutmuszlin anyaggal kell letakarni, ami úgy jellemezhető, mint 18,9 szál/cm² sűrűségű és 0,228 kg/m² fajlagos tömegű tiszta pamutszövet vagy ezzel egyen-értékű kötött vagy nem szőtt textilanyag. Ha vizsgálatot a járművön kívül végzik, akkor a padló, amelyre az ülést helyezik, ugyanolyan lényeges jellemzőkkel ^{2/} rendelkezzen, mint amilyen annak a járműnek a padlója, ahol az ülést alkalmazni fogják.
 - 4.5. A háromdimenziós próbabábu ülő- és hátrészét úgy kell elhelyezni, hogy az utas középsíkja (C/LO) egybeessen a háromdimenziós próbabábu középsíkjával. A gyártó kérésére a háromdimenziós próbabábu a C/LO-hoz viszonyítva befele mozoghat, ha a háromdimenziós próbabábu annyira kilóg kifelé, hogy az ülés széle nem teszi lehetővé a próbabábu szintezését.
 - 4.6. Csatlakoztassák a lábfejből és a lábszárból álló összeállítást – vagy önállóan, vagy a T-rúdból és a lábszárból álló összeállítást használva – az ülephez. A „H” pont irányzónyílásán átmenő egyenes legyen párhuzamos a talajszinttel és merőleges az ülés hosszirányú középsíkjára.
 - 4.7. A háromdimenziós próbabábu lábainak helyzetét a következőképpen kell beállítani:
 - 4.7.1. Ha a kiválasztott ülés helyzet a vezetőülés és a mellső szélső utasülés
 - 4.7.1.1. a lábakat úgy kell előre elmozdítani, hogy azok természetes helyzetüket foglalják el a padlón, vagy – szükség esetén – a lábpedálok között. Ott, ahol lehetséges, a bal lábat körülbelül ugyanolyan távolságra kell a háromdimenziós próbabábu középsíkjától balra elhelyezni, mint amilyen távolságra van a jobb láb jobbra. A háromdimenziós próbabábu keresztirányú beállítását ellenőrző szintezőt szükség esetén vízszintesre kell állítani vagy az ülés lap újraállításával, vagy a lábak és lábszárak hátrafele állításával.
 - 4.7.1.2. Ha a bal lábat nem lehet a jobb lábbal párhuzamba állítani, és a bal láb nem támaszkodik a jármű szerkezeti részére, azt addig kell mozgatni, amíg rá nem támaszkodik a szerkezeti részre. A „H” pont irányzónyílásainak beállítását továbbra is fenn kell tartani.
 - 4.7.2. Ha a kiválasztott ülés helyzet a hátsó szélső ülések:

A hátsó szélső ülések és pótülések esetén a lábakat a gyártó előírásainak megfelelően kell elhelyezni. Ha ezek után a lábfejek különböző szintű padlórészekre fekszenek fel, az a láb, amelyik először érintkezik a mellső üléssel, vonatkozási alapul szolgál, és a másik lábfejet úgy helyezték el, hogy a szerkezet ülésének a keresztirányt mutató szintezője víz-szintest mutasson.
 - 4.7.3. Egyéb kijelölt ülés helyzetekA fenti 4.7.1. bekezdésben előírt általános szabályt kövessék azzal a kivétellel, hogy a lábak elhelyezése a gyártó előírásainak megfelelő legyen.
- 4.8. Helyezzék fel a súlyokat a lábszár és a comb súlytartóira és szintezzék a próbabábut.

^{2/} Dőlési szög, magasságkülönbség az ülés felszerelésénél, felületi textúra, stb.

- 4.9. Döntsek előre a hátrészt a mellső ütközésig és húzzák el a T-rúddal a háromdimenziós próbabábut az ülés háttámlájától. Végezzék el a háromdimenziós próbabábu ismételt beállítását az ülésen az alábbi eljárások valamelyikével:
- 4.9.1. Ha a háromdimenziós próbabábu hajlamos a hátracsúszásra, alkalmazzák a következő eljárást. A háromdimenziós próbabábut addig kell hátracsúsztatni, amíg nem kell vízszintes terhelést kifejteni a T-rúdra, azaz amíg az ülep nem érintkezik a háttámlával. Ha szükséges ismét állítsák be a lábszárakat.
- 4.9.2. Ha a háromdimenziós próbabábu nem hajlamos a hátracsúszásra, a következő eljárást kell alkalmazni. A háromdimenziós próbabábut csúsztassuk hátrafele vízszintesen, hátrafele ható terhelést fejtve ki a T-rúdra mindaddig, amíg az ülep a háttámlával nem érintkezik (lásd e Melléklet 1. Függelékének 2. ábráját).
- 4.10. Fejtsenek ki 100 ± 10 N erőt a háromdimenziós próbabábu hát- és ülep-részére a csípő-körcikk és a T-rúd metszéspontjában. Az erőt abban az irányba kell kifejteni, amely a fenti metszéspontot közvetlenül a comb-rúd-ház feletti pontban keresztezi (lásd e Melléklet 1. Függelékének 2. ábráját). Majd támasszák a hátrészt óvatosan az ülés háttámlájához. A további eljárás egész ideje alatt akadályozzák, hogy a háromdimenziós próbabábu előrecsússzon.
- 4.11. Helyezzék el a jobb és bal fenéksúlyokat, majd váltakozva a nyolc törzssúlyt. A háromdimenziós próbabábut tartásuk szintben.
- 4.12. A hátrészt döntsek előre, hogy az ne érjen az üléstámlához. A háromdimenziós próbabábut 10° szögben (a függőleges középsík mindkét oldalán 5°) egymás után háromszor billegtessék ide-oda a próbabábu és az üléstámla között esetlegesen fennmaradó súrlódás megszüntetése érdekében.

A billegtetés alatt a háromdimenziós próbabábu T-rúdja hajlamos lehet az előírt vízszintes és függőleges beállítástól való eltérésre. Ezért a billegtetés alatt a T-rúdat megfelelő oldalirányú terheléssel tartásuk fogva. A próbabábu billegtetése és a T-rúd helyben tartása közben gondosan ügyeljenek arra, hogy valamilyen gondatlan külső terhelés ne keletkezzen függőlegesen vagy mellső és hátsó irányban.

A háromdimenziós próbabábu lábait a fenti művelet alatt nem kell sem megfogni, sem mozgásukban korlátozni. Ha a lábak mégis helyzetet változtatnak, hagyják azokat pillanatnyilag abban az állapotban.

A hátrészt óvatosan támasszák az üléstámlának, és ellenőrizni kell a két szintező zéró helyzetét. Ha a háromdimenziós próbabábu billegtetése során előfordul a lábak bármiféle elmozdulása, eredeti helyzetüket a következőképpen kell visszaállítani:

Emeljék fel mindegyik lábat felváltva a padlóról az elkerülhetetlenül szükséges legkisebb mértékben addig, amíg járulékos lábmozgás nincs. Felemelésük alatt a lábak szabadon mozogjanak; semmiféle mellső vagy oldalirányú terhelésnek ne legyenek kitéve. Amikor a lábak visszakerülnek eredeti alsó helyzetükbe, a sarkak az e célra kijelölt szerkezeti résszel érintkezzenek.

Vizsgálják az oldalirányú szintező zéró helyzetét. Ha szükséges, a hátrész tetejére olyan oldalirányú terhelést alkalmazzanak, ami elégséges a háromdimenziós próbabábu ülepének szintezéséhez ülésen.

- 4.13. Akadályozzák meg a T-rúd segítségével a háromdimenziós próbabábu előrecsúszását az üléspárnán a következő eljárással:
- a hátrészt támasszák az üléstámlának;
 - felváltva fejtsenek ki és szüntessünk meg a hatszög-rúdra ható 25 N-nál nem nagyobb hátrafele irányuló vízszintes terhelést kb. a törzssúlyok középpontjának magasságában mindaddig, amíg a terhelés megszüntetése után a csípőszögmérő nem jelzi, hogy a

stabil állapot beállt. Gondosan ügyeljenek, hogy a háromdimenziós próbabábut ne tegyék ki semmiféle lefele ható vagy oldalirányú terhelésnek. Ha szükségessé válik a háromdimenziós próbabábu újabb szintállítása, forgassák a hátrészt előre, szintezzék újra és ismételjék meg az eljárást a 4.12. bekezdéstől kezdve.

