

Dziennik Urzędowy

L 120

Unii Europejskiej



Wydanie polskie

Legislacja

Tom 53

13 maja 2010

Spis treści

II Akty o charakterze nieustawodawczym

AKTY PRZYJĘTE PRZEZ ORGANY UTWORZONE NA MOCY UMÓW MIĘDZYNARODOWYCH

- ★ **Regulamin nr 11 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) – Jednolite przepisy dotyczące homologacji pojazdów samochodowych w zakresie zamków i elementów mocowania drzwi** 1
- ★ **Regulamin nr 18 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) – Jednolite przepisy dotyczące homologacji pojazdów samochodowych w zakresie ich zabezpieczenia przed nieuprawnionym użyciem** 29
- ★ **Regulamin nr 39 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) – Jednolite przepisy dotyczące homologacji pojazdów w zakresie zespołu prędkościomierza oraz jego montażu** 40
- ★ **Regulamin nr 73 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) – Jednolite przepisy dotyczące homologacji pojazdów ciężarowych, przyczep i naczep w odniesieniu do ich zabezpieczeń bocznych** 49

Cena: 4 EUR

PL

Akty, których tytuły wydrukowano zwykłą czcionką, odnoszą się do bieżącego zarządzania sprawami rolnictwa i generalnie zachowują ważność przez określony czas.

Tytuły wszystkich innych aktów poprzedza gwiazdka, a drukuje się je czcionką pogrubioną.

II

(Akty o charakterze nieustawodawczym)

AKTY PRZYJĘTE PRZEZ ORGANY UTWORZONE NA MOCY UMÓW MIĘDZYKARODOWYCH

Jedynie oryginalne teksty EKG ONZ mają skutek prawny w międzynarodowym prawie publicznym. 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/wp29fdocstts.html>

Regulamin nr 11 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) – Jednolite przepisy dotyczące homologacji pojazdów samochodowych w zakresie zamków i elementów mocowania drzwi

Obejmujący wszystkie obowiązujące teksty, w tym:

suplement 2 do serii poprawek 03 – data wejścia w życie: dnia 17 marca 2010 r.

SPIS TREŚCI

REGULAMIN

1. Zakres
2. Definicje
3. Wystąpienie o homologację
4. Homologacja
5. Wymagania ogólne
6. Wymagania w zakresie wytrzymałości
7. Procedury badawcze
8. Zmiana i rozszerzenie homologacji typu pojazdu
9. Zgodność produkcji
10. Sankcje z tytułu niezgodności produkcji
11. Ostateczne zaniechanie produkcji
12. Nazwy i adresy placówek technicznych upoważnionych do przeprowadzania badań homologacyjnych oraz nazwy i adresy organów administracji
13. Przepisy przejściowe

ZAŁĄCZNIKI

- Załącznik 1 – Zawiadomienie
- Załącznik 2 – Rozmieszczenie znaków homologacji
- Załącznik 3 – Badanie zamków pod kątem obciążenia - badanie nr 1, 2 i 3, przyłożenie siły
- Załącznik 4 – Procedury badań statycznych
- Załącznik 5 – Procedura badania zawiasów
- Załącznik 6 – Boczne drzwi przesuwne

1. ZAKRES
Niniejszy regulamin stosuje się do zamków i elementów mocowania drzwi, takich jak zawiasy i inne elementy podtrzymujące drzwi pojazdów kategorii M1 i N1 ⁽¹⁾, umożliwiające pasażerom wsiadanie lub wysiadanie.
2. DEFINICJE
Do celów niniejszego regulaminu:
 - 2.1. „Homologacja pojazdu” oznacza homologację typu pojazdu w odniesieniu do zamków drzwi i elementów mocowania drzwi.
 - 2.2. „Typ pojazdu” oznacza kategorię pojazdów silnikowych nieróżniących się między sobą w sposób zasadniczy, w odniesieniu do:
 - 2.2.1. oznakowania typu pojazdu przez producenta;
 - 2.2.2. typu zamka;
 - 2.2.3. typu elementu mocowania drzwi;
 - 2.2.4. sposobu montowania i utrzymywania zamków i elementów mocowania drzwi na konstrukcji pojazdu;
 - 2.2.5. typu drzwi przesuwnych;
 - 2.3. „Zamek pomocniczy” oznacza zamek umożliwiający ustawienie w położeniu pełnego zamknięcia wraz z drugim położeniu zamknięcia lub tylko w położeniu pełnego zamknięcia oraz zamontowany w drzwiach lub zespole drzwi wyposażonych w system zamka podstawowego.
 - 2.4. „System zamka pomocniczego” składa się co najmniej z zamka pomocniczego i zaczepu.
 - 2.5. „Drzwi tylne” oznaczają drzwi lub zespół drzwi na tylnym końcu pojazdu silnikowego, przez które pasażerowie mogą wsiadać do pojazdu lub z niego wysiadać, a przewożone przedmioty mogą być ładowane lub wyładowywane. Pozycja ta nie obejmuje:
 - a) pokrywy bagażnika; lub
 - b) drzwi lub okna składających się w całości z elementów szklanych, których zamki lub systemy zawiasów są zamocowane bezpośrednio do elementów szklanych.
 - 2.6. „Część zawiasu stanowiąca element nadwozia” oznacza część zawiasu, która zazwyczaj jest przymocowana do konstrukcji nadwozia.
 - 2.7. „System blokady drzwi od środka” oznacza urządzenie blokujące, które można włączyć i wyłączyć niezależnie od innych urządzeń blokujących i które po włączeniu uniemożliwia działanie wewnętrznej klamki drzwi lub innego urządzenia wyłączającego blokadę. Urządzenie wyłączania/włączania blokady może być ręczne lub elektryczne i może znajdować się w dowolnym miejscu na pojeździe lub w jego wnętrzu.
 - 2.8. „Drzwi” oznaczają drzwi osadzone na zawiasach lub przesuwne, umożliwiające bezpośredni dostęp do przedziału mieszczącego jedno lub kilka miejsc siedzących, z wyłączeniem drzwi składanych, drzwi podnoszonych oraz drzwi przeznaczonych do łatwego montażu i demontażu w pojazdach samochodowych przystosowanych do użytkowania bez drzwi.
 - 2.9. „System ostrzegawczy zamknięcia drzwi” oznacza system, który uruchamia wizualny sygnał umieszczony w miejscu widocznym dla kierowcy w momencie, gdy system zamka nie znajduje się w położeniu pełnego zamknięcia, a zapłon pojazdu jest włączony.
 - 2.10. „System zawiasów drzwi” oznacza jeden lub więcej zawiasów służących do podtrzymywania drzwi.
 - 2.11. „System zamka” składa się co najmniej z zamka i zaczepu.
 - 2.12. „Drzwiowa część zawiasu” oznacza część zawiasu, która zazwyczaj jest przymocowana do konstrukcji drzwi i stanowi element wahadłowy.

⁽¹⁾ Zgodnie z definicją zawartą w załączniku 7 do ujednoczonej rezolucji w sprawie budowy pojazdów (R.E.3), (dokument TRANS/WP.29/78/Rev.1/Amend.2, ostatnio zmieniony poprawką 4).

- 2.13. „Zespół drzwi” oznacza drzwi, zamek, zaczep, zawiasy, zespoły prowadnic i stopek oraz inne elementy mocowania drzwi na drzwiach lub otaczającej je ramie drzwiowej. Zespół drzwi podwójnych obejmuje dwoje drzwi.
- 2.14. „Drzwi podwójne” oznaczają zespół dwojga drzwi, w którym przednie drzwi lub skrzydło drzwiowe otwierają się jako pierwsze i są one połączone z tylnymi drzwiami lub drzwiami na zasuwę, które otwierają się jako drugie.
- 2.15. „Śruba ze sworzniem rozwidlonym” to element zamka, który zahacza i utrzymuje zaczep, kiedy zamek jest w położeniu zamknięcia.
- 2.16. „Kierunek otwierania bolca widłowego” oznacza kierunek przeciwny do kierunku, przy którym zaczep wchodzi w zamek w celu zahaczenia bolca widłowego.
- 2.17. „Położenie pełnego zamknięcia” oznacza pozycję zamka, która utrzymuje drzwi w położeniu pełnego zamknięcia.
- 2.18. „Zawias” oznacza urządzenie służące do zmiany położenia drzwi względem konstrukcji nadwozia oraz do kontrolowania ścieżki ruchu wahadłowego drzwi, umożliwiając pasażerom wsiadanie i wysiadanie.
- 2.19. „Sworzeń zawiasu” oznacza część zawiasu, która zazwyczaj łączy drzewicę z częścią zawiasu stanowiącą element nadwozia, tworząc oś ruchu wahadłowego.
- 2.20. „Zamek” oznacza urządzenie służące do utrzymywania drzwi w położeniu zamknięcia w stosunku do nadwozia pojazdu, przewidujące możliwość celowego wyłączenia blokady (lub działania).
- 2.21. „Zamek podstawowy” oznacza zamek umożliwiający ustawienie zarówno w położeniu pełnego zamknięcia, jak i w drugim położeniu zamknięcia i zaprojektowany przez producenta jako „zamek podstawowy”. Producent nie może później zmienić takiego przeznaczenia. Producent musi na żądanie przedstawić informacje dotyczące tego, które zamki są „zatkami podstawowymi” dla określonego pojazdu lub marki/modelu.
- 2.22. „System zamka podstawowego” składa się co najmniej z zamka podstawowego i zaczepu.
- 2.23. „Drugie położenie zamknięcia” oznacza pozycję zamka, która utrzymuje drzwi w położeniu pośredniego zamknięcia.
- 2.24. „Przednie drzwi boczne” oznaczają drzwi, które w widoku bocznym mają przynajmniej 50 % powierzchni otwarcia do przodu w stosunku do najbardziej z tyłu położonego punktu oparcia siedzenia kierowcy, kiedy oparcie jest ustawione w pozycji najbardziej pionowej i maksymalnie odsunięte do tyłu, zapewniając pasażerom bezpośredni dostęp umożliwiający im wejście do pojazdu lub wyjście z niego.
- 2.25. „Tyłne drzwi boczne” oznaczają drzwi, które w widoku bocznym mają przynajmniej 50 % powierzchni otwarcia do tyłu w stosunku do najbardziej z tyłu położonego punktu oparcia siedzenia kierowcy, kiedy oparcie jest ustawione w pozycji najbardziej pionowej i maksymalnie odsunięte do tyłu, zapewniając pasażerom bezpośredni dostęp umożliwiający im wejście do pojazdu lub wyjście z niego.
- 2.26. „Zaczep” oznacza urządzenie, za pomocą którego zamek przechodzi w pozycję utrzymującą drzwi w położeniu pełnego zamknięcia lub w drugim położeniu (pośredniego zamknięcia).
- 2.27. „Pokrywa bagażnika” oznacza ruchomą ścianę nadwozia, która zapewnia dostęp z zewnątrz do przestrzeni całkowicie wydzielonej od przedziału pasażerskiego elementem dzielącym zamocowanym na stałe, siedzeniem stałym lub siedzeniem składanym.
3. WYSTĄPIENIE O HOMOLOGACJĘ
- 3.1. Wniosek o udzielenie homologacji typu pojazdu w zakresie zamków i elementów mocowania drzwi składa producent pojazdu lub jego należycie umocowany przedstawiciel.
- 3.2. Do wniosku należy dołączyć dokumenty wymienione poniżej, w trzech egzemplarzach, oraz następujące dane szczegółowe:

- 3.2.1. rysunki drzwi i ich zamków oraz elementów mocowania drzwi w odpowiedniej skali i odpowiednio szczegółowe;
- 3.2.2. opis techniczny zamków i elementów mocowania drzwi.
- 3.3. Do wniosku należy również dołączyć:
- 3.3.1. Zestaw pięciu kompletów elementów do mocowania drzwi. Jeżeli jednak te same komplety są stosowane do wielu drzwi, wystarczy przedstawić jeden zestaw kompletów. Komplety elementów mocowania drzwi, które różnią się od siebie jedynie tym, że są zaprojektowane do montażu po stronie lewej czy po stronie prawej, nie są uznawane za różne.
- 3.3.2. Zestaw pięciu kompletnych zamków na każde drzwi, łącznie z mechanizmem otwierania. Jeżeli jednak te same kompletne zamki są stosowane do wielu drzwi, wystarczy przedstawić jeden zestaw zamków. Zamki, które różnią się między sobą tylko tym, że zostały zaprojektowane do montażu po lewej lub po prawej stronie, nie są uznawane za różne.
- 3.4. Pojazd reprezentatywny dla homologowanego typu należy dostarczyć placówce technicznej upoważnionej do przeprowadzania badań homologacyjnych.
4. HOMOLOGACJA
- 4.1. Homologacji typu udziela się, jeżeli typ pojazdu, który przedstawiono do homologacji zgodnie z niniejszym regulaminem, spełnia wymagania pkt 5, 6 i 7 poniżej.
- 4.2. Każdy typ, któremu udzielono homologacji, otrzymuje numer homologacji. Dwie pierwsze cyfry (03) takiego numeru oznaczają numer serii poprawek uwzględniających najważniejsze zmiany techniczne wprowadzone do niniejszego regulaminu w czasie wydawania homologacji. Ta sama Strona Porozumienia nie może nadawać tego samego numeru temu samemu typowi pojazdu, jeżeli drzwi są wyposażone w zamki lub elementy mocowania drzwi innego typu niż w pojeździe homologowanym, lub zamki i elementy mocowania drzwi są przymocowane w inny sposób niż w pojeździe homologowanym. Jednak, ten sam numer homologacji można przyznać innemu typowi pojazdu, którego drzwi są wyposażone w takie same zamki i elementy mocowania drzwi i zamocowane w taki sam sposób, jak w pojeździe homologowanym.
- 4.3. Zawiadomienie o udzieleniu, rozszerzeniu lub odmowie homologacji typu pojazdu zgodnie z niniejszym regulaminem zostaje przekazane Stronom Porozumienia stosującym niniejszy regulamin w postaci formularza zgodnego ze wzorem przedstawionym w załączniku 1 do niniejszego regulaminu.
- 4.4. Na każdym pojeździe zgodnym z typem pojazdu homologowanym na mocy niniejszego regulaminu, w widocznym i łatwo dostępnym miejscu określonym w formularzu homologacji, umieszcza się międzynarodowy znak homologacji składający się z:
- 4.4.1. okręgu, wewnątrz którego znajduje się litera „E”, po której następuje numer wyróżniający kraju udzielającego homologacji ⁽¹⁾;
- 4.4.2. numeru niniejszego regulaminu, po którym następuje litera „R”, myślnik oraz numer homologacji, po prawej stronie okręgu opisanego w pkt 4.4.1.

⁽¹⁾ 1 – Niemcy, 2 – Francja, 3 – Włochy, 4 – Niderlandy, 5 – Szwecja, 6 – Belgia, 7 – Węgry, 8 – Republika Czeska, 9 – Hiszpania, 10 – Serbia, 11 – Zjednoczone Królestwo, 12 – Austria, 13 – Luksemburg, 14 – Szwajcaria, 15 (numer wolny), 16 – Norwegia, 17 – Finlandia, 18 – Dania, 19 – Rumunia, 20 – Polska, 21 – Portugalia, 22 – Federacja Rosyjska, 23 – Grecja, 24 – Irlandia, 25 – Chorwacja, 26 – Słowenia, 27 – Słowacja, 28 – Białoruś, 29 – Estonia, 30 (numer wolny), 31 – Bośnia i Hercegowina, 32 – Łotwa, 33 (numer wolny), 34 – Bułgaria, 35 (numer wolny), 36 – Litwa, 37 – Turcja, 38 (numer wolny), 39 – Azerbejdżan, 40 – była Jugosłowiańska Republika Macedonii, 41 (numer wolny), 42 – Wspólnota Europejska (homologacje udzielone przez jej państwa członkowskie z użyciem właściwych im symboli EKG), 43 – Japonia, 44 (numer wolny), 45 – Australia, 46 – Ukraina, 47 – Południowa Afryka, 48 – Nowa Zelandia, 49 – Cypr, 50 – Malta, 51 – Republika Korei, 52 – Malezja, 53 – Tajlandia 54 i 55 (numer wolny) i 56 – Czarnogóra. Kolejne numery przydzielane są pozostałym krajom w porządku chronologicznym, zgodnie z ratyfikacją lub przystąpieniem do Porozumienia dotyczącego przyjęcia jednolitych wymagań technicznych dla pojazdów kołowych, wyposażenia i części, które mogą być stosowane w tych pojazdach, oraz wzajemnego uznawania homologacji udzielonych na podstawie tych wymagań, a o przydzielonych w ten sposób numerach powiadamia Umawiające się Strony Porozumienia Sekretarz Generalny Organizacji Narodów Zjednoczonych.

- 4.5. Jeżeli pojazd jest zgodny z typem pojazdu homologowanym na mocy innego lub kilku innych regulaminów będących załącznikami do porozumienia, w kraju, który udzielił homologacji na podstawie niniejszego regulaminu, to znaku określonego w pkt 4.4.1 nie trzeba powtarzać. W takim przypadku numery regulaminów i numery homologacji oraz dodatkowe symbole wszystkich innych regulaminów, na mocy których udzielono homologacji w kraju, który udzielił homologacji na mocy niniejszego regulaminu, umieszcza się w pionowych kolumnach na prawo od znaku określonego w pkt 4.4.1.
- 4.6. Znak homologacji musi być czytelny i nieusuwalny.
- 4.7. Znak homologacji umieszcza się na tabliczce znamionowej pojazdu zamontowanej przez producenta lub w jej pobliżu.
- 4.8. Przykłady rozmieszczenia znaków homologacji przedstawiono w załączniku 2 do niniejszego regulaminu.
5. WYMAGANIA OGÓLNE
- 5.1. Wymagania te dotyczą wszystkich drzwi bocznych i tylnych i elementów drzwi z wyjątkiem elementów drzwi składanych, podnoszonych, wyjmowanych oraz drzwi przeznaczonych do zapewnienia wyjścia awaryjnego.
- 5.2. Zamki
- 5.2.1. Każdy zespół drzwi na zawiasach musi być wyposażony przynajmniej w jeden system zamka podstawowego.
- 5.2.2. Każde drzwi przesuwne muszą być wyposażone w jeden z poniższych elementów:
- system zamka podstawowego; lub
 - system zamka wyposażony w położenie pełnego zamknięcia oraz system ostrzegawczy zamknięcia drzwi.
6. WYMAGANIA W ZAKRESIE WYTRZYMAŁOŚCI
- 6.1. Drzwi na zawiasach
- 6.1.1. Badanie obciążenia nr 1
- 6.1.1.1. System zamka podstawowego i system zamka pomocniczego w położeniu pełnego zamknięcia nie mogą otworzyć się przy obciążeniu 11 000 N przyłożonym w kierunku prostopadłym do czoła zamka, w taki sposób, aby zamek i kotwica zaczepu nie uległy wzajemnemu zgnieceniu, podczas badania przeprowadzonego zgodnie z pkt 7.1.1.1.
- 6.1.1.2. System zamka podstawowego znajdujący się w położeniu pośredniego zamknięcia nie może otworzyć się przy obciążeniu 4 500 N przyłożonym w takim samym kierunku, jak w pkt 6.1.1.1, podczas badania przeprowadzonego zgodnie z pkt 7.1.1.1.
- 6.1.2. Badanie obciążenia nr 2
- 6.1.2.1. System zamka podstawowego i system zamka pomocniczego w położeniu pełnego zamknięcia nie mogą otworzyć się przy obciążeniu 9 000 N przyłożonym w kierunku otwierania bolca widłowego i równoległe do czoła zamka, podczas badania przeprowadzonego zgodnie z pkt 7.1.1.1.
- 6.1.2.2. System zamka podstawowego znajdujący się w położeniu pośredniego zamknięcia nie może otworzyć się przy obciążeniu 4 500 N przyłożonym w takim samym kierunku, jak w pkt 6.1.2.1, podczas badania przeprowadzonego zgodnie z pkt 7.1.1.1.
- 6.1.3. Badanie obciążenia nr 3 (dotyczy drzwi otwieranych w kierunku pionowym)
- 6.1.3.1. System zamka podstawowego nie może ulec zwolnieniu z położenia pełnego zamknięcia przy obciążeniu 9 000 N przyłożonym w kierunku osi sworznia zawiasu.

- 6.1.4. Obciążenie statyczne.
- Systemy zamka podstawowego i pomocniczego muszą spełniać wymagania w zakresie dynamiki określone w pkt 6.1.4.1 i 6.1.4.2 lub być zgodne z obliczeniami wymagań dotyczących wytrzymałości na obciążenie statyczne określonymi w pkt 6.1.4.3.
- 6.1.4.1. Systemy zamka podstawowego i pomocniczego we wszystkich drzwiach na zawiasach nie mogą ulec zwolnieniu z położenia pełnego zamknięcia przy obciążeniu statycznym 30 g przyłożonym do systemu zamka, w tym zamka i jego mechanizmu uruchamiającego, w kierunkach równoległych do osi wzdłużnej i poprzecznej pojazdu przy wyłączonym mechanizmie blokującym, podczas badania przeprowadzonego zgodnie z pkt 7.1.1.2.
- 6.1.4.2. Systemy zamka podstawowego i pomocniczego we wszystkich drzwiach tylnych na zawiasach nie mogą ulec zwolnieniu z położenia pełnego zamknięcia przy obciążeniu statycznym 30 g przyłożonym do systemu zamka, w tym zamka i mechanizmu uruchamiającego, w kierunku równoległym do osi pionowej pojazdu, przy wyłączonym mechanizmie blokującym, podczas badania przeprowadzonego zgodnie z pkt 7.1.1.2.
- 6.1.4.3. Dla każdego elementu i podzespołu można obliczyć minimalną wytrzymałość na obciążenie statyczne w danym kierunku. Łączna wytrzymałość na otwarcie musi gwarantować, by system zamka prawidłowo zamontowany w drzwiach pojazdu pozostawał w pozycji zamkniętej przy obciążeniu statycznym 30 g przyłożonym w kierunkach pojazdu określonych odpowiednio w pkt 6.1.4.1 lub 6.1.4.2, podczas badania przeprowadzonego zgodnie z pkt 7.1.1.2.
- 6.1.5. Drzwi na zawiasach
- 6.1.5.1. System zawiasów drzwi musi:
- podtrzymywać drzwi;
 - nie ulegać oddzieleniu przy obciążeniu wzdłużnym 11 000 N;
 - nie ulegać oddzieleniu przy obciążeniu poprzecznym 9 000 N; oraz
 - W drzwiach otwierających się w kierunku pionowym, nie ulegać oddzieleniu przy obciążeniu pionowym 9 000 N.
- 6.1.5.2. Wszystkie badania wymagane w pkt 6.1.5.1 przeprowadza się zgodnie z pkt 7.1.2.
- 6.1.5.3. Jeśli badany jest pojedynczy zawias systemu zawiasów zamiast całego systemu zawiasów, zawias musi wytrzymać obciążenie proporcjonalnie do łącznej liczby zawiasów w systemie zawiasów.
- 6.1.5.4. W drzwiach bocznych z zawiasami mocowanymi z tyłu, które można otwierać niezależnie od innych drzwi,
- wewnętrzna klamka nie może działać przy prędkości pojazdu równej 4 km/h lub wyższej, oraz
 - drzwi te muszą być wyposażone w system ostrzegawczy zamknięcia drzwi.
- 6.2. Boczne drzwi przesuwne
- 6.2.1. Badanie obciążenia nr 1
- 6.2.1.1. Przynajmniej jeden system zamka, w pozycji pełnego zamknięcia, nie może otworzyć się przy obciążeniu 11 000 N przyłożonym w kierunku prostopadłym do czoła zamka, podczas badania przeprowadzonego zgodnie z pkt 7.2.1.1.

