

ДИРЕКТИВА НА СЪВЕТА 74/297/ЕИО

от 4 юни 1974 година

за сближаване на законодателството на държавите-членки относно вътрешното обзавеждане на моторните превозни средства (поведение на кормилния механизъм в случай на удар)

СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ,

като взе предвид Договора за създаване на Европейската икономическа общност, и в частност член 100,

като взе предвид предложението на Комисията,

като взе предвид становището на Асамблеята ⁽¹⁾,

като взе предвид становището на Икономическия и социален комитет ⁽²⁾,

като има предвид, че техническите изисквания, на които моторните превозни средства трябва да отговарят по силата на националното законодателство, се отнасят, наред с другото, за състоянието на кормилния механизъм в случай на удар;

като има предвид, че тези изисквания са различни в отделните държави-членки; като имат предвид, че поради това е необходимо всички държави-членки да приемат едни и същи изисквания или в допълнение, или вместо съществуващата нормативна уредба, с оглед, в частност, за всеки тип превозно средство да се въведе процедурата за типово одобрение на ЕИО, която е предмет на Директива на Съвета от 6 февруари 1970 г. ⁽³⁾ за сближаване на законодателството на държавите-членки относно типовото одобрение на моторните превозни средства и на техните ремаркета;

като има предвид, че общите изисквания за вътрешните огледала за обратно виждане са предвидени в Директива на Съвета от 1 март 1971 г. ⁽⁴⁾, а тези за вътрешното обзавеждане на купето, разположението на уредите за управление, покрива и задната част на седалките - в Директива на Съвета от 17 декември 1973 г. ⁽⁵⁾; като има предвид, че впоследствие ще се приемат другите изисквания за вътрешното обзавеждане, свързани с анкерното закрепване на предпазните колани, анкерното закрепване на седалките, облегалките за главата и идентификацията на управлението;

като има предвид, че съгласуваните изисквания трябва да намаляват риска или сериозността на нараняванията, на които могат да станат жертва водачите на

⁽¹⁾ ОВ С 14, 27.03.1973 г., стр. 18.

⁽²⁾ ОВ С 60, 26.07.1973 г., стр. 13.

⁽³⁾ ОВ L 42, 23.02.1970 г., стр. 1.

⁽⁴⁾ ОВ L 68, 22.03.1971 г., стр.1.

⁽⁵⁾ ОВ L 38, 11.02.1974 г., стр.2.

моторните превозни средства и с това да се осигури безопасността на пътното движение на територията на цялата Общност;

като има предвид, че по отношение на техническите изисквания е целесъобразно да се използват главно тези, които са приети от Икономическата комисия на ООН за Европа в Регламент № 12 („Единни изисквания за одобрението на превозните средства по отношение на защитата на водача от кормилния механизъм в случай на удар”) ⁽⁶⁾, приложен към Споразумението от 20 март 1958 г. за приемането на единни условия за одобряване и за взаимно признаване на одобрението на оборудване и на части за моторни превозни средства,

ПРИЕ НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

Член 1

По смисъла на настоящата директива „превозно средство” е всяко моторно превозно средство от категория М₁ (определена в Приложение I към Директивата от 6 февруари 1970 г.), предназначено да се движи по пътищата, със или без каросерия, което има най-малко четири колела и максимална проектна скорост над 25 км/час, с изключение на превозните средства с изнесен напред команден пост, както е определено в точка 2.7 от Приложение I.

Член 2

Държавите-членки не могат да отказват да издават типовото одобрение на ЕИО или националното типово одобрение на моторно превозно средство на основания, свързани с поведението на кормилния механизъм в случай на удар, ако последният отговаря на изискванията на приложения I, II и III.

Член 3

Държавите-членки не могат да отказват или да забраняват продажбата, регистрацията, въвеждането в експлоатация или използването на превозни средства на основания, свързани с поведението на кормилния механизъм в случай на удар, ако последният отговаря на изискванията на приложения I, II и III.

Член 4

Държавата-членка, която е предоставила одобрение (*), взема необходимите мерки, за да бъде информирана за всяка модификация на частите или на характеристиките, посочени в Приложение I, точка 2.2. Компетентните органи на тази държава-членка преценяват дали трябва да се пристъпи към нови изпитвания на модифицирания тип превозно средство, придружени от нов протокол. В случая, когато от изпитванията е видно, че не са спазени изискванията на настоящата директива, модификацията не се одобрява (**).

⁽⁶⁾ Document CEE de Geneve E/ECE/324/ Add. 11.

(*) Във варианта на френски език е само „предоставила одобрение”, а във варианта на английски език е „... на тип превозно средство” (бел. юрид. ред.).