- 4.14. Mérések elvégzése:
 - 4.14.1. Mérjék meg a „H” pont koordinátáit a háromdimenziós vonatkoztatási rendszerben.
 - 4.14.2. A valóságos törzsszöget olvassák le a háromdimenziós próbabábu a hátgerinc-rúd teljesen hátsó állásban levő hátszögmérőjén.
- 4.15. Ha a háromdimenziós próbabábu új beállítása szükséges, akkor ennek megkezdése előtt legalább 30 percig ne terheljék az ülést. A háromdimenziós próbabábut az ülésen a vizsgálat elvégzéséhez szükséges időn túl ne terheljék.
- 4.16. Ha az ülés ugyanabban az ülésorban azonosnak tekinthető (padszerû ülések, azonos ülések, stb.), csak egy „H” pontot és egy „valóságos törzsszöget” kell meghatározni minden egyes ülésorra, a jelen Melléklet 1. Függelékében leírt háromdimenziós próbabábut arra a helyre ültetve, amelyet a sor jellemzőjének lehet tekinteni. Ez a hely lehet:
 - 4.16.1 mellső ülésor esetében a vezető ülése;
 - 4.16.2 hátsó ülésor vagy sorok esetében az egyik szélső ülés.

15. Melléklet – 1. Függelék

HÁROMDIMENZIÓS PRÓBABÁBÚ LEÍRÁSA^{*/} (3-DH gép)

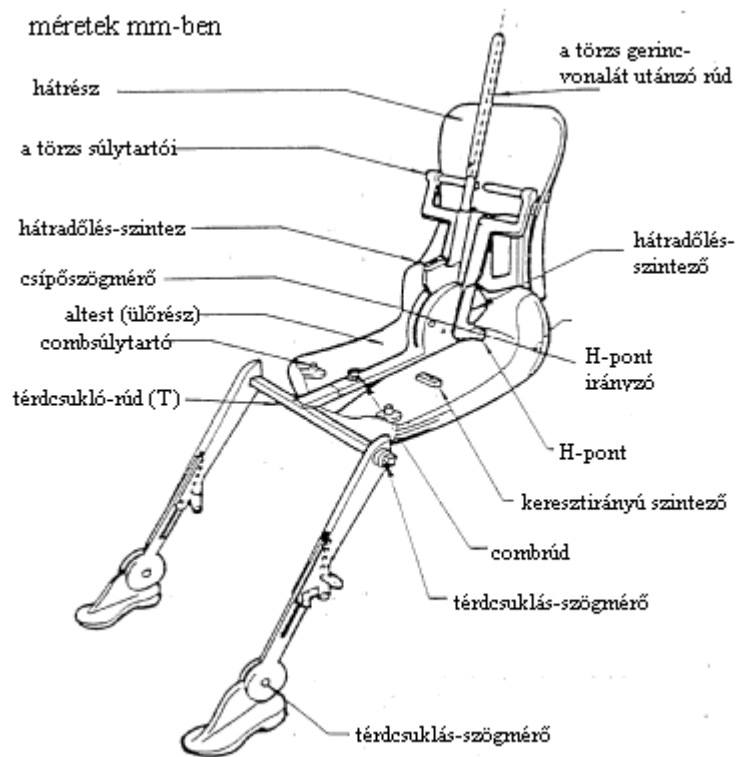
1. Hátrész és ülep

A próbabábu hátrésze és ülepe megerősített műanyag és fém. Ezek az emberi test törzsét (torzó) és combjait utánozzák és a „H” pontban csuklóval illeszkednek egymáshoz. A „H” ponthoz szintén csuklósan csatlakozik egy szögmérős gerincrúd a valóságos törzsszög mérése céljából. Az ülephez erősített állítható combrúd a combok középvonalát határozza meg, és alapvonalként szolgál a csípőszög-mérő számára.

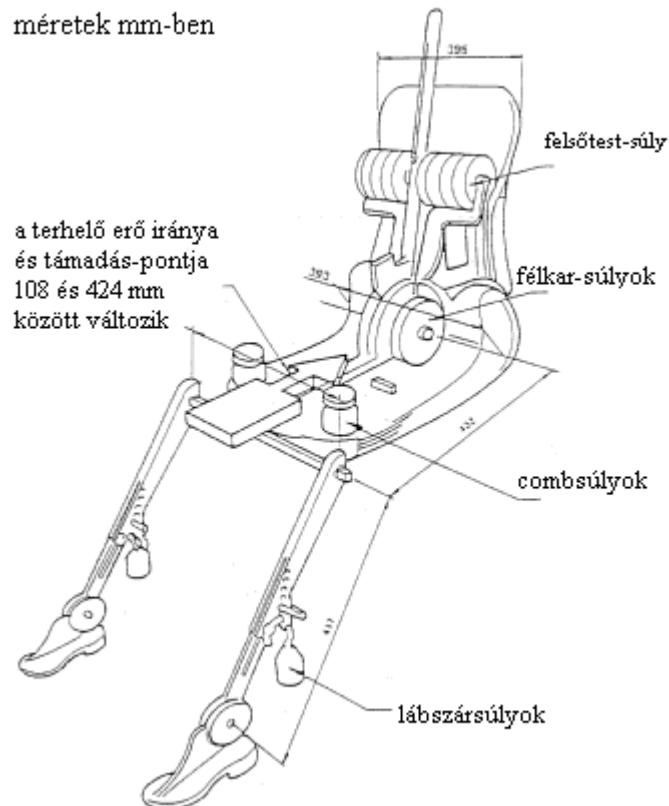
2. Test és láb elemei

Az alsó lábelemek a térdeket összekötő térdcsukló-rúd (T-rúd) segítségével csatlakoznak az ülephez, ami oldalsó kiterjesztése az állítható combrúdnak. Az alsó lábelemekbe szögmérők vannak befoglalva a térd becsuklási szögének méréséhez. A lábszár és a lábfej megfelelően kalibrálva van a lábfej hajlásszögének méréséhez. Két szintező libella szolgálja a próbabábu térbeli helyzetének beállítását. Az egyes testrészek tömegének megfelelő súlyok vannak elhelyezve a megfelelő súlypontokban abból a célból, hogy biztosítsa egy 76 kg tömegű felnőtt férfi tömegének megfelelő ülésbenyomódást. A háromdimenziós próbabábu valamennyi csuklós csatlakozását ellenőrizték, hogy azok szabadon, észlelhető súrlódás nélkül mozognak-e.

^{*/} Háromdimenziós próbabábura vonatkozó részletes felvilágosítást ad: Society of Automotive Engineers (SAE), 400 Commonwealth Drive, Warrendale, Pennsylvania 15096, USA. A próbabábu megfelel az ISO 6549-1980 szabványnak.



1. Ábra – a 3-DH gép elemeinek jelölése

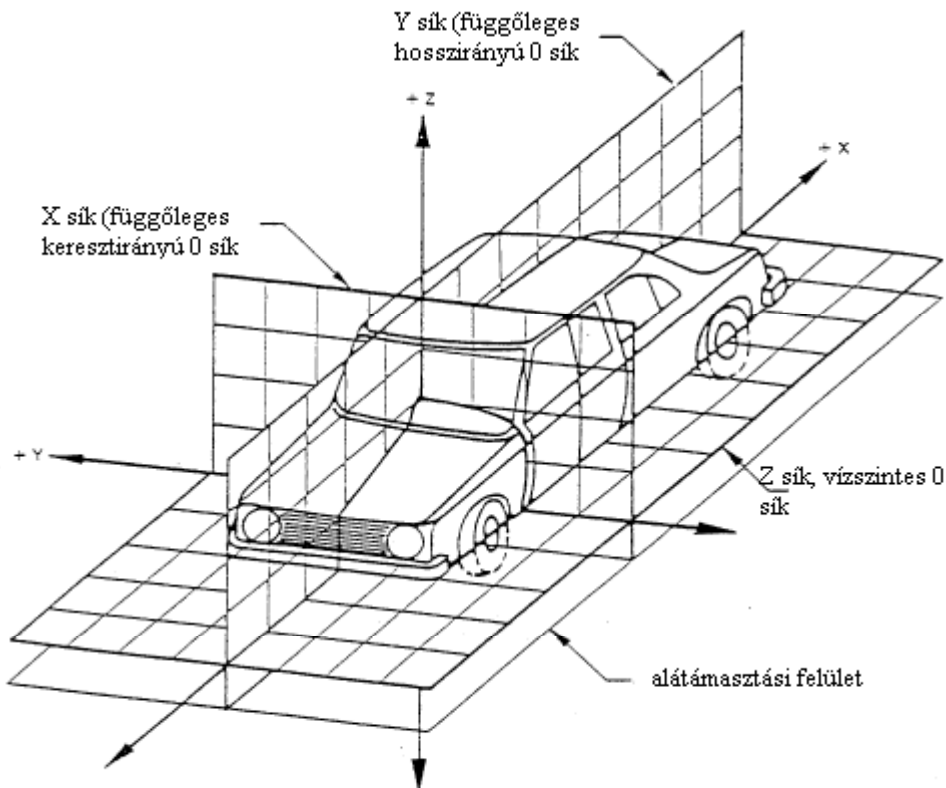


2. Ábra –3-DH gép elemeinek méretei és terhelési eloszlása

15. Melléklet - 2. Függelék

HÁROMDIMENZIÓS VONATKOZTATÁSI RENDSZER

1. A háromdimenziós vonatkoztatási rendszert három – a jármű gyártója által megválasztott – ortogonális (derékszögű) sík határozza meg (lásd ábrát)*/
2. A jármű mérési helyzetét az alátámasztási felületen olyan helyzetbe kell állítani, hogy a megjelölések koordinátái feleljenek meg a gyártó által megadott értékeknek.
3. Az „R” pont és a „H” pont koordinátáit a jármű gyártója által feltüntetett jelekhez viszonyítva kell megállapítani.