- 6.2.1.2. System zamka podstawowego znajdujący się w pozycji pośredniego zamknięcia nie może otworzyć się przy obciążeniu 4 500 N przyłożonym w takim samym kierunku, jak w pkt 6.2.1.1, podczas badania przeprowadzonego zgodnie z pkt 7.2.1.1.
- 6.2.2. Badanie obciążenia nr 2
- 6.2.2.1. Przynajmniej jeden system zamka, w pozycji pełnego zamknięcia, nie może otworzyć się przy obciążeniu 9 000 N przyłożonym w kierunku otwierania bolca widłowego i równoległe do czoła zamka, podczas badania przeprowadzonego zgodnie z pkt 7.2.1.1.
- 6.2.2.2. System zamka podstawowego znajdujący się w pozycji pośredniego zamknięcia nie może otworzyć się przy obciążeniu 4 500 N przyłożonym w takim samym kierunku, jak w pkt 6.2.2.1, podczas badania przeprowadzonego zgodnie z pkt 7.2.1.1.
- 6.2.3. Obciążenie statyczne
- Systemy zamka spełniające wymagania pkt 6.2.1 i 6.2.2 muszą spełniać wymagania w zakresie dynamiki określone w pkt 6.2.3.1 lub być zgodne z obliczeniami wymagań statycznych określonych w pkt 6.2.3.2.
- 6.2.3.1. Systemy zamka nie mogą ulec zwolnieniu z położenia pełnego zamknięcia przy obciążeniu statycznym 30 g przyłożonym do systemu zamka, w tym zamka i jego mechanizmu uruchamiającego, w kierunkach równoległych do osi wzdłużnej i poprzecznej pojazdu przy wyłączonym mechanizmie blokującym, podczas badania przeprowadzonego zgodnie z pkt 7.2.1.2.
- 6.2.3.2. Dla każdego elementu i podzespołu można obliczyć minimalną wytrzymałość na obciążenie statyczne. Ich łączna wytrzymałość na otwarcie musi gwarantować, by system zamka prawidłowo zamontowany w drzwiach pojazdu pozostawał w pozycji zamkniętej przy obciążeniu statycznym 30 g przyłożonym w kierunkach pojazdu określonych odpowiednio w pkt 6.2.1 lub 6.2.2, podczas badania przeprowadzonego zgodnie z pkt 7.2.1.2.
- 6.2.4. Zespół drzwi
- 6.2.4.1. Zespół prowadnicy i stopki lub inne elementy wspierające drzwi przesuwne, w pozycji pełnego zamknięcia, nie mogą oddzielić się od ramy drzwi przy łącznej sile 18 000 N przyłożonej do drzwi wzdłuż osi wzdłużnej pojazdu, zgodnie z pkt 7.2.2.
- 6.2.4.2. Drzwi przesuwne badane zgodnie z pkt 7.2.2 nie spełniają tego wymagania, jeśli nastąpi jedno z poniższych:
- 6.2.4.2.1. Odstęp umożliwiający kuli o średnicy 100 mm swobodne wydostanie się z wnętrza pojazdu na zewnątrz, przy utrzymaniu wymaganej siły.
- 6.2.4.2.2. Urządzenie do przyłożenia siły osiągnie łączne przesunięcie 300 mm.
- 6.3. Zamki drzwi
- 6.3.1. Wszystkie drzwi muszą być wyposażone w przynajmniej jeden mechanizm blokujący, który po włączeniu musi uniemożliwiać działanie zewnętrznej klamki lub innego zewnętrznego elementu wyłączającego blokadę zamka, którym można sterować i którego mechanizm wyłączenia/włączenia blokady znajduje się wewnątrz pojazdu.
- 6.3.2. Tylne drzwi boczne.
- Wszystkie tylne drzwi boczne muszą być wyposażone w przynajmniej jeden mechanizm blokujący, który po włączeniu musi uniemożliwiać działanie klamki wewnętrznej lub innego wewnętrznego elementu wyłączającego blokadę zamka i wymaga odrębnych czynności w celu odblokowania drzwi i działania klamki wewnętrznej lub innego wewnętrznego elementu wyłączającego blokadę zamka.

- 6.3.2.1. Mechanizmem blokującym może być:
- a) „system blokady drzwi od środka”; lub
 - b) mechanizm wyłączania/włączania blokady znajdujący się wewnątrz pojazdu i łatwo dostępny dla kierowcy pojazdu lub pasażera siedzącego przy drzwiach.
- 6.3.2.2. Jeden z systemów opisanych w pkt 6.3.2.1 lit. a) i b) musi być dozwolony jako dodatkowa funkcja blokująca.
- 6.3.3. Drzwi tylne
- Wszystkie drzwi tylne wyposażone w klamkę wewnętrzną lub inny wewnętrzny element włączający blokadę zamka musi być wyposażony w przynajmniej jeden mechanizm blokujący znajdujący się wewnątrz pojazdu, który po włączeniu uniemożliwia działanie klamki wewnętrznej lub innego wewnętrznego elementu włączającego blokadę zamka i wymaga odrębnych czynności w celu odblokowania drzwi i działania klamki wewnętrznej lub innego wewnętrznego elementu wyłączającego blokadę zamka.
7. PROCEDURY BADAWCZE
- 7.1. Drzwi na zawiasach
- 7.1.1. Zamki
- 7.1.1.1. Badanie obciążenia nr 1, 2 i 3 – przyłożenie siły
- Zgodność z pkt 6.1.1, 6.1.2 i 6.1.3 wykazuje się zgodnie z załącznikiem 3.
- 7.1.1.2. Przyłożenie siły statycznej
- Zgodność z pkt 6.1.4 wykazuje się zgodnie z załącznikiem 4.
- 7.1.2. Drzwi na zawiasach
- Zgodność z pkt 6.1.5 wykazuje się zgodnie z załącznikiem 5.
- 7.2. Boczne drzwi przesuwne
- 7.2.1. Zamki
- 7.2.1.1. Badanie obciążenia nr 1 i 2 – przyłożenie siły
- Zgodność z pkt 6.2.1 i 6.2.2 wykazuje się zgodnie z załącznikiem 3.
- 7.2.1.2. Przyłożenie siły statycznej
- Zgodność z pkt 6.2.3 wykazuje się zgodnie z załącznikiem 4.
- 7.2.2. Zespół drzwi
- Zgodność z pkt 6.2.4 wykazuje się zgodnie z załącznikiem 6.
8. ZMIANA I ROZSZERZENIE HOMOLOGACJI TYPU POJAZDU
- 8.1. O każdej zmianie typu pojazdu należy powiadomić organ administracji, który udzielił homologacji danego typu pojazdu. Organ taki może wówczas:
- 8.1.1. uznać, że wprowadzone zmiany prawdopodobnie nie będą miały istotnego negatywnego skutku i że w każdym przypadku pojazd nadal spełnia wymogi; lub
 - 8.1.2. zażądać dodatkowego sprawozdania z badania od placówki technicznej upoważnionej do przeprowadzenia badań.

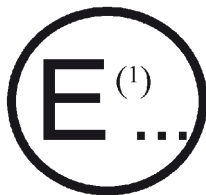
- 8.1.3. Właściwy organ wydający rozszerzenie homologacji musi nadać kolejny numer każdemu formularzowi zawiadomienia sporządzonego do celów takiego rozszerzenia.
- 8.2. O potwierdzeniu lub odmowie udzielenia homologacji, z podaniem zmian, informowane są zgodnie z procedurą określoną powyżej w pkt 4.3 Strony Porozumienia, które stosują niniejszy regulamin.
9. ZGODNOŚĆ PRODUKCJI
- 9.1. Każdy pojazd opatrzony znakiem homologacji zgodnie z niniejszym regulaminem musi być zgodny z homologowanym typem pojazdu pod względem cech mogących zmodyfikować właściwości zamków i elementów mocowania drzwi lub sposobu ich montażu.
- 9.2. W celu sprawdzenia zgodności z wymaganiami określonymi w pkt 9.1 przeprowadza się wystarczającą liczbę kontroli wrywkowych na pojazdach produkowanych seryjnie, posiadających znak homologacji wymagany zgodnie z niniejszym regulaminem.
- 9.3. Co do zasady wymienione powyżej kontrole są ograniczone do przeprowadzenia pomiarów. Jednak w razie konieczności zamki i elementy mocowania drzwi poddaje się badaniom, o których mowa w pkt 5.2 i 5.3, wybranym przez placówkę techniczną upoważnioną do przeprowadzenia badań homologacyjnych.
10. SANKCJE Z TYTUŁU NIEZGODNOŚCI PRODUKCJI
- 10.1. Homologacja udzielona w odniesieniu do typu pojazdu zgodnie z niniejszym regulaminem może zostać cofnięta w razie niespełnienia wymogów pkt 9.1 lub gdy odnośne zamki i elementy mocowania drzwi nie przeszły z wynikiem pozytywnym badań określonych w pkt 9.2.
- 10.2. Jeżeli Strona Porozumienia stosująca niniejszy regulamin cofnie uprzednio udzieloną homologację, musi o tym bezzwłocznie powiadomić pozostałe Umawiające się Strony stosujące niniejszy regulamin za pomocą kopii formularza homologacji, na którego końcu umieszczona jest podpisana i opatrzona datą adnotacja pisana wielkimi literami: „COFNIEŃTO HOMOLOGACJE”.
11. OSTATECZNE ZANIECHANIE PRODUKCJI
- Jeżeli posiadacz homologacji ostatecznie zaniecha produkcji typu pojazdu homologowanego zgodnie z niniejszym regulaminem, jest zobowiązany poinformować o tym organ, który udzielił homologacji. Po otrzymaniu właściwego zawiadomienia organ ten informuje o tym pozostałe Strony Porozumienia stosujące niniejszy regulamin za pomocą kopii formularza homologacji, na którego końcu umieszczona jest podpisana i opatrzona datą adnotacja pisana wielkimi literami: „PRODUKCJI ZANIECHANO”.
12. NAZWY I ADRESY PLACÓWEK TECHNICZNYCH UPOWAŻNIONYCH DO PRZEPROWADZANIA BADAŃ HOMOLOGACYJNYCH ORAZ NAZWY I ADRESY ORGANÓW ADMINISTRACJI
- Strony Porozumienia stosujące niniejszy regulamin przekazują sekretariatowi Organizacji Narodów Zjednoczonych nazwy i adresy placówek technicznych upoważnionych do przeprowadzania badań homologacyjnych oraz nazwy i adresy organów administracji udzielających homologacji, którym należy przesłać wydane w innych krajach formularze poświadczające udzielenie homologacji, odmowę udzielenia homologacji lub cofnięcie homologacji
13. PRZEPISY PRZEJŚCIOWE
- 13.1. Począwszy od oficjalnej daty wejścia w życie serii poprawek 03, żadna z Umawiających się Stron stosujących niniejszy regulamin nie może odmówić udzielenia homologacji zgodnie z niniejszym regulaminem, zmienionym serią poprawek 03.
- 13.2. Do dnia 12 sierpnia 2012 r. Umawiające się Strony stosujące niniejszy regulamin nadal udzielają homologacji dla typów pojazdów, które odpowiadają wymaganiom niniejszego regulaminu zmienionego poprzednią serią poprawek.

- 13.3. Od dnia 12 sierpnia 2012 r. Umawiające się Strony stosujące niniejszy regulamin udzielają homologacji tylko w przypadku gdy typ homologowanego pojazdu odpowiada wymaganiom niniejszego regulaminu zmienionego serią poprawek 03.
 - 13.4. Umawiające się Strony stosujące niniejszy regulamin nie mogą odmówić przyznania krajowej lub regionalnej homologacji typu dla typu pojazdu homologowanego zgodnie z serią poprawek 03 do niniejszego regulaminu.
 - 13.5. Do dnia 12 sierpnia 2012 r. Umawiające się Strony stosujące niniejszy regulamin nie mogą odmówić przyznania krajowej lub regionalnej homologacji typu dla typu pojazdu homologowanego zgodnie z poprzednią serią poprawek do niniejszego regulaminu.
 - 13.6. Od dnia 12 sierpnia 2012 r. Umawiające się Strony stosujące niniejszy regulamin mogą odmówić pierwszej krajowej lub regionalnej rejestracji (pierwsze wprowadzenie do użytkowania) pojazdu, który nie odpowiada wymaganiom serii poprawek 03 do niniejszego regulaminu.
 - 13.7. Od dnia 12 sierpnia 2012 r. homologacje przyznane na podstawie niniejszego regulaminu tracą ważność, z wyjątkiem typów pojazdów, które odpowiadają wymaganiom niniejszego regulaminu zmienionego serią poprawek 03.
-

ZAŁĄCZNIK 1

ZAWIADOMIENIE

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



Nazwa organu administracji:

.....

.....

.....

Zawiadomienie dotyczące ⁽²⁾:

- udzielenia homologacji,
- odmowy udzielenia homologacji,
- rozszerzenia homologacji,
- cofnięcia homologacji,
- ostatecznego zaniechania produkcji,

typu pojazdu w odniesieniu do zamków i elementów mocowania drzwi zgodnie z regulaminem nr 11.

Homologacja nr

1. Nazwa handlowa lub marka pojazdu silnikowego
2. Typ pojazdu
3. Nazwa i adres producenta
4. Nazwa i adres przedstawiciela producenta (jeśli występuje)
5. Pojazd przedstawiono do homologacji dnia
6. Placówka techniczna upoważniona do przeprowadzania badań homologacyjnych
7. Data sprawozdania z badania:
8. Numer sprawozdania z badania
9. Uwagi:
typ pojazdu wraz z liczbą drzwi
(sedan 2 drzwi, 4 drzwi – kombi 4 drzwi)
10. Miejsce umieszczenia znaku homologacji:
11. Powody rozszerzenia (o ile występują):
12. Homologacji udzielono/homologacji odmówiono/homologację rozszerzono/homologację cofnięto ⁽²⁾
13. Miejscowość
14. Data
15. Podpis
16. Wykaz dokumentów złożonych w organie administracji, który udzielił homologacji, załączonych do niniejszego zawiadomienia i dostępnych na żądanie.

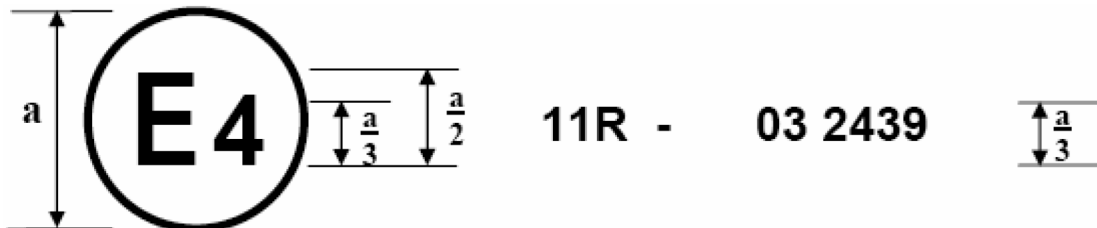
⁽¹⁾ Numer wskazujący kraju, który udzielił homologacji/rozszerzył homologację/odmówił homologacji/cofnął homologację.⁽²⁾ Niepotrzebne skreślić.

ZAŁĄCZNIK 2

ROZMIESZCZENIE ZNAKÓW HOMOLOGACJI

WZÓR A

(zob. pkt 4.4 niniejszego regulaminu)

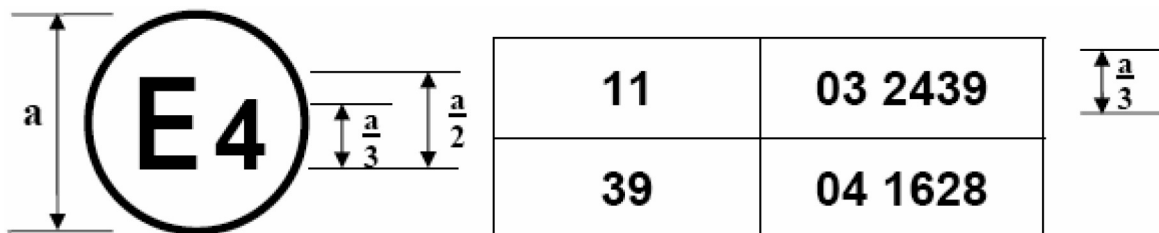


a = min. 8 mm

Powyższy znak homologacji umieszczony na pojeździe wskazuje, że odnośny typ pojazdu uzyskał homologację w odniesieniu do zamków i elementów mocowania drzwi w Niderlandach (E 4), zgodnie z regulaminem nr 11, pod numerem homologacji 032439. Pierwsze dwie cyfry numeru homologacji wskazują, że homologacji udzielono zgodnie z wymogami regulaminu nr 11 zmienionego seria poprawek 03.

WZÓR B

(zob. pkt 4.5 niniejszego regulaminu)



a = min. 8 mm

Powyższy znak homologacji umieszczony na pojeździe oznacza, że odnośny typ pojazdu uzyskał homologację w Niderlandach (E 4) zgodnie z regulamin nr 11 zmienionym seria poprawek 03 i z regulaminem nr 39 zmienionym seria poprawek 04 ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Drugi numer podano jedynie jako przykład.

ZAŁĄCZNIK 3

BADANIE OBCIĄŻENIA ZAMKÓW, BADANIE NR 1, 2 I 3 – PRZYŁOŻENIE SIŁY

1. CEL

Niniejsze badania mają na celu ustalenie minimalnych wymagań w zakresie wytrzymałości oraz procedur badawczych służących do oceny i badania systemów zamków drzwi w pojazdach pod kątem ich wytrzymałości na obciążenie siłą skierowaną prostopadle do czoła zamka i równoległe do czoła zamka w kierunku otwierania bolca widłowego. W przypadku drzwi otwierających się w kierunku pionowym badania mają na celu również ustalenie minimalnych wymagań w zakresie wytrzymałości oraz procedury badawczej służącej do oceny systemu zamka podstawowego w kierunku prostopadłym do pierwszych dwóch kierunków. Systemy zamka podstawowego muszą wykazywać wytrzymałość na obciążenie siłą zarówno w pozycji pełnego zamknięcia, jak i w pozycji pośredniego zamknięcia. Systemy zamka pomocniczego, a także inne systemy zamka wyposażone tylko w pozycję pełnego zamknięcia, muszą wykazywać wytrzymałość na obciążenie siłą przyłożoną w kierunku prostopadłym do czoła zamka i równoległym do czoła zamka w kierunku otwierania bolca widłowego.
2. PRZEPROWADZENIE BADANIA
 - 2.1. Badanie obciążenia nr 1
 - 2.1.1. Wyposażenie: Urządzenie badawcze do rozciągania (zob. rysunek 3-1).
 - 2.1.2. Procedury
 - 2.1.2.1. Położenie pełnego zamknięcia
 - 2.1.2.1.1. Przymocować urządzenie badawcze do elementów montażowych zamka i zaczepu. Wyrównać w kierunku włączania równoległe do ciągu urządzenia. Zamontować urządzenie badawcze wraz z zamkiem i zaczepem w położeniu pełnego zamknięcia na stanowisku badawczym.
 - 2.1.2.1.2. Zamocować obciążniki w celu przyłożenia obciążenia 900 N służącego do oddzielenia zamka i zaczepu w kierunku otwierania drzwi.
 - 2.1.2.1.3. Przyłożyć obciążenie badawcze, w kierunku określonym w pkt 6.1.1 niniejszego regulaminu i na rys. 3-4, przy prędkości nieprzekraczającej 5 mm/min aż do uzyskania wymaganego obciążenia. Zarejestrować maksymalne uzyskane obciążenie.
 - 2.1.2.2. Położenie częściowego zamknięcia
 - 2.1.2.2.1. Przymocować urządzenie badawcze do elementów montażowych zamka i zaczepu. Wyrównać w kierunku włączania równoległe do ciągu urządzenia badawczego. Zamontować urządzenie badawcze wraz z zamkiem i zaczepem w położeniu częściowego zamknięcia na stanowisku badawczym.
 - 2.1.2.2.2. Zamocować obciążniki w celu przyłożenia obciążenia 900 N służącego do oddzielenia zamka i zaczepu w kierunku otwierania drzwi.
 - 2.1.2.2.3. Przyłożyć obciążenie badawcze, w kierunku określonym w pkt 6.1.1 niniejszego regulaminu i na rys. 3-4, przy prędkości nieprzekraczającej 5 mm/min aż do uzyskania wymaganego obciążenia. Zarejestrować maksymalne uzyskane obciążenie.
 - 2.1.2.2.4. Płytkę badawczą, na której zamocowany jest zamek, będzie mieć układ z wycięciem na zaczep, podobny do otoczenia, w którym zamek będzie montowany w zwykłych drzwiach pojazdu.
 - 2.2. Badanie obciążenia nr 2
 - 2.2.1. Wyposażenie: Urządzenie badawcze do rozciągania (zob. rysunek 3-2).
 - 2.2.2. Procedury
 - 2.2.2.1. Położenie pełnego zamknięcia
 - 2.2.2.1.1. Przymocować urządzenie badawcze do elementów montażowych zamka i zaczepu. Zamontować urządzenie badawcze wraz z zamkiem i zaczepem w położeniu pełnego zamknięcia w maszynie badawczej.
 - 2.2.2.1.2. Przyłożyć obciążenie badawcze, w kierunku określonym w pkt 6.1.2 niniejszego regulaminu i na rys. 3-4, przy prędkości nieprzekraczającej 5 mm/min aż do uzyskania wymaganego obciążenia. Zarejestrować maksymalne uzyskane obciążenie.

2.2.2.2. Położenie częściowego zamknięcia

2.2.2.2.1. Przymocować urządzenie badawcze do elementów montażowych zamka i zaczepu. Zamontować urządzenie badawcze wraz z zamkiem i zaczepem w położeniu częściowego zamknięcia na stanowisku badawczym.

2.2.2.2.2. Przyłożyć obciążenie badawcze, w kierunku określonym w pkt 6.1.2 niniejszego regulaminu i na rys. 3-4, przy prędkości nieprzekraczającej 5 mm/min aż do uzyskania wymaganego obciążenia. Zarejestrować maksymalne uzyskane obciążenie.

2.3. Badanie obciążenia nr 3 (dotyczy drzwi otwieranych w kierunku pionowym)

2.3.1. Wyposażenie: Urządzenie badawcze do rozciągania (zob. rysunek 3-3).

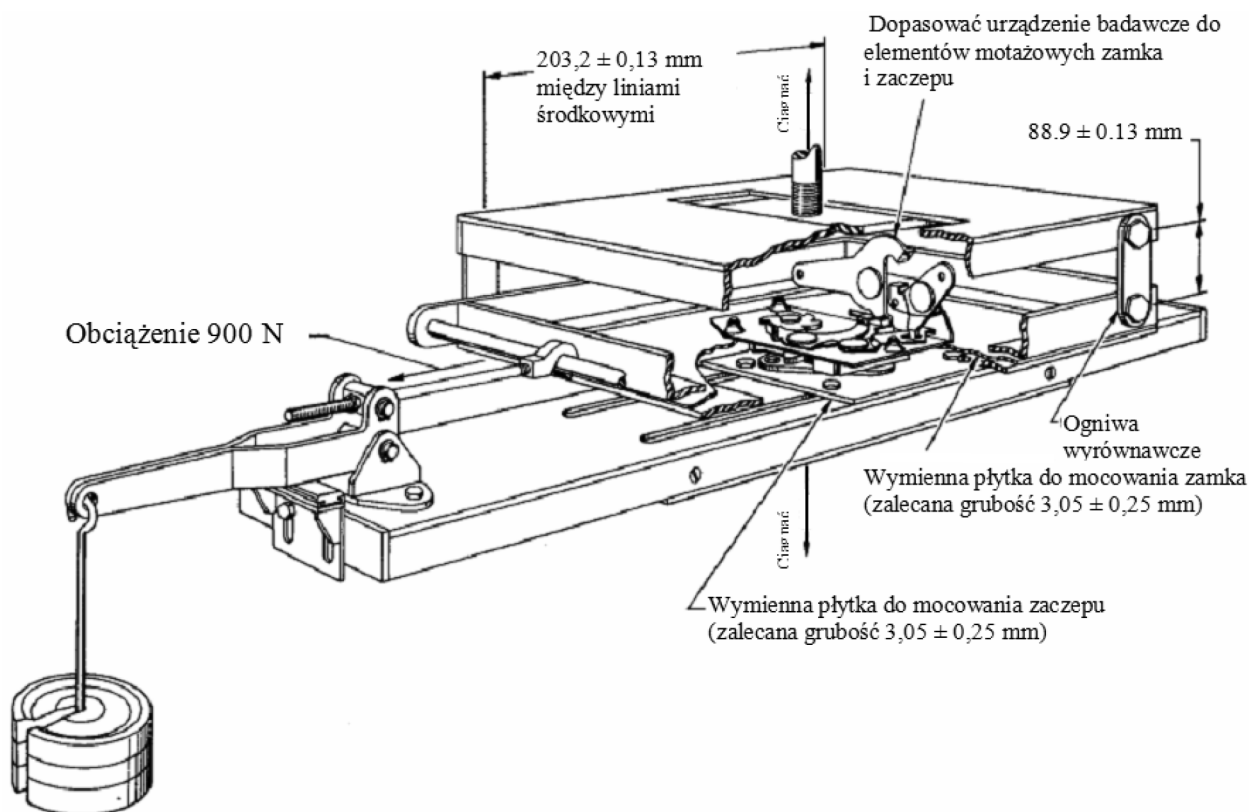
2.3.2. Procedura

2.3.2.1. Przymocować urządzenie badawcze do elementów montażowych zamka i zaczepu. Zamontować urządzenie badawcze wraz z zamkiem i zaczepem w położeniu pełnego zamknięcia w maszynie badawczej.

