

22. február 2024

Dohoda

O prijatí jednotných technických predpisov pre kolesové vozidlá, vybavenie a časti, ktoré sa môžu montovať a/alebo používať na kolesových vozidlách a o podmienkach vzájomného uznávania homologizácií udelených na základe týchto predpisov*

(Revízia 3, vrátane zmien, ktoré nadobudli platnosť 14. septembra 2017)

Dodatok 126 – Predpis 127

Revízia 4 - Zmena 1

Dodatok 1 k sérii zmien 04 – Dátum nadobudnutia platnosti: 5. január 2024.

Jednotné ustanovenia pre homologizáciu motorových vozidiel z hľadiska ich vlastností týkajúcich bezpečnosti chodcov

Tento dokument sa považuje za výlučne dokumentačný nástroj. Autentický a právne záväzný text je: ECE/TRANS/WP.29/2023/50.



ORGANIZÁCIA SPOJENÝCH NÁRODOV

* Predchádzajúci názov Dohody:
Dohoda o prijatí jednotných podmienok pre homologizáciu a o vzájomnom uznávaní homologizácie výstroja a súčasti motorových vozidiel, v Ženeve 20. marca 1958 (pôvodná verzia); Dohoda o prijatí jednotných technických predpisov pre kolesové vozidlá, vybavenie a časti, ktoré sa môžu montovať a/alebo používať na kolesových vozidlách a o podmienkach vzájomného uznávania homologizácií udelených na základe týchto predpisov, v Ženeve 5. októbra 1995 (revízia 2).

Bod 2.1. sa mení takto:

"2.1. "Skúšobná plocha makety hlavy dospelého" je plocha na vonkajších povrchoch prednej časti konštrukcie. Táto plocha je ohraničená:

- (a) vpredu 1 700 mm rozvinutou obvodovou čiarou (WAD) alebo čiarou prechádzajúcou vo vzdialenosti 82,5 mm za prednou referenčnou čiarou kapoty podľa toho, ktorá z nich je viac vzadu pri danej bočnej polohe;
- (b) vzadu 2 500 mm¹ WAD alebo čiarou 82,5 mm pred zadnou referenčnou čiarou kapoty², podľa toho, ktorá je najviac vpredu v danej bočnej polohe, a
- (c) na každej strane 82,5 mm čiarou vo vnútri bočnej referenčnej čiary.

Vzdialenosť 82,5 mm sa nastavuje ohybným meracím pásmom držaným v napnutej polohe pozdĺž vonkajšieho povrchu vozidla."

Bod 2.8. sa mení takto:

"2.8. "Zadná referenčná čiara kapoty" je geometrická stopa medzi najzadnejšími bodmi kontaktu medzi guľou s priemerom 165 mm a prednou časťou konštrukcie vozidla, keď je guľa vedená cez prednú časť konštrukcie vozidla, pričom zostáva v kontakte s čelným sklom (pozri obrázok 2). Počas tohto postupu sa odstránia lišty a ramená stieračov.

..."

Bod 2.44. sa mení takto a vložia sa tieto obrázky 12 a 13:

"2.44. "Testovacia oblasť čelného skla" je oblasť na vonkajšom povrchu čelného skla. Je ohraničená (pozri obrázok 12):

- (a) vpredu čiarou 100 mm smerom dozadu k nepriehľadnému zakrytiu čelného skla. V prípade, že nepriehľadné zakrytie neexistuje, čiara sa meria od predného viditeľného okraja materiálu čelného skla.
- (b) Vzadu čiarou WAD 2 500 alebo čiarou 130 mm dopredu k zadnému viditeľnému okraju materiálu čelného skla, podľa toho, čo je v danej bočnej polohe viac dopredu.
- (c) Na každej strane čiarou 100 mm dovnútra nepriehľadného zakrytia čelného skla. V prípade, že nepriehľadná clona neexistuje, čiara sa meria od bočného viditeľného okraja materiálu čelného skla.

