

AKTY PRZYJĘTE PRZEZ ORGANY UTWORZONE NA MOCY UMÓW MIĘDZYNARODOWYCH

Jedynie oryginalne teksty EKG ONZ mają skutek prawny w świetle międzynarodowego prawa publicznego. Status i datę wejścia w życie niniejszego regulaminu należy sprawdzać w najnowszej wersji dokumentu EKG ONZ dotyczącego statusu TRANS/WP.29/343, dostępnej pod adresem: <http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29fdocsts.html>

Regulamin ONZ nr 126 – Jednolite przepisy dotyczące homologacji przegród wewnętrznych zabezpieczających pasażerów przed przemieszczeniem się bagażu, dostarczanych jako wyposażenie nieoryginalne pojazdów [2020/176]

Data wejścia w życie: 9 listopada 2007 r.

SPIS TREŚCI

REGULAMIN

1. Zakres
2. Definicje
3. Wystąpienie o homologację
4. Oznakowanie
5. Homologacja
6. Wymogi
7. Zgodność produkcji
8. Sankcje z tytułu niezgodności produkcji
9. Zmiany typu przegrody wewnętrznej
10. Ostateczne zaniechanie produkcji
11. Instrukcje użytkownika
12. Nazwy i adresy placówek technicznych odpowiedzialnych za przeprowadzanie badań homologacyjnych oraz nazwy i adresy organów udzielających homologacji typu

ZAŁĄCZNIKI

- 1 Zawiadomienie
- 2 Układy znaków homologacji
- 3 Procedura badania urządzeń przeznaczonych do ochrony osób znajdujących się w pojeździe przed przemieszczającym się bagażem

Dodatek 1 – Korytarz opóźnienia wózka jako funkcja czasu

Dodatek 2 – Pozycja bloków badawczych typu 1 oraz typu 2 w stosunku do ramy badawczej

Dodatek 3 – Pozycja płaszczyzny maksymalnego odkształcenia przegrody wewnętrznej

- 4 Przykład urządzenia do badania wytrzymałości przegród wewnętrznych

1. ZAKRES

Niniejszy regulamin ma zastosowanie do urządzeń przeznaczonych do ochrony osób znajdujących się w pojeździe przed niebezpieczeństwem wynikającym z przemieszczenia się bagażu do obszaru miejsc siedzących w razie zderzenia czołowego w przypadku pojazdów kategorii M₁ ⁽¹⁾, które to urządzenia dostarczane są jako wyposażenie nieoryginalne pojazdów.

2. DEFINICJE

Do celów niniejszego regulaminu:

- 2.1. „przegroda wewnętrzna” oznacza części lub urządzenia inne niż oparcia siedzeń, mające na celu ochronę znajdujących się w pojeździe osób przed przemieszczającym się bagażem;

⁽¹⁾ Zgodnie z definicją zawartą w ujednoliconej rezolucji w sprawie budowy pojazdów (R.E.3), dokument ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6, pkt 2.

- 2.2. „wyposażenie nieoryginalne pojazdu” oznacza przegrodę wewnętrzną, która nie jest oferowana przez producenta pojazdu jako standardowe lub opcjonalne wyposażenie do zastosowań w pojeździe określonych przez producenta przegrody wewnętrznej;
 - 2.3. „homologacja przegrody wewnętrznej” oznacza homologację typu przegrody wewnętrznej w odniesieniu do wytrzymałości, projektu oraz właściwości przegród wewnętrznych;
 - 2.4. „typ przegrody wewnętrznej” oznacza kategorię przegrody wewnętrznej, która nie różni się pod względem następujących istotnych elementów:
 - 2.4.1. konstrukcji, kształtu, wymiarów, materiałów i masy przegrody wewnętrznej, przy czym przegroda ta może się różnić pokryciem i kolorem;
 - 2.4.2. typu i wymiarów układów regulacji, blokady i mocowania przegrody wewnętrznej;
 - 2.4.3. określonych zastosowań pojazdu wskazanych przez występującego o homologację;
 - 2.5. „siedzenie” zob. pkt 2.3 oraz 2.4 regulaminu nr 17;
 - 2.6. „kotwiczenie” oznacza układ, za pomocą którego przegroda wewnętrzna przytwierdzona jest do konstrukcji pojazdu, wraz z odnośnymi częściami konstrukcji pojazdu;
 - 2.7. „układ regulacji” oznacza urządzenie umożliwiające ustawienie przegrody wewnętrznej lub jej części w pozycji dostosowanej do instalacji, zgodnie z zaleceniami występującego o homologację, w określonych pojazdach i określonych pozycjach w takich pojazdach;
 - 2.8. „układ blokady” oznacza urządzenie zapewniające utrzymanie przegrody wewnętrznej i jej części w pozycji użytkowej;
 - 2.9. „konstrukcje pośrednie” oznaczają części pojazdu, do których przymocowana jest przegroda wewnętrzna w określonych pojazdach i które nie stanowią kotwiczeń.
3. WYSTĄPIENIE O HOMOLOGACJĘ
 - 3.1. O udzielenie homologacji typu przegrody wewnętrznej występuje posiadacz znaku towarowego lub jego należycie upoważniony przedstawiciel.
 - 3.2. Do wniosku należy dołączyć:
 - 3.2.1. Opis techniczny przegrody wewnętrznej przedstawiający zastosowane tkaniny i części sztywne wraz z rysunkami tych części tworzących przegrodę wewnętrzną. Rysunki muszą pokazywać miejsce przeznaczone dla numeru homologacji oraz symboli dodatkowych w odniesieniu do okręgu znaku homologacji.