2.3.2.2. Przyłożyć obciążenie badawcze, w kierunku określonym w pkt 6.1.3 niniejszego regulaminu i na rys. 3-4, przy prędkości nieprzekraczającej 5 mm/min aż do uzyskania wymaganego obciążenia. Zarejestrować maksymalne uzyskane obciążenie.

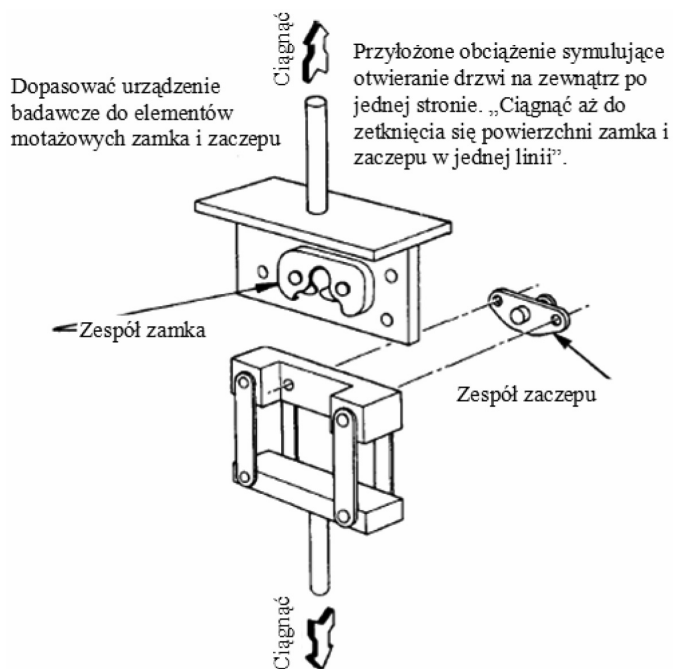
Rysunek 3-1

Zamek drzwi – urządzenie badawcze do rozciągania – badanie obciążenia nr 1



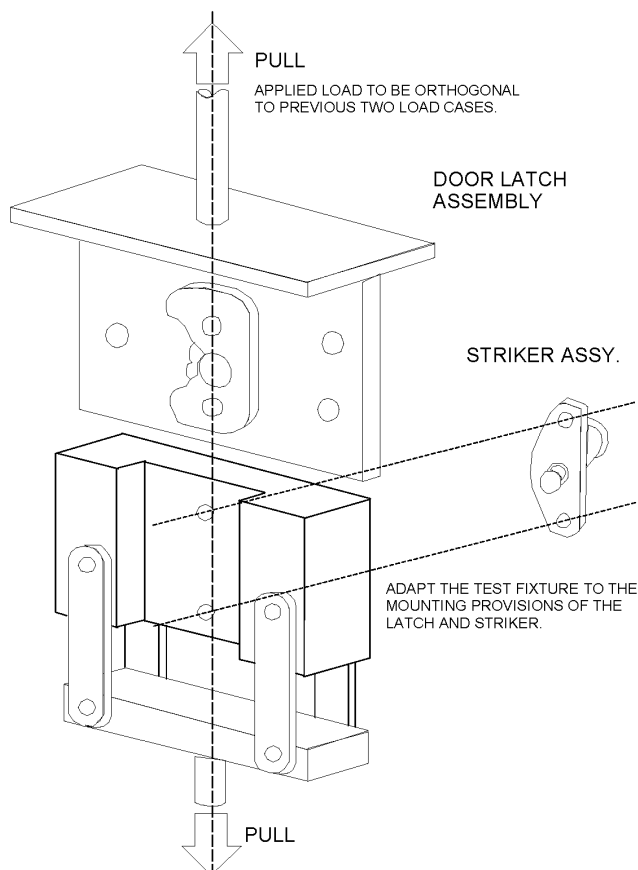
Rysunek 3-2

Zamek drzwi – urządzenie badawcze do rozciągania – badanie obciążenia nr 2



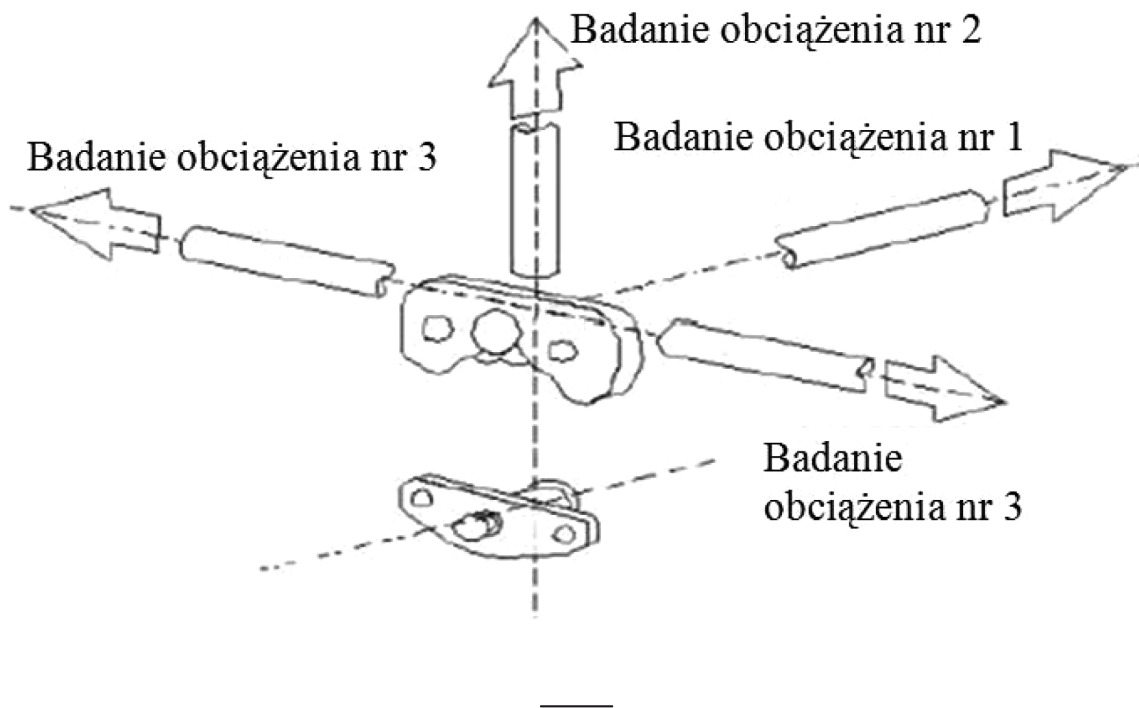
Rysunek 3-3

Zamek drzwi – urządzenie badawcze do rozciągania – badanie obciążenia nr 3 (Dotyczy drzwi otwieranych w kierunku pionowym)



Rysunek 3-4

Kierunki badania obciążenia statycznego drzwi



ZAŁĄCZNIK 4

PROCEDURY BADAŃ STATYCZNYCH

1. CEL

Ustalenie wytrzymałości systemu zamka drzwi pojazdu na obciążenie statyczne poprzez matematyczną analizę elementów składowych w ich rzeczywistym wzajemnym położeniu w pojeździe lub poprzez ocenę za pomocą badania dynamicznego.
2. PROCEDURY BADAWCZE
 - 2.1. Wariant 1 – Obliczenie
 - 2.1.1. Procedura opisana w niniejszym załączniku przedstawia sposoby analitycznego określenia wytrzymałości systemu zamka na obciążenie statyczne. Siły sprężyny stanowią wartości średnie minimalnej mocy sprężyny w zainstalowanym położeniu i minimalnej mocy sprężyny w położeniu zwolnienia. W obliczeniach nie uwzględnia się efektów tarcia i pracy do wykonania. Działanie siły grawitacji na elementy składowe można również pominąć, jeśli mają one tendencję do ograniczania otwierania się zamka. Pominięcie tych kwestii w obliczeniach jest dopuszczalne, ponieważ stanowią one dodatkowe czynniki zwiększające bezpieczeństwo.
 - 2.1.2. Analiza obliczeń – Dla każdego elementu i podzespołu można obliczyć minimalną wytrzymałość na obciążenie inercyjne w danym kierunku. Ich łączna wytrzymałość na czynność otwierania zamka musi zapewniać pozostanie systemu zamka (właściwie zamontowanego w drzwiach pojazdu) w położeniu zamknięcia, kiedy poddany zostanie obciążeniu statycznemu 30 g w dowolnym kierunku. Rysunek 4-1 pokazuje przykładowe elementy i kombinacje elementów do przeanalizowania.
 - 2.2. Wariant 2 – Badanie dynamiczne całego pojazdu
 - 2.2.1. Wyposażenie badawcze
 - 2.2.1.1. Urządzenie przyspieszające (lub opóźniające).
 - 2.2.1.2. Jeden z poniższych pojazdów:
 - 2.2.1.2.1. Cały pojazd, w tym co najmniej drzwi, zamki, klamki zewnętrzne z zamkiem mechanicznym, wewnętrzne dźwignie otwierania drzwi, mechanizmy blokujące, elementy wykończenia wnętrza oraz uszczelki drzwi.
 - 2.2.1.2.2. Nieosłonięte nadwozie pojazdu (tj. rama pojazdu, drzwi i inne elementy mocowania drzwi), w tym co najmniej drzwi, zamki, klamki zewnętrzne z zamkiem mechanicznym, wewnętrzne dźwignie otwierania drzwi i mechanizmy blokujące.
 - 2.2.1.3. Urządzenie lub element do rejestrowania otwierania drzwi.
 - 2.2.1.4. Urządzenie do pomiaru i rejestrowania przyspieszeń.
 - 2.2.2. Ustawienie badawcze
 - 2.2.2.1. Sztucznie przymocować cały pojazd lub nieosłonięte nadwozie pojazdu do urządzenia, które po przyłożeniu przyspieszenia zagwarantuje, by wszystkie punkty na krzywej impulsów zderzeniowych znajdowały się w ramach korytarza określonego w tabeli 4-1 i na rysunku 4-2.
 - 2.2.2.2. Drzwi można zabezpieczyć elementem ograniczającym, aby zapobiec uszkodzeniu urządzenia służącego do rejestrowania otwierania drzwi.
 - 2.2.2.3. Zainstalować urządzenie służące do rejestrowania otwierania drzwi.
 - 2.2.2.4. Zamknąć badane drzwi i upewnić się, że zamek lub zamki drzwi są w położeniu pełnego zamknięcia, drzwi są odblokowane, a wszystkie okna (jeśli są) są zamknięte.
 - 2.2.3. Kierunki badania (zob. rysunek 4-3)
 - 2.2.3.1. Ustawienie wzdłużne 1. Ustawić pojazd lub nieosłonięte nadwozie pojazdu w taki sposób, aby jego oś wzdłużna znajdowała się w jednej linii z osią urządzenia przyspieszającego, symulując zderzenie czołowe.

- 2.2.3.2. Ustawienie wzdłużne 2. Ustawić pojazd lub nieosłonięte nadwozie pojazdu w taki sposób, aby jego oś wzdłużna znajdowała się w jednej linii z osią urządzenia przyspieszającego, symulując zderzenie tylne.
- 2.2.3.3. Ustawienie poprzeczne 1. Ustawić pojazd lub nieosłonięte nadwozie pojazdu w taki sposób, aby jego oś poprzeczna znajdowała się w jednej linii z osią urządzenia przyspieszającego, symulując zderzenie boczne od strony kierowcy.
- 2.2.3.4. Ustawienie poprzeczne 2 (tylko w przypadku pojazdów o różnym rozmieszczeniu drzwi po obu stronach). Ustawić pojazd lub nieosłonięte nadwozie pojazdu w taki sposób, aby jego oś poprzeczna znajdowała się w jednej linii z osią urządzenia przyspieszającego, symulując zderzenie boczne od strony przeciwnej do opisanej w pkt 2.2.3.3 niniejszego załącznika.
- 2.3. Wariant 3 – Badanie dynamiczne drzwi
- 2.3.1. Wyposażenie badawcze
- Zespół drzwi, w tym co najmniej zamki, klamki zewnętrzne z zamkiem mechanicznym, wewnętrzne dźwignie otwierania drzwi i mechanizmy blokujące.
- 2.3.1.2. Urządzenie badawcze do mocowania drzwi.
- 2.3.1.3. Urządzenie przyspieszające (lub opóźniające).
- 2.3.1.4. Element ograniczający.
- 2.3.1.5. Urządzenie lub element do rejestrowania otwierania drzwi.
- 2.3.1.6. Urządzenie do pomiaru i rejestrowania przyspieszeń.
- 2.3.2. Ustawienie badawcze
- 2.3.2.1. Zamontować zespół drzwi osobno lub cały zespół do urządzenia badawczego. Wszystkie drzwi i zaczepy muszą być zamontowane tak, żeby odpowiadały ich położeniu w pojeździe oraz w kierunku wymaganym do przeprowadzenia badań obciążenia statycznego (pkt 2.3.3 niniejszego załącznika).
- 2.3.2.2. Zamontować urządzenie badawcze do urządzenia przyspieszającego.
- 2.3.2.3. Zainstalować urządzenie służące do rejestrowania otwierania drzwi.
- 2.3.2.4. Upewnić się, że zamek znajduje się w położeniu pełnego zamknięcia, drzwi są zabezpieczone elementem ograniczającym, odblokowane, a okna (jeśli są) są zamknięte.
- 2.3.3. Kierunki badania (zob. rysunek 4-3)
- 2.3.3.1. Ustawienie wzdłużne 1. Ustawić zespół drzwi na urządzeniu przyspieszającym w kierunku zderzenia czołowego.
- 2.3.3.2. Ustawienie wzdłużne 2. Ustawić zespół drzwi na urządzeniu przyspieszającym w kierunku zderzenia tylnego.
- 2.3.3.3. Ustawienie poprzeczne 1. Ustawić zespół drzwi na urządzeniu przyspieszającym w kierunku zderzenia bocznego od strony kierowcy.
- 2.3.3.4. Ustawienie poprzeczne 2. Ustawić zespół drzwi na urządzeniu przyspieszającym w kierunku przeciwnym do opisanego w pkt 2.3.3.3 niniejszego załącznika.
- 2.3.3.5. Ustawienie pionowe 1. (Dotyczy drzwi otwieranych w kierunku pionowym) Ustawić zespół drzwi na urządzeniu przyspieszającym w taki sposób, aby ich oś pionowa (kiedy są zamontowane w pojeździe) była w jednej linii z osią urządzenia przyspieszającego, symulując uderzenie przy tzw. dachowaniu, kiedy siła jest przyłożona w kierunku od górnej do dolnej części drzwi (kiedy są zamontowane w pojeździe).

- 2.3.3.6. Ustawienie pionowe 2. (Dotyczy drzwi otwieranych w kierunku pionowym) Ustawić zespół drzwi na urządzeniu przyspieszającym w taki sposób, aby ich oś pionowa (kiedy są zamontowane w pojeździe) była w jednej linii z osią urządzenia przyspieszającego, symulując uderzenie przy tzw. dachowaniu, kiedy siła jest przyłożona w kierunku przeciwnym do opisanego w pkt 2.3.3.5 niniejszego załącznika.
- 2.4. Przeprowadzenie badania dla wariantów 2 i 3
- 2.4.1. Minimalne przyspieszenie na poziomie 30 g musi być utrzymywane przez co najmniej 30 ms, utrzymując przyspieszenie w ramach korytarza impulsów określonego w tabeli 4-1 i pokazanego graficznie na rysunku 4-2.
- 2.4.2. Nadać przyspieszenie urządzeniu badawczemu w następujących kierunkach:
- 2.4.2.1. W przypadku badań dla wariantu 2:
- 2.4.2.1.1. W kierunku określonym w pkt 2.2.3.1 niniejszego załącznika.
- 2.4.2.1.2. W kierunku określonym w pkt 2.2.3.2 niniejszego załącznika.
- 2.4.2.1.3. W kierunku określonym w pkt 2.2.3.3 niniejszego załącznika.
- 2.4.2.1.4. W kierunku określonym w pkt 2.2.3.4 niniejszego załącznika.
- 2.4.2.2. W przypadku badań dla wariantu 3:
- 2.4.2.2.1. W kierunku określonym w pkt 2.3.3.1 niniejszego załącznika.
- 2.4.2.2.2. W kierunku określonym w pkt 2.3.3.2 niniejszego załącznika.
- 2.4.2.2.3. W kierunku określonym w pkt 2.3.3.3 niniejszego załącznika.
- 2.4.2.2.4. W kierunku określonym w pkt 2.3.3.4 niniejszego załącznika.
- 2.4.2.2.5. W kierunku określonym w pkt 2.3.3.5 niniejszego załącznika.
- 2.4.2.2.6. W kierunku określonym w pkt 2.3.3.6 niniejszego załącznika.
- 2.4.3. Jeśli w dowolnym momencie impuls przekroczy 36 g, a wymagania badania zostaną spełnione, badanie uznaje się za ważne.
- 2.4.4. Upewnić się, że drzwi nie otwierały się i nie zamykały się podczas badania.

Rysunek 4-1

Obciążenie statyczne – przykładowe obliczenie

Dane:

System zamka poddany opóźnieniu 30 g

Średnia moc sprężyny uruchamianej przyciskiem = 0,459 kgf

Moment obrotowy sprężyny typu „pawł” = 0,0459 kgf m

 $a = 30 \text{ g (m/s}^2\text{)}$ $F = ma = m \cdot 30 \text{ g} = m \cdot 294,2$

$$M_1 = 0,0163 \text{ kg}$$

$$M_2 = 0,0227 \text{ kg}$$

$$M_3 = 0,0122 \text{ kg}$$

$$M_4 = 0,0422 \text{ kg}$$

$$d_1 = 31,50 \text{ mm}$$

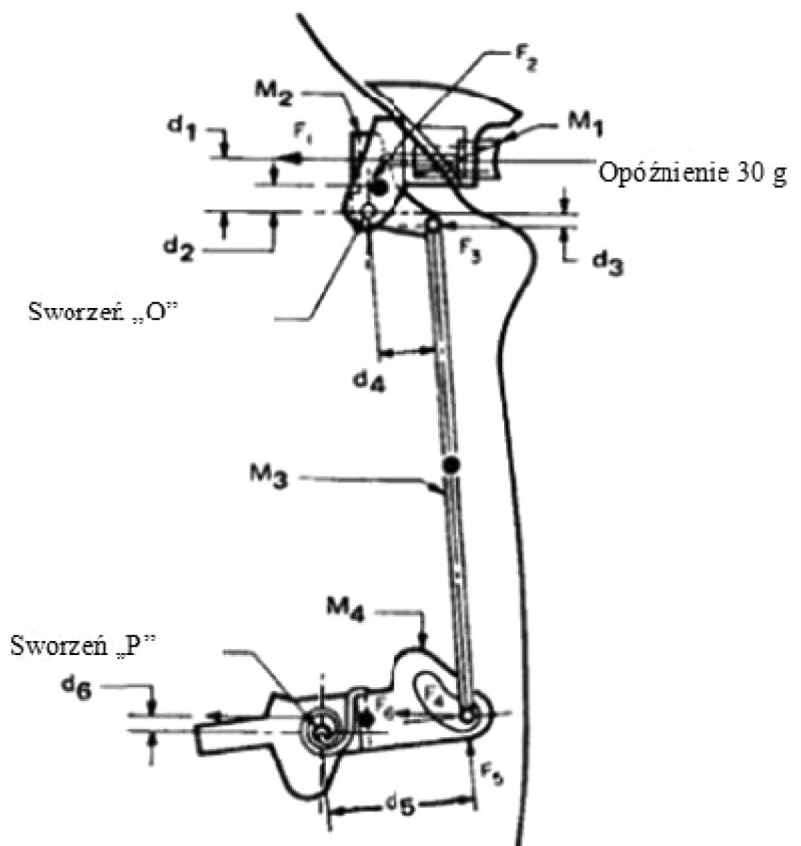
$$d_2 = 10,67 \text{ mm}$$

$$d_3 = 4,83 \text{ mm}$$

$$d_4 = 31,50 \text{ mm}$$

$$d_5 = 37,59 \text{ mm}$$

$$d_6 = 1,90 \text{ mm}$$



● oznacza środek mas elementu

$$F_1 = M_1 \times a - \text{średnie obciążenie zaczepu sprężyny} = (0,0163 \text{ kg} \times 30 \text{ g}) - 0,459 \text{ kgf} = 0,03 \text{ kgf}$$

$$F_2 = M_2 \times a = 0,0227 \text{ kg} \times 30 \text{ g} = 0,681 \text{ kgf}$$

$$F_3 = M_3/2 \times a = 0,0122 \text{ kg}/2 \times 30 \text{ g} = 0,183 \text{ kgf}$$

$$\begin{aligned} \Sigma M_o &= F_1 \times d_1 + F_2 \times d_2 - F_3 \times d_3 \\ &= 0,03 \times 31,5 + 0,681 \times 10,67 - 0,183 \times 4,83 \\ &= 7,33 \text{ kgf mm} \end{aligned}$$

$$F_5 = M_o/d_4 = 7,33/31,5 = 0,2328 \text{ kgf}$$

$$F_6 = M_4 \times a = 0,0422 \text{ kg} \times 30 \text{ g} = 1,266 \text{ kgf}$$