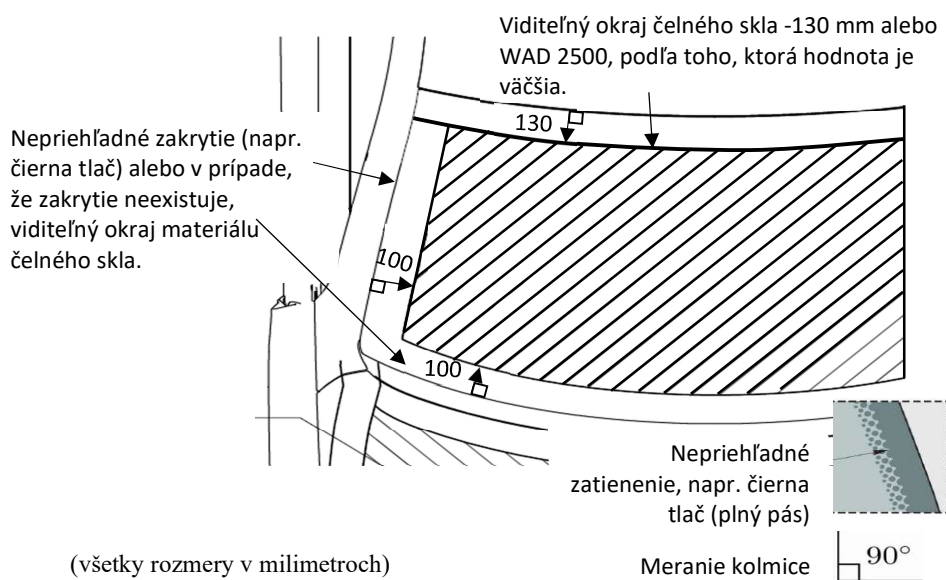
Pre (a) a (c): vzdialenosti 100 mm sa merajú pomocou pružnej pásky držanej napnutej pozdĺž vonkajšieho povrchu vozidla pod uhlom 90° k dotyčnici k hranici nepriehľadného zakrytia alebo v prípade nepriehľadného zakrytia od viditeľného okraja.

Pre (b): vzdialenosť 130 mm sa meria pomocou pružnej pásky držanej napnutej pozdĺž vonkajšieho povrchu vozidla pod uhlom 90° k dotyčnici k zadnému viditeľnému okraju čelného skla.

¹ alebo WAD 2 100 v súlade s bodmi 11.19. až 11.21.

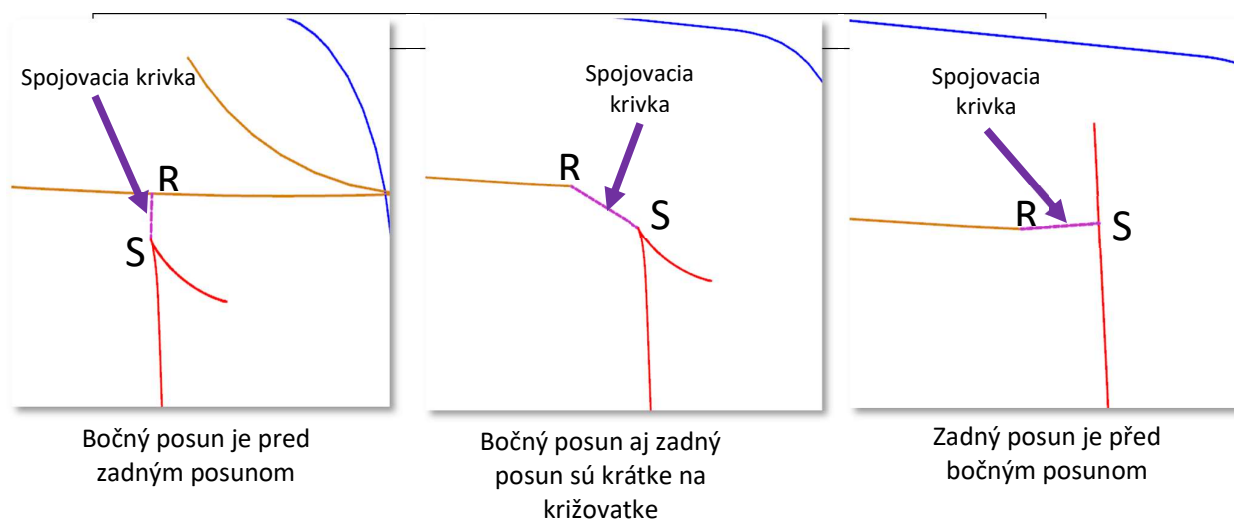
² V prípade, že BRRL nie je na kapote a čiara 82,5 mm pred BRRL je vzadu za WAD 2100, potom sa ako BRRL použije zadný fyzický okraj kapoty v súlade s bodmi 11.22. a 11.23.