Opis ten określa typy pojazdów, w których ma zastosowanie dany typ przegrody wewnętrznej oraz pozycje mocowania w takich pojazdach.
 - 3.2.2. Rysunek instalacji przegrody wewnętrznej przewidzianej w typach pojazdów oraz pozycji instalacji przegrody wewnętrznej, z uwzględnieniem wystarczających wymiarów umożliwiających ustawienie bloków badawczych, punktów kotwiczenia do konstrukcji pojazdu, konstrukcji pośrednich, siedzeń i paneli tapicerki, zgodnie z wymogami załącznika 3 pkt 2.
 - 3.2.3. Trzy próbki typu przegrody wewnętrznej, w tym jedna do celów odniesienia.
 - 3.2.4. Próbki użytych materiałów w ilościach wymaganych przez placówkę techniczną przeprowadzającą badania homologacyjne.
 - 3.2.5. Próbki siedzeń, konstrukcji pośrednich i paneli tapicerki wymagane do badań określonych w załączniku 3 pkt 2.4 i 2.6.
 - 3.2.6. Placówka techniczna prowadząca badania homologacyjne ma prawo zażądać dodatkowych próbek.

4. OZNAKOWANIE

Próbki typu przegrody wewnętrznej zgłoszone do procedury homologacji zgodnie z przepisami pkt 3 powyżej muszą być wyraźnie i trwale oznakowane z podaniem nazwy, inicjałów lub nazwy handlowej albo znaku towarowego producenta.

5. HOMOLOGACJA

5.1. Jeżeli próbki typu przegrody wewnętrznej zgłoszone zgodnie z przepisami pkt 3 spełniają wymogi pkt 6 poniżej, należy udzielić homologacji tego typu.

5.2. Każdemu homologowanemu typowi nadaje się numer homologacji. Pierwsze dwie cyfry takiego numeru (obecnie 00, odpowiadające regulaminowi w jego pierwotnej wersji) wskazują serię poprawek uwzględniających ostatnie główne zmiany techniczne wprowadzone do niniejszego regulaminu przed terminem udzielenia homologacji. Ta sama Umawiająca się Strona nie może przydzielić tego samego numeru innemu typowi przegrody wewnętrznej.

5.3. Zawiadomienie o udzieleniu, rozszerzeniu lub odmowie homologacji typu przegrody wewnętrznej na podstawie niniejszego regulaminu należy przesłać Stronom Porozumienia z 1958 r. stosującym niniejszy regulamin na formularzu zgodnym ze wzorem zamieszczonym w załączniku 1 do niniejszego regulaminu.

5.4. Na każdej przegrodzie wewnętrznej zgodnej z typem przegrody wewnętrznej homologowanej zgodnie z niniejszym regulaminem, w widocznym i łatwo dostępnym miejscu, określonym w formularzu homologacji, umieszcza się międzynarodowy znak homologacji zawierający:

5.4.1. okrąg otaczający literę „E”, po której następuje numer identyfikujący państwo udzielające homologacji ⁽²⁾;

5.4.2. numer homologacji umieszczony z prawej strony okręgu określonego w pkt 5.4.1.

5.5. Znak homologacji musi być czytelny i nieusuwalny.

5.6. Znak homologacji umieszczany jest na przegrodzie wewnętrznej przez producenta.

5.7. Przykładowe układy znaków homologacji przedstawiono w załączniku 2 do niniejszego regulaminu.

6. WYMOGI

6.1. Badania

Przegrody wewnętrzne poddaje się badaniu zgodnie z odpowiednimi procedurami badania opisanymi w załączniku 3.

Przegrody wewnętrzne, które zgodnie z pkt 3.2.1 mogą być stosowane w więcej niż jednym pojeździe lub w więcej niż jednej określonej pozycji w danym pojeździe, muszą być poddane badaniom określonym w załączniku 3 we wszystkich opisanych pojazdach i pozycjach.

6.2. Specyfikacje

6.2.1. Podczas badania przeprowadzanego zgodnie z wymogami, o których mowa w pkt 6.1, przegrody wewnętrzne muszą wytrzymać wystarczające siły, aby wykazać swoją zdolność do ochrony osób znajdujących się w pojeździe przed przemieszczającym się bagażem podczas zderzeń czołowych.

Wymóg ten uznaje się za spełniony, jeżeli blok badawczy lub bloki badawcze nie przemieszczają się o więcej niż 300 mm poza płaszczyznę Y-Y, przedstawioną w załączniku 3 dodatek 3, położoną prostopadle do osi wzdłużnej określonej instalacji pojazdu, którą tworzy tylna krawędź oparcia siedzeń bezpośrednio przed przegrodą wewnętrzną dostosowaną zgodnie z załącznikiem 3 pkt 2.7, chyba że producent może udowodnić w sposób zadowalający dla placówki technicznej odpowiedzialnej za przeprowadzenie badań homologacyjnych, iż podczas zderzenia czołowego przemieszczenie w przód o więcej niż 300 mm nie zwiększy ryzyka poważnego urazu osób znajdujących się w pojeździe.