(**) Във варианта на френски език е „модификацията не се одобрява”, а във варианта на английски език е „на модификацията не се издава типово одобрение на ЕИО” (бел. ез. ред.)

Член 5

Измененията и допълненията, необходими за привеждане в съответствие с техническия прогрес на приложения I, II, III и IV, се определят в съответствие с процедурата, предвидена в член 13 от Директива на Съвета от 6 февруари 1970 г. за сближаване на законодателството на държавите-членки относно типовото одобрение на моторните превозни средства и на техните ремаркета.

Член 6

1. Държавите-членки въвеждат в сила разпоредбите, необходими за спазване на настоящата директива, в срок от осемнадесет месеца, считано от нейното съобщаване, и незабавно уведомяват за това Комисията.

2. Държавите-членки следят за това, да предоставят на Комисията текста на основните разпоредби от вътрешното право, които те приемат в областта, уредена с настоящата директива.

Член 7

Държавите-членки са адресати на настоящата директива.

Съставено в Люксембург на 4 юни 1974 година

За Съвета:

Председател

H.D. GENSCHER

ПРИЛОЖЕНИЕ I^(*)

ОПРЕДЕЛЕНИЯ, ЗАЯВЛЕНИЕ ЗА ТИПОВО ОДОБРЕНИЕ НА ЕИО, ТИПОВО ОДОБРЕНИЕ НА ЕИО, СПЕЦИФИКАЦИИ, ИЗПИТВАНИЯ, СЪОТВЕТСТВИЕ НА ПРОИЗВОДСТВОТО

(1.)

2. ОПРЕДЕЛЕНИЯ

По смисъла на настоящата директива

- 2.1. „Поведение на кормилния механизъм в случай на удар” е поведението на този механизъм под влияние на два вида сили, а именно:
 - 2.1.1. тези, предизвикани от челен сблъсък и които могат предизвикат изместване назад на кормилната колонка,
 - 2.1.2 тези, дължащи се на инерцията на масата на водача в случай на удар срещу кормилната колонка при челен сблъсък;
- 2.2. „тип превозно средство” са моторните превозни средства, между които няма съществени различия, като тези различия могат за се отнасят, в частност, до следните аспекти:
 - 2.2.1. структури, размери, форма и съставни материали на частта на превозното средство, разположена пред кормилното управление,
 - 2.2.2. максимално допустим товар на превозното средство;
- 2.3. „кормилно управление” е кормилното устройство, което е задействано от водача, обикновено волана;
- 2.4. „кормилна колонка” е разположеният в предпазен кожух вал на кормилния механизъм;
- 2.5. „кормилен вал” е компонентът, който предава на вала на кормилния механизъм въртящия момент, приложен върху управлението на кормилото;
- 2.6. „кормилен механизъм” е съвкупността, включваща кормилното управление, кормилната колонка, свързващите елементи, кормилния вал, кожуха на кормилния вал, както и всички други елементи като тези, предназначени да допринасят да поглъщат енергията в случай на удар срещу кормилното колело;
- 2.7. „изнесен напред команден пост” е конфигурация на превозното средство, в която повече от половината от дължината на двигателя се намира зад най-предната точка на основата на предното стъкло и в която центърът на

^(*) Текстът на приложенията, с изключение на точка 2.1, е по същество аналогичен на Регламент № 12 на Икономическата комисия на ООН за Европа; в частност, подразделенията на точките са същите; за това, ако точка от Регламент №12 не съответства на настоящата директива, нейният номер е посочен в скоби за сведение.

кормилната колонка е в първата четвърт от дължината на превозното средство.

3. ЗАЯВЛЕНИЕ ЗА ТИПОВО ОДОБРЕНИЕ НА ЕИО

3.1. Заявлението за типово одобрение на ЕИО на превозно средство се подава от производителя на превозното средство или от неговия представител.

3.2. То се придружава от долупоменатите документи в три екземпляра и от следните обозначения:

3.2.1. подробно описание на типа превозно средство по отношение на структурата, размерите, формата и материала на частта на превозното средство, разположена пред кормилното управление;

3.2.2. чертежи на кормилния механизъм и на неговото фиксиране за шасито и на каросерията на превозното средство, в подходящ мащаб и достатъчно подробни;

3.2.3. техническо описание на този механизъм.

3.3. На техническата служба, отговаряща за провеждането на изпитванията за одобрение, трябва да се представи:

3.3.1. превозно средство, представително за типа превозно средство за одобрение, за посоченото в точка 5.1 изпитване,

3.3.2. по избор на производителя, или второ превозно средство, или частите на превозното средство, които той счита за необходими за посоченото в точка 5.2 изпитване.