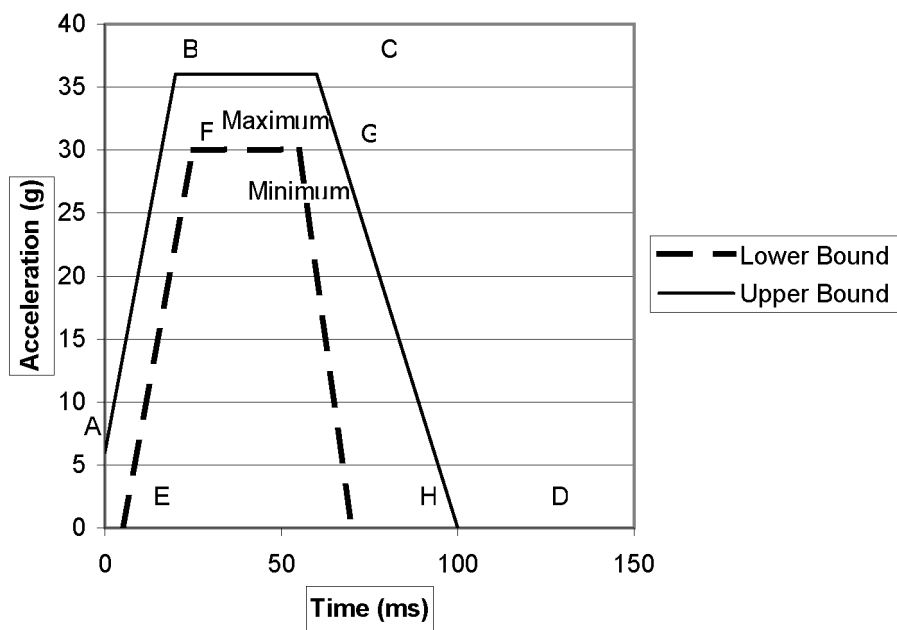
$$\begin{aligned} \Sigma M_o &= \text{moment obrotowy sprężyny typu „pawł”} - (F_5 d_5 + F_6 d_6)/1\ 000 \\ &= 0,0459 - (0,2328 \times 37,59 + 1,266 \times 1,9)/1\ 000 \\ &= 0,0347 \text{ kgf m} \end{aligned}$$

Tabela 4-1

Korytarz impulsów przyspieszenia

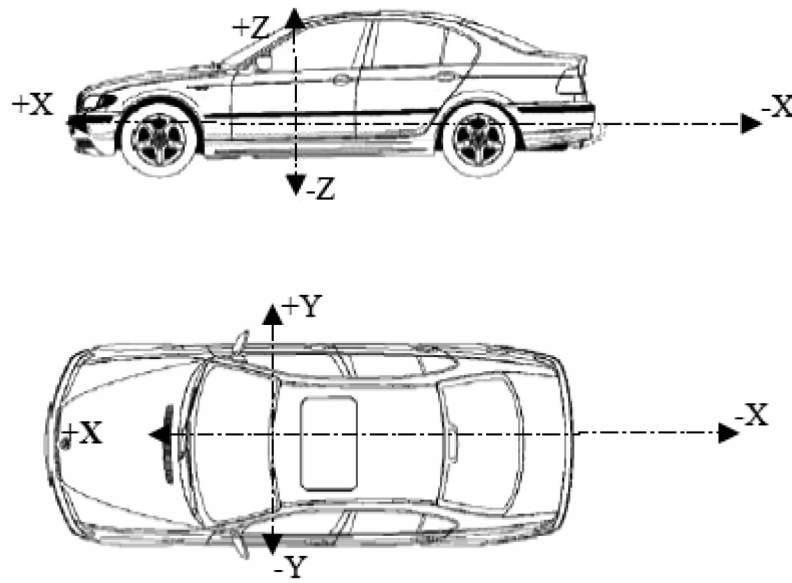
Górne pasmo			Dolne pasmo		
Punkt	Czas (ms)	Przyspieszenie (g)	Punkt	Czas (ms)	Przyspieszenie (g)
A	0	6	E	5	0
B	20	36	F	25	30
C	60	36	G	55	30
D	100	0	H	70	0

Rysunek 4-2

Impuls przyspieszenia**Acceleration Pulse Corridor**

Rysunek 4-3

System odniesienia współrzędnych pojazdu do badań statycznych



- X = kierunek wzdłużny
- Y = kierunek poprzeczny
- Z = kierunek pionowy

ZAŁĄCZNIK 5

PROCEDURA BADANIA ZAWIASÓW

1. CEL

Badania te przeprowadza się w celu określenia wytrzymałości systemu zawiasów pojazdu na obciążenia badawcze:

a) w kierunku wzdłużnym i poprzecznym; oraz

b) w przypadku drzwi otwieranych w kierunku pionowym, w kierunku pionowym pojazdu.

2. PROCEDURA BADAWCZA

2.1. System wielozawiasowy

2.1.1. Badanie obciążenia wzdłużnego

2.1.1.1. Wyposażenie

2.1.1.1.1. Urządzenie badawcze do rozciągania

2.1.1.1.2. Rysunek 5-1 przedstawia typowe urządzenie do badania statycznego.

2.1.1.2. Procedura

2.1.1.2.1. Przymocować system zawiasów do elementów montażowych urządzenia badawczego. Pozycja zawiasu musi symulować położenie pojazdu (drzwi całkowicie zamknięte) względem linii przechodzącej przez środek zawiasu. Do celów badania odległość pomiędzy skrajnym końcem jednego zawiasu a skrajnym końcem drugiego zawiasu w systemie zawiasów musi wynosić 406 ± 4 mm. Obciążenie musi być przykładane w równej odległości między linią przechodzącą przez środek ruchomej części sworzni zawiasu i przez linię przechodzącą przez środek sworzni zawiasu w kierunku pionowym pojazdu. (zob. rysunek 5-2).

2.1.1.2.2. Przyłożyć obciążenie badawcze przy prędkości nieprzekraczającej 5 mm/min aż do uzyskania wymaganego obciążenia. Badanie uznaje się za nieudane w przypadku oddzielenia się elementów zawiasu. Zarejestrować maksymalne uzyskane obciążenie.

2.1.2. Badanie obciążenia poprzecznego

2.1.2.1. Wyposażenie

2.1.2.1.1. Urządzenie badawcze do rozciągania

2.1.2.1.2. Rysunek 5-1 przedstawia typowe urządzenie do badania statycznego.

2.1.2.2. Procedura

2.1.2.2.1. Przymocować system zawiasów do elementów montażowych urządzenia badawczego. Pozycja zawiasu musi symulować położenie pojazdu (drzwi całkowicie zamknięte) względem linii przechodzącej przez środek zawiasu. Do celów badania odległość pomiędzy skrajnym końcem jednego zawiasu a skrajnym końcem drugiego zawiasu w systemie zawiasów musi wynosić 406 ± 4 mm. Obciążenie musi być przykładane w równej odległości między linią przechodzącą przez środek ruchomej części sworzni zawiasów i przez linię przechodzącą przez środek sworzni zawiasu w kierunku poprzecznym pojazdu. (zob. rysunek 5-2).

2.1.2.2.2. Przyłożyć obciążenie badawcze przy prędkości nieprzekraczającej 5 mm/min aż do uzyskania wymaganego obciążenia. Badanie uznaje się za nieudane w przypadku oddzielenia się elementów zawiasu. Zarejestrować maksymalne uzyskane obciążenie.

2.1.3. Badanie obciążenia pionowego (dotyczy drzwi otwieranych w kierunku pionowym)

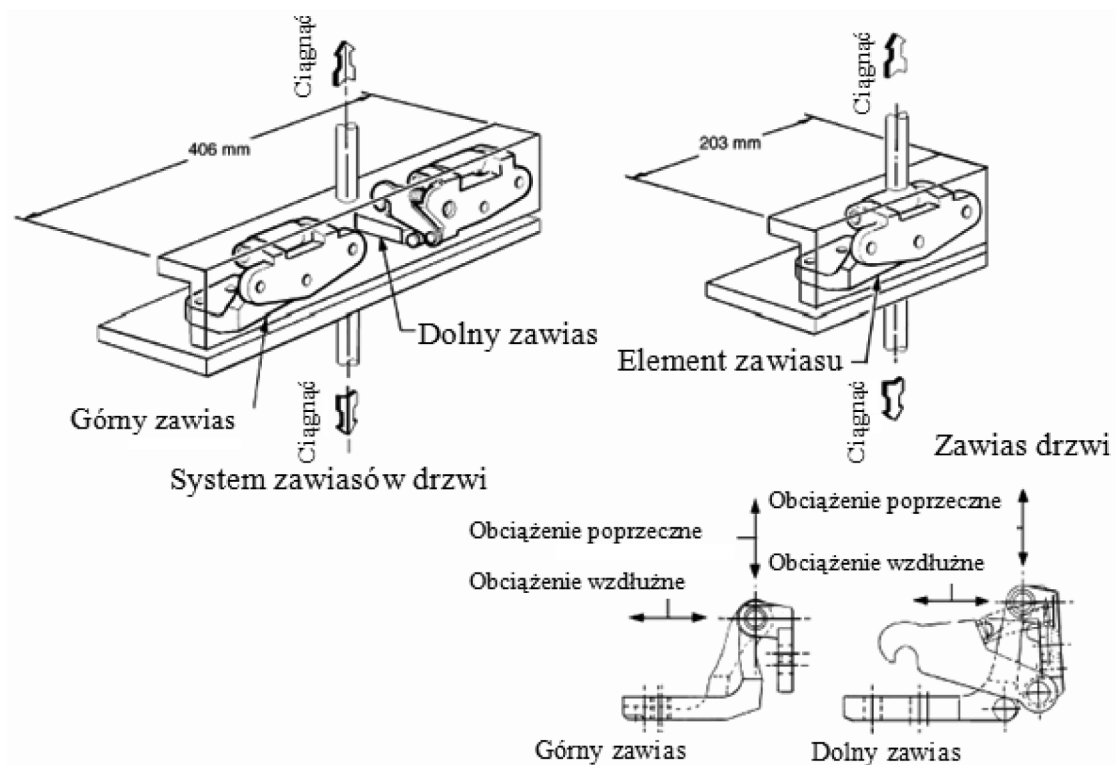
2.1.3.1. Wyposażenie

2.1.3.1.1. Urządzenie badawcze do rozciągania

- 2.1.3.1.2. Rysunek 5-1 przedstawia typowe urządzenie do badania statycznego.
- 2.1.3.2. Procedura
- 2.1.3.2.1. Przymocować system zawiasów do elementów montażowych urządzenia badawczego. Pozycja zawiasu musi symulować położenie pojazdu (drzwi całkowicie zamknięte) względem linii przechodzącej przez środek zawiasu. Do celów badania odległość pomiędzy skrajnym końcem jednego zawiasu a skrajnym końcem drugiego zawiasu w systemie zawiasów musi wynosić 406 ± 4 mm. Obciążenie musi być przykładane przez linię przechodzącą przez środek sworznia zawiasu w kierunku prostopadłym do obciążenia wzdłużnego i poprzecznego. (zob. rysunek 5-2).
- 2.1.3.2.2. Przyłożyć obciążenie badawcze przy prędkości nieprzekraczającej 5 mm/min aż do uzyskania wymaganego obciążenia. Badanie uznaje się za nieudane w przypadku oddzielenia się elementów zawiasu. Zarejestrować maksymalne uzyskane obciążenie.
- 2.2. Ocena pojedynczego zawiasu. W niektórych okolicznościach konieczne może być zbadanie pojedynczych zawiasów z systemu zawiasów. W takich przypadkach wyniki dla pojedynczego zawiasu, badanego zgodnie z poniższymi procedurami, muszą wskazywać na spełnienie wymagań określonych w pkt 6.1.5.1 niniejszego regulaminu. (Na przykład, pojedynczy zawias w systemie dwóch zawiasów musi wytrzymać 50 % obciążenia wymaganego dla całego systemu).
- 2.2.1. Procedury badawcze
- 2.2.1.1. Obciążenie wzdłużne. Przymocować system zawiasów do elementów montażowych urządzenia badawczego. Pozycja zawiasu musi symulować położenie pojazdu (drzwi całkowicie zamknięte) względem linii przechodzącej przez środek zawiasu. Do celów badania obciążenie musi być przykładane w równej odległości między linią przechodzącą przez środek ruchomej części sworznia zawiasu i przez linię przechodzącą przez środek sworznia zawiasu w kierunku wzdłużnym pojazdu. Przyłożyć obciążenie badawcze przy prędkości nieprzekraczającej 5 mm/min aż do uzyskania wymaganego obciążenia. Badanie uznaje się za nieudane w przypadku oddzielenia się elementów zawiasu. Zarejestrować maksymalne uzyskane obciążenie.
- 2.2.1.2. Obciążenie poprzeczne. Przymocować system zawiasów do elementów montażowych urządzenia badawczego. Pozycja zawiasu musi symulować położenie pojazdu (drzwi całkowicie zamknięte) względem linii przechodzącej przez środek zawiasu. Do celów badania obciążenie musi być przykładane w równej odległości między linią przechodzącą przez środek ruchomej części sworznia zawiasu i przez linię przechodzącą przez środek sworznia zawiasu w kierunku poprzecznym pojazdu. Przyłożyć obciążenie badawcze przy prędkości nieprzekraczającej 5 mm/min aż do uzyskania wymaganego obciążenia. Badanie uznaje się za nieudane w przypadku oddzielenia się elementów zawiasu. Zarejestrować maksymalne uzyskane obciążenie.
- 2.2.1.3. Obciążenie pionowe. Przymocować system zawiasów do elementów montażowych urządzenia badawczego. Pozycja zawiasu musi symulować położenie pojazdu (drzwi całkowicie zamknięte) względem linii przechodzącej przez środek zawiasu. Do celów badania obciążenie musi być przykładane przez linię przechodzącą przez środek sworznia zawiasu w kierunku prostopadłym do obciążenia wzdłużnego i poprzecznego. Przyłożyć obciążenie badawcze przy prędkości nieprzekraczającej 5 mm/min aż do uzyskania wymaganego obciążenia. Badanie uznaje się za nieudane w przypadku oddzielenia się elementów zawiasu. Zarejestrować maksymalne uzyskane obciążenie.
- 2.3. W przypadku zawiasów ciągłych (typu „piano”) nie stosuje się wymagań dotyczących odstępów, a ustawienie urządzenia badawczego zmienia się tak, aby podczas badania siły były przykładane do całego zawiasu.

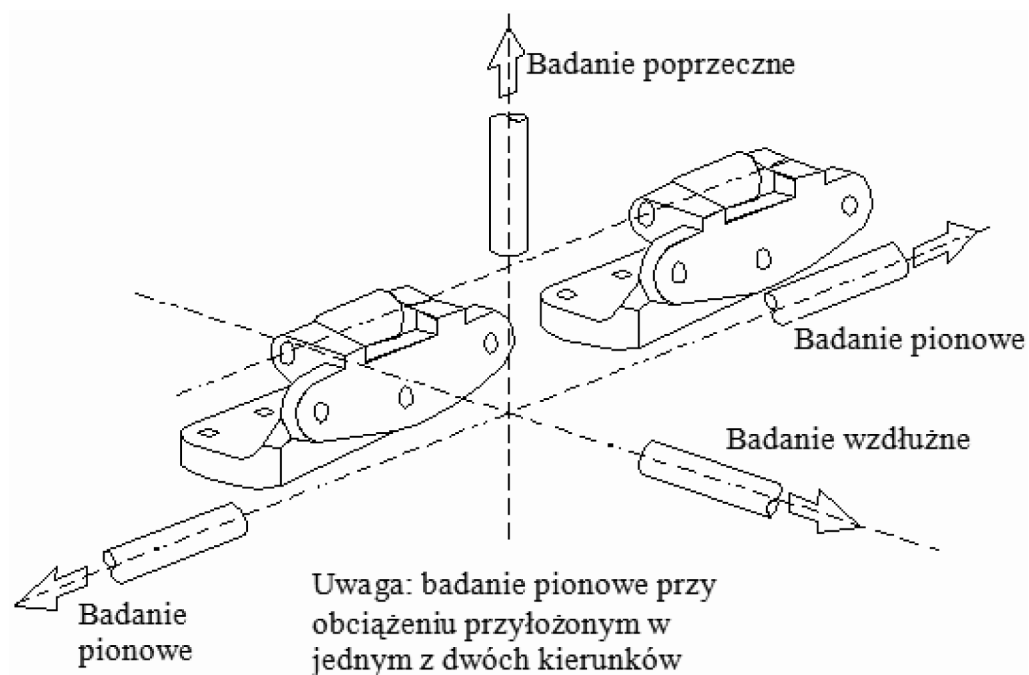
Rysunek 5-1

Urządzenie do badania statycznego



Rysunek 5-2

Kierunki badania obciążenia statycznego dla drzwi otwieranych w kierunku pionowym



ZAŁĄCZNIK 6

BOCZNE DRZWI PRZESUWNE**Badanie całych drzwi**

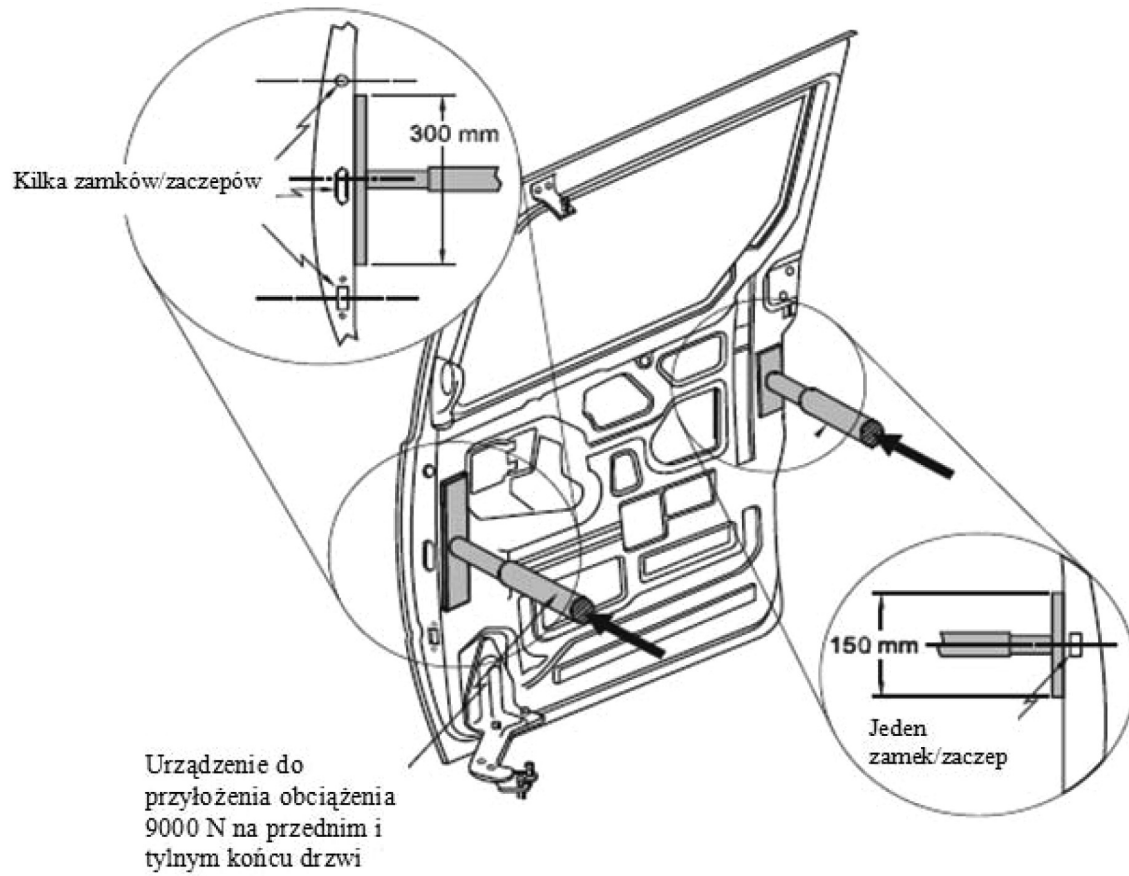
1. CEL

Niniejsze badanie ma na celu ustalenie minimalnych wymagań w zakresie wytrzymałości oraz procedury badawczej służącej do oceny i badania elementów mocowania drzwi przesuwnych zainstalowanych zarówno na drzwiach, jak i ramie drzwi. Badanie to uzupełnia odpowiednie badania określone w załącznikach 3 i 4.
2. WYMAGANIA OGÓLNE
 - 2.1. Badania przeprowadza się z wykorzystaniem całego pojazdu lub nieosłoniętego nadwozia pojazdu wraz z drzwiami przesuwными i ich elementami mocowania.
 - 2.2. Badanie przeprowadza się z wykorzystaniem dwóch urządzeń do przyłożenia siły, które są w stanie przyłożyć siły poprzeczne skierowane na zewnątrz, zgodnie z pkt 6.2.4 niniejszego regulaminu. Rysunek 6-1 pokazuje ustawienia badawcze. System przyłożenia siły musi obejmować następujące elementy:
 - 2.2.1. Dwie płytki do przyłożenia siły.
 - 2.2.2. Dwa urządzenia do przyłożenia siły, które są w stanie przyłożyć obciążenie poprzeczne skierowane na zewnątrz zapewniające przesunięcie o 300 mm.
 - 2.2.3. Dwa ogniwa obciążnikowe o parametrach wystarczających do pomiaru przyłożonych obciążeń.
 - 2.2.4. Dwa urządzenia do pomiaru przesunięcia liniowego wymagane do pomiaru przesunięcia urządzenia do przyłożenia siły podczas badania.
 - 2.2.5. Urządzenia do pomiaru co najmniej 100 mm odstępu między wewnętrzną częścią drzwi a zewnętrzną krawędzią ramy drzwi, przy spełnieniu wszystkich właściwych wymogów w zakresie bezpieczeństwa i ochrony zdrowia.
3. USTAWIENIA BADAWCZE
 - 3.1. Z zespołu drzwi przesuwnych zdjąć wszelkie elementy wykończenia i dekoracyjne.
 - 3.2. Wyjąć siedzenia i wszelkie elementy wnętrza, które mogą utrudniać zamontowanie i pracę urządzeń badawczych, oraz wszelkie elementy wykończenia filarów i elementy pozakonstrukcyjne, które nachodzą na drzwi i powodują niewłaściwe położenie płytek do przyłożenia siły.
 - 3.3. Zamontować urządzenia do przyłożenia siły i konstrukcję pomocniczą do podłogi badanego pojazdu. Wszystkie urządzenia do przyłożenia siły i konstrukcja pomocnicza są sztywno przymocowane na poziomej płaszczyźnie podłogi pojazdu podczas przykładania siły.
 - 3.4. Określić przednią i tylną krawędź drzwi przesuwnych lub przylegający do nich element konstrukcji pojazdu, które zawierają zamek/zaczep.
 - 3.5. Zamknąć drzwi przesuwne, upewniając się, że wszystkie elementy mocowania drzwi są w pełni aktywne.
 - 3.6. W przypadku wszystkich badanych krawędzi drzwi zawierających jeden zamek/zaczep stosuje się następujące procedury dotyczące ustawień:
 - 3.6.1. Płytkę do przyłożenia siły ma długość 150 mm, szerokość 50 mm i co najmniej 15 mm grubości. Krawędzie płytek są zaokrąglone i mają promień $6\text{ mm} \pm 1\text{ mm}$.
 - 3.6.2. Umieścić urządzenie do przyłożenia siły i płytkę do przyłożenia siły przy drzwiach, tak aby przyłożona siła była pozioma i normalna w stosunku do przechodzącej przez środek linii wzdłużnej pojazdu oraz pionowo w położeniu środkowym względem części zamka/zaczepu montowanej na drzwiach.