Ábra – Háromdimenziós vonatkoztatási rendszer

15. Melléklet – 3. Függelék

ÜLŐHELYRE VONATKOZÓ VONATKOZTATÁSI ADATOK

1. A vonatkoztatási adatok kódolása
A vonatkoztatási adatokat mindegyik ülőhelyre egymást követően kell jegyzékbe foglalni. Az ülőhelyek azonosítása kétjegyű kóddal történik. Az első kódjel egy arab szám és az ülés-sor sorszámát jelöli, a jármű elejétől hátrafele számítva. A második kódjel egy nagybetű, amely az ülőhely helyét jelöli az ülés-sorban, menetirányban nézve. A következő betűket kell használni:
L = bal
C = középső
R = jobb
2. A jármű mérési helyzetének leírása
2.1. A kiindulási jelölések leírása
„X”
„Y”

*/ A hivatkozási rendszer megfelel az ISO 4130-1978 szabványnak

- „Z”
- 3. A vonatkoztatási adatok jegyzéke
- 3.1. Ülőhely.....
- 3.1.1. Az „R” pont koordinátái:
 - „X”
 - „Y”
 - „Z”
- 3.1.2. Előírt törzs-szög
- 3.1.3. Az ülés-állítás követelményei^{*/}
 - Vízszintesen.....
 - Függőlegesen
 - Szögben
 - Törzs-szögben.....

Megjegyzés: Ebben a jegyzékben sorolják fel a 3.2.,3.3., stb. számok alatt a többi ülésre vonatkozó adatokat.

^{*/} A nem kívánt rész töröljék.

16. Melléklet

MINIMÁLIS KÖVETELMÉNYEK BIZTONSÁGI ÖVEKHEZ ÉS VISSZACSÉVÉLŐKHÖZ

Jármű kategória	Előre néző ülőhelyzet				Előre néző ülés
	Külső ülés		Középső ülés		
	Elöl	Máshol	Elöl	Máshol	
M1	Ar4m	Ar4m	Ar4m	Ar4m	B, Br3, Br4m
M2 ≤ 3.5 t	Ar4m, Ar4Nm	Ar4m, Ar4Nm	Ar4m, Ar4Nm	Ar4m, Ar4Nm	Br3, Br4m, Br4Nm
M2 > 3.5 t	Br3, Br4m, Br4Nm, vagy Ar4m vagy Ar4Nm <i>f</i>	Br3, Br4m, Br4Nm, vagy Ar4m vagy Ar4Nm <i>f</i>	Br3, Br4m, Br4Nm vagy Ar4m vagy Ar4Nm <i>f</i>	Br3, Br4m, Br4Nm vagy Ar4m vagy Ar4Nm <i>f</i>	Br3, Br4m, Br4Nm
M3	Lásd 8.1.7. bekezdést, amikor deréköv megengedett	Lásd 8.1.7. bekezdést, amikor deréköv megengedett	Lásd 8.1.7. bekezdést, amikor deréköv megengedett	Lásd 8.1.7. bekezdést, amikor deréköv megengedett	
N1	Ar4m, Ar4Nm	Ar4m, Ar4Nm, Br4NmØ	B, Br3, Br4m, Br4Nm vagy Br4m, Ar4m, Ar4Nm*	B, Br3, Br4m, Br4Nm	B, Br3, Br4m, Br4Nm
		8.1.2.1. bekezdés, deréköv megengedett, ha az ülés az utasfolyosó belsejében van.	8.1.6. bekezdés, ha a szélvédő kívül van a referencia zónán, deréköv megengedett		
N2 N3	Br3, Br4m, Br4Nm vagy Ar4m, Ar4Nm *	B, Br3, Br4m, Br4Nm	B, Br3, Br4m, Br4Nm, vagy A, Ar4m, Ar4Nm *	B, Br3, Br4m, Br4Nm	B, Br3, Br4m, Br4Nm
N3	8.1.6. bekezdés, deréköv megengedett a vezető ülésnél, és ha a szélvédő kívül esik a referencia zónán		8.1.6. bekezdés, deréköv megengedett, ha a szélvédő kívül esik a referencia tartományon.		

A: három pontos (derék és átlós) öv

B: 2-pontos (derék) öv

r: visszacsévlő

m: vérszeteszelő visszacsévlő többszörös érzékenységgel

3: automatikusan reteszelő visszacsévlő

4: vérszeteszelő visszacsévlő

N: nagy válaszdő

(lásd 16, Előírás. 2.14.3. és 2.14.5. bekezdését)

*: E Melléklet.

Ø: Hivatkozik a jelen

f: E Melléklet.

8.1.6. bekezdésére hivatkozni /2

Előírás 8.1.2.1. bekezdésére

8.1.7. bekezdésére hivatkozni /2

1/ A 04 sorozatszámú módosítások 12. kiegészítésének hibája, kezdettől alkalmazható.

2/ A 4. felülvizsgált változat hibája, kezdettől alkalmazható.

Megjegyzés: Az S-típusú öveket minden esetben beszerelhetik A vagy B típusú övek helyére, feltéve, hogy a 14. számú Előírásnak megfelelő bekötési pontokat alkalmaznak. Ahol a hámövet, mint S-típusú övet hagyták jóvá s jelen Előírás szerint, derékövet használva, a gyártó/kérelmező biztosíthat vállöv-hevedert és lehetőleg egy vagy több visszacsévlőt, egy vagy több kiegészítő Y hevedert beleértve rögzítésüket is bekötési pontjaikhoz. Nem kell, hogy ezek a kiegészítő bekötési pontok megfeleljenek a 14. számú Előírás követelményeinek.

17. Melléklet

KÖVETELMÉNYEK GÉPJÁRMŰBEN, MENETIRÁNYBAN ÜLŐ FELNÖTTEK BIZTONSÁGI ÖVEINEK ÉS ELŐREBUKÁS-GÁTLÓ RENDSZEREINEK ÉS IZOFIX GYEREK ELŐREBUKÁS-GÁTLÓ RENDSZEREK BESZERELÉSÉHEZ

1. Megegyezésesség gyermek előrebukását gátló rendszerekkel

1.1. A jármű gyártója foglalja be a járműkezelési utasításba 12 évesnél fiatalabb (vagy 1,5 m magasságig) gyermekek szállítására szolgáló, vagy gyermek előrebukását gátló rendszer felszerelésére vonatkozó minden utasülés helyzetének megfelelőségére vonatkozó előírást. Ezt a tájékoztatást annak az országnak a nemzeti nyelvén vagy legalább a nemzeti nyelvek egyikén kell megadni, amelyben a járművet eladásra kínálják.