Przegroda wewnętrzna nie powinna odłączyć się od żadnego z punktów mocowania. Po badaniu żadne ostre krawędzie części sztywnych przegrody wewnętrznej nie mogą być odsłonięte w sposób mogący spowodować obrażenia osób znajdujących się w pojeździe.

⁽²⁾ Numery identyfikujące Umawiającą się Stronę Porozumienia z 1958 r. podano w załączniku 3 do ujednoliconej rezolucji w sprawie budowy pojazdów (R.E.3), dokument ECE/TRANS/WP.29/78/Rev. 6 – <http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html>

6.2.2. Zamontowana przegroda wewnętrzna nie może zawierać ani niebezpiecznych szorstkości, ani ostrych krawędzi mogących zwiększać ryzyko poważnych urazów osób znajdujących się w pojeździe. Szttywne elementy przegrody wewnętrznej lub konstrukcje pośrednie, z którymi mogą się zetknąć osoby znajdujące się w pojeździe podczas zderzenia, wykonane z materiału o twardości większej niż 50 w skali Shore'a A, muszą mieć powierzchnie zakończone zaokrąglonymi krawędziami o promieniu krzywizny wynoszącym nie mniej niż 3,2 mm.

7. ZGODNOŚĆ PRODUKCJI

Procedury zgodności produkcji muszą być zgodne z procedurami określonymi w dodatku 2 do Porozumienia (E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.2) i następującymi wymogami:

7.1. Każda przegroda wewnętrzna homologowana zgodnie z niniejszym regulaminem musi być produkowana w sposób zapewniający jej zgodność z typem homologowanym poprzez spełnienie wymogów określonych w pkt 6 powyżej.

7.2. Właściwy organ, który udzielił homologacji typu, może w dowolnym czasie zweryfikować metody kontroli zgodności stosowane w każdym zakładzie produkcyjnym. Weryfikacji takich dokonuje się zazwyczaj raz na rok. Organ ten może również przeprowadzać losowe kontrole wyrywkowe przegród wewnętrznych produkowanych seryjnie pod kątem zgodności z wymogami określonymi w pkt 6 powyżej.

8. SANKCJE Z TYTUŁU NIEZGODNOŚCI PRODUKCJI

8.1. Homologacja udzielona w odniesieniu do typu przegrody wewnętrznej zgodnie z niniejszym regulaminem może zostać cofnięta w razie niespełnienia wymogów określonych w pkt 6 powyżej lub w razie niezaliczenia przez przegrodę wewnętrzną badań określonych w pkt 6 powyżej.

8.2. Jeżeli Umawiająca się Strona Porozumienia stosująca niniejszy regulamin postanowi o cofnięciu uprzednio przez siebie udzielonej homologacji, niezwłocznie powiadamia o tym fakcie na formularzu zawiadomienia zgodnym ze wzorem przedstawionym w załączniku 1 do niniejszego regulaminu pozostałe Umawiające się Strony stosujące niniejszy regulamin.

9. ZMIANY TYPU PRZEGRODY WEWNĘTRZNEJ

9.1. O każdej zmianie typu przegrody wewnętrznej lub typu pojazdu oraz pozycji instalacji, w których przegroda ta ma być używana, powiadamia się organ udzielający homologacji typu, który udzielił homologacji typu przegrody wewnętrznej. Organ ten może:

9.1.1. uznać za mało prawdopodobne, aby dokonane zmiany miały istotne negatywne skutki, i uznać, że dana przegroda wewnętrzna nadal spełnia odpowiednie wymagania; albo

9.1.2. uznać, że zmiany są wystarczająco nieistotne, aby wyniki, o których mowa w pkt 6 powyżej, mogły zostać zweryfikowane na podstawie informacji technicznych przekazanych przez producenta; albo

9.1.3. zażądać kolejnego sprawozdania od placówki technicznej odpowiedzialnej za ich przeprowadzenie.

9.2. Strony Porozumienia stosujące niniejszy regulamin zostają powiadomione o potwierdzeniu lub odmowie udzielenia homologacji, z wyszczególnieniem zmian, zgodnie z procedurą określoną w pkt 5.3 powyżej.

9.3. Właściwy organ udzielający rozszerzenia homologacji nadaje numer seryjny takiemu rozszerzeniu i powiadamia o nim pozostałe Strony Porozumienia z 1958 r. stosujące niniejszy regulamin na formularzu zawiadomienia zgodnego ze wzorem przedstawionym w załączniku 1 do niniejszego regulaminu.

10. OSTATECZNE ZANIECHANIE PRODUKCJI

Jeżeli posiadacz homologacji ostatecznie zaniecha produkcji urządzenia homologowanego zgodnie z niniejszym regulaminem, informuje o tym organ, który udzielił homologacji. Po otrzymaniu stosownego zawiadomienia organ ten powiadamia o tym pozostałe Strony Porozumienia z 1958 r. stosujące niniejszy regulamin na formularzu zawiadomienia zgodnym ze wzorem przedstawionym w załączniku 1 do niniejszego regulaminu.

