

31974L0297

L 165/16

DZIENNIK URZĘDOWY WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

20.6.1974

DYREKTYWA RADY

z dnia 4 czerwca 1974 r.

w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do wyposażenia wnętrza pojazdów silnikowych (zachowanie układu kierowniczego w przypadku uderzenia)

(74/297/EWG)

RADA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

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

uwzględniając wniosek Komisji,

uwzględniając opinię Parlamentu Europejskiego ⁽¹⁾,

uwzględniając opinię Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽²⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

wymagania techniczne, jakie powinny spełniać pojazdy silnikowe zgodnie z ustawodawstwem krajowym, dotyczą między innymi zachowania układu kierowniczego w razie uderzenia;

w związku z różnicami w zakresie wymogów stosowanych przez poszczególne Państwa Członkowskie zachodzi konieczność przyjęcia przez wszystkie te Państwa – w uzupełnieniu do obowiązujących w nich obecnie przepisów krajowych lub w miejsce tych przepisów – jednolitych wymogów, które pozwolą na objęcie wszystkich typów pojazdów homologacją typu EWG, będącą przedmiotem dyrektywy Rady z dnia 6 lutego 1970 r. ⁽³⁾ w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep, które mają być stosowane w odniesieniu do każdego typu pojazdu;

wspólne wymagania dotyczące wewnętrznych lusterek wstecznych ustanowione w dyrektywie Rady z dnia 1 marca 1971 r. ⁽⁴⁾, a dotyczące wewnętrznych części kabiny, urządzeń sterujących i kontrolnych, dachu, oparcia i tylnej części siedzeń – w dyrektywie Rady z dnia 17 grudnia 1973 ⁽⁵⁾; w późniejszym terminie określone zostaną inne wymagania dotyczące wyposażenia wnętrza związanego z mocowaniem pasów bezpieczeństwa, umocowaniem siedzeń, zagłówkami i oznaczaniem kontrolek;

zharmonizowane wymagania muszą zmniejszyć ryzyko i ciężar obrażeń, na jakie narażeni są kierowcy pojazdów silnikowych, a przez to zapewnić bezpieczeństwo na drogach na całym obszarze Wspólnoty;

w odniesieniu do wymagań technicznych, właściwe jest przejęcie w istotnej części przepisów ustanowionych przez Europejską Komisję Gospodarczą narodów Zjednoczonych w Regulaminie nr 12 („Jednolite wymagania w sprawie homologacji pojazdów dotyczące ochrony kierowcy przed układem kierowniczym w przypadku uderzenia”) ⁽⁶⁾, załączonym do Porozumienia z dnia 20 marca 1958 r. dotyczącego przyjęcia jednolitych zasad homologacji typu i oraz wzajemnego uznawania homologacji typu pojazdów silnikowych,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

Do celów niniejszej dyrektywy, pojazdem jest każdy pojazd silnikowy kategorii M₁ (określonej w załączniku I do dyrektywy z dnia 6 lutego 1970 r.), przeznaczony do ruchu drogowego, z nadwoziem lub bez, wyposażony w co najmniej cztery koła i rozwijający maksymalną prędkość konstrukcyjną powyżej 25 kilometrów na godzinę, za wyjątkiem pojazdów z wysuniętą pozycją prowadzenia pojazdu opisaną w załączniku I 2.7.

Artykuł 2

Państwa Członkowskie nie mogą odmówić homologacji typu EWG ani krajowej homologacji typu pojazdu silnikowego z powodów związanych z zachowaniem układu kierowniczego w przypadku zderzenia, jeśli jest ono zgodne z wymogami zawartymi w załącznikach I, II i III.

Artykuł 3

Państwa Członkowskie nie mogą zakazać sprzedaży, odmówić rejestracji, dopuszczenia do ruchu ani zakazać używania pojazdów z powodów dotyczących zachowania układu kierowniczego w przypadku uderzenia, jeśli jest ono zgodne z wymogami określonymi w załącznikach I, II i III.