4. ТИПОВО ОДОБРЕНИЕ НА ЕИО

(4.1.)

(4.2)

4.3. Към удостоверението за типово одобрение на ЕИО се прилага документ, съответстващ на образаца, даден в Приложение IV.

(4.4)

(4.5)

(4.6)

5. СПЕЦИФИКАЦИИ

5.1. Когато ненатовареното превозно средство без манекен се изпитва на удар в преграда при скорост 48,3 км/час, горната част на кормилната колона и нейният вал не трябва да се движат назад, хоризонтално и успоредно на надлъжната ос на превозното средство, с повече от 12,7 см спрямо

незасегнатата от удара точка на превозното средство, като това разстояние се определя с динамични измервания.

- 5.2. Когато кормилното управление е ударено с изпитвателен блок, тласнат срещу това управление с относителна скорост най-малко 24,1 км/час, силата, приложена от кормилното управление върху „предницата” на изпитвателния блок, не трябва да надхвърля 1 111 daN.
- 5.2.1. Кормилното управление е проектирано, конструирано и монтирано така, че да не включва опасна грапавина или остри ръбове, които могат да увеличат риска или сериозността на нараняванията на водача в случай на удар.
- 5.2.2. Кормилното управление е проектирано, конструирано и монтирано така, че да няма елементи или приспособления, включително управлението на клаксона и свързващите елементи, способни да закачат дрехите или бижутата на водача при обичайни маневри на управление.

6. ИЗПИТВАНИЯ

Контролът за спазването на предписанията на точка 5 се извършва в съответствие с методите, посочени в приложения II и III.

7. СЪОТВЕТСТВИЕ НА ПРОИЗВОДСТВОТО

(7.1)

- 7.2. С оглед да се провери съответствието, се пристъпва към достатъчен брой проверки на място на серийните превозни средства.
- 7.3. По принцип тези проверки се ограничават до измервания на размери. Въпреки това, ако е необходимо, превозните средства се подлагат на изпитването съгласно изискванията на точка 5.

(8.)

(9.)

—

ПРИЛОЖЕНИЕ II

ИЗПИТВАНЕ НА ЧЕЛЕН УДАР В ПРЕГРАДА

1. ЦЕЛ

Целта на това изпитване е да се провери дали превозното средство удовлетворява условията, посочени в точка 5.1 от Приложение I.

2. ИНСТАЛИРАНЕ, ПРОЦЕДУРИ И ИЗМЕРВАТЕЛНА АПАРАТУРА

Място на изпитване

Мястото, където се провежда изпитването, трябва да е достатъчно голямо по площ, за да има възможност там да се изгради стартовата писта на превозните средства, преградата и техническите инсталации, необходими за изпитването. Крайната част на пистата, най-малко на 5 м пред преградата, трябва да е хоризонтална, равна и укрепена.

2.2. Преграда

Преградата се състои от стоманобетонен блок с минимална ширина 3 м, с минимална височина 1,5 м и с минимална дебелина 0,6 м. Стената на сблъсъка трябва да е перпендикулярна на крайната част на стартовата писта и да е покрита с шперплат с дебелина 2 см. Зад бетонния блок трябва да се натрупа най-малко 90 т пръст. Бетонната и земната преграда може да се замени с препятствия със същата челна площ, които дават равностойни резултати.

2.3. Задвижване на превозното средство

В момента на удара превозното средство трябва да се движи свободно в резултат от неговото задвижване напред. То трябва да достигне препятствието с траектория, перпендикулярна на стената на сблъсъка; максимално допустимото странично отклонение между вертикалната средна линия на предната стена на превозното средство и вертикалната средна линия на стената на сблъсъка е ± 30 см.

2.4. Състояние на превозното средство

По време на изпитването превозното средство трябва да е снабдено с всичките си обичайни части и оборудване. Освен това, наличните предмети в купето не трябва да удрят случайно кормилното колело (наклонена седалка на водача, пълнеж на задната седалка и т.н.).

2.5. Скорост

Скоростта по време на удара трябва да е между 48,3 км/час и 53,1 км/час.

2.6. Измервателна апаратура

2.6.1. Апаратът, който се използва за посоченото в точка 3.1 записване, трябва да дава възможност да се извършват измервания със следните степени на точност:

2.6.1.1. скорост на превозното средство: в рамките на 1/100,

2.6.1.2. записването на времето: в рамките на 1/1000 от секундата,

2.6.1.3. началото на удара („нулева точка“) в момента на първоначалния контакт на превозното средство с препятствието е произведен на записите и на филмите, използвани за снемане на резултатите от изпитването.