11. INSTRUKCJE UŻYTKOWANIA

Do każdej przegrody wewnętrznej dołącza się instrukcje o treści określonej poniżej lub rodzaju opisanego poniżej, w języku lub językach państwa, w którym przegroda ta ma trafić do sprzedaży.

- 11.1. Instrukcje montażu określające typy pojazdów, do których dany zespół jest odpowiedni, oraz prawidłowe metody mocowania zespołu w pojazdach.
- 11.2. Instrukcje obsługi zapewniające użytkownikowi uzyskanie maksymalnych korzyści związanych z używaniem przegrody wewnętrznej. Instrukcje takie muszą uwzględniać:
 - a) znaczenie korzystania z przegrody wewnętrznej w trakcie wszystkich podróży, podczas których przewozi się bagaż;
 - b) właściwą regulację i umiejscowienie przegrody wewnętrznej;
 - c) sposób obsługi wszelkich układów regulacji lub blokady wbudowanych w przegrodę wewnętrzną;
 - d) zalecane umiejscowienie bagażu i elementów unieruchamiających go w bagażniku w typach pojazdów, dla których przewidziana jest przegroda wewnętrzna;
 - e) konieczność wymiany uszkodzonych przegród wewnętrznych.

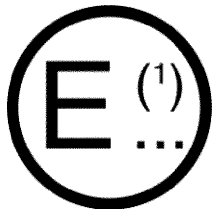
12. NAZWY I ADRESY PLACÓWEK TECHNICZNYCH ODPOWIEDZIALNYCH ZA PRZEPROWADZANIE BADAŃ HOMOLOGACYJNYCH ORAZ NAZWY I ADRESY ORGANÓW UDZIELAJĄCYCH HOMOLOGACJI TYPU

Umawiające się Strony Porozumienia stosujące niniejszy regulamin przekazują sekretariatowi Organizacji Narodów Zjednoczonych nazwy i adresy placówek technicznych odpowiedzialnych za przeprowadzanie badań homologacyjnych oraz organów udzielających homologacji typu, którym należy przesłać wydane w innych krajach zawiadomienia poświadczające udzielenie, rozszerzenie, odmowę udzielenia lub cofnięcie homologacji.

ZAŁĄCZNIK 1

ZAWIADOMIENIE

(maksymalny format: A4 (210 × 297 mm))



Wydane przez:

Nazwa organu administracji:

.....

dotyczące ⁽²⁾: udzielenia homologacji
 rozszerzenia homologacji
 odmowy udzielenia homologacji
 cofnięcia homologacji
 ostatecznego zaniechania produkcji

typu przegrody wewnętrznej zgodnie z regulaminem nr 126

Nr homologacji: Nr rozszerzenia:

1. Nazwa handlowa lub znak towarowy przegrody wewnętrznej:
2. Przeznaczona do typów pojazdów:
3. Nazwa i adres producenta:
4. Nazwa i adres przedstawiciela producenta (w stosownych przypadkach):
5. Opis przegrody wewnętrznej:
6. Opis układu regulacji i blokady przegrody wewnętrznej i jego części:
7. Opis umiejscowienia przegrody wewnętrznej w danym typie pojazdu:
8. Opis kotwiczeń i materiałów do kotwiczenia dostarczonych wraz z przegrodą wewnętrzną:
9. Przegrodę wewnętrzną przedstawiono do homologacji w dniu:
10. Placówka techniczna odpowiedzialna za przeprowadzanie badań homologacyjnych:
11. Data sprawozdania sporządzonego przez placówkę techniczną:
12. Nr sprawozdania wydanego przez tę placówkę:
13. Uwagi:
14. Homologacja została udzielona/ rozszerzona/ odmówiono udzielenia homologacji/ homologację cofnięto⁽²⁾

⁽¹⁾ Numer identyfikujący państwo, które udzieliło homologacji, rozszerzyło homologację, odmówiło udzielenia homologacji lub cofnęło homologację (zob. przepisy dotyczące homologacji w niniejszym regulaminie).

⁽²⁾ Niepotrzebne skreślić.

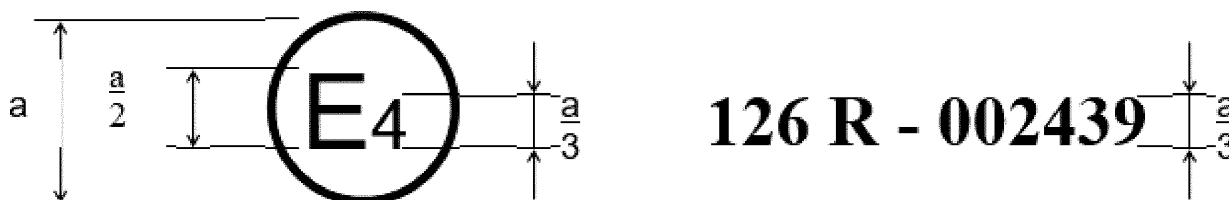
15. Powód (powody) rozszerzenia homologacji (w stosownych przypadkach):
 16. Umieszczenie znaku homologacji na przegrodzie wewnętrznej:
 17. Miejscowość:
 18. Data:
 19. Podpis:
 20. Do niniejszego zawiadomienia załączono następujące dokumenty, opatrzone numerem homologacji przedstawionym powyżej:
 - a) rysunki, schematy i plany przegrody wewnętrznej, jej kotwiczeń w pojeździe, układów regulacji przegrody wewnętrznej i jej części oraz urządzeń blokujących;
 - b) fotografie przegrody wewnętrznej, jej kotwiczeń, układów regulacji i ich części oraz jej urządzeń blokujących.
-