- 3.6.3. Płytką do przyłożenia siły jest umieszczona w taki sposób, że dłuższa krawędź płytki znajduje się możliwie jak najbliżej i równoległe do wewnętrznej krawędzi drzwi, ale nie tak, by przednia krawędź płytki znajdowała się dalej niż 12,5 mm od krawędzi wewnętrznej.
- 3.7. W przypadku wszystkich badanych krawędzi drzwi zawierających więcej niż jeden zamek/zaczepek, stosuje się następujące procedury dotyczące ustawień:
- 3.7.1. Płytką do przyłożenia siły ma długość 300 mm, szerokość 50 mm i co najmniej 15 mm grubości. Krawędzie płytek są zaokrąglone i mają promień $6 \text{ mm} \pm 1 \text{ mm}$.
- 3.7.2. Umieścić urządzenie do przyłożenia siły i płytkę do przyłożenia siły przy drzwiach, tak aby przyłożona siła była pozioma i normalna w stosunku do przechodzącej przez środek linii wzdłużnej pojazdu oraz pionowo w położeniu środkowym w punkcie jednakowo oddalonym od zewnętrznych krawędzi zespołów zamek/zaczepek.
- 3.7.3. Płytką do przyłożenia siły jest umieszczona w taki sposób, że dłuższa krawędź płytki znajduje się możliwie jak najbliżej i równoległe do wewnętrznej krawędzi drzwi, ale nie tak, by przednia krawędź płytki znajdowała się dalej niż 12,5 mm od krawędzi wewnętrznej.
- 3.8. W przypadku wszystkich badanych krawędzi drzwi niezawierających co najmniej jednego zamka/zaczepek stosuje się następujące procedury dotyczące ustawień:
- 3.8.1. Płytką do przyłożenia siły ma długość 300 mm, szerokość 50 mm i co najmniej 15 mm grubości.
- 3.8.2. Umieścić urządzenie do przyłożenia siły i płytkę do przyłożenia siły przy drzwiach, tak aby przyłożona siła była pozioma i normalna w stosunku do przechodzącej przez środek linii wzdłużnej pojazdu oraz pionowo w punkcie znajdującym się w połowie długości krawędzi drzwi, upewniając się, że urządzenie do przyłożenia obciążenia nie ma kontaktu z szybą okna.
- 3.8.3. Płytką do przyłożenia siły jest umieszczona możliwie jak najbliżej krawędzi drzwi. Płytką do przyłożenia siły nie musi być pionowa.
- 3.9. Drzwi są odblokowane. Do bocznych drzwi przesuwnych lub ich elementów nie mogą być przyspawane ani przymocowane żadne dodatkowe elementy ani podzespoły.
- 3.10. Przymocować urządzenie służące do pomiaru odstępu między drzwiami, które zostanie wykorzystane do ustalenia wielkości odstępu podczas procedury badawczej.
- 3.11. Ustawić konstrukcję służącą do przyłożenia siły w taki sposób, aby płytki do przyłożenia siły miały kontakt z wnętrzem drzwi przesuwnych.
4. PROCEDURA BADANIA
- 4.1. Przesuwać każde z urządzeń do przyłożenia siły w tempie nieprzekraczającym 2 000 N na minutę, zgodnie ze specyfikacją producenta, aż do uzyskania siły 9 000 N na każdym z urządzeń do przyłożenia siły lub do chwili, gdy jedno z urządzeń do przyłożenia siły osiągnie łączne przesunięcie 300 mm.
- 4.2. Jeśli jedno z urządzeń do przyłożenia siły osiągnie docelową siłę 9 000 N przed innymi, utrzymywać siłę 9 000 N na tym urządzeniu aż drugie urządzenie do przyłożenia siły osiągnie siłę 9 000 N.
- 4.3. Kiedy oba urządzenia do przyłożenia siły osiągną 9 000 N, wstrzymać ruch do przodu urządzeń do przyłożenia siły i utrzymać uzyskane obciążenie przez co najmniej 10 sekund.
- 4.4. Utrzymać urządzenie do przyłożenia siły w położeniu określonym w pkt 4.3 i przed upływem 60 sekund zmierzyć odstęp między zewnętrzną krawędzią ramy drzwi a wnętrzem drzwi wzdłuż obwodu drzwi.

Rysunek 6-1

Boczne drzwi przesuwne – procedura badania całego pojazdu (Uwaga: Pokazano drzwi przesuwne niezamontowane w pojeździe)



Jedynie oryginalne teksty EKG ONZ mają skutek prawny w międzynarodowym prawie publicznym. 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/wp29fdocstts.html>

Regulamin nr 18 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) – Jednolite przepisy dotyczące homologacji pojazdów samochodowych w zakresie ich zabezpieczenia przed nieuprawnionym użyciem

Obejmujący cały obowiązujący tekst, w tym:

suplement nr 2 do serii poprawek 03 – data wejścia w życie: 15 października 2008 r.

SPIS TREŚCI

REGULAMIN

1. Zakres
2. Definicje
3. Wniosek o udzielenie homologacji
4. Homologacja
5. Specyfikacje ogólne
6. Specyfikacje szczegółowe
7. Modyfikacja typu pojazdu oraz rozszerzenie homologacji
8. Procedury zgodności produkcji
9. Sankcje z tytułu niezgodności produkcji
10. Ostateczne zaprzestanie produkcji
11. Urządzenia dodatkowe
12. Przepisy przejściowe
13. Nazwy i adresy upoważnionych placówek technicznych odpowiedzialnych za przeprowadzanie badań homologacyjnych oraz nazwy i adresy organów administracyjnych

ZAŁĄCZNIKI

- Załącznik 1 – Komunikat dotyczący udzielenia, odmowy, rozszerzenia lub cofnięcia homologacji lub ostatecznego zaprzestania produkcji typu pojazdu w zakresie jego zabezpieczenia przed nieuprawnionym użyciem zgodnie z regulaminem nr 18
- Załącznik 2 – Przykładowe układy znaków homologacji
- Załącznik 3 – Procedura badania zużycia urządzeń zabezpieczających oddziałujących na układ kierowniczy

1. ZAKRES
 - 1.1. Niniejszy regulamin stosuje się do pojazdów samochodowych mających co najmniej trzy koła, z wyjątkiem kategorii M_1 i N_1 (¹), w zakresie ich zabezpieczenia przed nieuprawnionym użyciem.
 - 1.2. Pojazdy homologowane zgodnie z przepisami części I regulaminu nr 116 uznaje się za zgodne z niniejszym regulaminem.
2. DEFINICJE

Do celów niniejszego regulaminu,

 - 2.1. „homologacja pojazdu” oznacza homologację typu pojazdu w zakresie jego zabezpieczenia przed nieuprawnionym użyciem;
 - 2.2. „typ pojazdu” oznacza pojazdy samochodowe jednej kategorii spośród kategorii M_2 , M_3 , N_2 i N_3 , które nie różnią się pod względem następujących istotnych cech:

(¹) Zgodnie z definicją w załączniku 7 do ujednoliconej rezolucji w sprawie budowy pojazdów (R.E.3) (TRANS/WP.29/78/Rev.1/Amend.2).

- 2.2.1. nadane przez producenta oznaczenie typu;
- 2.2.2. umiejscowienie i konstrukcja jednej lub kilku części składowych pojazdu, na które oddziałuje urządzenie zabezpieczające;
- 2.2.3. typ urządzenia zabezpieczającego;
- 2.3. „urządzenie zabezpieczające” oznacza układ mający uniemożliwić nieuprawnione uruchomienie, w normalny sposób, silnika lub innego głównego źródła napędu pojazdu w połączeniu z przynajmniej jednym układem, który:
 - a) blokuje układ kierowniczy; lub
 - b) blokuje układ przeniesienia napędu; lub
 - c) blokuje mechanizm zmiany biegów; lub
 - d) blokuje hamulce.

W przypadku układu blokującego hamulce wyłączenie urządzenia nie może powodować samoczynnego zwolnienia hamulców wbrew woli kierowcy;
- 2.4. „układ kierowniczy” oznacza kierownicę, kolumnę kierownicy wraz z jej osłoną, wał kierownicy, przekładnię kierowniczą i wszelkie inne części składowe, które bezpośrednio wpływają na skuteczność urządzenia zabezpieczającego;
- 2.5. „kombinacja” oznacza jeden ze specjalnie opracowanych i skonstruowanych wariantów układu blokady, który po prawidłowym uruchomieniu umożliwia działanie układu blokady;
- 2.6. „klucz” oznacza dowolne urządzenie skonstruowane i wykonane w celu obsługi układu blokady, który skonstruowano i wykonano w taki sposób, że można go obsługiwać wyłącznie za pomocą takiego urządzenia.
3. WNIOSEK O UDZIELENIE HOMOLOGACJI
 - 3.1. Wniosek o udzielenie homologacji typu pojazdu w zakresie urządzenia zabezpieczającego przed jego nieuprawnionym użyciem składa producent pojazdu lub jego upoważniony przedstawiciel.
 - 3.2. Do wniosku należy dołączyć następujące dokumenty w trzech egzemplarzach oraz następujące dane:
 - 3.2.1. szczegółowy opis typu pojazdu w zakresie umieszczenia i konstrukcji mechanizmu lub zespołu, na który działa urządzenie zabezpieczające;
 - 3.2.2. rysunki, sporządzone w odpowiedniej skali i o wystarczającym stopniu szczegółowości, przedstawiające urządzenie zabezpieczające oraz jego zamontowanie w pojeździe;
 - 3.2.3. opis techniczny urządzenia.
 - 3.3. Do upoważnionej placówki technicznej odpowiedzialnej za wykonanie badań homologacyjnych należy przekazać:
 - 3.3.1. pojazd reprezentatywny dla typu pojazdu zgłoszonego do homologacji, na wniosek upoważnionej placówki technicznej; oraz,
 - 3.3.2. na wniosek upoważnionej placówki technicznej, te części składowe pojazdu, które placówka techniczna uzna za istotne dla kontroli wymaganych zgodnie z pkt 5 i 6 niniejszego regulaminu.
4. HOMOLOGACJA
 - 4.1. Homologacji typu udziela się, jeżeli typ pojazdu, który przedstawiono do homologacji zgodnie z niniejszym regulaminem, spełnia wymagania pkt 5 i 6 poniżej.
 - 4.2. Każdy homologowany typ otrzymuje numer homologacji. Pierwsze dwie cyfry numeru (obecnie 03, odpowiadające serii poprawek 03, które weszły w życie z dniem 23 czerwca 2005 r.) oznaczają serię poprawek obejmującą najnowsze ważniejsze poprawki techniczne wprowadzone w niniejszym regulaminie w okresie udzielania homologacji. Ta sama Umawiająca się Strona nie może przydzielić tego samego numeru ani temu samemu typowi pojazdu, który wyposażono w urządzenie zabezpieczające innego typu lub którego urządzenie zabezpieczające jest zamontowane w inny sposób, ani innemu typowi pojazdu.

- 4.3. Zawiadomienie o udzieleniu lub odmowie homologacji typu pojazdu zgodnie z niniejszym regulaminem zostaje przekazane Umawiającym się Stronom Porozumienia stosującym niniejszy regulamin, w postaci formularza zgodnego ze wzorem przedstawionym w załączniku 1 do niniejszego regulaminu oraz rysunków urządzenia zabezpieczającego i jego zamontowania dostarczonych przez wnioskodawcę, w formacie nie większym niż A4 (210 × 297 mm) lub złożonych do tego formatu, w odpowiedniej skali.
- 4.4. Na każdym pojeździe zgodnym z typem pojazdu homologowanym zgodnie z niniejszym regulaminem umieszcza się, w widocznym i łatwo dostępnym miejscu, określonym w formularzu homologacji, międzynarodowy znak homologacji składający się z:
- 4.4.1. okręgu otaczającego literę „E”, po której następuje numer wskazujący kraj, który udzielił homologacji ⁽¹⁾;
- 4.4.2. numeru niniejszego regulaminu, po którym stawia się literę „R”, łącznik i numer homologacji, na prawo od okręgu opisanego w pkt 4.4.1.
- 4.5. Jeżeli pojazd jest zgodny z typem pojazdu homologowanym zgodnie z jednym lub kilkoma innymi regulaminami załączonymi do Porozumienia w kraju, który udzielił homologacji na podstawie niniejszego regulaminu, to nie ma potrzeby powtarzania symbolu określonego w pkt 4.4.1. W takim przypadku numery regulaminów i homologacji oraz dodatkowe symbole wszystkich regulaminów, zgodnie z którymi udzielono homologacji w kraju, który udzielił homologacji na podstawie niniejszego regulaminu, umieszcza się w pionowych kolumnach na prawo od symbolu określonego w pkt 4.4.1.
- 4.6. Znak homologacji musi być wyraźnie czytelny i nieusuwalny.
- 4.7. Znak homologacji umieszcza się w pojeździe na tabliczce znamionowej producenta lub w jej pobliżu.
- 4.8. Przykładowe układy znaku homologacji przedstawiono w załączniku 2 do niniejszego regulaminu.
5. SPECYFIKACJE OGÓLNE
- 5.1. Urządzenie zabezpieczające musi być skonstruowane w taki sposób, by bez uprzedniego wyłączenia tego urządzenia nie było możliwe:
- 5.1.1. uruchomienie silnika normalnym urządzeniem rozruchowym, oraz
- 5.1.2. kierowanie pojazdem, prowadzenie lub przemieszczanie go do przodu za pomocą napędu własnego pojazdu,
- 5.1.3. spełnienie wymogu pkt 5.1 może nastąpić jednocześnie z działaniami określonymi w pkt 5.1.1 i 5.1.2 lub przed nimi.
- 5.2. Wymagania określone w pkt 5.1 muszą być spełnione poprzez jednokrotne użycie jednego klucza.
- 5.3. Wymaga się, z zastrzeżeniem pkt 6.1.5, by układ obsługiwany za pomocą klucza umieszczonego w zamku uniemożliwiał wyjęcie klucza przed zadziałaniem lub uzbrojeniem urządzenia zabezpieczającego, o którym mowa w pkt 5.1.

⁽¹⁾ 1 – Niemcy, 2 – Francja, 3 – Włochy, 4 – Niderlandy, 5 – Szwecja, 6 – Belgia, 7 – Węgry, 8 – Republika Czeska, 9 – Hiszpania, 10 – Serbia i Czarnogóra, 11 – Zjednoczone Królestwo, 12 – Austria, 13 – Luksemburg, 14 – Szwajcaria, 15 (numer wolny), 16 – Norwegia, 17 – Finlandia, 18 – Dania, 19 – Rumunia, 20 – Polska, 21 – Portugalia, 22 – Federacja Rosyjska, 23 – Grecja, 24 – Irlandia, 25 – Chorwacja, 26 – Słowenia, 27 – Słowacja, 28 – Białoruś, 29 – Estonia, 30 (numer wolny), 31 – Bośnia i Hercegowina, 32 – Łotwa, 33 (numer wolny), 34 – Bułgaria, 35 (numer wolny), 36 – Litwa, 37 – Turcja, 38 (numer wolny), 39 – Azerbejdżan, 40 – Była Jugosłowiańska Republika Macedonii, 41 (numer wolny), 42 – Wspólnota Europejska (homologacje udzielane są przez jej państwa członkowskie z użyciem właściwych im symboli EKG), 43 – Japonia, 44 (numer wolny), 45 – Australia, 46 – Ukraina, 47 – Republika Południowej Afryki, 48 – Nowa Zelandia, 49 – Cypr, 50 – Malta i 51 – Republika Korei. Kolejne numery przydzielane są pozostałym krajom w porządku chronologicznym, zgodnie z datą ratyfikacji lub przystąpienia do Porozumienia dotyczącego przyjęcia jednolitych wymagań technicznych dla pojazdów kołowych, wyposażenia i części, które mogą być stosowane w tych pojazdach, oraz wzajemnego uznawania homologacji udzielonych na podstawie tych wymagań, a Sekretarz Generalny Organizacji Narodów Zjednoczonych powiadamia Umawiające się Strony Porozumienia o przydzielonych w ten sposób numerach.

- 5.4. Urządzenie zabezpieczające, o którym mowa w pkt 5.1, oraz części składowe pojazdu, na które oddziałuje, muszą być skonstruowane tak, aby nie dało się ich szybko i nie przykuwając uwagi otworzyć, uniemożliwić ich działanie lub zniszczyć, na przykład przy pomocy niekosztownych, łatwych do ukrycia i powszechnie dostępnych narzędzi, urządzeń i wyrobów.
- 5.5. Urządzenie zabezpieczające montuje się w pojeździe jako element oryginalnego wyposażenia (tj. wyposażenia montowanego przez producenta pojazdu przed jego pierwszą sprzedażą detaliczną). Wymaga się zamontowania go w taki sposób, by nawet po zdjęciu obudowy jego demontaż w stanie zablokowanym był możliwy tylko przy zastosowaniu specjalistycznych narzędzi. Jeżeli działanie urządzenia zabezpieczającego może zostać uniemożliwione poprzez wykręcenie śrub, to te śruby, które dają się wykręcić, muszą być osłonięte częściami zablokowanego urządzenia zabezpieczającego.
- 5.6. Liczba kombinacji wzoru klucza obsługującego układ blokady musi wynosić co najmniej 1 000 lub, jeżeli jest ona mniejsza niż 1 000, musi być równa łącznej liczbie produkowanych w ciągu roku pojazdów. Wymaga się, by w przypadku pojazdów jednego typu częstotliwość występowania każdej kombinacji wynosiła w przybliżeniu jeden na tysiąc.
- 5.7. Kod klucza i zamka nie może być widoczny.
- 5.8. Zamek musi być skonstruowany, wykonany i zamontowany w taki sposób, by wkładkę bębnową zamka w położeniu zablokowanym dało się obrócić przy momencie obrotowym poniżej 2,45 Nm jedynie przy pomocy pasującego klucza, a ponadto:
 - 5.8.1. w przypadku bębneków z bolcami nie więcej niż dwa identyczne bolce działające w tym samym kierunku mogą być umieszczone obok siebie; w zamku nie może być więcej niż 60 % identycznych bolców;
 - 5.8.2. w przypadku bębneków z dyskami, nie więcej niż dwa identyczne dyski działające w tym samym kierunku mogą być umieszczone obok siebie; w zamku nie może być więcej niż 50 % identycznych dysków.
- 5.9. Urządzenie zabezpieczające musi być skonstruowane tak, by wykluczone było ryzyko przypadkowej blokady podczas ruchu pojazdu, w szczególności mogącej zagrozić bezpieczeństwu jazdy.
 - 5.9.1. Uruchomienie urządzeń zabezpieczających przed nieuprawnionym użyciem nie może być możliwe bez uprzedniego ustawienia sterowania silnika w położenie wyłączenia, a następnie wykonania czynności, która nie stanowi nieprzerwanej kontynuacji zatrzymywania silnika, lub bez uprzedniego ustawienia sterowania silnika w położenie wyłączenia w przypadku gdy pojazd jest nieruchomy i zaciągnięty jest hamulec postojowy lub prędkość, z jaką porusza się pojazd, nie przekracza 4 km/h.
 - 5.9.2. W przypadku urządzeń oddziałujących na układ kierowniczy, układ przeniesienia napędu, mechanizm zmiany biegów lub hamulce, jeżeli uruchomienie urządzenia następuje w wyniku wyjęcia klucza, do uruchomienia urządzenia konieczne musi być uprzednie przesunięcie o co najmniej 2 mm bądź też musi być dostępna funkcja kasująca zabezpieczająca przed przypadkowym całkowitym lub częściowym wyjęciem klucza.
- 5.9.3. Punkty 5.8, 5.8.1 lub 5.8.2 oraz 5.9.2 stosuje się wyłącznie do urządzeń obsługiwanych kluczami mechanicznymi.
- 5.10. Elektryczne wspomaganie może być stosowane jedynie do uruchamiania funkcji blokowania lub odblokowywania urządzenia zabezpieczającego. Utrzymanie urządzenia w położeniu roboczym może być realizowane wyłącznie na drodze mechanicznej.
- 5.11. Nie może być możliwości załączenia napędu pojazdu w normalny sposób, dopóki urządzenie zabezpieczające nie zostanie wyłączone.
- 5.12. Urządzenia zabezpieczające przed nieuprawnionym użyciem poprzez uniemożliwienie zwolnienia hamulców pojazdu dopuszcza się wyłącznie w przypadku, gdy elementy robocze hamulców są zablokowane przy pomocy urządzenia całkowicie mechanicznego. W takim przypadku nie ma zastosowania pkt 5.11.
- 5.13. Jeżeli układ zabezpieczający wyposażony jest w mechanizm ostrzegania kierowcy, włącza się on w momencie otwarcia drzwi po stronie kierowcy, chyba że urządzenie zabezpieczające zostało uruchomione, a klucz wyjęty.

6. SPECYFIKACJE SZCZEGÓŁOWE
- Oprócz specyfikacji ogólnych przedstawionych w pkt 5, urządzenie zabezpieczające musi spełniać warunki szczególne, które określono poniżej.
- 6.1. Urządzenia zabezpieczające oddziałujące na układ kierowniczy
- 6.1.1. Wymaga się, by urządzenie zabezpieczające oddziałujące na układ kierowniczy powodowało blokowanie tego układu.
- 6.1.2. Wymaga się, by po uzbrojeniu urządzenia zabezpieczającego nie było możliwe zakłócenie jego funkcjonowania.
- 6.1.3. Urządzenie zabezpieczające musi nadal spełniać wymagania określone w pkt 5.9, 6.1.1, 6.1.2 i 6.1.4 po przejściu 2 500 cykli blokowania w każdym kierunku w ramach badania zużycia określonego w załączniku 3.
- 6.1.4. Urządzenie zabezpieczające musi być w stanie wytrzymać w położeniu roboczym, bez uszkodzenia układu kierowniczego, które mogłyby zagrozić bezpieczeństwu, obrót wokół osi wału kierownicy w obydwu kierunkach w warunkach statycznych przy momencie obrotowym wynoszącym 200 Nm.
- 6.1.5. Jeżeli urządzenie zabezpieczające umożliwia wyjęcie klucza w położeniu innym niż położenie, w którym układ kierowniczy jest zablokowany, konstrukcja urządzenia musi uniemożliwiać przypadkowe wykonanie manewru niezbędnego do ustawienia w takim położeniu i wyjęcia klucza.
- 6.2. Urządzenia zabezpieczające przed nieuprawnionym użyciem oddziałujące na układ przeniesienia napędu lub hamulce
- 6.2.1. Wymaga się, by urządzenie zabezpieczające oddziałujące na układ przeniesienia napędu uniemożliwiało obracanie się kół pędnych pojazdu.
- 6.2.2. Wymaga się, by urządzenie zabezpieczające przed nieuprawnionym użyciem oddziałujące na hamulce powodowało hamowanie przynajmniej jednego koła po obu stronach na przynajmniej jednej osi.
- 6.2.3. Wymaga się, by po uzbrojeniu urządzenia zabezpieczającego nie było możliwe zakłócenie jego funkcjonowania.
- 6.2.4. Należy wykluczyć ryzyko przypadkowego zablokowania układu przeniesienia napędu lub hamulców, w przypadku gdy klucz znajduje się w zamku urządzenia zabezpieczającego przed nieuprawnionym użyciem, nawet jeżeli urządzenie uniemożliwiające uruchomienie silnika już działa lub zostało uzbrojone. Przepisu tego nie stosuje się w przypadku, gdy wymagania określone w pkt 6.2 niniejszego regulaminu są spełnione przy pomocy urządzeń o innym dodatkowym przeznaczeniu, a zamek zgodnie z wyżej wymienionymi warunkami jest niezbędny dla realizacji takiej dodatkowej funkcji (np. elektryczny hamulec postojowy).
- 6.2.5. Konstrukcja i wykonanie urządzenia zabezpieczającego musi gwarantować pełną skuteczność działania nawet pomimo pewnego stopnia zużycia po 2 500 cyklach blokowania w każdym kierunku. W przypadku urządzenia zabezpieczającego oddziałującego na hamulce wymóg dotyczy wszystkich podzespołów mechanicznych i elektrycznych urządzenia.
- 6.2.6. Jeżeli urządzenie zabezpieczające umożliwia wyjęcie klucza w położeniu innym niż położenie, w którym układ przeniesienia napędu lub hamulce są zablokowane, konstrukcja urządzenia musi uniemożliwiać przypadkowe wykonanie manewru niezbędnego do ustawienia w takim położeniu i wyjęcia klucza.
- 6.2.7. Urządzenie zabezpieczające układ przeniesienia napędu musi być w stanie wytrzymać, bez uszkodzenia, które mogłyby zagrozić bezpieczeństwu, moment obrotowy w obydwu kierunkach i w warunkach statycznych o 50 % większy niż maksymalny moment obrotowy, który normalnie dopuszczalny jest dla układu przeniesienia napędu. Przy określaniu wartości takiego próbnego momentu obrotowego nie należy brać pod uwagę maksymalnego momentu obrotowego silnika, lecz maksymalny moment obrotowy, jaki może być przenoszony przez sprzęgło lub automatyczną skrzynię biegów.
- 6.2.8. W przypadku gdy pojazd wyposażony jest w urządzenie zabezpieczające oddziałujące na hamulce, urządzenie takie musi być w stanie utrzymać załadowany pojazd w bezruchu na zboczu o nachyleniu 18 %, pod górę i w dół.
- 6.2.9. W przypadku gdy pojazd wyposażony jest w urządzenie zabezpieczające oddziałujące na hamulce, wymagania określone w niniejszym regulaminie nie mogą być interpretowane jako odejście od wymagań regulaminu nr 13 lub 13-H, nawet w przypadku wystąpienia awarii.
- 6.3. Urządzenie zabezpieczające oddziałujące na mechanizm zmiany biegów
- 6.3.1. Wymaga się, by urządzenie zabezpieczające oddziałujące na mechanizm zmiany biegów uniemożliwiało zmianę biegów.

