

31974L0297

L 165/16

JURNALUL OFICIAL AL COMUNITĂȚILOR EUROPENE

20.6.1974

DIRECTIVA CONSILIULUI
din 4 iunie 1974
privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la amenajarea interioară a autovehiculelor
(comportarea sistemului de direcție în caz de impact)

(74/297/CEE)

CONSILIUL COMUNITĂȚILOR EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Economice Europene și, în special, articolul 100 al acestuia,

având în vedere propunerea Comisiei,

având în vedere avizul Adunării parlamentare ⁽¹⁾,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social ⁽²⁾,

întrucât specificațiile tehnice pe care trebuie să le respecte autovehiculele în temeiul legislațiilor naționale se referă, *inter alia*, la comportarea sistemului de direcție în caz de impact;

întrucât aceste specificații diferă de la un stat membru la altul; întrucât este necesar ca aceleași cerințe să fie adoptate de toate statele membre fie în completarea, fie în locul reglementărilor lor actuale, în special pentru a permite aplicarea, pentru fiecare tip de vehicul, a procedurii de omologare CEE care face obiectul Directivei Consiliului din 6 februarie 1970 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la omologarea de tip a autovehiculelor și a remorcilor acestora ⁽³⁾;

întrucât Directiva Consiliului din 1 martie 1971 ⁽⁴⁾ prevede specificații comune privind oglinzile retrovizoare interioare, iar Directiva Consiliului din 17 decembrie 1973 ⁽⁵⁾ prevede specificații comune privind părțile interioare ale habitacului, dispunerea comenzilor, plafonul, spătarul și partea din spate a scaunelor; întrucât celelalte cerințe privind amenajarea interioară și fixarea centurilor de siguranță, fixarea scaunelor, tetierele și identificarea comenzilor vor fi adoptate ulterior;

întrucât specificațiile armonizate trebuie să diminueze riscul de rănire sau gravitatea rănilor pe care le pot suferi conducătorii

autovehiculelor și să asigure astfel siguranța circulației rutiere pe întregul teritoriu al Comunității;

întrucât, în ceea ce privește specificațiile tehnice, este necesar să fie reluate în principal cele adoptate de Comisia Economică pentru Europa a ONU în Regulamentul nr. 12 („Dispoziții uniforme privind omologarea vehiculelor în ceea ce privește protecția conducătorului auto împotriva sistemului de direcție în caz de impact”) ⁽⁶⁾, care este anexat la Acordul din 20 martie 1958 privind adoptarea condițiilor uniforme de omologare și recunoaștere reciprocă a omologării echipamentelor și componentelor autovehiculelor,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

Articolul 1

În sensul prezentei directive, prin „vehicul” se înțelege orice autovehicul din categoria M₁, definită în anexa I la directiva din 6 februarie 1970, destinat circulației rutiere cu sau fără caroserie, cu cel puțin patru roți și o viteză maximă constructivă mai mare de 25 km/h, cu excepția vehiculelor cu sistem de direcție avansat, în conformitate cu punctul 2.7 din anexa I.

Articolul 2

Statele membre nu pot refuza acordarea omologării CEE de tip sau a omologării naționale unui autovehicul din motive legate de funcționarea sistemului de direcție în caz de impact, dacă acesta corespunde cerințelor din anexele I, II și III.

Articolul 3

Statele membre nu pot refuza sau interzice vânzarea, înmatricularea, introducerea în circulație sau utilizarea vehiculelor

⁽¹⁾ JO C 14, 27.3.1973, p. 18.

⁽²⁾ JO C 60, 26.7.1973, p. 13.

⁽³⁾ JO L 42, 23.2.1970, p. 1.

⁽⁴⁾ JO L 68, 22.3.1971, p. 1.

⁽⁵⁾ JO L 38, 11.2.1974, p. 2.

⁽⁶⁾ Document CEE-ONU, Geneva E/CEE-ONU/324/Add. 11.

din motive legate de funcționarea sistemului de direcție în caz de impact, dacă acesta corespunde cerințelor din anexele I, II și III.

Articolul 4

Statul membru care acordă omologarea de tip adoptă măsurile necesare pentru a fi informat cu privire la orice modificare a uneia dintre componentele sau caracteristicile prevăzute la anexa I punctul 2.2. Autoritățile competente ale aceluși stat decid dacă prototipul modificat trebuie supus unor încercări noi și dacă este necesar un nou buletin de încercări. Dacă din aceste încercări rezultă neîncadrarea în dispozițiile prezentei directive, modificarea nu se autorizează.