ZAŁĄCZNIK 2

UKŁADY ZNAKÓW HOMOLOGACJI

(zob. pkt 5.4 niniejszego regulaminu)

PRZEGRODA WEWNĘTRZNA

 $a = \text{min. } 8 \text{ mm}$

Powyższy znak homologacji umieszczony na przegrodzie wewnętrznej wskazuje, że dany typ przegrody wewnętrznej uzyskał homologację w odniesieniu do wytrzymałości w Niderlandach (E4) zgodnie z regulaminem nr 126 i otrzymał numer homologacji 002439. Pierwsze dwie cyfry numeru homologacji wskazują, że regulamin ten nie został zmieniony.

Uwaga:

Numer homologacji oraz symbole dodatkowe muszą znajdować się blisko okręgu, poniżej lub powyżej litery „E” lub też na prawo albo na lewo od niej. Cyfry tworzące numer homologacji muszą znajdować się po tej samej stronie litery „E” i muszą być zwrócone w tym samym kierunku. Należy unikać stosowania cyfr rzymskich jako numerów homologacji, aby nie zostały pomyłone z innymi symbolami.

ZAŁĄCZNIK 3

PROCEDURA BADANIA URZĄDZEŃ PRZEZNACZONYCH DO OCHRONY OSÓB ZNAJDUJĄCYCH SIĘ W POJEŹDZIE PRZED PRZEMIESZCZAJĄCYM SIĘ BAGAŻEM

1. Bloki badawcze

Sztywne bloki ze środkiem bezwładności w środku geometrycznym.

Typ 1

Wymiary: 300 mm × 300 mm × 300 mm

Wszystkie krawędzie i rogi zaokrąglone do 20 mm

Masa: 18 kg

Typ 2

Wymiary: 500 mm × 350 mm × 125 mm

Wszystkie krawędzie i rogi zaokrąglone do 20 mm

Masa: 10 kg

2. Przygotowanie badania

- 2.1. Przegrodę wewnętrzną należy zamocować do sztywnej ramy za pomocą oprzyrządowania mocującego dostarczonego przez producenta. W sztywnej ramie musi znajdować się sztywna pozioma płaszczyzna „E” (zob. załącznik 4), która odwzorowuje ogólny poziom podłogi w przestrzeni bagażowej w pojeździe. Punkty montażu A, B, C i D powinny odwzorowywać geometrię punktów kotwiczenia przewidzianych dla pojazdu, jak określono w pkt 3.2.2 wystąpienia o homologację, mierzoną od płaszczyzny „E” będącej układem odniesienia.

Jeżeli występujący o homologację zaleca różne miejsca instalacji, w porozumieniu z placówką techniczną należy wybrać najbardziej niekorzystną pozycję.

Wszystkie taśmy mocujące, konstrukcje pośrednie oraz sprzęt itp. należy zamontować zgodnie z instrukcjami występującego o homologację.

- 2.2. Podłoga zastosowana w konfiguracji badania opisanej w pkt 2.1 powinna odwzorowywać poziom w odniesieniu do punktów kotwiczenia A, B, C i D w taki sposób, aby odpowiadały one wzajemnemu położeniu rzeczywistych punktów kotwiczenia w pojeździe oraz podłodze zastosowanej w przestrzeni ładunkowej w proponowanej instalacji określonej w pkt 3.2.2 niniejszego regulaminu.

- 2.3. Dwa bloki badawcze typu 1 umieszcza się na powierzchni „E” sztywnej ramy.

- 2.3.1. W celu ustalenia położenia bloków badawczych w kierunku wzdłużnym należy najpierw umieścić je tak, aby ich przód stykał się z przegrodą wewnętrzną, a ich dolne powierzchnie spoczywały na płaszczyźnie poziomej „E” sztywnej ramy. Następnie należy przesunąć je w tył, równoległe do wzdłużnej płaszczyzny symetrii sztywnej ramy, o 200 mm w poziomie. W tej pozycji należy je zabezpieczyć przed wszelkim ruchem do tyłu. Jeżeli w określonej instalacji w pojeździe opisanej w pkt 3.2.2 niniejszego regulaminu nie jest możliwe przesunięcie dwóch bloków typu 1 na odległość 200 mm, należy je przesunąć na maksymalną możliwą odległość w określonej instalacji w pojeździe. Odległość między wzdłużną płaszczyzną symetrii sztywnej ramy a skierowaną do wewnątrz stroną każdego z bloków badawczych wynosi 25 mm, co daje 50 mm odstęp między oboma blokami. Zob. dodatek 2 do niniejszego załącznika.