⁽¹⁾ Dz.U. C 14 z 27.3.1973, str. 18.

⁽²⁾ Dz.U. C 60 z 26.7.1973, str. 13.

⁽³⁾ Dz.U. L 42 z 23.2.1970, str. 1.

⁽⁴⁾ Dz.U. L 68 z 22.3.1971, str. 1.

⁽⁵⁾ Dz.U. L 38 z 11.2.1974, str. 2.

⁽⁶⁾ Dokument genewskiej EKG E/EKG/324/Add. 11.

Artykuł 4

Państwo Członkowskie, które przyznało homologację typu podejmuje niezbędne środki, aby zapewnić, że będzie informowane o wszelkich zmianach dotyczących poszczególnych podzespołów lub charakterystyk, określonych w załączniku I, 2.2. Właściwe władze tego Państwa Członkowskiego określają, czy zachodzi konieczność ponownego przeprowadzenia testów na zmodyfikowanym typie pojazdu i sporządzenia nowego Protokołu. W przypadku gdy testy te ujawnią brak zgodności z wymogami niniejszej dyrektywy, zmiana nie jest dopuszczalna.

Artykuł 5

Wszelkie zmiany konieczne do dostosowania wymogów określonych w załącznikach I, II, III i IV, celem uwzględnienia postępu technicznego, przyjmuje się zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 13 dyrektywy Rady z dnia 6 lutego 1970 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep.

Artykuł 6

1. Państwa Członkowskie wprowadzają w życie przepisy konieczne do wykonania niniejszej dyrektywy w terminie osiemnastu miesięcy od notyfikacji niniejszej dyrektywy i niezwłocznie informują o tym Komisję.
2. Państwa Członkowskie przekazują Komisji teksty przepisów prawa, które przyjmują w zakresie objętym niniejszą dyrektywą.

Artykuł 7

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Luksemburgu, dnia 4 czerwca 1974 r.

W imieniu Rady
H. D. GENSCHER
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK I (*)

DEFINICJE, WNIOSEK O UDZIELENIE HOMOLOGACJI TYPU EWG, HOMOLOGACJA TYPU EWG, SPECYFIKACJE, BADANIA, ZGODNOŚĆ PRODUKCJI

(1.)

2. DEFINICJE

Do celów niniejszej dyrektywy,

- 2.1. „Zachowanie układu kierowniczego w przypadku uderzenia” oznacza zachowanie tego układu pod wpływem dwóch rodzajów sił, którymi są:
 - 2.1.1. sił powstających na skutek czołowego uderzenia i mogących powodować przemieszczenie się do tyłu kolumny kierownicy,
 - 2.1.2. sił wywołanych bezwładnością masy kierowcy w przypadku uderzenia z kolumną kierowniczą podczas uderzenia czołowego.
- 2.2. „Typ pojazdu” oznacza pojazdy silnikowe nieróżniące się między sobą w sposób zasadniczy, w odniesieniu do:
 - 2.2.1. konstrukcji, wymiarów, kształtów i materiałów, z jakiego wykonano część pojazdu znajdującą się z przodu kierownicy;
 - 2.2.2. maksymalnej dozwolonej masy pojazdu.
- 2.3. „Kierownica” oznacza urządzenie służące do kierowania wprowadzane w ruch przez kierowcę, na ogół jest nim koło kierownicy.
- 2.4. „Kolumna kierownicy” oznacza obudowę nośną wału kierownicy.
- 2.5. „Wał kierownicy” oznacza element przenoszący do obudowy przekładni kierowniczej moment obrotowy powstający w kierownicy.
- 2.6. „Układ kierowniczy” oznacza kierownicę, kolumnę kierownicy, dodatkowe elementy okładzinowe, wał kierownicy, obudowę przekładni kierowniczej oraz wszelkie inne elementy takie jak te, które mają umożliwiać rozproszenie się energii w przypadku uderzenia w koło kierownicy.
- 2.7. „Wysunięta pozycja prowadzenia pojazdu” oznacza takie rozplanowanie wnętrza pojazdu, gdzie ponad połowa długości silnika znajduje się za najbardziej wysuniętym do przodu punktem podstawy przedniej szyby i gdzie środek kierownicy znajduje się w pierwszej ćwiartce długości pojazdu.