Articolul 5

Modificările necesare pentru adaptarea specificațiilor din anexele I, II, III și IV la progresul tehnic se adoptă în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 13 din Directiva Consiliului din

6 februarie 1970 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la omologarea de tip a autovehiculelor și a remorcilor acestora.

Articolul 6

(1) Statele membre pun în aplicare dispozițiile necesare pentru a se conforma prezentei directive în termen de optsprezece luni de la notificarea sa și informează de îndată Comisia cu privire la aceasta.

(2) Statele membre asigură comunicarea către Comisie a textelor principalelor dispoziții de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat prin prezenta directivă.

Articolul 7

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Luxemburg, 4 iunie 1974.

Pentru Consiliu

Președintele

H. D. GENSCHER

ANEXA I (*)

**DEFINIȚII, CERERE DE OMOLOGARE CEE, OMOLOGARE CEE, SPECIFICAȚII, ÎNCERCĂRI,
CONFORMITATEA PRODUCȚIEI**

(1.)

2. DEFINIȚII

În sensul prezentei directive, se înțelege prin:

- 2.1. „comportarea sistemului de direcție în caz de impact”, comportarea acestui dispozitiv sub efectul a două tipuri de forțe, cum ar fi:
 - 2.1.1. cele provocate de o coliziune frontală și care pot produce deplasarea în spate a coloanei de direcție,
 - 2.1.2. cele datorate inerției masei șoferului în caz de impact cu coloana de direcție, atunci când se produce o coliziune frontală;
- 2.2. „tip de vehicul”, autovehiculele care nu prezintă între ele diferențe esențiale, aceste diferențe putând consta în special în următoarele:
 - 2.2.1. structuri, dimensiuni, formă și material de construcție ale acelei părți a vehiculului situate în fața comenzii de direcție,
 - 2.2.2. greutatea maximă admisă a vehiculului;
- 2.3. „comandă de direcție”, desemnând organul de direcție acționat de către conducătorul auto, în general volanul;
- 2.4. „coloană de direcție”, carterul care acoperă arborele de direcție;
- 2.5. „arbore de direcție”, elementul care transmite casetei de direcție cuplul exercitat pe comanda de direcție;
- 2.6. „sistem de direcție”, sistemul care cuprinde comanda de direcție, coloana de direcție, elemente anexe de asamblare, arborele de direcție, caseta de direcție, precum și toate celelalte elemente cum ar fi cele care trebuie să contribuie la disiparea energiei în cazul izbirii conducătorului auto de volan;
- 2.7. „conducere avansată”, o structură a vehiculului în care mai mult de jumătate din lungimea motorului se află în spatele punctului celui mai avansat al bazei parbrizului și în care centrul comenzii de direcție se află în primul sfert al lungimii vehiculului.

3. CERERE DE OMOLOGARE CEE

- 3.1. Cererea de omologare CEE a unui tip de vehicul este prezentată de fabricantul vehiculului sau de mandatarul acestuia.
- 3.2. Ea este însoțită de documentele menționate în continuare, în triplu exemplar și de următoarele indicații:
 - 3.2.1. descrierea detaliată a tipului de vehicul în ceea ce privește structura, dimensiunile, forma și materialul de construcție a părții vehiculului situate în fața comenzii de direcție;
 - 3.2.2. desenele sistemului de direcție și ale fixării acestuia pe șasiu și pe caroseria vehiculului, la o scară corespunzătoare și suficient de detaliate;

(*) Textul anexei este în general similar, cu excepția punctului 2.1, cu cel al Regulamentului nr. 12 al Comisiei Economice pentru Europa a ONU, în special subpunctele sunt aceleași; de aceea, în cazul în care un punct al Regulamentului nr. 12 nu are corespondent în prezenta directivă, numărul acestuia e indicat între paranteze cu titlu de referință.