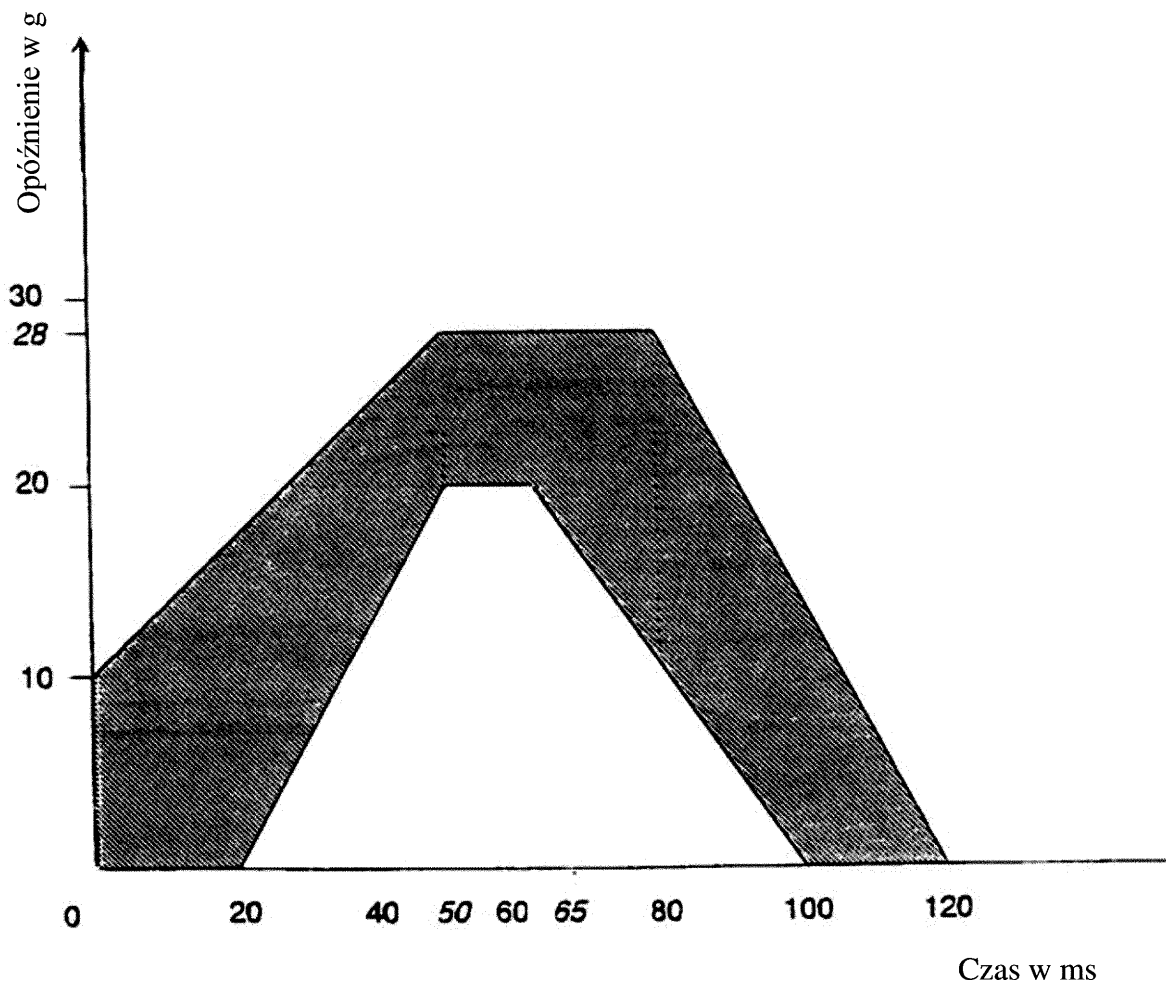
- 2.3.2. Proponowane instalacje w pojeździe, opisane w pkt 3.2.2 niniejszego regulaminu, w przypadku których za przegrodą nie mogą zostać zainstalowane bloki badawcze typu 1, poddaje się badaniu bez takich bloków.