3. WNIOSEK O UDZIELENIE HOMOLOGACJI TYPU EWG

- 3.1. Wniosek o udzielenie homologacji typu EWG danego typu pojazdu składa producent pojazdu lub jego przedstawiciel.
- 3.2. Do wniosku należy dołączyć wymienione poniżej dokumenty w trzech egzemplarzach oraz następujące informacje:
 - 3.2.1. szczegółowy opis typu pojazdu uwzględniający konstrukcję, wymiary, kształt i materiały składowe tej części pojazdu, znajdujące się z przodu kierownicy;
 - 3.2.2. rysunki układu kierowniczego i jego zamocowania do podwozia i nadwozia pojazdu, we właściwej skali i dostatecznie szczegółowe; oraz

(*) Za wyjątkiem pozycji 2.1 tekst załączników jest w zasadzie analogiczny do tekstu Regulaminu nr 12 Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ; taki sam jest w szczególności podział na punkty; dlatego też, jeśli któryś z punktów Regulaminu nr 12 nie ma odpowiednika w niniejszej dyrektywie, jego numer w celu ułatwienia orientacji podano w nawiasie.

- 3.2.3. opis techniczny tego układu.
 - 3.3. Służbie technicznej odpowiedzialnej za przeprowadzenie badań homologacyjnych należy przekazać:
 - 3.3.1. pojazd reprezentatywny dla typu pojazdu, którego dotyczy homologacja, w celu przeprowadzenia badań, określonych w pozycji 5.1,
 - 3.3.2. W zależności od uznania producenta drugi egzemplarz pojazdu albo części pojazdu, jakie uważa on za istotne do przeprowadzenia testu, o którym mowa w pozycji 5.2.
 - 4. HOMOLOGACJA TYPU EWG
 - (4.1.)
 - (4.2.)
 - 4.3. Do świadectwa homologacji typu EWG dołącza się formularz sporządzony zgodnie ze wzorem przedstawionym w załączniku IV.
 - (4.4.)
 - (4.5.)
 - (4.6.)
 - 5. Specyfikacje
 - 5.1. Podczas próby uderzenia samochodu niezaladowanego i bez manekina z przeszkodą przy prędkości 48,3 km/h, górna część kolumny kierownicy i jej wału nie powinna przesunąć się do tyłu, poziomo i równoległe do osi podłużnej pojazdu, o więcej niż 12,7 cm w stosunku do punktu pojazdu nieuszkodzonego przez uderzenie, przy czym odległość tę określa się pomiarami dynamicznymi.
 - 5.2. Kiedy o kierownicę uderza manekin wyrzucony w jej kierunku z prędkością względną co najmniej 24,1 km/h, siła, z jaką na „klatkę piersiową” manekina działa kierownica, nie może przekraczać 1111 daN.
 - 5.2.1. Kierownica powinna być zaprojektowana, skonstruowana i zmontowana w taki sposób, by nie było na niej niebezpiecznych szorstkości ani ostrych krawędzi mogących zwiększać ryzyko lub skalę obrażeń kierowcy w przypadku uderzenia.
 - 5.2.2. Kierownica powinna być zaprojektowana, skonstruowana i zmontowana w taki sposób, by nie zawierała także w dźwigni sygnału dźwiękowego i w elementach okładzinowych – elementów lub wyposażenia dodatkowego mogącego zaczepić się o ubranie lub biżuterię kierowcy w trakcie normalnego prowadzenia pojazdu.
 - 6. BADANIA

Badanie zgodności z wymaganiami określonymi w pozycji 5 przeprowadzane jest zgodnie z metodami opisanymi w załącznikach II i III.
 - 7. Zgodność produkcji
 - (7.1.)
 - 7.2. W celu sprawdzenia zgodności przeprowadza się badania na odpowiedniej liczbie losowo wybranych pojazdów seryjnych.
 - 7.3. Co do zasady badania te powinny się ograniczać do sprawdzenia wymiarów. Jednakże, w miarę potrzeb, pojazdy poddawane są testowi określonemu w pozycji 5.
 - (8.)
 - (9.)
-

ZAŁĄCZNIK II

BADANIE ZACHOWANIA PRZY CZOŁOWYM UDERZENIU W PRZESZKODĘ

1. CEL

Badanie to przeprowadza się w celu ustalenia, czy pojazd spełnia wymagania w określone w załączniku I pozycja 5.1.