Minden menetirány szerinti utasülésen és minden IZOFIX helyen a jármű gyártója vagy

- a) jelezze, hogy az ülőhely alkalmas "univerzális" kategóriás gyermek előrebukását-gátló rendszerhez (lásd alábbi 1.2. bekezdést);
- b) jelezze, ha az IZOFIX hely megfelelő univerzális kategóriás IZOFIX gyerek előrebukás-gátló rendszerekhez (lásd az alábbi 1.2. bekezdést),
- c) sorolja fel az IZOFIX gyerek előrebukás-gátló rendszerek "félig univerzális", "korlátozott" vagy "jármű-specifikus" kategóriáit, amelyek megfelelők ahhoz a jármű-ülőhelyhez, amelyet a tömegcsoport jelez, amelyhez az előrebukás-gátlót szánták és amelyhez az elrendezése megfelelő;
- d) sorolja fel a "félig univerzális", "korlátozott" vagy "jármű-specifikus" IZOFIX gyerek előrebukás-gátló rendszerek kategóriáit, amelyek a jármű IZOFIX helyéhez megfelelők, jelezve a tömegcsoportot és azt az IZOFIX méretosztályt, amelyhez az IZOFIX gyerek előrebukás-gátló rendszert szánják.
- e) biztosítson beépített gyerek előrebukás-gátló rendszert, jelezve olyan tömeg-csoportjait, amelyek nem szállíthatók azon az ülőhelyen.
- f) biztosítson bármilyen (a),(b), (c), (d),(e) összeállítást.
- g) jelezze a gyermekek olyan tömeg-csoportjait, amelyek nem szállíthatók azon az ülőhelyen.

Ha az ülőhely csak menetirányba néző gyermek előrebukás-gátló rendszerrel használható, ezt jelezni kell.

Ehhez a tájékoztatáshoz megfelelő méretű táblát mutat a jelen Melléklet 3. Függeléke.

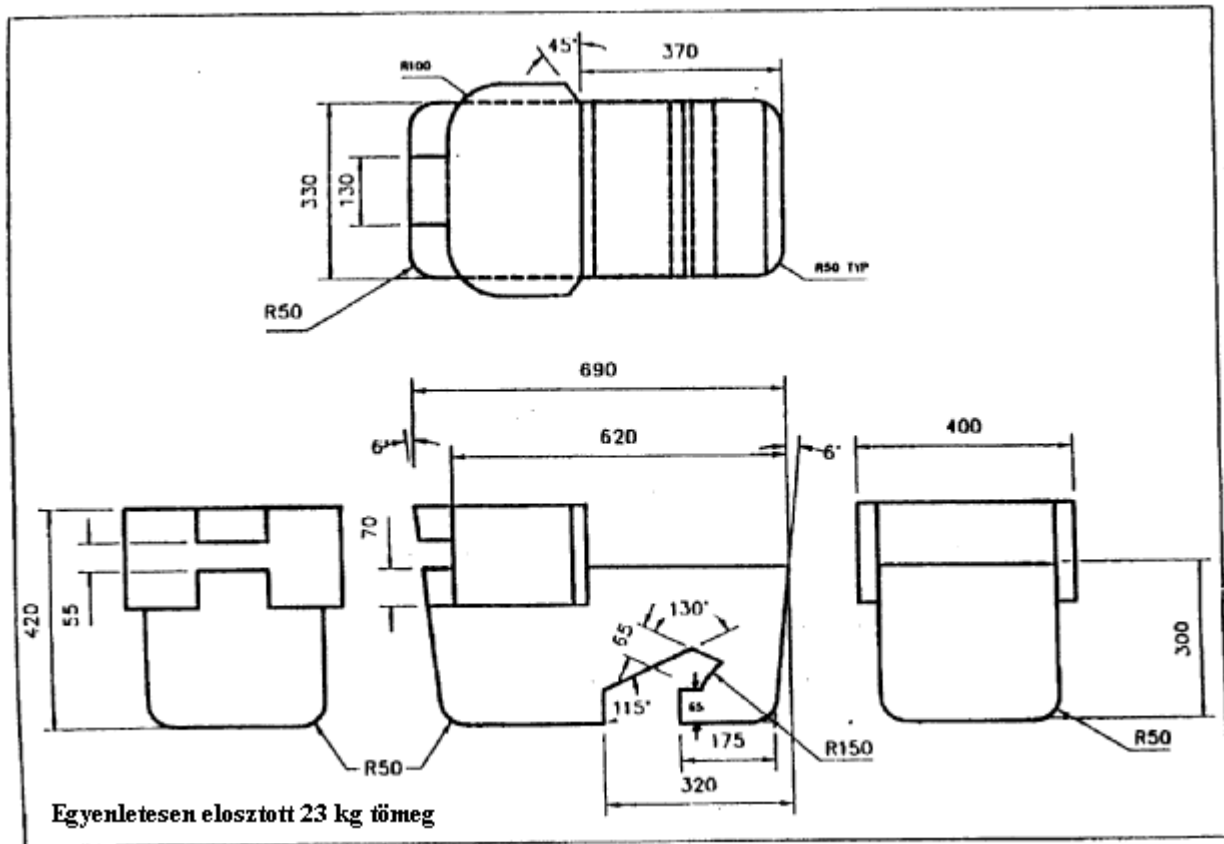
1.2. A gyerek előrebukás-gátló rendszer vagy az IZOFIX gyerek előrebukás-gátló rendszer, ha univerzális kategóriába tartozik, az azt jelenti, hogy a rendszert a 03 sorozatszámú módosítások 5. kiegészítését tartalmazó 44. számú Előírás "univerzális" kategóriája szerint hagyták jóvá. Ülőhelyek, vagy IZOFIX helyek, amelyeket a jármű gyártója úgy jelez, mint amelyek alkalmasak gyermek előrebukás-gátló rendszerek vagy az IZOFIX gyerek előrebukás-gátló rendszerek elhelyezésére, feleljenek meg a jelen Melléklet 1. és 2. függelékeiben levő rendelkezéseknek. Ahol bármilyen korlátozás alkalmazható az IZOFIX gyerek előrebukás-gátló rendszerek szomszédos helyzetének egyidejű használatára és/vagy az IZOFIX hely és felnőtt ülőhely között, közöljék ezt a jelen Melléklet 3. függelékének táblázatában.

17. Melléklet – 1. Függelék

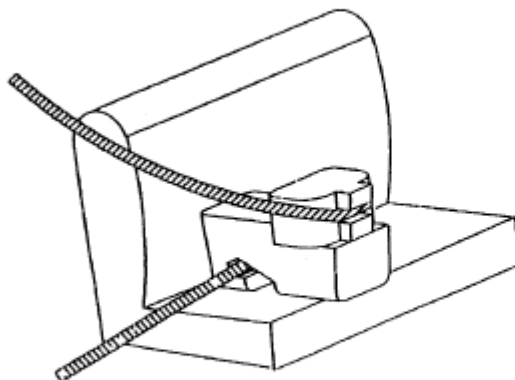
JÁRMŰ BIZTONSÁGI ÖVÉVEL EGYÜTT BESZERELT "UNIVERZÁLIS" GYERMEK
ELŐREBUKÁS-GÁTLÓ RENDSZER ELHELYEZÉSÉRE VONATKOZÓ ELŐÍRÁSOK

1. Általános megállapítások
- 1.1. Ennek a Függeléknek a vizsgálati eljárását és követelményeit kell alkalmazni az ülőhely "univerzális" gyermek előrebukás-gátló alkalmasságának megállapításához.
- 1.2. A vizsgálatokat járművön vagy a jármű részét képező elemen is el lehet végezni.
2. Vizsgálati eljárás
- 2.1. Állítsák az ülést teljesen hátsó és alsó helyzetébe.
- 2.2. Állítsák az ülés háttámla-szögét a gyártó által meghatározott helyzetbe. Meghatározás hiányában a függőlegestől 25 fokra vagy a legközelebbi alkalmas háttámla-helyzetbe.
- 2.3. Állítsák be a vállnál levő bekötési pontot a legalacsonyabb helyzetbe.
- 2.4. Helyezzék a pamut kendőt a háttámlára és a párnára.
- 2.5. Helyezzék a készüléket (amint az a jelen Függelék 1. ábráján van) az ülésre.
- 2.6. Ha az ülőhelyet menetirányban vagy menetiránynak háttal alkalmazható univerzális, előrebukás-gátló rendszerrel kívánják ellátni, a 2.6.1., 2.7., 2.8., 2.9. és 2.10. bekezdések szerint járjanak el. Ha az ülőhelyet csak menetirányban alkalmazható univerzális, előrebukás-gátló rendszerrel kívánják ellátni, a 2.6.2., 2.7., 2.8., 2.9. és 2.10. bekezdések szerint kell eljárni.
- 2.6.1. Helyezzék a biztonsági öv hevederét a készülék köré, megközelítőleg a helyes helyzetnek megfelelően, amint azt a 2. és 3. Ábra mutatja, majd csatoljuk be a csatot.
- 2.6.2. Helyezzék a biztonsági öv derékhevederét megközelítőleg a 150 mm sugarú készülék alsó része köré a helyes helyzetnek megfelelően, amint azt a 3. Ábra mutatja, majd kapcsoljuk be a csatot.
- 2.7. A készüléket úgy helyezzék el, hogy az ülőhely valóságos középvonalán levő középvonala ± 25 mm-re legyen a jármű középvonalával párhuzamos középvonalától.
- 2.8. Biztosítsák, hogy a heveder minden lazasága megszűnjön. Használjunk elegendő erőt a lazaság megszüntetéséhez a heveder feszültségének megszüntetése nélkül.
- 2.9. Tolják a készüléket elejének középpontján hátrafele, az alsó felülettel párhuzamosan $100\text{ N} \pm 10\text{ N}$ erővel, majd szüntessük meg az erőt.
- 2.10. Tolják meg függőlegesen a készüléket felső felületén lefele $100\text{ N} \pm 10\text{ N}$ erővel, majd szüntessük meg az erőt.
3. Követelmények
- 3.1. A készülék alja érintkezzen az üléspárna felületének mind előre mind hátra irányuló részével. Ha ilyen érintkezés a vizsgáló készülékkel az öv rése miatt nem lehetséges, ezt a rést befedhetik a vizsgáló készülék alsó felületével.
- 3.2. Az öv derék-része a készülék mindegyik oldalán érintkezzen legalább a deréköv hátsó szegélyén (lásd 3. Ábra).
- 3.3. Ha a fenti követelmények nem felelnek meg a 2.1., 2.2. és 2.3. bekezdésekben jelzett beállításnak, az ülést, a háttámlát és a biztonsági öv bekötési pontjait más, a gyártó által megjelölt használati helyzetbe is beállíthatják, amelynél a fenti beszerelési eljárást ismétlik meg és a követelményeket ismét ellenőrizzék, hogy teljesülnek-e. Ezt a vagylagos helyzetet tájékoztatásként írják be a jelen Melléklet 3. Függelékének táblázatába.