- 3.2.3. descrierea tehnică a acestui dispozitiv.
- 3.3. Este necesar să se prezinte autorităților de inspecție responsabile cu încercările de omologare:
- 3.3.1. un vehicul reprezentativ pentru tipul de vehicul pentru care se solicită omologarea, pentru încercarea menționată la punctul 5.1;
- 3.3.2. la cererea constructorului, fie un al doilea vehicul, fie componentele vehiculului pe care le consideră esențiale pentru încercarea menționată la punctul 5.2.
4. OMOLOGAREA CEE
- (4.1.)
- (4.2.)
- 4.3. O fișă în conformitate cu modelul care figurează în anexa IV se anexează la fișa de omologare CEE.
- (4.4.)
- (4.5.)
- (4.6.)
5. SPECIFICAȚII
- 5.1. În cazul unei încercări la coliziune a mașinii goale fără manechin de o barieră la o viteză de 48,3 km/h, partea superioară a coloanei de direcție și a arborelui acesteia nu trebuie să se deplaseze în spate, orizontal și paralel cu axa longitudinală a vehiculului, cu mai mult de 12,7 cm în raport cu un punct al vehiculului neafectat de impact, această distanță fiind determinată prin măsurări dinamice.
- 5.2. Atunci când comanda de direcție este lovită de un bloc de încercare lansat spre această comandă cu o viteză relativă de cel puțin 24,1 km/h, forța exercitată la nivelul „pieptului” blocului de încercare de către comanda de direcție nu trebuie să depășească 1 111 daN.
- 5.2.1. Comanda de direcție este proiectată, construită și montată în așa fel încât să nu comporte nici asperități periculoase, nici muchii ascuțite, care pot mări riscul sau gravitatea rănilor conducătorului în caz de impact.
- 5.2.2. Comanda de direcție este proiectată, construită și montată în așa fel încât să nu comporte elemente sau accesorii, inclusiv comanda claxonului și elementele de asamblare, care pot agăța hainele sau bijuteriile conducătorului auto în timpul manevrelor normale de conducere.
6. ÎNCERCĂRI
- Verificarea respectării cerințelor de la punctul 5 este efectuat conform metodelor indicate în anexele II și III.
7. CONFORMITATEA PRODUCȚIEI
- (7.1.)
- 7.2. În scopul verificării conformității, se recurge la un număr suficient de controale prin sondaj pe vehiculele de serie.
- 7.3. Aceste verificări se limitează în general la măsurări dimensionale. Totuși, dacă este necesar, vehiculele sunt supuse încercării recomandate la punctul 5.
- (8.)
- (9.)
-

ANEXA II

ÎNCERCARE LA IMPACT FRONTAL CONTRA UNEI BARIERE

1. OBIECT

Această încercare are ca obiect verificarea faptului că vehiculul îndeplinește condițiile care figurează la punctul 5.1 din anexa I.

2. INSTALAȚIE, PROCEDURI ȘI APARATE DE MĂSURĂ

2.1. **Locul încercării**

Locul unde este efectuată încercarea trebuie să aibă o suprafață suficient de mare pentru a permite amenajarea pistei de lansare a vehiculelor, a barierei și a instalațiilor tehnice necesare încercării. Partea finală a pistei, cu cel puțin 5 m înaintea barierei, trebuie să fie orizontală, plană și stabilizată.

2.2. **Bariera**

Bariera este formată dintr-un bloc de beton armat având o lățime minimă de 3 m, o înălțime minimă de 1,5 m și o grosime minimă de 0,6 m. Peretele de impact trebuie să fie perpendicular pe partea finală a pistei de lansare și trebuie să fie acoperit cu scânduri de placaj cu o grosime de 2 cm. În spatele blocului de beton, trebuie să se taseze cel puțin 90 t de pământ. Bariera de beton și de pământ poate fi înlocuită cu obstacole cu aceeași suprafață frontală, care conduc la rezultate echivalente.

2.3. **Propulsia vehiculului**

În momentul impactului, vehiculul trebuie să ruleze liber pe direcția sa. El trebuie să atingă obstacolul pe o traiectorie perpendiculară pe peretele de impact; nealinierea laterală maximă admisă între linia mediană verticală a părții din față a vehiculului și linia mediană verticală a peretelui care trebuie lovit este de ± 30 cm.

2.4. **Starea vehiculului**

Pentru încercare, vehiculul trebuie să fie prevăzut cu toate componentele și cu toate echipamentele sale normale. Totodată, obiectele existente în habitacul nu trebuie să lovească accidental volanul (scaunul basculant al conducătorului, tapițeria scaunului din spate etc.).

2.5. **Viteza**

Viteza în momentul impactului trebuie să fie cuprinsă între 48,3 km/h și 53,1 km/h.