- 6.3.2. W przypadku ręcznej skrzyni biegów musi być możliwe wyłącznie zablokowanie dźwigni zmiany biegów w pozycji biegu wstecznego; dodatkowo dozwolone jest blokowanie w pozycji biegu jałowego.
- 6.3.3. W przypadku automatycznej skrzyni biegów z pozycją „parking” musi być możliwe wyłącznie zablokowanie mechanizmu w pozycji „parking”; dodatkowo dopuszcza się blokowanie w pozycji biegu jałowego lub wstecznego.
- 6.3.4. W przypadku automatycznej skrzyni biegów bez pozycji „parking” musi być możliwe wyłącznie zablokowanie mechanizmu w pozycji biegu jałowego lub wstecznego.
- 6.3.5. Konstrukcja i wykonanie urządzenia zabezpieczającego musi gwarantować pełną skuteczność działania nawet pomimo pewnego stopnia zużycia po 2 500 cyklach blokowania w każdym kierunku.

7. MODYFIKACJA TYPU POJAZDU ORAZ ROZSZERZENIE HOMOLOGACJI

- 7.1. O każdej zmianie typu pojazdu powiadamia się organ administracyjny, który udzielił homologacji danego typu pojazdu.

Organ taki może wówczas:

- 7.1.1. uznać, że wprowadzone zmiany nie będą miały istotnego negatywnego skutku i urządzenia zabezpieczające nadal spełniają wszelkie wymagania; lub
- 7.1.2. zażądać kolejnego sprawozdania od upoważnionej placówki technicznej odpowiedzialnej za przeprowadzenie badań.
- 7.2. Umawiające się Strony Porozumienia stosujące niniejszy regulamin zostaną powiadomione o potwierdzeniu lub odmowie homologacji, z podaniem zmiany, w trybie określonym w pkt 4.3 powyżej.
- 7.3. Właściwy organ wydający rozszerzenie homologacji przydziela każdemu komunikatowi sporządzonemu w związku z takim rozszerzeniem numer seryjny.

8. PROCEDURY ZGODNOŚCI PRODUKCJI

Procedury zgodności produkcji powinny być zgodne z procedurami określonymi w aneksie 2 do Porozumienia (E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.2) oraz następującymi wymaganiami:

- 8.1. pojazdy homologowane zgodnie z niniejszym regulaminem w zakresie zabezpieczenia przed nieuprawnionym użyciem muszą być tak wytwarzane, aby spełniając wymagania określone w pkt 5 i 6 powyżej, odpowiadały homologowanemu typowi.

9. SANKCJE Z TYTUŁU NIEZGODNOŚCI PRODUKCJI

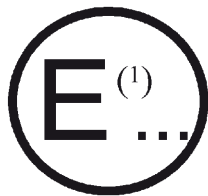
- 9.1. Homologacja udzielona w odniesieniu do typu pojazdu zgodnie z niniejszym regulaminem może zostać cofnięta w razie niespełnienia wymagań pkt 8 powyżej.
- 9.2. Jeżeli Umawiająca się Strona Porozumienia stosująca niniejszy regulamin cofnie uprzednio udzieloną homologację, bezzwłocznie powiadamia o tym pozostałe Umawiające się Strony stosujące niniejszy regulamin, korzystając z formularza zgodnego z wzorem w załączniku 1 do niniejszego regulaminu.

10. OSTATECZNE ZAPRZESTANIE PRODUKCJI
- Jeżeli posiadacz homologacji całkowicie zaprzestanie produkcji homologowanego typu pojazdu zgodnie z niniejszym regulaminem, powiadamia o tym fakcie organ, który udzielił homologacji. Po otrzymaniu odnośnego komunikatu organ ten powiadamia o tym pozostałe Umawiające się Strony Porozumienia stosujące niniejszy regulamin, korzystając z formularza zgodnego ze wzorem w załączniku 1 do niniejszego regulaminu.
11. URZĄDZENIA DODATKOWE
- 11.1. Homologacji zgodnie z niniejszym regulaminem można udzielić w odniesieniu do urządzenia zabezpieczającego wyposażonego dodatkowo w akustyczne lub optyczne urządzenie ostrzegawcze bądź w odniesieniu do montowanych opcjonalnie uzupełniających urządzeń zabezpieczających przed nieuprawnionym użyciem pojazdu, z zastrzeżeniem, że takie urządzenia uzupełniające wymagają oddzielnego mechanizmu uruchamiania. Postanowienia zawarte w art. 3 Porozumienia, do którego załączony jest niniejszy regulamin, nie wykluczają możliwości zabronienia przez Umawiające się Strony, które stosują niniejszy regulamin, stosowania takich dodatkowych urządzeń w rejestrowanych przez nie pojazdach.
- 11.2. Jeżeli urządzenie zabezpieczające wyposażone jest dodatkowo w zewnętrzne akustyczne lub optyczne urządzenie ostrzegawcze, to sygnały wysyłane przez takie urządzenie ostrzegawcze muszą być krótkotrwałe i ustawać samoczynnie najpóźniej po 30 sekundach, a ich wznowienie może nastąpić dopiero przy kolejnym uruchomieniu urządzenia. Ponadto
- 11.2.1. sygnał akustyczny może być wysyłany przez dźwiękowe urządzenie ostrzegawcze, w które standardowo wyposażony jest pojazd,
- 11.2.2. sygnał optyczny:
- 11.2.2.1. może być generowany wyłącznie poprzez błyskanie światła mijania pojazdu lub
- 11.2.2.2. musi być zgodny z pkt 11.2.2.2.1 i 11.2.2.2.2 poniżej.
- 11.2.2.2.1. Czas trwania sygnału optycznego
- Sygnał optyczny trwa od 25 sekund do 5 minut od uruchomienia alarmu. Rozbrojenie systemu alarmowego powoduje natychmiastowe przerwanie sygnału.
- 11.2.2.2.2. Typ sygnału optycznego
- Błyskanie wszystkich kierunkowskazów lub światła w przestrzeni pasażerskiej pojazdu oraz wszystkich światła będących w tym samym obwodzie elektrycznym.
- Częstotliwość wyzwalania 2 ± 1 Hz
- W odniesieniu do sygnału dźwiękowego dozwolone są także sygnały asynchroniczne.
- Czas włączenia = czas wyłączenia ± 10 %.
12. PRZEPISY PRZEJŚCIOWE
- Żadna z Umawiających się Stron stosujących niniejszy regulamin nie może odrzucić typu pojazdu należącego do kategorii innych niż M_1 i N_1 homologowanego zgodnie z serią poprawek 01 i 02 do niniejszego regulaminu.
13. NAZWY I ADRESY UPOWAŻNIONYCH PLACÓWEK TECHNICZNYCH ODPOWIEDZIALNYCH ZA PRZEWADZENIE BADAŃ HOMOLOGACYJNYCH ORAZ NAZWY I ADRESY ORGANÓW ADMINISTRACYJNYCH
- Umawiające się Strony Porozumienia stosujące niniejszy regulamin przekazują sekretariatowi Organizacji Narodów Zjednoczonych nazwy i adresy upoważnionych placówek technicznych, odpowiedzialnych za prowadzenie badań homologacyjnych, oraz organów administracyjnych udzielających homologacji, do których należy przysyłać wydane w innych krajach poświadczenia homologacji, rozszerzenia, odmowy lub cofnięcia homologacji.

ZAŁĄCZNIK 1

KOMUNIKAT

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



sporządzony przez: Nazwa organu administracyjnego:

.....

dotyczący ⁽²⁾: UDZIELENIA HOMOLOGACJI
 ROZSZERZENIA HOMOLOGACJI
 ODMOWY UDZIELENIA HOMOLOGACJI
 COFNIĘCIA HOMOLOGACJI
 OSTATECZNEGO ZAPRZESTANIA PRODUKCJI

typu pojazdu w zakresie jego zabezpieczenia przed nieuprawnionym użyciem, zgodnie z regulaminem nr 18.

Nr homologacji: Nr rozszerzenia:

1. Nazwa handlowa lub marka pojazdu silnikowego:
2. Typ pojazdu:
3. Nazwa i adres producenta:
4. Nazwa i adres przedstawiciela producenta, o ile występuje:
5. Krótki opis urządzenia zabezpieczającego i jego zamontowania oraz części składowych lub funkcji pojazdu, na które urządzenie to oddziałuje (oprócz rozruchu silnika), tj. układu kierowniczego/mechanizmu zmiany biegów/układu przeniesienia napędu ⁽²⁾:
6. Pojazd jest dodatkowo wyposażony w akustyczne/optyczne ⁽²⁾ urządzenie ostrzegawcze następującego typu:
7. Pojazd przedstawiono do homologacji dnia:
8. Upoważniona placówka techniczna odpowiedzialna za przeprowadzenie badań homologacyjnych:
9. Data sprawozdania sporządzonego przez placówkę techniczną:
10. Numer sprawozdania sporządzonego przez placówkę techniczną:
11. Homologacja została udzielona/rozszerzona/odmówiona/cofnięta ⁽²⁾
12. Uzasadnienie rozszerzenia homologacji:
13. Umieszczenie znaku homologacji w pojeździe:

14. Miejsce:
15. Data:
16. Podpis:
17. Do niniejszego komunikatu załączono wykaz dokumentacji opatrzonej wskazanym powyżej numerem homologacji, prowadzonej przez organ administracyjny udzielający homologacji. Dokumentacja udostępniana jest na życzenie zainteresowanego.

(¹) Numer identyfikacyjny kraju, który udzielił/rozszerzył/odmówił udzielenia/cofnął homologację (zob. przepisy dotyczące homologacji zawarte w regulaminie).

(²) Niepotrzebne skreślić.

ZAŁĄCZNIK 2

PRZYKŁADOWE UKŁADY ZNAKÓW HOMOLOGACJI

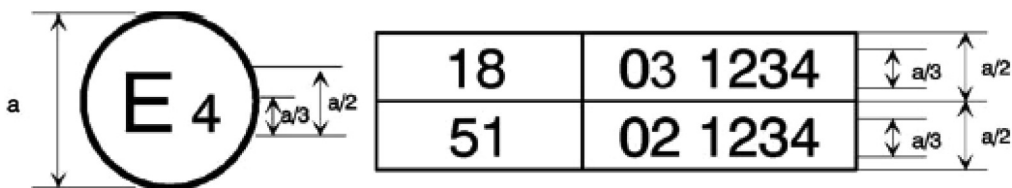
WZÓR A



a = min. 8 mm

Powyższy znak homologacji umieszczony na pojeździe oznacza, że odnośny typ uzyskał homologację w Niderlandach (E4) zgodnie z regulaminem nr 18 na podstawie homologacji nr 031234. Pierwsze dwie cyfry (03) numeru homologacji oznaczają, że homologacji udzielono zgodnie z wymaganiami regulaminu nr 18 z uwzględnieniem serii poprawek 03.

WZÓR B



a = min. 8 mm

Powyższy znak homologacji umieszczony na pojeździe oznacza, że odnośny typ uzyskał homologację w Niderlandach (E 4) zgodnie z regulaminami nr 18 i 51⁽¹⁾. Pierwsze dwie cyfry numerów homologacji oznaczają, że w dniu udzielenia homologacji regulamin nr 18 uwzględniał serię poprawek 03, a regulamin nr 51 – serię poprawek 02.

⁽¹⁾ Drugi numer podano jedynie jako przykład.

ZAŁĄCZNIK 3

PROCEDURA BADANIA ZUŻYCIA URZĄDZEŃ ZABEZPIEZAJĄCYCH ODDZIAŁUJĄCYCH NA UKŁAD KIEROWNICZY

1. APARATURA BADAWCZA

W skład aparatury badawczej wchodzi:

- 1.1. uchwyt do zamocowania egzemplarza próbnego układu kierowniczego wraz z urządzeniem zabezpieczającym, jak określono w pkt 2.3 niniejszego regulaminu;
- 1.2. mechanizm umożliwiający uruchomienie i wyłączenie urządzenia zabezpieczającego przy użyciu klucza;
- 1.3. mechanizm umożliwiający obrót wału kierownicy względem urządzenia zabezpieczającego.

2. METODA BADANIA

- 2.1. Egzemplarz próbnego układu kierowniczego z urządzeniem zabezpieczającym zostaje zamocowany do uchwytu, o którym mowa w pkt 1.1 powyżej.
- 2.2. Jeden cykl procedury badania musi obejmować następujące działania:
 - 2.2.1. Położenie początkowe. Należy wyłączyć urządzenie zabezpieczające i obracać wałem kierownicy aż do osiągnięcia położenia, które uniemożliwia włączenie urządzenia zabezpieczającego, chyba że jest to urządzenie typu, który umożliwia zablokowanie w dowolnym położeniu wału kierownicy.
 - 2.2.2. Uzbrojenie. Urządzenie zabezpieczające należy przestawić przy użyciu klucza z położenia wyłączenia do położenia włączenia.
 - 2.2.3. ⁽¹⁾ Włączone. Wał kierownicy należy obrócić tak, aby moment obrotowy w chwili uruchomienia urządzenia zabezpieczającego wynosił $5,85 \text{ Nm} \pm 0,25 \text{ Nm}$.
 - 2.2.4. Wyłączone. Urządzenie zabezpieczające należy wyłączyć w zwyczajny sposób, przy czym dla ułatwienia wyłączenia moment obrotowy należy zredukować do zera.
 - 2.2.5. ⁽¹⁾ Powrót. Wał kierownicy należy obrócić do położenia, które uniemożliwia włączenie urządzenia zabezpieczającego.
 - 2.2.6. Obrót w przeciwnym kierunku. Należy powtórzyć procedury opisane w pkt 2.2.2, 2.2.3, 2.2.4 i 2.2.5, lecz w przeciwnym kierunku obrotu wału kierownicy.
 - 2.2.7. Odstęp czasowy między dwoma kolejnymi uruchomieniami urządzenia musi wynosić co najmniej 10 sekund.
- 2.3. Cykl badania zużycia należy powtarzać ilość razy określoną w pkt 6.1.3 niniejszego regulaminu.

⁽¹⁾ Jeżeli urządzenie zabezpieczające przed bezprawnym użyciem umożliwia zablokowanie układu kierowniczego w dowolnej pozycji, omija się procedury opisane w pozycjach 2.2.3 i 2.2.5.

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/wp29fdocstts.html>

Regulamin nr 39 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) – Jednolite przepisy dotyczące homologacji pojazdów w zakresie zespołu prędkościomierza oraz jego montażu

Wersja 1

obejmująca wszystkie obowiązujące teksty, w tym:

Suplement nr 5 do pierwotnej wersji regulaminu – data wejścia w życie: 7 grudnia 2002 r.

SPIS TREŚCI

REGULAMIN

1. Zakres
2. Definicje
3. Wystąpienie o homologację
4. Homologacja
5. Specyfikacje
6. Zmiana typu pojazdu
7. Zgodność produkcji
8. Sankcje z tytułu niezgodności produkcji
9. Nazwy i adresy placówek technicznych upoważnionych do przeprowadzania badań homologacyjnych oraz nazwy i adresy organów administracji

ZAŁĄCZNIKI

- Załącznik 1 – Zawiadomienie dotyczące udzielenia, rozszerzenia, odmowy lub cofnięcia homologacji lub ostatecznego zaniechania produkcji typu pojazdu w zakresie zespołu prędkościomierza oraz jego montażu zgodnie z regulaminem nr 39
- Załącznik 2 – Rozmieszczenie znaków homologacji
- Załącznik 3 – Badanie dokładności prędkościomierza na potrzeby zgodności produkcji

1. ZAKRES

Niniejszy regulamin stosuje się do homologacji pojazdów kategorii L, M oraz N ⁽¹⁾.

2. DEFINICJE

Do celów niniejszego regulaminu:

- 2.1. „homologacja pojazdu” oznacza homologację danego typu pojazdu w odniesieniu do zespołu prędkościomierza oraz jego montażu;
- 2.2. „typ pojazdu ze względu na prędkościomierz” oznacza pojazdy, między którymi nie ma zasadniczych różnic, w szczególności pod takimi względami, jak:
 - 2.2.1. oznaczenie rozmiaru opon, dobranych z asortymentu opon montowanych standardowo;
 - 2.2.2. wartość całkowitego przełożenia układu napędowego w stosunku do prędkościomierza, z uwzględnieniem przełożenia reduktora, o ile występuje;

⁽¹⁾ Zgodnie z definicją w załączniku 7 do ujednoczonej rezolucji w sprawie budowy pojazdów (R.E.3) (dokument TRANS/WP.29/78/Rev.1/Amend.2).

- 2.2.3. typ prędkościomierza, określany przez takie cechy, jak:
- 2.2.3.1. tolerancja mechanizmu pomiarowego prędkościomierza;
- 2.2.3.2. stała techniczna prędkościomierza;
- 2.2.3.3. zakres wskazywanych prędkości;
- 2.3. „opony montowane standardowo” to typy opon dostarczonych przez producenta dla danego typu pojazdu; opon śniegowych nie uważa się za opony montowane standardowo;
- 2.4. „normalne ciśnienie robocze” oznacza ciśnienie mierzone w nienagrzanych oponach, zalecane przez producenta, zwiększone o 0,2 bara;
- 2.5. „prędkościomierz” oznacza część zespołu prędkościomierza przeznaczoną do informowania kierowcy o prędkości pojazdu w danej chwili ⁽¹⁾;
- 2.5.1. „tolerancja mechanizmu pomiarowego prędkościomierza” oznacza dokładność samego urządzenia mierzącego prędkość, wyrażona w postaci górnej i dolnej granicy dopuszczalnego błędu w stosunku do faktycznie rozwijanej prędkości;
- 2.5.2. „stała techniczna prędkościomierza” oznacza stosunek wejściowej liczby obrotów lub impulsów na minutę do konkretnej wskazywanej prędkości;
- 2.6. „pojazd nieobciążony” oznacza pojazd gotowy do jazdy, z uzupełnionym paliwem, chłodziwem, materiałami smarnymi, wyposażony w narzędzia i koło zapasowe (jeśli wchodzi w skład wyposażenia standardowego dostarczonego przez producenta pojazdu), z kierowcą ważącym 75 kg, ale bez pasażera, dodatkowego wyposażenia i ładunku.
3. WYSTĄPIENIE O HOMOLOGACJĘ
- 3.1. O udzielenie homologacji typu pojazdu w zakresie zespołu prędkościomierza oraz jego montażu występuje producent pojazdu lub jego należycie uprawniony przedstawiciel.
- 3.2. Do wniosku należy dołączyć trzy egzemplarze niżej wymienionych dokumentów oraz następujące dane:
- 3.2.1. opis typu pojazdu w odniesieniu do elementów wymienionych powyżej w pkt 2.2, 2.3, 2.4 i 2.5; należy określić typ pojazdu.
- 3.3. Placówce technicznej uprawnionej do przeprowadzania badań homologacyjnych należy dostarczyć egzemplarz nieobciążonego pojazdu danego typu, który ma być homologowany.
- 3.4. Przed udzieleniem homologacji typu zapewnienie odpowiednich rozwiązań pozwalających na skuteczną kontrolę zgodności produkcji podlega weryfikacji przez właściwy organ.
4. HOMOLOGACJA
- 4.1. Jeżeli typ pojazdu dostarczony do homologacji na podstawie niniejszego regulaminu spełnia wymogi regulaminu w odniesieniu do zespołu prędkościomierza oraz jego montażu, to należy udzielić homologacji tego typu pojazdu.

⁽¹⁾ Definicja ta nie obejmuje części tachografu wskazującej prędkość, jeżeli jest to zgodne ze specyfikacją homologacji typu, która nie dopuszcza bezwzględnej różnicy między prędkością rzeczywistą a prędkością wskazywaną, jeśli różnica ta jest większa niż wartości wynikające z wymogów przedstawionych w punkcie 5.3 poniżej.

- 4.2. Każdemu homologowanemu typowi należy nadać numer homologacji. Dwie pierwsze jego cyfry muszą wskazywać najwyższy numer serii poprawek wprowadzonych do niniejszego regulaminu, obowiązujących w chwili udzielania homologacji. Żadna Umawiająca się Strona Porozumienia nie może nadać tego samego numeru innemu typowi pojazdu w rozumieniu pkt 6 niniejszego regulaminu.
- 4.3. Zawiadomienie o udzieleniu lub odmowie homologacji typu pojazdu na podstawie niniejszego regulaminu należy przesłać Stronom Porozumienia stosującym niniejszy regulamin na formularzu zgodnym ze wzorem zamieszczonym w załączniku 1 do niniejszego regulaminu wraz ze schematami przedstawiającymi montaż dostarczonymi przez występującego o homologację, w formacie nie większym niż A4 (210 × 297 mm) lub złożonymi do tego formatu, i w odpowiedniej skali.
- 4.4. Na każdym pojeździe zgodnym z typem pojazdu homologowanym zgodnie z niniejszym regulaminem, w widocznym i łatwo dostępnym miejscu, określonym w formularzu homologacji, umieszcza się międzynarodowy znak homologacji zawierający:
- 4.4.1. okrąg otaczający literę „E”, po której następuje numer wyróżniający kraj udzielający homologacji ⁽¹⁾;
- 4.4.2. numer niniejszego regulaminu, literę „R”, myślnik i numeru homologacji, umieszczone z prawej strony okręgu opisanego w pkt 4.4.1.
- 4.5. Jeżeli pojazd jest zgodny z typem pojazdu homologowanym zgodnie z jednym lub większą liczbą regulaminów stanowiących załączniki do Porozumienia w kraju, który udzielił homologacji na podstawie niniejszego regulaminu, symbol podany w pkt 4.4.1 nie musi być powtarzany; w takim przypadku dodatkowe numery i symbole wszystkich regulaminów, zgodnie z którymi udzielono homologacji w danym kraju, należy umieścić w kolumnach po prawej stronie symbolu opisanego w pkt 4.4.1.
- 4.6. Znak homologacji musi być czytelny i nieusuwalny.
- 4.7. Znak homologacji umieszcza się na tabliczce znamionowej pojazdu zamontowanej przez producenta lub w jej pobliżu.
- 4.8. Przykładowe rozmieszczenie znaków homologacji przedstawiono w załączniku 2 do niniejszego regulaminu.
5. SPECYFIKACJE
- 5.1. Wskaźnik lub wyświetlacz prędkościomierza musi być umieszczony w bezpośrednim polu widzenia kierowcy i dobrze widoczny zarówno w dzień, jak i w nocy. Zakres wskazywanych prędkości musi być wystarczająco szeroki, by obejmował maksymalną prędkość danego typu pojazdu, określoną przez producenta.
- 5.1.1. W przypadku prędkościomierzy przeznaczonych dla pojazdów kategorii M, N, L₃, L₄ i L₅ podziałka wskaźnika wynosi 1, 2, 5 lub 10 km/h. Liczbowe wartości prędkości zaznaczone są na tarczy w sposób następujący: jeżeli najwyższa wartość na tarczy nie przekracza 200 km/h, wartości prędkości wskazywane są w przedziałach nie większych niż 20 km/h. Jeżeli najwyższa wartość na tarczy przekracza 200 km/h, wartości prędkości wskazywane są w przedziałach nieprzekraczających 30 km/h. Zaznaczone przedziały liczbowe prędkości nie muszą być jednokowe.