2. INSTALACJA, PROCEDURY I PRZYRZĄDY POMIAROWE

2.1. Miejsce przeprowadzania testu

Miejsce, gdzie przeprowadzane są badania, winno mieć powierzchnię wystarczającą do urządzenia toru do rozpędzania pojazdów, umieszczenia przeszkody i urządzeń technicznych potrzebnych do badań. Końcowa część toru, co najmniej 5 m przed przeszkodą, powinna być pozioma, płaska i ustabilizowana.

2.2. Przeszkoda

Przeszkodę stanowi blok ze zbrojonego betonu o minimalnej szerokości 3 m, minimalnej wysokości 1,5 m i minimalnej grubości 0,6 m. Ściana uderzana powinna być prostopadła do końcowej części toru do rozpędzania i pokryta płytami ze sklejki o grubości 2 cm. Za blokiem betonowym należy usypać co najmniej 90 ton ziemi. Przeszkodę z betonu i ziemi można zastąpić innymi przeszkodami o takiej samej powierzchni czołowej, zapewniającymi równorzędne wyniki.

2.3. Napęd pojazdu

W chwili uderzenia pojazd powinien jechać swobodnie siłą własnego rozpędu. Powinien zetknąć się z przeszkodą na torze prostopadłym do uderzanej ściany; dopuszczalne maksymalne boczne odchylenie pionowej linii środkowej przedniej ściany pojazdu od pionowej linii środkowej uderzanej ściany wynosi ± 30 cm.

2.4. Stan pojazdu

W czasie testu w pojeździe powinny być zamontowane wszystkie normalne części i elementy wyposażenia. Poza tym przedmioty znajdujące się w kabinie nie powinny przypadkowo uderzać o koło kierownicy (odchylane siedzenie kierowcy, wyściełane części siedzenia tylnego itd.).

2.5. Prędkość

W chwili uderzenia prędkość powinna wynosić od 48,3 do 53,1 km/h.

2.6. Przyrządy pomiarowe

2.6.1. Przyrząd wykorzystywany do pomiarów, o których mowa w pozycji 3.1, powinien umożliwiać wykonywanie pomiarów z następującą dokładnością:

2.6.1.1. prędkość pojazdu: z dokładnością do 1 do 100,

2.6.1.2. rejestracja czasu: z dokładnością do jednej tysięcznej sekundy,

2.6.1.3. początek uderzenia (moment zero) w chwili pierwszego zetknięcia się pojazdu z przeszkodą utrwała się na zapisach i filmach służących do analizy wyników testu.

2.6.2. Pomiar odległości, o którym mowa w pozycji 3.1 należy wykonać z dokładnością do ± 5 mm.

3. WYNIKI

- 3.1. W celu określenia przesunięcia do tyłu kierownicy, podczas uderzenia dokonuje się zapisu ⁽¹⁾ zmiany odległości – mierzonej poziomo i równoległe do osi podłużnej pojazdu – między górną częścią kolumny kierownicy (i jej wału) a nieuszkodzonym przez uderzenie punktem pojazdu. Kiedy mierzona prędkość jest większa od prędkości nominalnej 48,3 km/h, przesunięcie to redukuje się do wartości skorygowanej, właściwej dla prędkości nominalnej mnożąc je przez podniesiony do kwadratu stosunek tej prędkości nominalnej do prędkości mierzonej.
- 3.2. Po przeprowadzeniu testu uszkodzenia pojazdu wykazuje się w pisemnym sprawozdaniu; wykonuje się co najmniej po jednym zdjęciu samochodu w następujących ujęciach:
- 3.2.1. widok z boku (z prawej i lewej strony),
- 3.2.2. widok z przodu,
- 3.2.3. widok z dołu,
- 3.2.4. strefa oddziaływania uderzenia wewnątrz kabiny.