Obrázok 12
Testovacia oblasť čelného skla



V závislosti od geometrie sa v prípade, že neexistuje priesečník medzi bodmi (b) a (c), čo vedie k otvorenej skúšobnej oblasti, označenie upraví pomocou najkratšej vzdialenosti na uzavretie otvorenej skúšobnej oblasti (pozri obrázok 13).

Obrázok 13
Definícia horného rohu s "najkratšou vzdialenosťou"



Skúšky priradené k akýmkoľvek meracím bodom umiestneným v oblasti čelného skla pred WAD 1 700 vrátane sa vykonávajú s maketou hlavy dieťaťa. Skúšky priradené k akýmkoľvek meracím bodom umiestneným v oblasti čelného skla za WAD 1 700 sa vykonávajú s maketou hlavy dospelého."

Bod 2.45., vloží sa obrázky 14 a 15 a mení sa takto:

"2.45. "Oblasť monitorovania kapoty" sa vo všeobecnosti nachádza v blízkosti zadnej časti skúšobnej plochy kapoty a prednej časti skúšobnej plochy čelného skla.

Pri prípadných skúškach hlavy dospelých je táto oblasť ohraničená:

- (a) vpredu najvzdialenejšou hranicou skúšobnej plochy hornej časti makety hlavy dospelého podľa bodu 2.1. alebo čiarou 82,5 mm pred zadnou referenčnou čiarou kapoty, podľa toho, čo je v danej bočnej polohe najviac vzadu, a
- (b) vzadu hranicou WAD 2 500³ alebo prednou časťou skúšobnej plochy čelného skla, podľa toho, čo je v danej bočnej polohe najviac vpredu.

Pri skúškach hlavy dieťaťa je táto oblasť ohraničená:

- (a) vpredu najvzdialenejšou hranicou skúšobnej plochy hornej časti makety hlavy dieťaťa definovanej v bode 2.16. alebo čiarou 82,5 mm pred zadnou referenčnou čiarou kapoty, podľa toho, čo je v danej bočnej polohe najviac vzadu, a
- (b) vzadu hranicou WAD 1 700 alebo prednou časťou skúšobnej plochy čelného skla, podľa toho, čo je v danej bočnej polohe najviac vpredu.

Na každej strane je oblasť monitorovania kapoty ohraničená čiarou TP (pozri obrázok 14), kde:

- (a) "bod T" je zadný roh hornej časti skúšobnej plochy kapoty a
- (b) "rohový bod P" je spodný roh skúšobnej plochy čelného skla; pomocou pružnej pásky držanej napnutej od bodu T k bodu P.

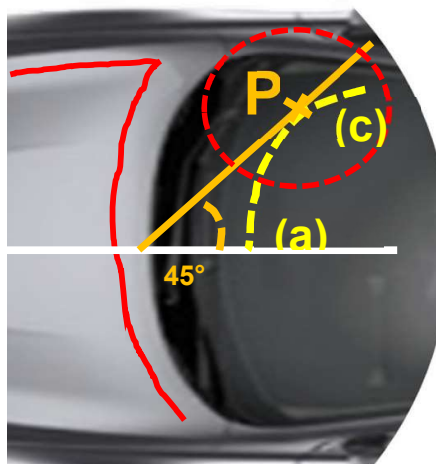
Obrázok 14

Bočné hranice oblasti monitorovania krytu



Obrázok 15

Osobitný prípad, ak neexistuje jedinečný roh "bodu P"



Ak neexistuje jedinečný "bod P", v ktorom sa pretínajú čiary definované v bode 2.44 písm. (a) a (c), potom je "bod P" definovaný prvým dotykom vertikálnej roviny pretínajúcej vertikálnu pozdĺžnu stredovú rovinu vozidla pod uhlom 45° s prechodom (a)-(c) hranice skúšobnej plochy čelného skla, ako je znázornené na obrázku 15.