⁽¹⁾ 1 – Niemcy, 2 – Francja, 3 – Włochy, 4 – Niderlandy, 5 – Szwecja, 6 – Belgia, 7 – Węgry, 8 – Republika Czeska, 9 – Hiszpania, 10 – Jugosławia, 11 – Zjednoczone Królestwo, 12 – Austria, 13 – Luksemburg, 14 – Szwajcaria, 15 (numer wolny), 16 – Norwegia, 17 – Finlandia, 18 – Dania, 19 – Rumunia, 20 – Polska, 21 – Portugalia, 22 – Federacja Rosyjska, 23 – Grecja, 24 – Irlandia, 25 – Chorwacja, 26 – Słowenia, 27 – Słowacja, 28 – Białoruś, 29 – Estonia, 30 (numer wolny), 31 – Bośnia i Hercegowina, 32 – Łotwa, 33 (numer wolny), 34 – Bułgaria, 35 (numer wolny), 36 – Litwa, 37 – Turcja, 38 (numer wolny), 39 – Azerbejdżan, 40 – Była Jugosłowiańska Republika Macedonii, 41 (numer wolny), 42 – Wspólnota Europejska (homologacje wydawane przez państwa członkowskie z zastosowaniem właściwych symboli EKG), 43 – Japonia, 44 (numer wolny), 45 – Australia, 46 – Ukraina, 47 – Republika Południowej Afryki i 48 – Nowa Zelandia. Kolejne numery są przyznawane innym krajom w kolejności chronologicznej, zgodnie z datą ratyfikacji lub przystąpienia do Porozumienia dotyczącego przyjęcia jednolitych wymagań technicznych dla pojazdów kołowych, wyposażenia i części, które mogą być stosowane w tych pojazdach, oraz wzajemnego uznawania homologacji udzielonych na podstawie tych wymagań, a Sekretarz Generalny Organizacji Narodów Zjednoczonych powiadamia Umawiające się Strony Porozumienia o przydzielonych w ten sposób numerach.

- 5.1.2. W przypadku pojazdów produkowanych w celu sprzedaży w kraju, w którym używa się angielskich jednostek miar i wag, na tarczy prędkościomierza należy również umieścić oznaczenia w milach na godzinę (mph); podziałka wskaźnika wynosi 1, 2, 5 lub 10 mph. Wartości prędkości są wskazywane na skali w odstępach nie większych niż 20 mph i rozpoczynają się od 10 lub 20 mph. Zaznaczone przedziały prędkości nie muszą być jednakowe.
- 5.1.3. W przypadku prędkościomierzy przeznaczonych dla pojazdów kategorii L₁ (motorowery) i L₂ odczyt prędkości nie może przekraczać 80 km/h. Podziałka wskaźnika wynosi 1, 2, 5 lub 10 km/h, a wartości liczbowe prędkości zaznaczone są w przedziałach nie większych niż 10 km/h. Wskazywane przedziały liczbowe prędkości nie muszą być jednakowe.
- 5.1.4. W przypadku pojazdów kategorii M, N, L₃, L₄ i L₅ produkowanych w celu sprzedaży w kraju, w którym używa się angielskich jednostek miar i wag, na tarczy prędkościomierza należy również umieścić oznaczenia w milach na godzinę (mph); podziałka wynosi 1, 2, 5 lub 10 mph. Wartości liczbowe prędkości są zaznaczone na tarczy w przedziałach nie większych niż 20 mph i rozpoczynają się od 10 lub 20 mph. Wskazywane przedziały liczbowe prędkości nie muszą być jednakowe.
- 5.2. Dokładność zespołu prędkościomierza bada się zgodnie z następującą procedurą:
- 5.2.1. opony należą do typu opon montowanych standardowo w przypadku danego pojazdu zgodnie z definicją w pkt 2.3 niniejszego regulaminu. Należy przeprowadzić oddzielne badania dla wszystkich typów prędkościomierzy przeznaczonych do zamontowania przez producenta;
- 5.2.2. badania przeprowadza się z wykorzystaniem pojazdu nieobciążonego. Dla celów dokonania pomiaru można nałożyć dodatkowe obciążenie. Masa pojazdu i jej rozłożenie między osie podawane są w zawiadomieniu dotyczącym homologacji (zob. załącznik 1 pkt 6);
- 5.2.3. temperatura znamionowa w miejscu, w którym umieszczony jest prędkościomierz, wynosi 23 ± 5 °C;
- 5.2.4. w czasie każdego testu ciśnienie opon odpowiada normalnemu ciśnieniu robocznemu określone w pkt 2.4;
- 5.2.5. badanie pojazdu odbywa się przy następujących prędkościach:

Maksymalna prędkość konstrukcyjna (V_{\max}) pojazdu określona przez producenta pojazdu (km/h)	Prędkość badawcza (V_1) (km/h)
$V_{\max} \leq 45$	80 % V_{\max}
$45 < V_{\max} \leq 100$	40 km/h oraz 80 % V_{\max} (jeśli prędkość wynikowa ≥ 55 km/h)
$100 < V_{\max} \leq 150$	40 km/h, 80 km/h oraz 80 % V_{\max} (jeśli prędkość wynikowa ≥ 100 km/h)
$150 < V_{\max}$	40 km/h, 80 km/h oraz 120 km/h

- 5.2.6. oprzyrządowanie do pomiaru rzeczywistej prędkości pojazdu powinno charakteryzować się dokładnością do $\pm 0,5$ %;
- 5.2.6.1. w przypadku stosowania toru próbnego ma on mieć płaską, suchą powierzchnię o wystarczającej przyczepności;
- 5.2.6.2. jeśli do badania wykorzystane jest stanowisko rolkowe, średnica rolek powinna wynosić co najmniej 0,4 m.

- 5.3. Wskazywana prędkość nie może być mniejsza od rzeczywistej prędkości pojazdu. W momencie osiągnięcia prędkości badania określonych w punkcie 5.2.5 powyżej, zależność między prędkością wskazywaną na tarczy prędkościomierza (V_1) a prędkością rzeczywistą (V_2) jest następująca:

$$0 \leq (V_1 - V_2) \leq 0,1 V_2 + 4 \text{ km/h}$$

6. ZMIANA TYPU POJAZDU

- 6.1. O każdej zmianie typu pojazdu należy powiadomić organ administracji, który udzielił homologacji typu pojazdu. Organ ten może wówczas:

6.1.1. uznać za mało prawdopodobne, aby dokonane zmiany miały istotne negatywne skutki i uznać, że w każdym wypadku dany pojazd spełnia dalej odpowiednie wymagania; lub

6.1.2. zażądać kolejnego sprawozdania z badań od placówki technicznej upoważnionej do ich przeprowadzenia.

6.2. Strony Porozumienia stosujące niniejszy regulamin zostają powiadomione o potwierdzeniu lub odmowie udzielenia homologacji, z wyszczególnieniem zmian, zgodnie z procedurą określoną w pkt 4.3 powyżej.

7. ZGODNOŚĆ PRODUKCJI

7.1. Procedury zgodności produkcji muszą być zgodne z procedurami określonymi w aneksie 2 do Porozumienia (E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.2) i spełniać następujące wymagania:

7.2. Każdy pojazd homologowany zgodnie z niniejszym regulaminem produkowany jest w sposób zapewniający jego zgodność z typem homologowanym w drodze spełnienia wymogów określonych w odpowiednich częściach niniejszego regulaminu.

7.3. Dla każdego typu pojazdu przeprowadzane są wystarczające kontrole w zakresie zespołu prędkościomierza oraz jego montażu; w szczególności dla każdego typu pojazdu przeprowadza się przynajmniej badanie określone w załączniku 3 do niniejszego regulaminu.

7.4. Organ, który udzielił homologacji typu, może w dowolnym czasie zweryfikować metody kontroli zgodności stosowane w poszczególnych zakładach produkcyjnych. Weryfikacji takich dokonuje się zazwyczaj co dwa lata.

7.5. W przypadku stwierdzenia niezadowolających wyników weryfikacji i kontroli przeprowadzonych zgodnie z pkt 7.4 powyżej, właściwy organ zapewnia podjęcie wszelkich niezbędnych kroków w celu niezwłocznego przywrócenia zgodności produkcji.

8. SANKCJE Z TYTUŁU NIEZGODNOŚCI PRODUKCJI

8.1. Homologacja udzielona w odniesieniu do typu pojazdu zgodnie z niniejszym regulaminem może zostać cofnięta w razie niespełnienia wymogów określonych w pkt 7.1 powyżej lub w razie negatywnego wyniku kontroli określonej w pkt 7 powyżej.

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

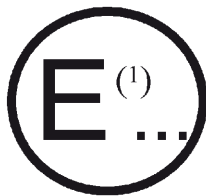
9. NAZWY I ADRESY PLACÓWEK TECHNICZNYCH UPOWAŻNIONYCH DO PRZEPROWADZANIA BADAŃ HOMOLOGACYJNYCH ORAZ NAZWY I ADRESY ORGANÓW ADMINISTRACJI

Strony Porozumienia stosujące niniejszy regulamin przekazują Sekretariatowi Organizacji Narodów Zjednoczonych nazwy i adresy placówek technicznych upoważnionych do przeprowadzania badań homologacyjnych oraz nazwy i adresy organów administracji udzielających homologacji, którym należy przesyłać 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 pojazdu w zakresie zespołu prędkościomierza oraz jego montażu zgodnie z regulaminem nr 39.

Homologacja nr: Rozszerzenie nr:

1. Nazwa handlowa lub marka pojazdu:
2. Typ pojazdu:
3. Nazwa i adres producenta:
4. Jeśli dotyczy, nazwa i adres przedstawiciela producenta:
5. Opis zespołu prędkościomierza:
- 5.1. Informacje o oponach montowanych standardowo:
- 5.2. Informacje o oponach wykorzystanych podczas badania:
- 5.3. Współczynnik zespołu prędkościomierza:
6. Masa pojazdu i jej rozkład między osie podczas badań:
7. Warianty:
8. Pojazd przedstawiono do homologacji w dniu:
9. Placówka techniczna upoważniona do przeprowadzania badań homologacyjnych:
10. Data sprawozdania sporządzonego przez placówkę techniczną:
11. Numer sprawozdania sporządzonego przez placówkę techniczną:
12. Homologacja została udzielona/rozszerzona/odmówiono udzielenia homologacji/homologację cofnięto ⁽²⁾

13. Umieszczenie znaku homologacji na pojeździe:
14. Miejscowość:
15. Data:
16. Podpis:
- _____

⁽¹⁾ Numer wyróżniający kraj, który udzielił/odmówił udzielenia homologacji/rozszerzył/cofnął homologację (zob. przepisy dotyczące homologacji zawarte w regulaminie).

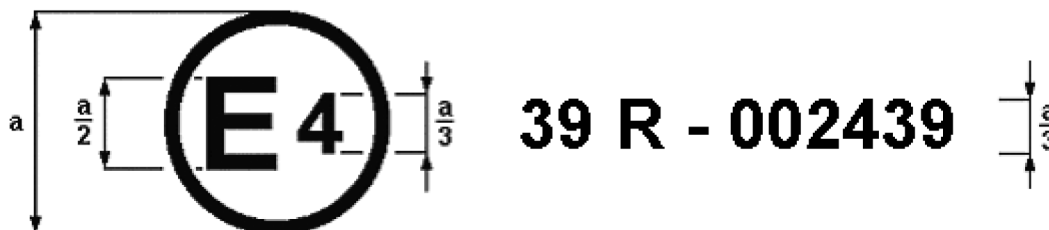
⁽²⁾ Niepotrzebne skreślić.

ZAŁĄCZNIK 2

ROZMIESZCZENIE ZNAKÓW HOMOLOGACJI

MODEL A

(zob. pkt 4.4 niniejszego regulaminu)

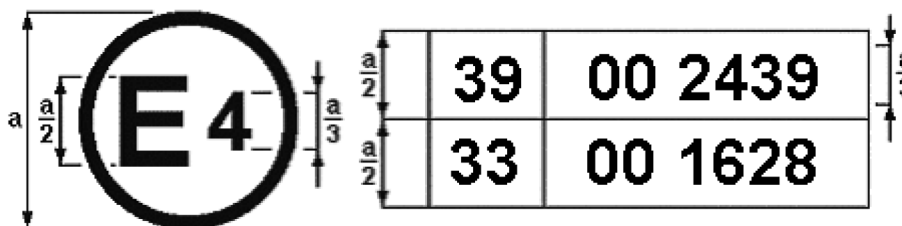


a = 8 mm min

Powyższy znak homologacji umieszczony na pojeździe oznacza, że odnośny typ pojazdu uzyskał homologację w Niderlandach (E4) zgodnie z regulaminem nr 39. Numer homologacji wskazuje, że homologacji udzielono zgodnie z wymaganiami regulaminu nr 39 w wersji pierwotnej.

MODEL B

(zob. pkt 4.5 niniejszego regulaminu)



a = 8 mm min

Powyższy znak homologacji umieszczony na pojeździe oznacza, że odnośny typ uzyskał homologację w Niderlandach (E4) zgodnie z regulaminami nr 39 i nr 33⁽¹⁾. Numer homologacji oznacza, że w chwili udzielenia odpowiednich homologacji regulaminy nr 39 i nr 33 obowiązywały nadal w wersji pierwotnej.

⁽¹⁾ Drugi numer podano przykładowo.

ZAŁĄCZNIK 3

BADANIE DOKŁADNOŚCI PRĘDKOŚCIOMIERZA NA POTRZEBY ZGODNOŚCI PRODUKCJI

1. WARUNKI BADANIA

Warunki badania są zgodne z warunkami określonymi w pkt 5.2.1–5.2.6 niniejszego regulaminu.

2. WYMAGANIA

Uznaje się, że produkcja jest zgodna z niniejszym regulaminem, jeśli między prędkością wskazaną na tarczy prędkościomierza (V_1) a prędkością rzeczywistą (V_2) zachowana jest następująca zależność:

w przypadku pojazdów kategorii M i N:

$$0 \leq (V_1 - V_2) \leq 0,1 V_2 + 6 \text{ km/h};$$

w przypadku pojazdów kategorii L₃, L₄ i L₅:

$$0 \leq (V_1 - V_2) \leq 0,1 V_2 + 8 \text{ km/h};$$

w przypadku pojazdów kategorii L₁ i L₂:

$$0 \leq (V_1 - V_2) \leq 0,1 V_2 + 4 \text{ km/h}.$$

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/wp29fdocstts.html>

Regulamin nr 73 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) – Jednolite przepisy dotyczące homologacji pojazdów ciężarowych, przyczep i naczep w odniesieniu do ich zabezpieczeń bocznych

Obejmujący wszystkie obowiązujące teksty, w tym:

suplement 1 do pierwotnej wersji regulaminu – data wejścia w życie: 10 listopada 2007 r.

SPIS TREŚCI

REGULAMIN

1. Zakres
2. Cel
3. Definicje
4. Wystąpienie o homologację
5. Homologacja
6. Wymogi
7. Specyfikacje techniczne bocznych urządzeń zabezpieczających
8. Odstępstwa
9. Modyfikacje typu pojazdu oraz rozszerzenie homologacji
10. Zgodność produkcji
11. Sankcje z tytułu niezgodności produkcji
12. Ostateczne zaniechanie produkcji
13. Nazwy i adresy placówek technicznych upoważnionych do przeprowadzania badań homologacyjnych oraz nazwy i adresy organów administracji

ZAŁĄCZNIKI

- Załącznik 1 – Zawiadomienie dotyczące udzielenia, odmowy udzielenia, rozszerzenia lub cofnięcia homologacji lub ostatecznego zaniechania produkcji typu pojazdu w odniesieniu do jego zabezpieczeń bocznych na podstawie regulaminu nr 73
- Załącznik 2 – Przykłady znaków homologacji

1. ZAKRES

Niniejszy regulamin stosuje się do kompletnych pojazdów kategorii N₂, N₃, O₃ i O₄ ⁽¹⁾ w odniesieniu do zabezpieczeń bocznych. Nie ma on zastosowania do:

- a) ciągników naczep;
- b) pojazdów zaprojektowanych i skonstruowanych do celów specjalnych, na których z przyczyn praktycznych niemożliwe jest zamocowanie takich zabezpieczeń bocznych.

2. CEL

Pojazdy objęte niniejszym regulaminem muszą być skonstruowane lub wyposażone w sposób zapewniający skuteczne zabezpieczenie niechronionych użytkowników dróg przed narażeniem na wpadnięcie pod bok pojazdu i wciągnięcie pod jego koła ⁽²⁾.

⁽¹⁾ Zgodnie z definicją zawartą w załączniku 7 do ujednoliconej rezolucji w sprawie budowy pojazdów (R.E.3), (dokument TRANS/WP.29/78/Rev.1/Amend.2, ostatnio zmieniony poprawką 4).

⁽²⁾ Niniejszy regulamin nie stanowi przeszkody dla przyjęcia przez jakikolwiek kraj dodatkowych wymogów dotyczących części pojazdu znajdujących się przed kołami przednimi i za kołami tylnymi.

3. DEFINICJE
 - 3.1. Do celów niniejszego regulaminu:
 - 3.1.1. „homologacja pojazdu” oznacza homologację typu pojazdu kompletnego w odniesieniu do jego zabezpieczeń bocznych;
 - 3.1.2. „typ pojazdu” oznacza kategorię pojazdów, które nie różnią się między sobą pod względem takich podstawowych cech jak szerokość tylnej osi, szerokość całkowita, wymiary, kształt i materiały całej bocznej części pojazdu (w tym kabiny, o ile występuje) oraz właściwości zawieszenia, w zakresie mającym znaczenie dla wymogów określonych w pkt 7 niniejszego regulaminu;
 - 3.1.3. „masa maksymalna” oznacza technicznie dopuszczalną masę określoną przez producenta pojazdu, która może być większa niż „dopuszczalna masa całkowita” określona przez administrację krajową;
 - 3.1.4. „masa własna” oznacza masę pojazdu w stanie gotowości do jazdy, bez kierowcy, pasażerów i ładunku, lecz z masą paliwa, chłodziwa, oleju, narzędzi i koła zapasowego, jeśli stanowi ono wyposażenie standardowe dostarczone przez producenta;
 - 3.1.5. „niechronieni użytkownicy dróg” oznaczają pieszych, rowerzystów i motocyklistów korzystających z dróg w taki sposób, że są narażeni na wpadnięcie pod bok pojazdu i wciągnięcie pod jego koła.
 4. WYSTĄPIENIE O HOMOLOGACJĘ
 - 4.1. Wystąpienia o homologację typu pojazdu w odniesieniu do jego zabezpieczeń bocznych dokonuje producent pojazdu lub jego należycie upoważniony przedstawiciel.
 - 4.2. Do wniosku należy dołączyć trzy egzemplarze niżej wymienionych dokumentów oraz następujące dane szczegółowe:
 - 4.2.1. szczegółowy opis typu pojazdu w zakresie jego budowy, wymiarów, kształtu i materiałów składowych, w zakresie wymaganym do celów niniejszego regulaminu;
 - 4.2.2. rysunki pojazdu przedstawiające typ pojazdu w widoku z boku i z tyłu oraz szczegóły konstrukcyjne bocznych części konstrukcji;
 - 4.2.3. szczegółowy opis konkretnego urządzenia stanowiącego zabezpieczenie boczne: jego wymiary, kształt, materiały składowe i umiejscowienie w pojeździe.
 - 4.3. Placówkom technicznym upoważnionym do kontroli specyfikacji technicznych należy przedstawić egzemplarz pojazdu reprezentatywny dla typu pojazdu zgłoszonego do homologacji.
 - 4.3.1. Pojazd, który nie składa się ze wszystkich części właściwych dla danego typu, można dopuścić do homologacji, pod warunkiem że możliwe jest wykazanie, iż brak danych części nie ma negatywnego wpływu na wyniki homologacji w zakresie regulowanym wymogami niniejszego regulaminu.
 - 4.3.2. Wnioskodawca odpowiada za wykazanie, że dopuszczenie wariantów, o których mowa w pkt 4.3.1, pozwala na zachowanie zgodności z wymogami niniejszego regulaminu.
 - 4.3.3. Przed udzieleniem homologacji typu właściwy organ sprawdza, czy istnieją zadowalające środki pozwalające zapewnić skuteczną kontrolę produkcji.
 5. HOMOLOGACJA
 - 5.1. Homologacji danego typu pojazdu udziela się, jeżeli pojazd przedstawiony do homologacji na podstawie niniejszego regulaminu spełnia wymogi określone poniżej w pkt 6 i 7.
 - 5.2. Każdy typ, któremu udzielono homologacji, otrzymuje numer homologacji. Dwie pierwsze cyfry numeru (obecnie 00, odpowiadające regulaminowi w jego pierwotnej wersji) oznaczają serię poprawek uwzględniających ostatnie główne zmiany dostosowujące regulamin do postępu technicznego w chwili wydania homologacji. Ta sama Umawiająca się Strona nie może przydzielić tego samego numeru innemu typowi pojazdu.

- 5.3. Zawiadomienie o udzieleniu, odmowie udzielenia lub rozszerzeniu homologacji typu pojazdu na podstawie niniejszego regulaminu przekazuje się Stronom Porozumienia stosującym niniejszy regulamin, wykorzystując w tym celu formularz zgodny ze wzorem przedstawionym w załączniku 1 do niniejszego regulaminu.
- 5.4. Na każdym pojeździe zgodnym z typem pojazdu homologowanym zgodnie z niniejszym regulaminem, w widocznym i łatwo dostępnym miejscu określonym w formularzu homologacji, umieszcza się międzynarodowy znak homologacji składający się z:
- 5.4.1. okręgu otaczającego literę „E”, po której następuje numer wyróżniający kraju, który udzielił homologacji ⁽¹⁾;
- 5.4.2. numeru niniejszego regulaminu, po którym następuje litera „R”, myślnik i numer homologacji, po prawej stronie okręgu opisanego w pkt 5.4.1.
- 5.5. Jeżeli pojazd jest zgodny z typem pojazdu homologowanym zgodnie z jednym lub kilkoma innymi regulaminami stanowiącymi załączniki do Porozumienia w kraju, który udzielił homologacji zgodnie z niniejszym regulaminem, nie trzeba powtarzać symbolu opisanego w pkt 5.4.1; w takim przypadku numery regulaminów i homologacji oraz dodatkowe symbole wszystkich regulaminów, zgodnie z którymi udzielono homologacji w kraju, w którym udzielono homologacji zgodnie z niniejszym regulaminem, umieszcza się w pionowych kolumnach na prawo od symbolu opisanego w pkt 5.4.1.
- 5.6. Znak homologacji musi być łatwy do odczytania i nieusuwalny.
- 5.7. Znak homologacji umieszcza się na tabliczce znamionowej pojazdu zamontowanej przez producenta lub w jej pobliżu.
- 5.8. Przykładowy układ znaków homologacji przedstawiono w załączniku 2 do niniejszego regulaminu.
6. WYMOGI
- 6.1. WYMOGI OGÓLNE
- 6.1.1. Pojazdy kategorii N₂, N₃, O₃ i O₄ muszą być skonstruowane i wyposażone w taki sposób, by zapewniały na całej swej długości skuteczne zabezpieczenie niechronionych użytkowników dróg przed narażeniem na wpadnięcie pod bok pojazdu i wciągnięcie pod jego koła. Wymóg ten uznaje się za spełniony, jeżeli:
- 6.1.1.1. pojazd jest wyposażony w specjalne boczne urządzenie zabezpieczające (osłony boczne), zgodnie z wymogami określonymi w pkt 7; albo
- 6.1.1.2. boczna część pojazdu jest tak skonstruowana lub wyposażona, że ze względu na kształt i właściwości jej części składowych można je zaliczyć do bocznych urządzeń zabezpieczających lub można uznać, że urządzenie takie zastępują. Uznaje się, że części, których połączona funkcja spełnia wymogi określone poniżej w pkt 7, stanowią boczne urządzenie zabezpieczające.