2.6. **Aparatele de măsură**

2.6.1. Aparatul folosit pentru înregistrarea menționată la punctul 3.1 trebuie să permită efectuarea măsurătorilor cu gradele de precizie indicate la punctele următoare:

2.6.1.1. viteza vehiculului: aproximativ 1/100,

2.6.1.2. înregistrarea timpului trebuie să permită citirea miimii de secundă,

2.6.1.3. începutul impactului (punctul zero) în momentul primului contact al vehiculului cu obstacolul este marcat pe înregistrările și pe filmele care servesc la interpretarea rezultatelor încercării.

2.6.2. Măsurarea distanței menționate la punctul 3.1 trebuie să fie efectuată la aproximativ ± 5 mm.

3. REZULTATE

- 3.1. Pentru determinarea deplasării în spate a comenzii de direcție, se efectuează, în timpul coliziunii, o înregistrare ⁽¹⁾ a variației distanței, măsurate în sens orizontal și paralel cu axa longitudinală a vehiculului, între partea superioară a coloanei de direcție (și a arborelui său) și un punct al vehiculului care nu este afectat de impact. Dacă viteza măsurată este mai mare decât viteza nominală de 48,3 km/h, această deplasare este adusă la valoarea corectată, corespunzătoare vitezei nominale, prin multiplicarea cu pătratul raportului dintre această viteză nominală și viteza măsurată.
- 3.2. După încercare, deteriorările suportate de vehicul sunt menționate într-un raport scris; se face cel puțin o fotografie a fiecăreia dintre următoarele părți:
- 3.2.1. laterale (dreapta și stânga)
- 3.2.2. față
- 3.2.3. inferioară
- 3.2.4. zona vizată din interiorul habitaculului.

4. METODE ECHIVALENTE DE ÎNCERCARE

Se admit metode echivalente de încercare nedistructivă, cu condiția ca rezultatele prevăzute la punctul 3 să poată fi obținute fie integral cu ajutorul încercării înlocuitoare, fie prin calcul pe baza rezultatelor încercării înlocuitoare. Dacă se utilizează o altă metodă decât cea descrisă la punctele 2 și 3 trebuie demonstrată echivalența acesteia.

⁽¹⁾ Această înregistrare poate fi înlocuită cu o măsurare a valorilor minime și maxime.

ANEXA III

ÎNCERCAREA CAPACITĂȚII DE ABSORBȚIE A ENERGIEI ÎN CAZ DE IMPACT CU COMANDA DE DIRECȚIE1. **OBIECT**

Această încercare are ca obiect verificarea respectării de către vehicul a condițiilor prevăzute la punctul 5.2 din anexa I.

2. **INSTALAȚII, PROCEDURI ȘI APARATE DE MĂSURĂ**2.1. **Montarea comenzii de direcție**

2.1.1. Comanda trebuie să fie montată pe tronsonul din față al vehiculului, obținut prin decuparea pe transversală a corpului, la înălțimea scaunelor din față, cu posibilitatea eliminării capotei, parbrizului, portierelor. Acest tronson trebuie să fie fixat în mod rigid pe bancul de încercare, în așa fel încât să nu se deplaseze sub impactul blocului de încercare.

2.1.2. Totuși, la cererea constructorului, comanda de direcție poate fi montată pe un postament care simulează montarea sistemului de direcție, cu condiția ca ansamblul „postament/dispozitiv de direcție” să aibă, în raport cu ansamblul real „tronson față al corpului/dispozitiv de direcție”:

2.1.2.1. aceeași dispunere geometrică,

2.1.2.2. o rigiditate mai mare.

2.2. În cursul unei prime încercări, comanda de direcție este orientată în așa fel încât raza sa cea mai rigidă să se găsească în dreptul punctului de contact cu blocul de încercare; în cazul în care comanda de direcție este un volan, încercarea se repetă în așa fel încât partea cea mai flexibilă a cercului volanului să se găsească în dreptul acestui punct de contact. În cazul comenzii de direcție reglabile ca poziție, cele două încercări de mai sus trebuie să fie efectuate în poziția medie pe care o permit reglajele.

2.3. **Bloc de încercare**

Blocul de încercare are forma, dimensiunile, greutatea și caracteristicile indicate în apendicele la prezenta anexă.

2.4. **Măsurările forțelor**

2.4.1. Se măsoară forța maximă care acționează în direcție orizontală și paralelă cu axa longitudinală a vehiculului aplicată blocului de încercare ca urmare a ciocnirii cu comanda de direcție.