4. RÓWNOWAŻNE METODY BADANIA

Równoważne metody badania niepowodujące zniszczenia są dozwolone o ile wyniki, o których mowa w pozycji 3 można otrzymać w całości za pomocą badań zastępczych lub przez obliczenia wykonane w oparciu o wyniki badań zastępczych. Jeśli stosuje się inną metodę niż opisana w pozycjach 2 i 3, należy wykazać jej równoważność.

⁽¹⁾ Zapis ten można zastąpić pomiarem wartości szczytowej.

ZAŁĄCZNIK III

BADANIE ZDOLNOŚCI ABSORPCJI ENERGII PODCZAS UDERZENIA O KIEROWNICĘ

1. CEL

Badanie to przeprowadza się w celu ustalenia, czy pojazd spełnia wymagania określone w załączniku I pozycja 5.2.

2. INSTALACJA, PROCEDURY ORAZ PRZYRZĄDY POMIAROWE

2.1. Montaż kierownicy

2.1.1. Kierownica powinna być zamontowana w przedniej części pojazdu, jaką otrzymuje się po poprzecznym przecięciu nadwozia na wysokości przednich siedzeń, z możliwością wykluczenia dachu, przedniej szyby, drzwi. Część ta powinna być przymocowana sztywno do stanowiska badawczego, tak aby nie przemieszczała się pod wpływem uderzenia manekina.

2.1.2. Jednakże, na prośbę producenta, kierownica może być zamontowana na ramie pozwalającej na symulację montażu układu kierowniczego, pod warunkiem że zespół „rama/układ” w porównaniu z rzeczywistym zespołem „przedni człon nadwozia/układ” ma:

2.1.2.1. ten sam układ geometryczny,

2.1.2.2. większą sztywność.

2.2. W czasie pierwszego testu kierownica jest ustawiona w taki sposób, by najbardziej sztywne ramię znajdowało się na prawo od umiejscowienia punktu styku z manekinem; jeśli kierownica jest kołem kierownicy, test powtarza się w taki sposób, by najbardziej elastyczna część koła znajdowała się prostopadle do tego punktu styku. W przypadku kierownicy regulowanej, obie powyższe próby należy przeprowadzić w położeniu środkowym.

2.3. Manekin

Manekin ma kształt, wymiary, masę i parametry zgodne z podanymi w dodatku do niniejszego załącznika.

2.4. Pomiar sił

2.4.1. Siłę maksymalną przyłożoną do manekina w następstwie uderzenia o kierownicę mierzy się w kierunku poziomym, równoległym do osi podłużnej pojazdu.

2.4.2. Siłę tę można mierzyć bezpośrednio lub pośrednio, albo obliczać na podstawie wartości uzyskanych podczas testu.

2.5. Napęd manekina

Każda metoda napędu jest dopuszczalna, pod warunkiem że została pomyślana tak, by w momencie uderzenia manekina w kierownicę nie było między nim a urządzeniem napędowym żadnego połączenia. Manekin powinien uderzyć w kierownicę po przebyciu toru w przybliżeniu prostoliniowego, równoległego do osi podłużnej przedniego członu samochodu. Początkowe zetknięcie manekina z kierownicą powinno mieć miejsce w punkcie, gdzie dochodzi do niego normalnie, kiedy człowiek o wadze 75,3 kg i wzroście 1,73 m⁽¹⁾ siedzący na miejscu kierowcy (gdy siedzenie jest najbardziej wysunięte do przodu) jest wyrzucany do przodu, równoległe do osi podłużnej pojazdu, aż do dotknięcia kierownicy.