- 2.3.3. Szywną ramę należy wyposażyć w zamocowaną podwyższoną podłogę badawczą o takiej powierzchni ładunkowej, aby środek ciężkości bloku badawczego typu 2 znajdował się pośrodku, między górną krawędzią oparcia siedzenia zlokalizowanego bezpośrednio przed przegrodą wewnętrzną (bez uwzględnienia zagłówków), a dolną powierzchnią pokrycia sufitu, bezpośrednio nad tym punktem (X-X w załączniku 3, dodatek 2), jak określono w pkt 3.2.2 niniejszego regulaminu. Blok badawczy typu 2 należy umieścić na podwyższonej podłodze badawczej, przy czym jego największa powierzchnia (o wymiarach 500 mm × 350 mm) na powierzchni ładunkowej znajduje się pośrodku w odniesieniu do osi wzdłużnej sztywnej ramy, a jego powierzchnia o wymiarach 500 mm × 125 mm skierowana jest do przodu i znajduje się w bezpośrednim kontakcie z przegrodą wewnętrzną. Przegrody wewnętrzne zainstalowane tak, że nie można zainstalować z nimi bloków badawczych typu 2, poddaje się badaniu bez takich bloków. Zob. dodatek 2 do niniejszego załącznika.
- 2.4. Jeżeli punkty mocowania przegrody wewnętrznej są przytwierdzone do konstrukcji pośredniej w przewidzianej dla niej pozycji instalacji (takim jak oparcie siedzenia, wykończenie boczne itp.), te pośrednie elementy należy przymocować do sztywnej ramy, wykorzystując określone przez producenta elementy mocujące.
- 2.5. Jeżeli przegroda wewnętrzna w przewidzianej dla niej instalacji w sztywnej ramie badawczej nie posiada struktury, która sięga na odległość 400 mm od sztywnej płaszczyzny poziomej „E” (załącznik 4), badanie może zostać przeprowadzone bez bloków badawczych typu 1.
- 2.6. Jeżeli części pojazdu, takie jak elementy metalowe karoserii nadwozia, siedzenia, panele tapicerki itp. mogą wpłynąć na przesunięcie przegrody wewnętrznej do przodu, na wniosek producenta części te mogą być przymocowane do sztywnej ramy określonej w pkt 2.1, przy czym powinny być one przymocowane do wspomnianej ramy w pozycji, która w jak największym stopniu odzwierciedla miejsce ich montażu w pojeździe w stosunku do przegrody wewnętrznej, jak określono w pkt 3.2.2 niniejszego regulaminu. Z wyjątkiem siedzeń regulowanych wzdłużnie, w przypadku gdy istnieje możliwość regulacji tych pozycji w pojeździe (np. tylnych oparcie siedzeń), należy je ustawić tak, by ich pozycja po regulacji wpływała w jak najmniejszym stopniu na ruch przegrody wewnętrznej do przodu.
- 2.7. Jeżeli przesunięcie przegrody wewnętrznej do przodu ograniczone jest przez regulowany wzdłużnie zespół siedzeń, siedzenia te, jeżeli są przymocowane do sztywnej ramy określonej w pkt 2.1, na wniosek producenta umieszcza się w odległości 10 mm od ich najniższej, najbardziej wysuniętej do tyłu pozycji, a oparcie siedzenia, jeżeli jest regulowane, powinno być ustawione pod kątem jak najbliższym 25°. Jeżeli zamontowane są zagłówki, należy je ustawić w najniższej pozycji.
3. Wyniki badań
- Ramę badawczą i jej mocowania określone w pkt 2.1, 2.2, 2.3.1, 2.3.3, 2.4, 2.6 i 2.7 mocuje się bezpiecznie do wózka badawczego, którego prędkość jest zmniejszana od prędkości początkowej do unieruchomienia, tak aby wózek oraz przymocowana do niego rama były poddane opóźnieniu w granicach korytarza określonego graficznie w dodatku 1 do załącznika 3.
-

DODATEK 1

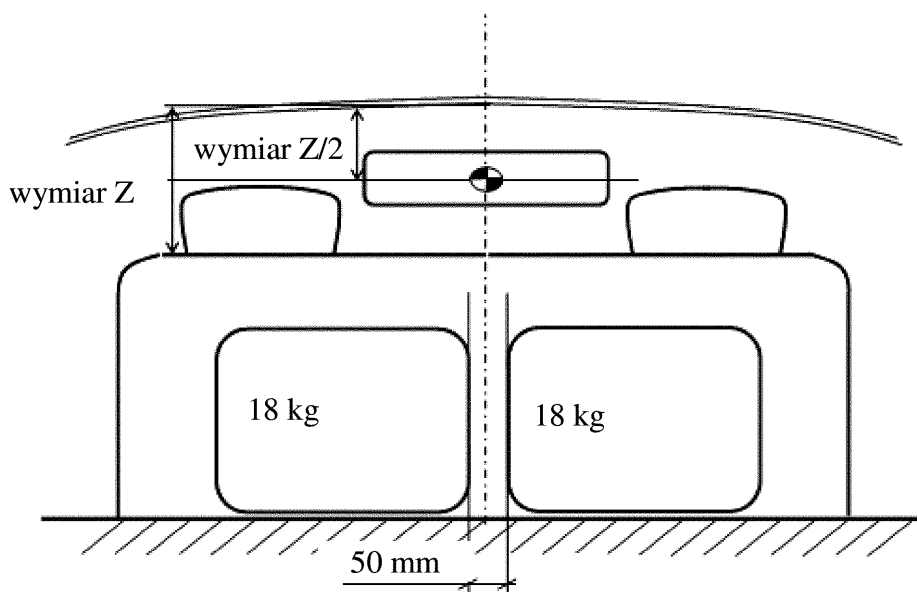
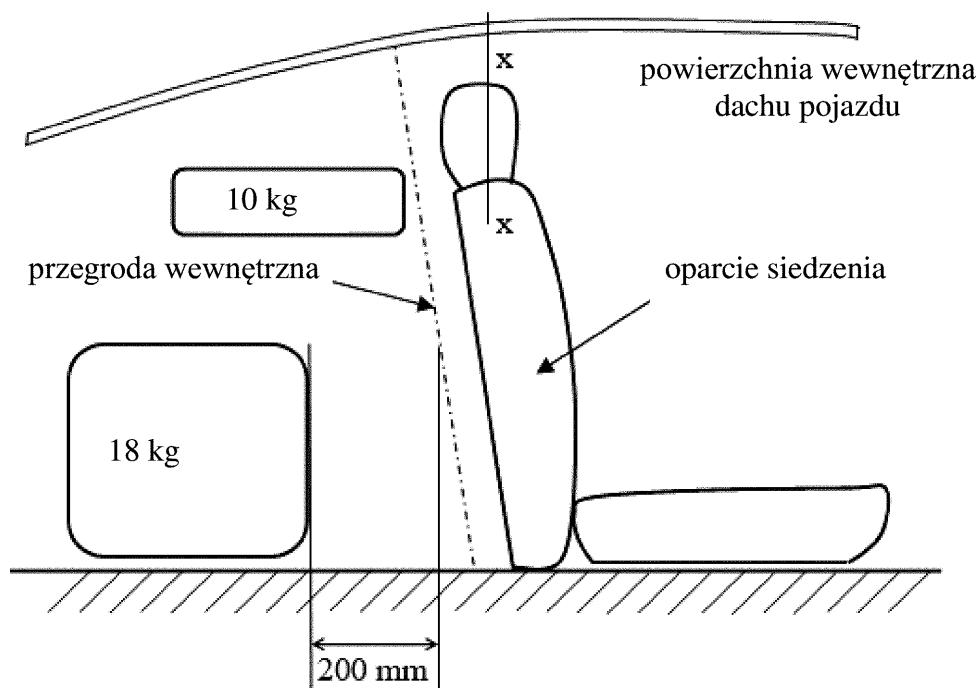
KORYTARZ OPÓŹNIENIA WÓZKA JAKO FUNKCJA CZASU