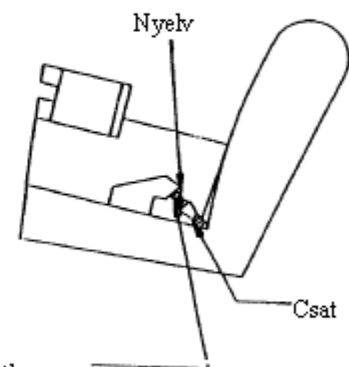
1. Ábra: A készülék jellemzői



2. ábra
A kellék elhelyezése a jármű ülésében
(lásd 2.6.1. bekezdést)



3. ábra
Megfelelőség ellenőrzése
(lásd 2.6.1. és 3.2. bekezdéseket)



Megjegyzés:
Az ülés öv-hevedere érintkezzen
a hajlított széllel a kellék minkét
oldalán

Háromöv csak jelezve

17. Melléklet – 2. Függelék**ELŐRE- ÉS HÁTRANÉZŐ UNIVERZÁLIS ÉS FÉLIG UNIVERZÁLIS IZOFIX HELYZETBE SZERELT IZOFIX GYEREK ELŐREBUKÁS-GÁTLÓ RENDSZEREK ELHELYEZÉSÉNEK ELŐÍRÁSAI**

1. Általános előírások
 - 1.1. E függelék vizsgálati eljárásait és követelményeit alkalmazzák annak meghatározására, vajon az IZOFIX hely alkalmas-e az univerzális vagy félig univerzális kategóriás IZOFIX gyerek előrebukás-gátló rendszerek beszerelésére.
 - 1.2. A vizsgálatokat járműben vagy a járművet képviselő járműrészen is elvégezhetik.
2. Vizsgálati eljárás

A járműben minden IZOFIX helynél, amint azt a személygépkocsi gyártója jelzi a 3. Függelék 2. táblázatában, meg kell vizsgálni, hogy lehetséges-e elhelyezni a megfelelő gyerek előrebukás-gátló szerkezetet (CRF):

 - 2.1. Amikor a CRF-t ellenőrzik az ülésen, ezt az ülést hosszirányban leghátsó és legalsó helyzetébe állíthatják.
 - 2.2. Állítsák be az ülés háttámla-szögét a gyártó tervezési helyzetébe és a fejtámaszt a legalsó és leghátsó helyzetébe. Bármely utasítás hiányában a függőlegeshez viszonyított 25° törzsszögnek megfelelő háttámla-szöget, vagy az üléstámla rögzített helyzetéhez viszonyított legközelebbi szöget használják.

Amikor a CFR-t ellenőrzik a hátsó ülésen, állítsák előre ennek a hátsó ülésnek az elején elhelyezett járműülést hosszirányban, de ne tovább, mint a középső helyzet a leghátsó és a legalsó helyzet között. Az ülés háttámla-szögét beállíthatják, de ne egyenesebb szögbe, mint ami megfelel 15° törzsszögnek.
 - 2.3. Helyezzenek pamutszövetet az üléstámlára és a párnára.
 - 2.4. Helyezzék a CRF-t az IZOFIX helyzetbe.
 - 2.5. Tolják, az IZOFIX bekötési rendszer felé, az IZOFIX bekötési pontok közti középpontba $100\text{ N} \pm 10\text{ N}$ erőt fejtve ki az alsó felülettel párhuzamosan, és szüntessék meg az erőt.
 - 2.6. Rögzítsék a CRF-t az IZOFIX bekötési rendszerhez.
 - 2.7. Tolják függőlegesen lefele a szerelvény felső felületének közepében $100\text{ N} \pm 10\text{ N}$ erőt fejtve ki, és szüntessék meg az erőt.
3. Követelmények

Csak a következő vizsgálati feltételeket alkalmazzák a CRF-hez, amikor elhelyezték az ISOFIX helyzetben. Nem szükséges, hogy a CRF elmozdítható legyen az IZOFIX helyzetben ilyen feltételek között.

 - 3.1. Legyen lehetséges elhelyezni a CRF-t a jármű belsejének megbolygatása nélkül. A CRF előkészített alapjának $15^\circ \pm 10^\circ$ szöge legyen IZOFIX bekötési rendszeren átmenő vízszintes sík felett.
 - 3.2. Az IZOFIX felső heveder-bekötési pontja, ha van, maradjon hozzáférhető.
 - 3.3. Ha a fenti követelmények nem felelnének meg a fenti 2. bekezdésben jelzett beállításnak, az üléseket, a háttámlákat, a fejtámaszokat beállíthatják másikat, a gyártó által kijelölt helyzetbe is a szokásos használathoz, amelyet követően a fenti elrendezési eljárást ismétlik meg, és a követelményeket ellenőrzik, és azok feleljenek meg. Ezt a másik helyzetet vezessék be a jelen Melléklet 3. Függelékében megadott 2. táblázatba.

3.4 Ha a fenti követelmények nem teljesülnek, amikor néhány eltávolítható belső szerelvény van jelen, az ilyen szerelvényeket eltávolíthatják és ekkor a 3. bekezdés követelményeit ismét ellenőrizték, és azok teljesüljenek. Ilyen esetben megfelelő tájékoztatást kell bevezetni a jelen Melléklet 3. Függelékében megadott 2. táblázatba.