2.6. Prędkość

Manekin powinien zderzyć się z kierownicą przy prędkości co najmniej 24,1 km/h albo możliwie najbardziej zbliżonej do tej prędkości.

⁽¹⁾ Wymiary te odpowiadają 50 percentylowi manekinowi o właściwościach opisanych w „National Center for Health Statistics, series 11, nr 8”, United States of America Center for Health, Education and Welfare, 12 maja 1967 r.

2.7. Urządzenie pomiarowe

- 2.7.1. Urządzenie wykorzystywane do zapisu, o którym mowa w pozycji 3.2., powinno umożliwiać wykonywanie pomiarów z następującą dokładnością:
- 2.7.1.1. prędkość manekina: z dokładnością od 2 do 100,
- 2.7.1.2. rejestracja czasu winna umożliwiać odczyt z dokładnością do jednej tysięcznej sekundy,
- 2.7.1.3. początek uderzenia (moment zero), w chwili pierwszego zetknięcia się manekina z kierownicą, utrwała się na zapisach i filmach służących do analizy wyników testu,
- 2.7.1.4. pomiar siły: zakres pomiaru wynosi 3 920 daN. Siłę tę należy rejestrować bez zniekształcania zjawiska pomiaru do częstotliwości 1 000 Hz, z dokładnością do 2,5 % zakresu pomiaru maksymalnego lub ± 5 % wartości rzeczywistej,
- 2.7.1.5. czułość poprzeczna: poniżej 5 % zakresu pomiaru.

3. WYNIKI

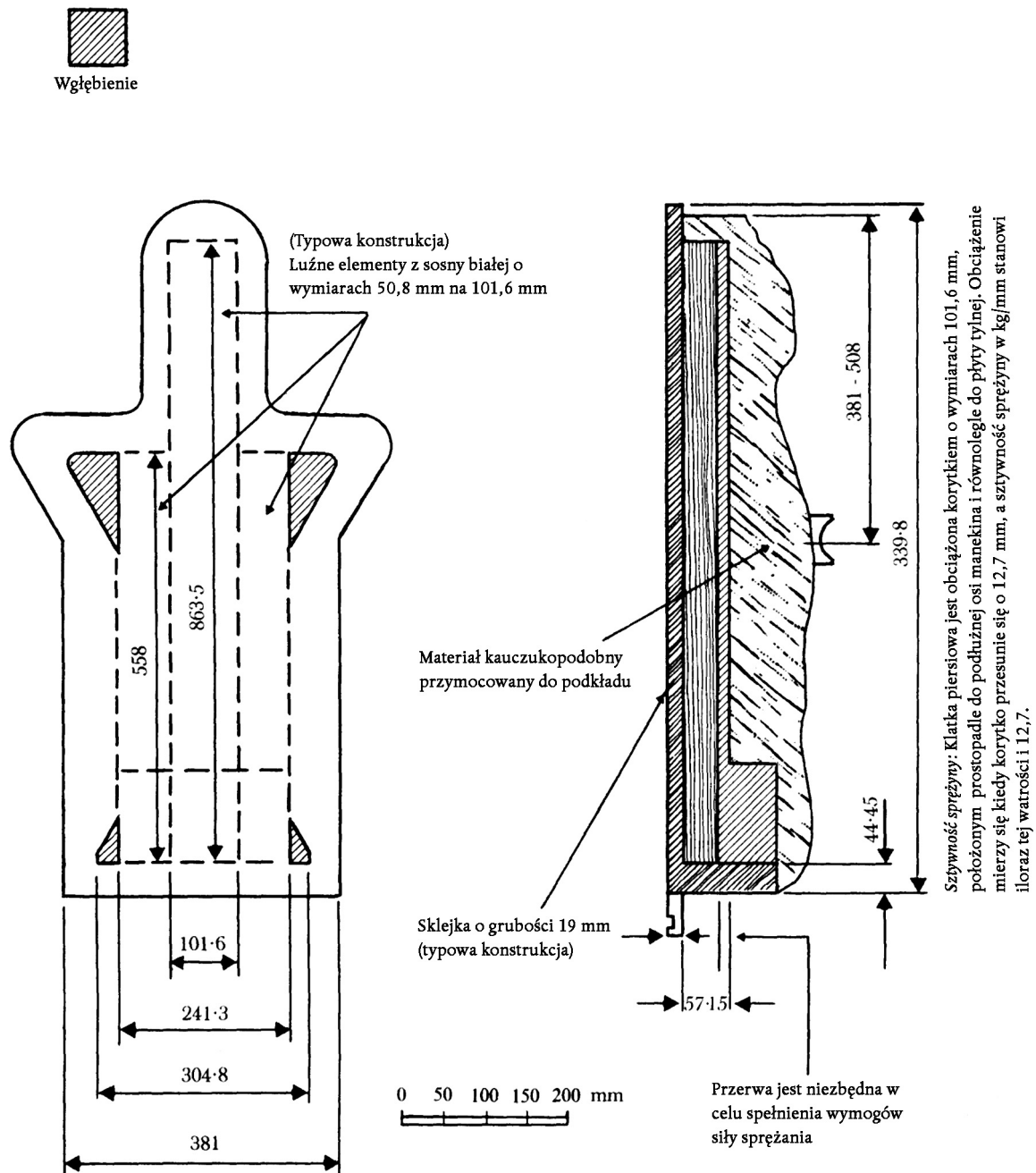
- 3.1. Po przeprowadzeniu testu stwierdza się i wykazuje w pisemnym sprawozdaniu uszkodzenia układu kierowniczego; wykonuje się co najmniej po jednym zdjęciu w ujęciu bocznym i czołowym strefy „kierownica/kolumna kierownicy/tablica rozdzielcza”.
- 3.2. Podczas uderzenia dokonuje się zapisu sił całkowitych, z jakimi na klatkę piersiową manekina działa kierownica, mierzonych w sposób określony w pozycji 2.7.