(Zderzenie czołowe)



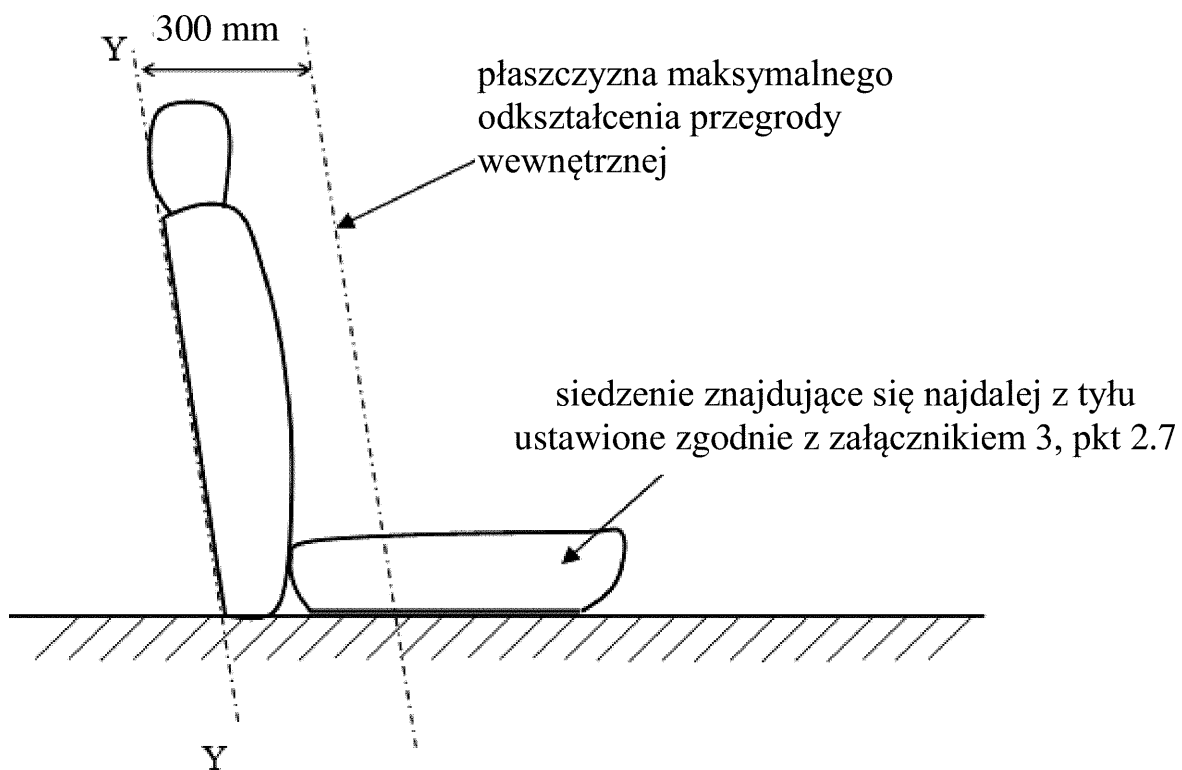
DODATEK 2

POZYCJA BŁOKÓW BADAWCZYCH TYPU 1 ORAZ TYPU 2 W STOSUNKU DO RAMY BADAWCZEJ



DODATEK 3

POZYCJA PŁASZCZYZNY MAKSYMALNEGO ODKSZTAŁCENIA PRZEGRODY WEWNĘTRZNEJ



ZAŁĄCZNIK 4

PRZYKŁAD URZĄDZENIA DO BADANIA WYTRZYMAŁOŚCI PRZEGRÓD WEWNĘTRZNYCH