Skúšky priradené k akémukoľvek monitorovaciemu bodu umiestnenému v oblasti monitorovania kapoty pred WAD 1 700 vrátane sa vykonávajú s

³ z hranice WAD 2 100, ak sa uplatňuje, v súlade s odsekmi 11.19. až 11.21.

maketou hlavy dieťaťa. Skúšky priradené k akémukoľvek monitorovaciemu bodu umiestnenému v monitorovacej oblasti kapoty smerom dozadu za WAD 1 700 sa vykonávajú s maketou hlavy dospelého."

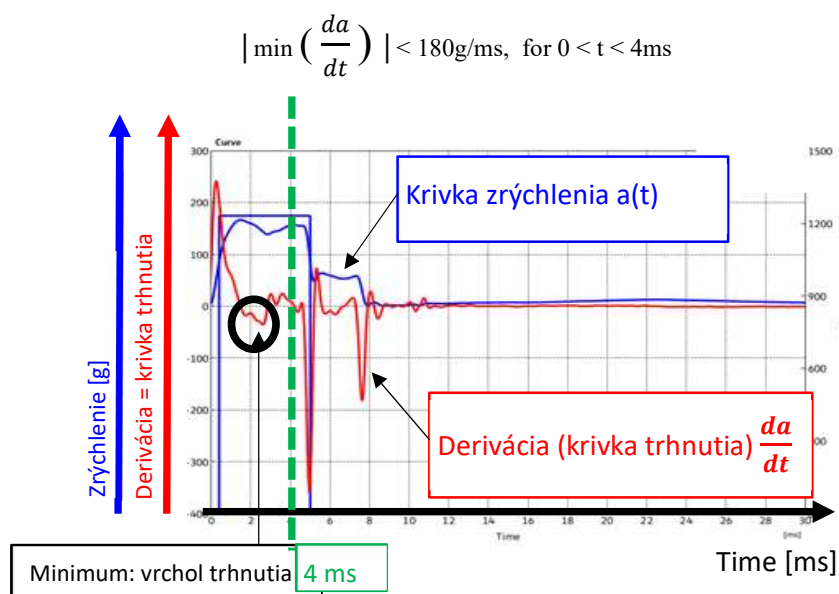
Bod 2.48., vloží sa obrázok 16 a mení sa takto:

"2.48. "Atypické správanie sa pri prasknutí čelného skla" je také, pri ktorom náraz makety hlavy do čelného skla vedie aspoň k jednému z týchto prípadov:

- (a) absolútna hodnota minimálnej hodnoty derivácie zrýchlenia makety hlavy v závislosti od času je menšia ako 180 g/ms počas prvých 4 ms po prvom kontakte makety hlavy s čelným sklom, ako je znázornené na obrázku 16, alebo

Obrázok 16

Graf a vzorec kritéria trhnutia



- (b) Minimálna hodnota zrýchlenia pod 300 m/s² medzi počiatočným vrcholom a 10 milisekundami sa dosiahne neskôr ako 4 ms na grafe čas/zrýchlenie, alebo nie je viditeľné rozbitie skla, ktoré sa rozšíri na celé čelné sklo."

Vloží sa tento nový bod 2.49.:

"2.49. "Tretina skúšobnej plochy čelného skla" znamená geometrickú stopu plochy medzi bočnými hranicami skúšobnej plochy čelného skla, ako je definovaná v bode 2.44. písm. (c), meranú pružnou páskou sledujúcou vonkajší obrys čelného skla na ľubovoľnom priečnom reze, rozdelenú na tri rovnaké časti."

Bod 4.2. sa mení takto:

"4.2. Každému schválenému typu sa prideli schvaľovacie číslo v súlade so zoznamom 4 dohody (E/ECE/TRANS/505/Rev.3). Do oddielu 2 schvaľovacieho čísla sa doplní lomka a jeden z nasledujúcich znakov podľa potreby:

(a) písmeno "T" pre vozidlá schválené s použitím osobitných ustanovení týkajúcich sa hranice WAD 2 100 v súlade s bodom 11.19.; alebo

(b) písmeno "E" pre vozidlá schválené s rozšírenou hranicou WAD 2 500.

Príklad:

Príklad prvého rozšírenia typového schválenia 2439 vydaného Spojeným kráľovstvom Veľkej Británie a Severného Írska pre vozidlo schválené podľa predpisu OSN č. 127, tretej série zmien a jeho doplnku 1, s použitím osobitných ustanovení týkajúcich sa hranice WAD 2 100;

E11*127R03/01/T*2439*01.