2.4.2. Această forță poate fi măsurată fie direct, fie indirect, sau calculată pe baza valorilor măsurate în timpul încercărilor.

2.5. **Propulsia blocului de încercare**

Orice metodă de propulsie este acceptabilă cu condiția ca ea să fie proiectată în așa fel încât, atunci când blocul de încercare atinge comanda de direcție acesta să fie liber de orice legătură cu dispozitivul propulsor. Blocul de încercare trebuie să atingă această comandă după ce a efectuat o traiectorie aproximativ rectilinie, paralelă cu axa longitudinală a tronsonului din față al mașinii. Contactul inițial al blocului de încercare cu comanda de direcție trebuie să aibă loc în punctul unde se produce în mod normal, când un om cu o greutate de 75,3 kg și cu o înălțime de 1,73 m ⁽¹⁾, așezat pe scaunul de conducere a vehiculului (plasat în poziția sa cea mai avansată), este deplasat înainte, paralel cu axa longitudinală a vehiculului, până ce atinge volanul.

2.6. **Viteza**

Blocul de încercare trebuie să lovească comanda de direcție la o viteză de cel puțin 24,1 km/h sau cât mai apropiată de această valoare.

⁽¹⁾ Aceste dimensiuni corespund manechinului nr. 50 având specificațiile „National Center for Health Statistics, Series 11, Nr. 8, United States of America Centre for Health, Education and Welfare”, 12 mai 1967.

2.7. Aparate de măsură

- 2.7.1. Aparatul utilizat pentru înregistrarea menționată la punctul 3.2 trebuie să permită efectuarea măsurărilor cu următoarele grade de precizie:
- 2.7.1.1. viteza blocului de încercare: aproximativ 2/100,
- 2.7.1.2. înregistrarea timpului trebuie să permită citirea miinii de secundă,
- 2.7.1.3. începutul impactului (punctul zero) în momentul primului contact al blocului de încercare cu comanda de direcție este reperat pe înregistrări și pe filmele care servesc la interpretarea rezultatelor încercării.
- 2.7.1.4. Măsurarea forței: intervalul de măsură este de 3 920 daN. Această forță trebuie să fie înregistrată fără distorsiune pentru fenomene cu o frecvență proprie de până la 1 000 Hz, cu o precizie de 2,5 % din intervalul maxim de măsură sau ± 5 % din valoarea reală,
- 2.7.1.5. sensibilitate transversală: sub 5 % din intervalul de măsură.