4. RÓWNOWAŻNE METODY BADAŃ

Równoważne metody badań, niepowodujące zniszczenia, dozwolone są pod warunkiem że wyniki, o których mowa w pozycji 3, można otrzymać w całości za pomocą badań zastępczych lub przez obliczenia wykonane w oparciu o wyniki badania zastępczego. Jeśli stosuje się metodę inną niż opisana w pozycjach 2 i 3, należy wykazać jej równoważność.

Dodatek do załącznika III

MANEKIN



Manekin ważący od 34 do 36,3 kg. Manekinowi, o kształcie tułowia 50 percentyl, o sztywności sprężyny: od 107 do 142 kg/cm.

ZAŁĄCZNIK IV

Nazwa organu administracji

Zgłoszenie dotyczące homologacji (lub odmowy czy cofnięcia homologacji) typu pojazdu w odniesieniu do zachowania układu kierowniczego w przypadku uderzenia

Nr homologacji:

1. Nazwa handlowa lub marka pojazdu silnikowego:

2. Typ pojazdu:

3. Nazwa i adres producenta:

4. Jeżeli producent wyznaczył swojego przedstawiciela, nazwa i adres przedstawiciela producenta:

5. Krótki opis układu kierowniczego i części pojazdu wpływające na zachowanie układu kierowniczego w przypadku uderzenia:

6. Pojazd przekazany do homologacji:

7. Służba techniczna przeprowadzająca badania homologacyjne:

8. Data wystawienia protokołu tej służby:

9. Numer protokołu sporządzonego przez tę służbę:

10. Przyznaje się/odmawia się przyznania/cofa się homologację dotyczącą zachowania układu kierowniczego w przypadku uderzenia ⁽¹⁾

11. Miejsce:

12. Data:

13. Podpis:

14. Do niniejszego zgłoszenia załączono następujące dokumenty, opatrzone numerem homologacji wskazanym powyżej:

..... rysunki, schematy i plany układu kierowniczego;

..... zdjęcia układu kierowniczego i innych części wpływających na zachowanie układu kierowniczego w przypadku uderzenia.

⁽¹⁾ Niepotrzebne skreślić.