(c) písmeno "F" pre vozidlá schválené s použitím osobitných ustanovení týkajúcich sa BRRL v súlade s bodmi 11.22 a 11.23.

Príklad:

V prípade, že sa vozidlo nachádza na území SR, je potrebné, aby sa naň vzťahovali ustanovenia o vozidlách, ktoré sa nachádzajú na území SR:

Príklad prvého rozšírenia typového schválenia 2439 vydaného Spojeným kráľovstvom Veľkej Británie a Severného Írska pre schválenie vozidla podľa predpisu OSN č. 127, štvrtej série zmien a jeho dodatku 1, s použitím osobitných ustanovení týkajúcich sa hranice BRRL;

E11*127R04/01/F*2439*01. "

Body 11.14. až 11.19. sa prečísľujú na 11.16. a 11.21.

Vložia sa tieto nové body 11.22. a 11.23.:

"11.22. Bez ohľadu na bod 11.19. budú zmluvné strany, ktoré uplatňujú tento predpis, do 1. septembra 2030 naďalej udeľovať typové schválenia s použitím osobitných ustanovení týkajúcich sa BRRL (pozri poznámku pod čiarou č. 2 v bode 2.1).

11.23. Bez ohľadu na body 11.20. a 11.21. do 1. septembra 2031 zmluvné strany, ktoré uplatňujú tento predpis OSN, naďalej akceptujú typové schválenia vydané s použitím osobitných ustanovení týkajúcich sa BRRL (pozri poznámku pod čiarou č. 2 v bode 2.1.)."

Body 11.20. až 11.21. sa prečísľujú na 11.24. až 11.25.

Príloha 5,

Bod 4.2. sa mení takto:

"4.2. Vykoná sa minimálne deväť skúšok nárazovou hlavicou makety hlavy dieťaťa na plochách predpísaných pre skúšobnú plochu hornej časti kapoty dieťaťa a skúšobnú plochu čelného skla dieťaťa spolu, pričom tri skúšky sa vykonávajú na strednej a vonkajšej tretine skúšobných plôch pre deti/malých dospelých v polohách, ktoré sa považujú za miesta s najväčšou pravdepodobnosťou spôsobenia zranenia. Ak je to možné, aspoň jedna z týchto deviatich skúšok sa vykoná na skúšobnej ploche čelného skla. Okrem toho sa podľa uváženia technickej služby môže jedna z týchto deviatich skúšok vykonať v oblasti kontroly kapoty.

Pre každú skúšku na čelnom skle sa použije nepoškodené a netestované čelné sklo.

Skúšky sa musia vykonať na rôznych typoch konštrukcie, keď sa líšia na posudzovanej ploche a v miestach posúdených ako miesta najpravdepodobnejšie spôsobujúce zranenie. S prihliadnutím na prípadnú symetriu čelného skla a príslušných konštrukcií sa počet skúšok na skúšobnej ploche čelného skla môže podľa rozhodnutia technickej služby znížiť."

Bod 5.2. sa mení takto:

"5.2. Vykoná sa minimálne deväť skúšok nárazovou hlavicou makety hlavy dospelého, a to na plochách pre dospelých, ktoré sú predpísané skúšobnou plochou hornej časti kapoty a čelného skla dospelého, pričom sa vykonajú tri skúšky na strednej a vonkajšej tretine skúšobných plôch pre dospelých v polohách, ktoré sa považujú za najpravdepodobnejšie pre vznik zranenia. Ak je to možné, aspoň jedna z týchto deviatich skúšok sa vykoná na skúšobnej ploche čelného skla. Okrem toho sa podľa uváženia technickej služby môže jedna z týchto deviatich skúšok vykonať (~~v ktorejkoľvek tretine~~) v oblasti kontroly kapoty.

Pre každú skúšku na čelnom skle sa použije nepoškodené a netestované čelné sklo.

Skúšky sa musia vykonať na rôznych typoch konštrukcie, keď sa líšia na posudzovanej ploche a v miestach posúdených ako miesta najpravdepodobnejšie spôsobujúce zranenie.

S prihliadnutím na prípadnú symetriu čelného skla a príslušných konštrukcií môže byť počet skúšok na skúšobnej ploche čelného skla podľa rozhodnutia technickej služby znížený."