3. REZULTATE

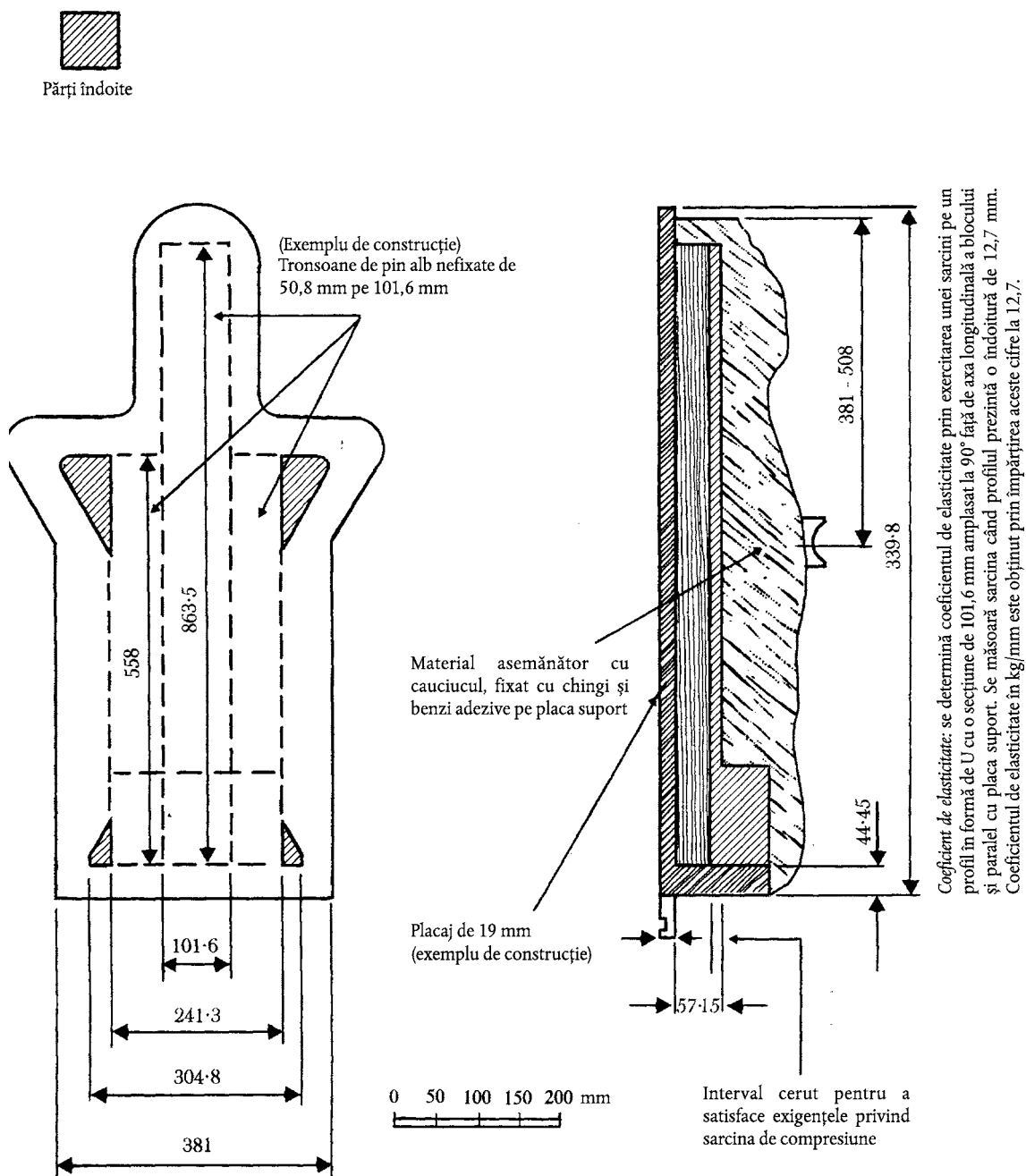
- 3.1. După încercare, deteriorările suferite de sistemul de direcție sunt constatate și indicate într-un raport scris; se face cel puțin o fotografie laterală și o fotografie frontală a zonei „comandă de direcție/coloană de direcție/tablou de bord”.
- 3.2. În timpul coliziunii se efectuează o înregistrare a forțelor totale exercitate pe „pieptul” blocului de încercare de către comanda de direcție și măsurate în conformitate cu punctul 2.7.

4. METODE DE ÎNCERCARE ECHIVALENTE

Se admit metode echivalente nedistructive de încercare, cu condiția ca rezultatele menționate la punctul 3 să fie obținute fie integral prin intermediul încercării echivalente, fie prin calculul pe baza rezultatelor încercării echivalente. Dacă se utilizează o altă metodă decât cea descrisă la punctele 2 și 3, trebuie demonstrată echivalența acesteia.

Anexa III – Apendice

BLOC DE ÎNCERCARE



Bloc de încercare, greutate: 34-36,3 kg. Bloc tip trunchi 50° percentile, coeficient de elasticitate: 107-142 kg/cm.

ANEXA IV

Denumirea autorității competente

Comunicare privind omologarea (sau refuzul, sau retragerea unei omologări) unui tip de vehicul în ceea ce privește comportarea sistemului de direcție în caz de impact

- Nr. de omologare:
1. Marcă de fabricație sau comercială a autovehiculului:
 2. Tip de vehicul:
 3. Numele și adresa constructorului:
 4. Numele și adresa mandatarului eventual al constructorului:
.....
 5. Descrierea sumară a sistemului de direcție și a elementelor vehiculului care sunt relevante pentru sistemul de direcție în caz de impact:
.....
 6. Vehicul prezentat pentru omologare la:
 7. Autoritatea de inspecție tehnică responsabilă cu testele de omologare:
 8. Data procesului verbal eliberat de această autoritate:
 9. Numărul procesului verbal eliberat de această autoritate:
 10. Omologarea privind comportarea sistemului de direcție în caz de impact este acordată/refuzată/retrasă ⁽¹⁾
 11. Loc:
 12. Data:
 13. Semnătura:
 14. Se anexează la prezenta comunicare următoarele documente care poartă numărul de omologare de mai sus:
..... desene, scheme și plan al sistemului de conducere;
..... fotografiile ale sistemului de conducere și ale altor elemente relevante pentru
comportarea dispozitivului de conducere în caz de impact.

⁽¹⁾ A se șterge, după caz.