⁽¹⁾ 1 – Niemcy, 2 – Francja, 3 – Włochy, 4 – Niderlandy, 5 – Szwecja, 6 – Belgia, 7 – Węgry, 8 – Republika Czeska, 9 – Hiszpania, 10 – Serbia, 11 – Zjednoczone Królestwo, 12 – Austria, 13 – Luksemburg, 14 – Szwajcaria, 15 (numer wolny), 16 – Norwegia, 17 – Finlandia, 18 – Dania, 19 – Rumunia, 20 – Polska, 21 – Portugalia, 22 – Federacja Rosyjska, 23 – Grecja, 24 – Irlandia, 25 – Chorwacja, 26 – Słowenia, 27 – Słowacja, 28 – Białoruś, 29 – Estonia, 30 (numer wolny), 31 – Bośnia i Hercegowina, 32 – Łotwa, 33 (numer wolny), 34 – Bułgaria, 35 (numer wolny), 36 – Litwa, 37 – Turcja, 38 (numer wolny), 39 – Azerbejdżan, 40 – Była Jugosłowiańska Republika Macedonii, 41 (numer wolny), 42 – Wspólnota Europejska (homologacje udzielane są przez jej państwa członkowskie z użyciem właściwych im symboli EKG), 43 – Japonia, 44 (numer wolny), 45 – Australia, 46 – Ukraina, 47 – Republika Południowej Afryki, 48 – Nowa Zelandia, 49 – Cypr, 50 – Malta, 51 – Republika Korei, 52 – Malesja, 53 – Tajlandia, 54 i 55 (numery wolne) i 56 – Czarnogóra. Kolejne numery przydzielane są pozostałym krajom w porządku chronologicznym, zgodnie z datą ratyfikacji lub przystąpienia do Porozumienia dotyczącego przyjęcia jednolitych wymagań technicznych dla pojazdów kołowych, wyposażenia i części, które mogą być stosowane w tych pojazdach, oraz wzajemnego uznawania homologacji udzielonych na podstawie tych wymagań, a Sekretarz Generalny Organizacji Narodów Zjednoczonych powiadamia Umawiające się Strony Porozumienia o przydzielonych w ten sposób numerach.

6.2. USTAWIENIE POJAZDU PODCZAS KONTROLI

Podczas kontroli zgodności ze specyfikacjami technicznymi określonymi w pkt 7 pojazd ustawia się w następujący sposób:

pojazd ustawia się na powierzchni poziomej i płaskiej;

koła kierowane ustawia się w położeniu do jazdy do przodu;

pojazd jest nieobciążony;

naczepy ustawia się na ich podporach, zasadniczo w sposób poziomy.

7. SPECYFIKACJE TECHNICZNE BOCZNYCH URZĄDZEŃ ZABEZPIEZAJĄCYCH

7.1. Boczne urządzenie zabezpieczające nie zwiększa całkowitej szerokości pojazdu, a główna część jego zewnętrznej powierzchni nie jest cofnięta do wewnątrz o więcej niż 120 mm w stosunku do najbardziej wysuniętej na zewnątrz płaszczyzny (szerokości maksymalnej) pojazdu. W niektórych pojazdach jego przednie zakończenie może być zagięte do wewnątrz zgodnie z pkt 7.4.3 i 7.4.4. Jego tylne zakończenie nie jest cofnięte do wewnątrz o więcej niż 30 mm w stosunku do najbardziej wysuniętej na zewnątrz krawędzi opon tylnych (z wyłączeniem wszelkich wybrzuszeń opon w pobliżu podłoża) co najmniej na odcinku 250 mm najbardziej wysuniętym do tyłu.

7.2. Zewnętrzna powierzchnia urządzenia jest gładka i w możliwie największym stopniu ciągła od przodu do tyłu; części przyległe mogą jednak zachodzić na siebie, pod warunkiem że krawędzie zachodzące skierowane są do tyłu lub w dół, lub można pozostawić przerwę nie większą niż 25 mm mierzoną wzdłużnie, pod warunkiem że część położona z tyłu nie wystaje poza płaszczyznę części położonej z przodu; kopulaste główki śrub lub nitów mogą wystawać poza powierzchnię na odległość nieprzekraczającą 10 mm, a inne części mogą wystawać na tę samą odległość, pod warunkiem że są one gładkie i podobnie zaokrąglone; wszystkie zewnętrzne krawędzie i rogi zaokrągla się, stosując promień nie mniejszy niż 2,5 mm.

7.3. Urządzenie to może składać się z ciągłej płaskiej powierzchni lub z jednej lub więcej poziomych szyn, lub z połączenia powierzchni i szyn; w przypadku gdy stosuje się szyny, nie są one oddalone od siebie o więcej niż 300 mm i mają nie mniej niż:

50 mm wysokości w przypadku pojazdów kategorii N₂ i O₃;

100 mm wysokości i są zasadniczo płaskie w przypadku pojazdów kategorii N₃ i O₄.

Połączenia powierzchni i szyn tworzą praktycznie ciągłą osłonę boczną, z zastrzeżeniem jednak przepisów pkt 7.2.

7.4. Przednia krawędź osłony bocznej jest skonstruowana w następujący sposób:

7.4.1. Jest umieszczona:

7.4.1.1. w pojeździe silnikowym: nie dalej niż 300 mm za pionową płaszczyznę prostopadłą do płaszczyzny wzdłużnej pojazdu i styczną do zewnętrznej powierzchni opony na kole znajdującym się bezpośrednio przed osłoną;

7.4.1.2. w przyczepie z wózkiem skrętnym: nie dalej niż 500 mm za płaszczyznę określoną w pkt 7.4.1.1;

7.4.1.3. w naczepie: nie dalej niż 250 mm za poprzeczną płaszczyznę symetrii podpór, jeżeli są one zainstalowane, jednakże w żadnym przypadku odległość od przedniej krawędzi do płaszczyzny poprzecznej przechodzącej przez środek sworznia naczepy, w jego położeniu najbardziej wysuniętym do tyłu, nie może przekraczać 2,7 m.

- 7.4.2. W przypadku gdy przednia krawędź znajduje się w przestrzeni w inny sposób nieograniczonej, krawędź ta składa się z ciągłego elementu pionowego rozciągającego się na całą wysokość osłony; zewnętrzne i przednie powierzchnie tego elementu sięgają co najmniej 50 mm do tyłu i są zagięte o 100 mm do wewnątrz w przypadku pojazdów kategorii N₂ i O₃ oraz sięgają co najmniej 100 mm do tyłu i są zagięte o 100 mm do wewnątrz w przypadku pojazdów kategorii N₃ i O₄.
- 7.4.3. W pojeździe silnikowym, w którym odcinek 300 mm, o którym mowa w pkt 7.4.1.1, wypada wewnątrz kabiny, osłona jest tak skonstruowana, aby przerwa między jej przednią krawędzią a poszyciem kabiny nie przekraczała 100 mm, i w razie potrzeby jest zagięta do wewnątrz pod kątem nieprzekraczającym 45°. W tym przypadku przepisów pkt 7.4.2 nie stosuje się.
- 7.4.4. W pojeździe silnikowym, w którym odcinek 300 mm, o którym mowa w pkt 7.4.1.1, wypada za kabiną, a osłona boczna – instalowana opcjonalnie przez producenta – jest wysunięta do przodu na odległość do 100 mm od kabiny, muszą być spełnione przepisy pkt 7.4.3.
- 7.5. Tylne krawędź osłony bocznej znajduje się nie dalej niż 300 mm przed pionową płaszczyzną prostopadłą do płaszczyzny wzdłużnej pojazdu i stykającą do zewnętrznej powierzchni opony na kole znajdującym się bezpośrednio za osłoną; ciągły element pionowy nie jest wymagany na krawędzi tylnej.
- 7.6. Dolna krawędź osłony bocznej w żadnym punkcie nie znajduje się wyżej niż 550 mm od podłoża.
- 7.7. Górna krawędź osłony znajduje się nie niżej niż 350 mm od tej części konstrukcji pojazdu, przeciętej pionową płaszczyzną stykającą do zewnętrznej powierzchni opon lub mającej kontakt z taką płaszczyzną, z wyłączeniem wszelkich wybrzuszeń opon w pobliżu podłoża, z wyjątkiem następujących przypadków:
- 7.7.1. jeżeli płaszczyzna wymieniona w pkt 7.7 nie przecina konstrukcji pojazdu, to górna krawędź znajduje się na poziomie płaszczyzny platformy ładunkowej lub na wysokości 950 mm od podłoża, w zależności od tego, która z tych wielkości jest mniejsza;
- 7.7.2. jeżeli płaszczyzna wymieniona w pkt 7.7 przecina konstrukcję pojazdu na poziomie powyżej 1,3 m od podłoża, to górna krawędź osłony bocznej znajduje się nie niżej niż 950 mm nad podłożem;
- 7.7.3. w pojeździe specjalnie zaprojektowanym i skonstruowanym, a nie tylko przystosowanym do przewozu kontenera lub zdejmowanego nadwozia, górna krawędź osłony może być ustalona zgodnie z pkt 7.7.1 i 7.7.2 powyżej, przy czym kontener lub nadwozie uznaje się za część pojazdu.
- 7.8. Osłony boczne są zasadniczo sztywne, zamontowane w sposób bezpieczny (nie mogą być podatne na obłuzowanie z powodu wibracji powstających podczas normalnego użytkowania pojazdu) i, z wyjątkiem części wymienionych w pkt 7.9, są wykonane z metalu lub innego odpowiedniego materiału. Osłonę boczną uważa się za odpowiednią, jeżeli jest ona w stanie wytrzymać statyczną siłę poziomą wynoszącą 1 kN, przyłożoną prostopadle na jakąkolwiek część jej zewnętrznej powierzchni środkiem stempla o zakończeniu okrągłym i płaskim, którego średnica wynosi 220 mm ± 10 mm, i jeżeli odchylenie osłony pod tym obciążeniem jest nie większe niż:

30 mm na mierzącym 250 mm najbardziej wysuniętym do tyłu odcinku osłony, oraz

150 mm w pozostałej części osłony.

Zgodność z tym wymogiem można sprawdzić w drodze obliczeń.

- 7.9. Części na stałe zamocowane do pojazdu, np. koła zapasowe, skrzynka akumulatora, zbiorniki powietrza, zbiorniki paliwa, światła, odbłyśniki oraz skrzynki z narzędziami, mogą być wbudowane w osłonę boczną, jeżeli spełniają wymagania dotyczące wymiarów określone w niniejszym regulaminie. Wymogi określone w pkt 7.2 stosuje się ogólnie w odniesieniu do przerw między urządzeniami zabezpieczającymi a częściami zamocowanymi na stałe.
- 7.10. Osłony nie można używać do przyłączenia przewodów hamulcowych, powietrznych lub hydraulicznych.
8. ODSTĘPSTWA
- 8.1. W drodze odstępstwa od powyższych przepisów pojazdy należące do następujących typów muszą jedynie odpowiadać przepisom wskazanym w każdym z poszczególnych przypadków:
- 8.1.1. Przyczepa rozciągana złożona do swej długości minimalnej spełnia wszystkie wymogi określone w pkt 7; jednak gdy przyczepa jest rozciągnięta, osłony boczne spełniają wymogi pkt 7.6, 7.7 i 7.8 oraz wymogi określone w pkt 7.4 albo 7.5, ale niekoniecznie w obu tych punktach; rozciągnięcie przyczepy nie powoduje przerw w długości osłon bocznych.
- 8.1.2. Pojazd cysterna, który jest pojazdem zaprojektowanym wyłącznie do przewozu substancji płynnych w zamkniętej cysternie zamocowanej na stałe na pojeździe i zaopatrzonym w złącza węża lub przewodu służące do załadunku lub rozładunku, jest zaopatrzony w osłony boczne, które spełniają w praktycznie możliwym zakresie wszystkie wymogi pkt 7; od ścisłego spełnienia tego wymogu można odstąpić jedynie wtedy, gdy jest to niezbędne ze względów eksploatacyjnych.
- 8.1.3. W pojeździe wyposażonym w wysuwane podpory, służące zapewnieniu dodatkowej stateczności podczas załadunku, rozładunku lub podczas innych działań, do których pojazd jest zaprojektowany, w osłonie bocznej mogą znajdować się dodatkowe przerwy, jeśli są one konieczne do wysunięcia podpór.
- 8.1.4. W pojeździe wyposażonym w punkty kotwienia przeznaczone do transportu ro-ro dozwolone są przerwy w osłonach bocznych służące do przeprowadzania i naprężania lin mocujących.
- 8.2. Jeżeli boki pojazdu są zaprojektowane lub wyposażone w taki sposób, że ich części składowe łącznie, dzięki swemu kształtowi i właściwościom, spełniają wymogi pkt 7, można uznać, że zastępują one osłony boczne.
9. MODYFIKACJE TYPU POJAZDU ORAZ ROZSZERZENIE HOMOLOGACJI
- 9.1. O każdej modyfikacji typu pojazdu powiadamia się organ administracji, który udzielił homologacji danego typu pojazdu. W takim przypadku organ może:
- 9.1.1. uznać za mało prawdopodobne, aby dokonane modyfikacje miały istotne negatywne skutki, i uznać, że w każdym razie pojazd nadal spełnia wymogi; lub
- 9.1.2. zażądać dodatkowego sprawozdania z badania od placówki technicznej upoważnionej do przeprowadzenia badań.
- 9.2. O potwierdzeniu lub odmowie udzielenia homologacji, z wyszczególnieniem zmian, powiadamia się zgodnie z procedurą określoną powyżej w pkt 5.3 Strony Porozumienia, które stosują niniejszy regulamin.
- 9.3. Właściwy organ, który udzielił rozszerzenia homologacji, przydziela numer seryjny każdemu formularzowi zawiadomienia sporządzonemu do celów takiego rozszerzenia.

10. ZGODNOŚĆ PRODUKCJI

Procedury zgodności produkcji muszą odpowiadać procedurom określonym w Porozumieniu w aneksie 2 (E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.2), włącznie z następującymi wymogami:

- 10.1. Każdy pojazd homologowany zgodnie z niniejszym regulaminem musi być tak wytwarzany, aby odpowiadał homologowanemu typowi dzięki spełnieniu wymogów określonych powyżej w pkt 6.
- 10.2. Organ, który udzielił homologacji typu, może w dowolnym czasie zweryfikować metody kontroli zgodności stosowane w każdym z obiektów produkcyjnych. Weryfikacje takie dokonywane są zazwyczaj raz na dwa lata.

11. SANKCJE Z TYTUŁU NIEZGODNOŚCI PRODUKCJI

- 11.1. Homologacja udzielona na podstawie niniejszego regulaminu w odniesieniu do typu pojazdu może zostać cofnięta w razie niespełnienia wymogów określonych powyżej w pkt 6 i 7.
- 11.2. Jeżeli Strona Porozumienia stosująca niniejszy regulamin cofnie uprzednio przez siebie udzieloną homologację, niezwłocznie powiadamia o tym pozostałe Umawiające się Strony stosujące niniejszy regulamin, wykorzystując w tym celu kopię formularza homologacji, na którego końcu umieszczono pisaną wielkimi literami, podpisaną i opatrzoną datą adnotację „COFNIĘTO HOMOLOGACJĘ”.

12. OSTATECZNE ZANIECHANIE PRODUKCJI

Jeżeli posiadacz homologacji całkowicie zaprzestaje wytwarzać typ pojazdu homologowany zgodnie z niniejszym regulaminem, informuje o tym organ, który udzielił homologacji. Po otrzymaniu odpowiedniego zawiadomienia organ ten informuje o tym pozostałe Strony Porozumienia stosujące niniejszy regulamin, wykorzystując w tym celu kopię formularza homologacji, na którego końcu umieszczono pisaną wielkimi literami, podpisaną i opatrzoną datą adnotację „ZANIECHANO PRODUKCJI”.

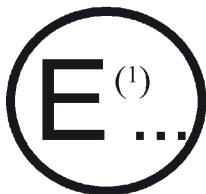
13. NAZWY I ADRESY PLACÓWEK TECHNICZNYCH UPOWAŻNIONYCH DO PRZEPROWADZANIA BADAŃ HOMOLOGACYJNYCH ORAZ NAZWY I ADRESY ORGANÓW ADMINISTRACJI

Strony Porozumienia stosujące niniejszy regulamin przekazują Sekretariatowi Organizacji Narodów Zjednoczonych nazwy i adresy placówek technicznych upoważnionych do przeprowadzania badań homologacyjnych oraz nazwy i adresy organów administracji udzielających homologacji, którym należy przysłać 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
ODMOWY UDZIELENIA HOMOLOGACJI
ROZSZERZENIA HOMOLOGACJI
COFNIECIA HOMOLOGACJI
OSTATECZNEGO ZANIECHANIA PRODUKCJI

typu pojazdu w odniesieniu do jego zabezpieczeń bocznych na podstawie regulaminu nr 73

Nr homologacji Nr rozszerzenia

1. Nazwa handlowa lub znak towarowy pojazdu:

2. Typ pojazdu:

3. Nazwa i adres producenta:

4. W stosownych przypadkach, nazwa i adres przedstawiciela producenta:

5. Krótki opis typu pojazdu dotyczący jego konstrukcji, wymiarów, kształtu i materiałów składowych:

.....

6. Krótki opis urządzeń zabezpieczających dotyczący ich kształtu, wymiarów i materiałów składowych:

.....

7. Masa maksymalna:

8. Zarejestrowana wartość odchylenia (zob. pkt 7.8): (zmierzona lub obliczona)

9. Data przedstawienia pojazdu do homologacji:

10. Placówka techniczna upoważniona do przeprowadzania badań homologacyjnych:

11. Data sprawozdania wydanego przez tę placówkę:

12. Numer sprawozdania wydanego przez tę placówkę:

13. Homologacja została udzielona/odmówiono udzielenia homologacji/rozszerzono homologację/cofnięto homologację ⁽²⁾:

14. Umieszczenie znaku homologacji na pojeździe:

15. Miejscowość:

16. Data:

17. Podpis:

18. Następujące dokumenty, opatrzone podanym powyżej numerem homologacji, są dostępne na żądanie:

[uzupełnić]

⁽¹⁾ Nazwa organu administracji.

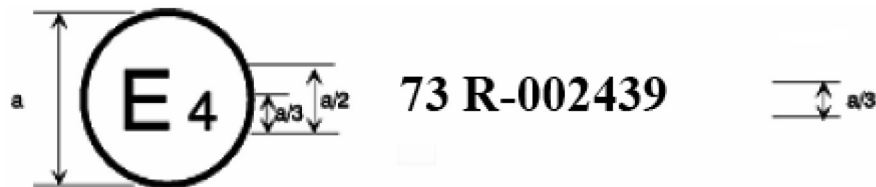
⁽²⁾ Niepotrzebne skreślić.

ZAŁĄCZNIK 2

PRZYKŁADY ZNAKÓW HOMOLOGACJI

WZÓR A

(zob. pkt 5.4 niniejszego regulaminu)

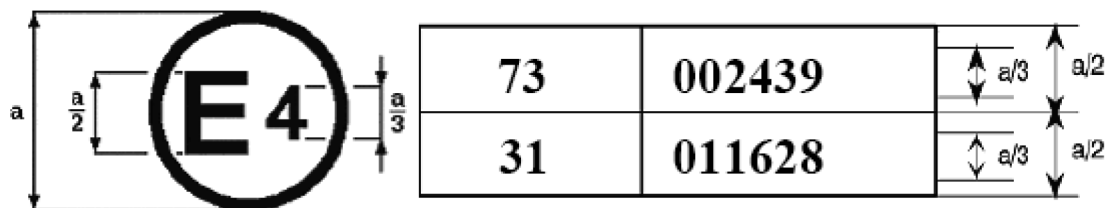


a = 8 mm min.

Powyższy znak homologacji umieszczony na pojeździe wskazuje, że dany typ pojazdu został w odniesieniu do jego zabezpieczeń bocznych homologowany w Niderlandach (E4) na podstawie regulaminu nr 73 pod numerem homologacji 002439. Dwie pierwsze cyfry numeru homologacji wskazują, że homologacji udzielono zgodnie z wymogami regulaminu nr 73 w jego wersji pierwotnej.

WZÓR B

(zob. pkt 5.5 niniejszego regulaminu)



Powyższy znak homologacji umieszczony na pojeździe wskazuje, że dany typ pojazdu został homologowany w Niderlandach (E 4) na podstawie regulaminów nr 73 i 31 ⁽¹⁾. Dwie pierwsze cyfry numerów homologacji wskazują, że gdy udzielano odnośnych homologacji, regulamin nr 73 nie został jeszcze zmieniony, a regulamin nr 31 obejmował już serię poprawek 01.

⁽¹⁾ Drugi numer podano jedynie jako przykład.

CENY PRENUMERATY w 2010 r. (bez VAT, włącznie z normalną opłatą za dostawę przesyłki)

Dziennik Urzędowy UE, serie L i C, wyłącznie wersja papierowa	w 22 językach urzędowych UE	1 100 EUR/rok
Dziennik Urzędowy UE, serie L i C, wersja papierowa + roczne wydanie CD-ROM	w 22 językach urzędowych UE	1 200 EUR/rok
Dziennik Urzędowy UE, seria L, wyłącznie wersja papierowa	w 22 językach urzędowych UE	770 EUR/rok
Dziennik Urzędowy UE, serie L i C, miesięczne wydanie CD-ROM (komplet)	w 22 językach urzędowych UE	400 EUR/rok
Suplement do Dziennika Urzędowego (seria S) – Ogłoszenia o przetargach, CD-ROM dwa razy w tygodniu	wielojęzyczny: w 23 językach urzędowych UE	300 EUR/rok
Dziennik Urzędowy UE, seria C – Konkursy	w językach, których dotyczy konkurs	50 EUR/rok

Prenumerata *Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej*, który jest wydawany w językach urzędowych Unii, dostępna jest w 22 wersjach językowych. Dziennik Urzędowy składa się z dwóch serii – L (Legislacja) oraz C (Informacje i zawiadomienia).

Dla każdej wersji językowej jest otwierana osobna prenumerata.

Zgodnie z rozporządzeniem Rady (WE) nr 920/2005, opublikowanym w Dzienniku Urzędowym L 156 z dnia 18 czerwca 2005 r., instytucje Unii Europejskiej nie mają obowiązku sporządzania wszystkich aktów prawnych w języku irlandzkim ani publikowania ich w tym języku. W związku z tym irlandzkie wydania Dziennika Urzędowego sprzedawane są osobno.

Prenumerata Suplementu do Dziennika Urzędowego (seria S – Ogłoszenia o przetargach) obejmuje wszystkie 23 wersje językowe na pojedynczym CD-ROM-ie.

Na żądanie prenumeratorzy *Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej* mogą otrzymać różne załączniki do Dziennika Urzędowego. Prenumeratory informowani są o publikacji załączników poprzez zawiadomienia dołączane do *Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej*.

Format CD-ROM zostanie w ciągu roku 2010 zastąpiony formatem DVD.

Sprzedaż i prenumerata

Prenumeratę różnych odpłatnych publikacji wydawanych okresowo, na przykład prenumeratę *Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej*, można zamówić u naszych dystrybutorów handlowych. Wykaz dystrybutorów handlowych znajduje się na stronie internetowej:

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

Portal EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) zapewnia bezpośredni i bezpłatny dostęp do prawodawstwa Unii Europejskiej. EUR-Lex umożliwia dostęp do *Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej* oraz traktatów, aktów prawnych, orzecznictwa oraz aktów przygotowawczych.

Dodatkowe informacje o Unii Europejskiej znajdują się na stronie: <http://europa.eu>