4. IZOFIX gyerek előrebukás-gátló rendszer méretosztálya és szerelvénye

A - ISO/F3: Teljes magasságú előre néző csőppséghez CRS

B - ISO/F2: Csökkentett magasságú előre néző csőppséghez CRS

B1 - ISO/F2X: Csökkentett Magasságú Előre Néző bébi CRS

C - ISO/R3: Teljes méretű hátra néző csőppséghez CRS

D - ISO/R2: Csökkentett méretű hátra néző csőppséghez CRS

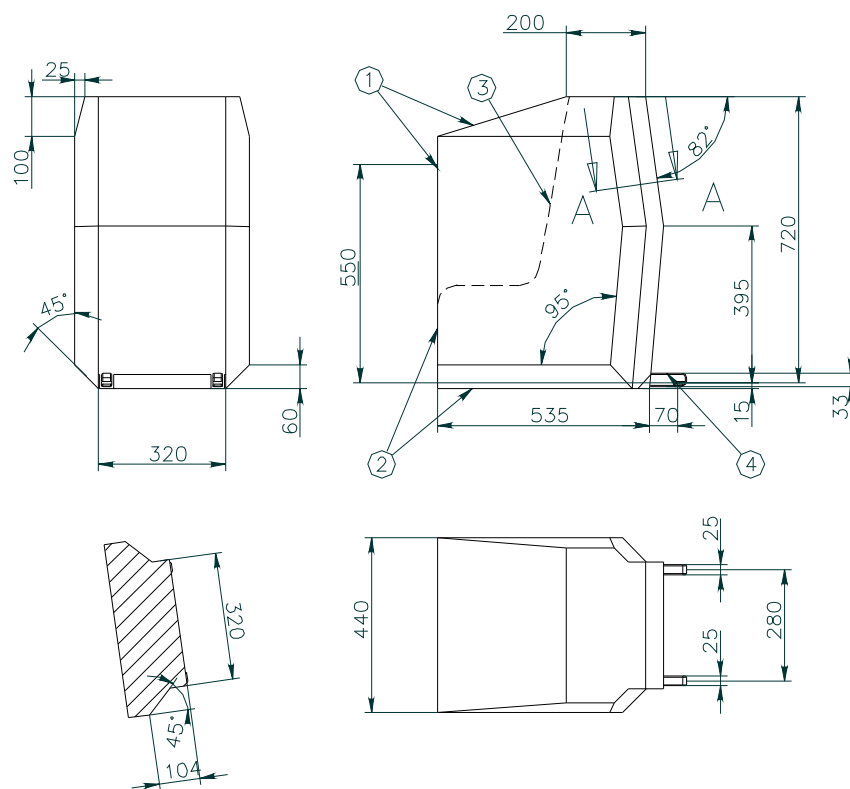
E - ISO/R1: Hátra néző csecsemőhöz CRS

F – ISO/L1: Baloldalra néző helyzetű CRS (mózeskosár)

G - ISO/L2: Jobboldalra néző helyzetű CRS (mózeskosár)

Tömegcsoport		IZOFIX méretosztály	Szerelvény (CRF)
csoport 0	10 kg-ig	F	ISO/L1
		G	ISO/L2
		E	ISO/R1
csoport 0+	13 kg-ig	C	ISO/R3
		D	ISO/R2
		E	ISO/R1
csoport I	9 – 18 kg	A	ISO/F3
		B	ISO/F2
		B1	ISO/F2X
		C	ISO/R3
		D	ISO/R2

4.1. Teljes magasságú előre néző bébi gyermekvédő rendszerek körvonala

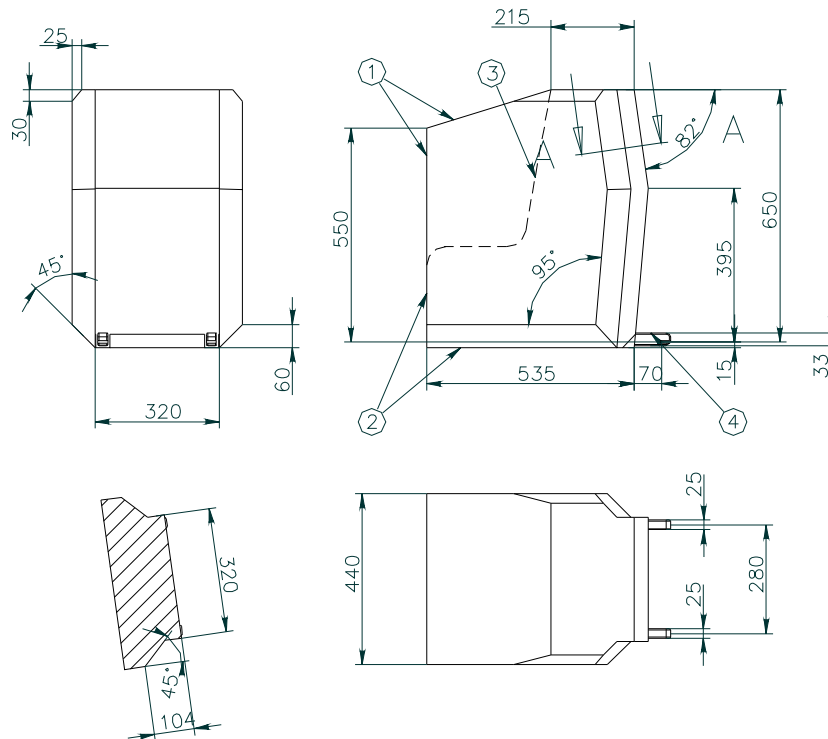


Jelmagyarázat

- 1 Határok irányai hátrafele és felfele
- 2 Pontozott vonal jelöli a területet, ahol támasztó láb vagy hasonló behatolása megengedett
- 3 N/A
- 4 A kapcsoló-terület további jellemzőit a 44. számú Előírás adja meg

1. Ábra – ISO/F3 körvonal-méreték teljes magasságú előre néző bébi CRS-hez, (magasság 720 mm) – ISOFIX A méretosztály

4.2. Csökkentett magasságú, előre néző bébi gyermekvédő rendszerek körvonala

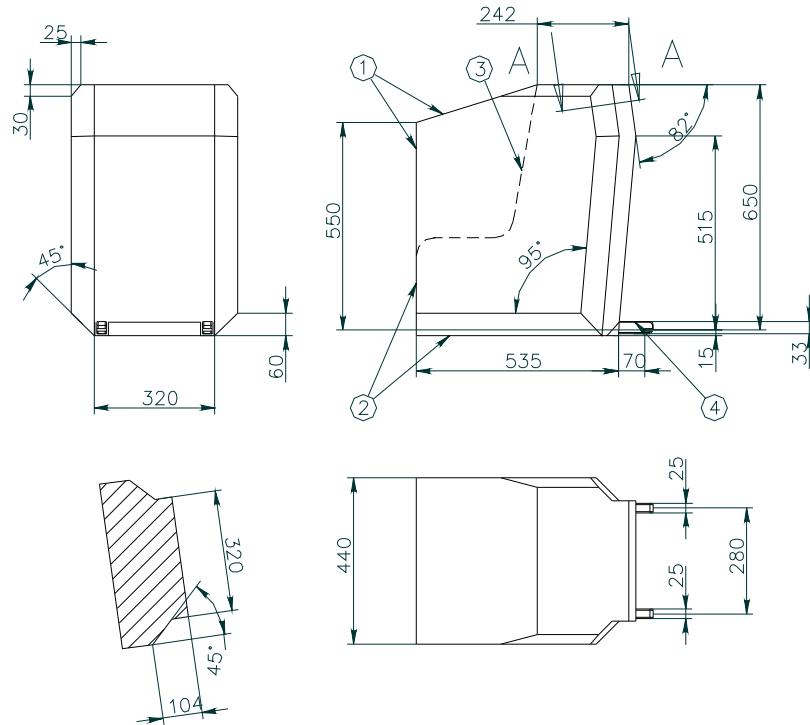


Jelmagyarázat

- 1 Határok irányai hátrafele és felfele
- 2 Pontozott vonal jelöli a területet, ahol támasztó láb vagy hasonló behatolása megengedett
- 3 N/A
- 4 A kapcsoló-terület további jellemzőit a 44. számú Előírás adja meg

2. Ábra – ISO/F2 körvonal-méreték csökkentett magasságú előre néző bébi CRS-hez, (magasság 650 mm) – ISOFIX B méretosztály

4.3. Csökkentett magasságú, második változatú hátforma előre néző bébi gyermekvédő rendszerek körvonalához

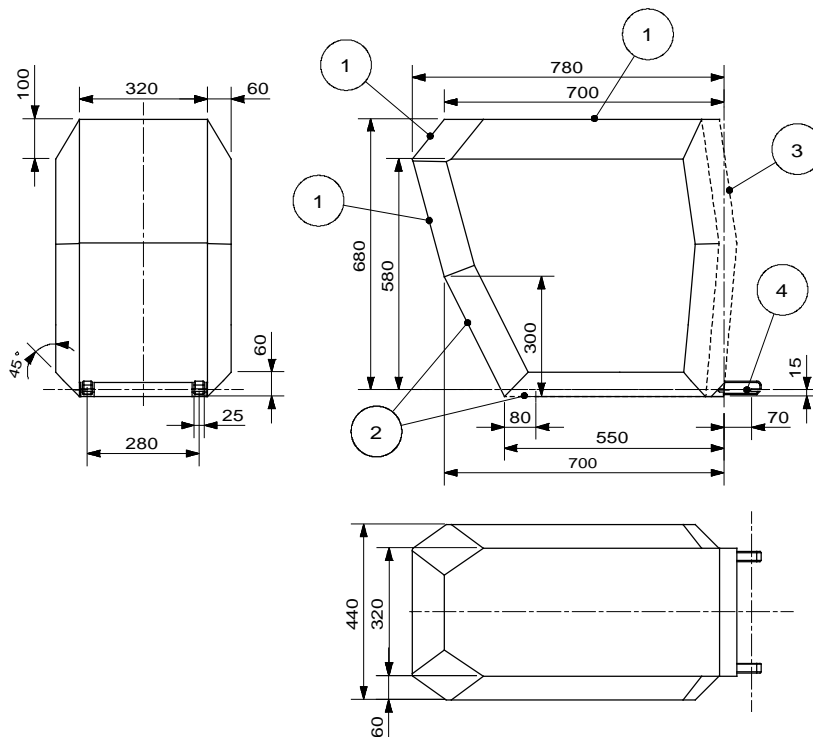


Jelmagyarázat:

- 1 Határok irányai hátrafele és felfele
- 2 Pontozott vonal jelöli a területet, ahol támasztó láb vagy hasonló behatolása megengedett
- 3 N/A
- 4 A kapcsoló-terület további jellemzőit a 44. számú Előírás adja meg

3. Ábra – ISO/F2X körvonal-méretetek csökkentett magasságú, második változatú hátfelület alakú előre néző bébi CRS-hez, (magasság 650 mm) – ISOFIX B1 méretosztály

4. Teljes méretű hátranéző bébi gyermekvédő rendszer

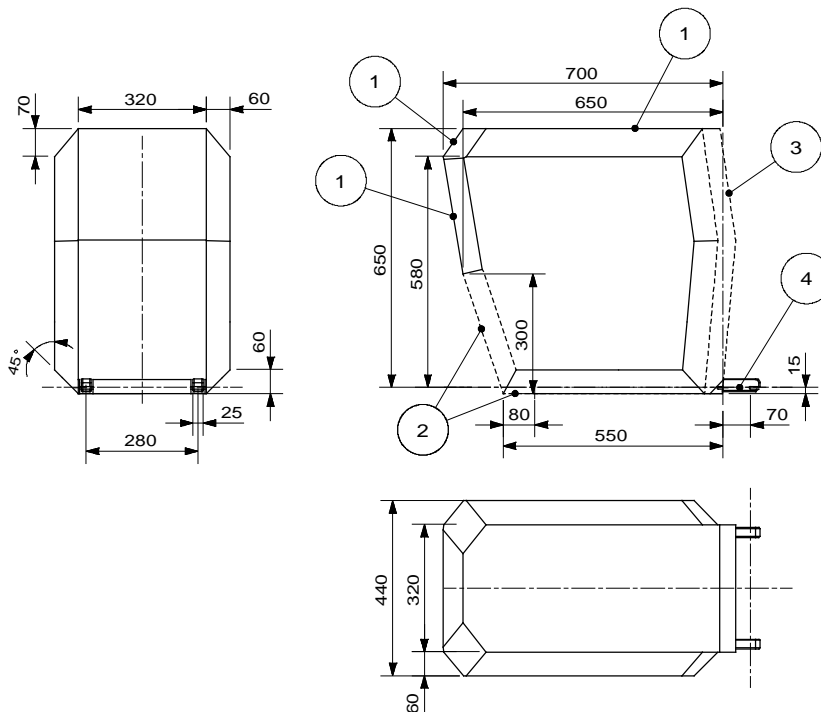


Jelmagyarázat:

- 1 Határok irányai hátrafele és felfele
- 2 Pontozott vonal jelöli a területet, ahol támasztó láb vagy hasonló behatolása megengedett
- 3 A hátra irányuló lehatárolást (az ábrán jobbra) az előre néző körvonal adja a 2. Ábrán
- 4 A kapcsoló-terület további jellemzőit a 44. számú Előírás adja meg

4. Ábra – ISO/R3 körvonal méretek a teljes méretű hátranéző bébi CRS – ISOFIX C méretosztályhoz

4.5. Csökkentett méretű hátra néző bébi gyerekvédő rendszerek körvonala

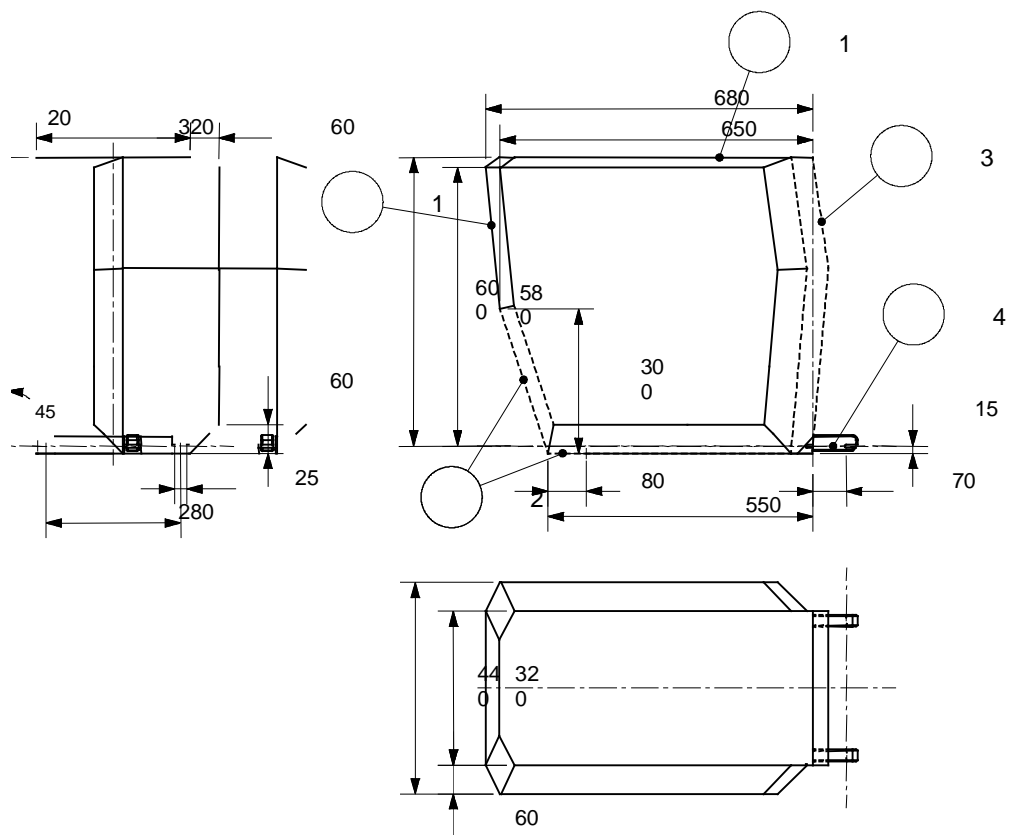


Jelmagyarázat:

- 1 Határok irányai hátrafele és felfele
- 2 Pontozott vonal jelöli a területet, ahol támasztó láb vagy hasonló behatolása megengedett
- 3 A hátra irányuló lehatárolást (az ábrán jobbra) az előre néző körvonal adja a 2. Ábrán
- 4 A kapcsoló-terület további jellemzőit a 44. számú Előírás adja meg

5. Ábra – ISO/R2 körvonal méretek csökkentett méretű hátranéző bébi CRS – ISOFIX D méretosztályhoz

4.6. Hátranéző bébi gyermekvédő rendszerek körvonala

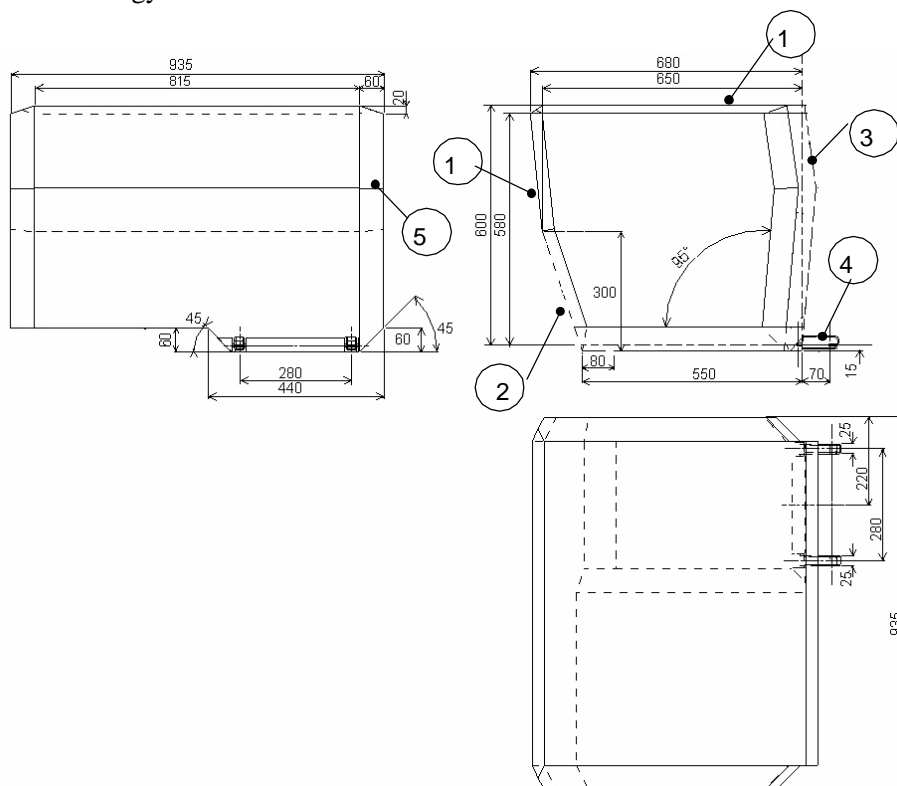


Jelmagyarázat:

- 1 Határok irányai hátrafele és felfele
- 2 Pontozott vonal jelöli a területet, ahol támasztó láb vagy hasonló behatolása megengedett
- 3 A hátra irányuló lehatárolást (az ábrán jobbra) az előre néző körvonal adja a 2. Ábrán
- 4 A kapcsoló-terület további jellemzőit a 44. számú Előírás adja meg

6. Ábra – ISO/R1 körvonal méretei gyermek-méretű oldalra néző CRS – ISOFIX E méretosztályhoz

4.7. Oldalra néző gyermekvédő rendszerek körvonala



Jelmagyarázat:

- 1 Határok irányai hátrafele és felfele
- 2 Pontozott vonal jelöli a területet, ahol támasztó láb vagy hasonló behatolása megengedett
- 3 A hátra irányuló lehatárolást (az ábrán jobbra) az előre néző körvonal adja a 2. Ábrán
- 4 A kapcsoló-terület további jellemzőit az ISO 13216-1 szabványban a 2. és 3. ábrák adják meg

7. Ábra – Körvonal méretei oldalra néző CRS helyzethez – ISO/L1-ISOFIX F méretosztály vagy szimmetrikusan ellentétes ISO/L2 – ISOFIX G osztály

17. Melléklet – 3. Függelék

JÁRMŰ-KEZELÉSI UTASÍTÁS TÁBLÁZATAI GYERMEK ELŐREBUKÁS-GÁTLÓKHOZ ÉS
IZOFIX-HELYEKHEZ ALKALMAS KÜLÖNBÖZŐ ÜLÉSEKHEZ

1. Táblázat

Jármű-kezelési utasítás táblázata gyerek előrebukás-gátló rendszer elhelyezésének megfelelőségéről
különböző ülőhelyeken

Tömegcsoport	Ülőhely (vagy más helyszín)				
	Elöl, Utas	Hátul, Kívül	Hátul, Közép	Közbenső, Kívül	Közbenső, Kívül
csoport 0 – 10 kg-ig					
csoport 0+ – 13 kg-ig					
csoport I 9 – 18 kg					
csoport II 15 – 25 kg					
csoport III 22 – 36 kg					

A fenti táblázatba beírandó betű-jelölések:

- U = "univerzális" előrebukás-gátlóhoz alkalmas ebben a tömeg-csoportban jóváhagyott használatra;
- UF = menetirány szerint előrenéző "univerzális" előrebukás-gátlóhoz alkalmas tömeg-csoportban jóváhagyott használatra;
- L = a mellékelt felsorolásban levő egyedi gyermek előrebukás-gátlóhoz alkalmas; ezek az előrebukás-gátlók "meghatározott járművekhez", "korlátozva" vagy "fél-univerzálisak" lehetnek;
- B = beépített előrebukás-gátló erre a tömeg-csoportra;
- X = ebben a tömegcsoportban az ülőhely nem alkalmas gyermekek számára.

2. Táblázat

JÁRMŰ-KÉZIKÖNYV TÁJÉKOZTATÁSÁNAK TÁBLÁZATA ISOFIX GYERMEK-VÉDŐESZKÖZ
ELHELYEZÉSÉNEK MEGFELELŐSÉGÉHEZ

Tömegcsoport	Méret osztály	Felfogó készűk	Jármű ISOFIX helyzete					
			Első utas	Hátó külső	Hátó középső	Közbenső külső	Közbenső középső	Más helyek
Mózeskosár	F	ISO/L1						
	G	ISO/L2						
		(1)						
0 - 10 kg-ig	E	ISO/R1						
		(1)						

Tömegcsoport	Méret osztály	Felfogó készlet	Jármű ISOFIX helyzete					
			Első utas	Hátsó külső	Hátsó középső	Közberső külső	Közberső középső	Más helyek
0+ - 13 kg-ig	E	ISO/R1						
	D	ISO/R2						
	C	ISO/R3						
		(1)						
I – 9 – 18 kg	D	ISO/R2						
	C	ISO/R3						
	B	ISO/F2						
	B1	ISO/F2X						
	A	ISO/F3						
		(1)						
II – 15 – 25 kg		(1)						
III – 22 – 36 kg		(1)						

"

(1) Olyan CRS-nél, amely nem visz ISO/XX méretosztályút (A – G), az alkalmazható tömegcsoportnál a jármű gyártója jelezze a járműjellemző IZOFIX gyerek előrebukás-gátló rendszerhez ajánlott minden helyzetet.

A betűk jelmagyarázata, amelyeket a fenti táblázatba írnak be.

IUF = alkalmas ISOFIX univerzális előrenéző gyerek előrebukás-gátló rendszerhez, a tömegcsoporthoz jóváhagyva

IL = alkalmas egyes ISOFIX gyerek előrebukás-gátló rendszerekhez (CRS), megadva a csatolt listában. Ezek az IZOFIX CRS-ek "különleges járművekhez", "korlátozott" vagy "félig univerzális" kategóriák.

X = IZOFIX nem alkalmas ISOFIX gyerek előrebukás-gátló rendszerhez ebben a tömegcsoportban és/vagy ebben a méretosztályban."

17. Melléklet – 4. függelék

10 ÉVES PRÓBABÁBU ELHELYEZÉSE

- (a) Állítsák az ülést teljesen hátsó helyzetbe.
- (b) Állítsák be az ülés magasságát a gyártó előírása szerint. Ilyen előírás hiányában állítsák a legalacsonyabb helyzetbe.
- (c) Állítsák be a háttámla szögét a gyártó tervezési helyzetébe. Ilyen előírás hiányában a függőlegetől 25° szögben vagy a háttámla legközelebbi rögzített helyzetében használják.
- (d) Állítsák be a váll bekötési pontját a legalacsonyabb helyzetbe.
- (e) Állítsák be a bábút az ülésen úgy, hogy a medence érintkezzen a háttámlával.
- (f) A bábu középvonalán átmenő hosszirányú sík lesz az ülőhelyzet valóságos középvonala.

18. Melléklet

BIZTONSÁGI ÖV HASZNÁLATRA FIGYELMEZTETŐ RENDSZER

1. Vizsgálják az első szintű figyelmeztetést a következő feltételek mellett:
 - (a) Becsatolatlan biztonsági öv;
 - (b) Motor leállítva, vagy üresjáratban és a jármű nincs előre- illetve hátra mozgásban;
 - (c) Sebességváltó üresben;
 - (d) Gyújtás bekapcsolva.
2. Vizsgálják a második szintű figyelmeztetést a következő feltételek mellett:
 - (a) Becsatolatlan biztonsági öv;
 - (b) A vizsgált jármű meghajtása, aszerint, hogy a gyártó melyiket választja, a jelen melléklet 2.1.-2.3. bekezdésekben megjelölt feltételek egyike vagy azok kombinációja szerint történik.
- 2.1. Álló helyzetből gyorsuljon a vizsgált jármű 25 –0/+10 km/h sebességre és haladjon ugyanazzal a sebességgel.
- 2.2. Álló helyzetből tegyen meg a jármű legalább 500 m-t.
- 2.3. A járművet úgy vizsgálják, hogy legalább 60 másodpercig legyen normál üzemben.
3. Egy berendezésnél, amelyet az első szintű figyelmeztetés megállít egy bizonyos idő után, a második szintű figyelmeztetést vizsgálják a jelen melléklet 2. bekezdése szerint miután az első szintű figyelmeztetést deaktiválták. A berendezésnél, amelyet az első szintű figyelmeztetés nem állít meg egy bizonyos idő után, a második szintű figyelmeztetés vizsgálatát végezzék a jelen melléklet 2. bekezdése szerint, miközben az első szintű figyelmeztetést aktiválják.