2.6.2. Измерването на разстоянието, посочено в точка 3.1, трябва да се направи в рамките на ± 5 мм.

3. РЕЗУЛТАТИ

3.1. За определяне на изместването назад на кормилното управление се записва ⁽¹⁾, по време на удара, промяната в разстоянието, измерено хоризонтално и успоредно на надлъжната ос на превозното средство, между горната част на кормилната колонка (и нейния вал) и незасегната от удара точка на превозното средство. Когато измерената скорост е по-висока от номиналната скорост от 48,3 км/час, това изместване се свежда до коригираната стойност, приведена в съответствие с номиналната скорост, като се умножи по квадрата на съотношението между тази номинална скорост и измерената скорост.

3.2. След изпитването нанесените на превозното средство щети се посочват в писмен доклад; прави се най-малко по една снимка на всеки от следните изгледи на превозното средство:

3.2.1. отстрани (десен и ляв изглед),

3.2.2. отпред,

3.2.3. долу,

3.2.4. засегнатата площ вътре в пътническото купе.

4. РАВНОСТОЙНИ МЕТОДИ НА ИЗПИТВАНЕ

Равностойни неразрушителни методи на изпитване се допускат при условие, че посочените в точка 3 резултати могат да се получат или изцяло с помощта на заместващо изпитване, или чрез изчисляване по резултатите на заместващото изпитване. Ако е използван друг метод, различен от описания в точки 2 и 3, неговата равностойност трябва да се докаже.

⁽¹⁾ Този запис може да се замени с минимални и максимални измервания.

ПРИЛОЖЕНИЕ III

ИЗПИТВАНЕ НА ЕНЕРГИЙНО ПОГЛЪЩАНЕ (*) В СЛУЧАЙ НА УДАР В КОРМИЛНОТО УПРАВЛЕНИЕ

1. ЦЕЛ

Целта на това изпитване е да се провери дали превозното средство удовлетворява условията, посочени в точка 5.2 от Приложение I.

2. ИНСТАЛИРАНЕ, ПРОЦЕДУРИ И ИЗМЕРВАТЕЛНА АПАРАТУРА

2.1. Монтиране на кормилното управление

2.1.1. Управлението трябва да е монтирано в предния участък на превозното средство, получен чрез напречно разрязване на тялото на височината на предните седалки с възможност за изключване на покрива, предното стъкло, вратите. Този участък трябва да е стабилно прикрепен на стенда за изпитване, така че да не се измества под удара на изпитвателния блок.

2.1.2. Въпреки това, по искане на производителя, кормилното управление може да е монтирано на скелет на каросерия, като се симулира монтирането на кормилния механизъм, при условие, че монтажната група „скелет на каросерията/кормило” има спрямо реалната монтажна група „преден участък на каросерията/кормило”:

2.1.2.1. същото геометрично разположение,

2.1.2.2. по-голяма устойчивост.

2.2. По време на първото изпитване кормилното управление е така ориентирано, че неговата най-устойчива спица е перпендикулярна на точката на контакт с изпитвателния блок; ако кормилното управление е кормилно колело, изпитването се повтаря по такъв начин, че най-подвижната част на кормилното колело да се намира перпендикулярно на тази точка на контакт. В случай на кормилно управление с регулируемо положение, двете изпитвания по-горе трябва да са направят в позволено от регулировките средно положение.

2.3. Изпитвателен блок

Изпитвателният блок има профил, размери, тегло и характеристики, посочени в допълнението към настоящото приложение.

2.4. Измерване на силите

2.4.1. Измерва се максималната сила, действаща в хоризонтална посока и успоредна на надлъжната ос на превозното средство, приложена върху изпитвателния блок като резултат от удара срещу кормилното управление.

2.4.2. Тази сила може да се измери или пряко, или непряко или да се изчисли от измерените по време на изпитването стойности.

2.5. Задвижване на изпитвателния блок

Всеки метод на задвижване е приемлив при условие, че е така замислен, че когато изпитвателният блок удари кормилното управление, той да е свободен от всички връзки със задвижващото устройство. Изпитвателният блок трябва да удари това управление след като е изминал приблизително права траектория, успоредна на надлъжната ос на предния участък на колата. Първоначалният контакт на изпитвателния блок с кормилното управление трябва да стане в точката, където той обикновено се произвежда, когато мъж с тегло 75,3 кг и с височина 1,73 м⁽¹⁾, седнал на седалката на водача на превозното средство (нагласена в най-предно положение) се измества напред, паралелно на надлъжната ос на превозното средство, докато допре кормилното колело.

2.6. Скорост

Изпитвателният блок трябва да удря кормилното управление със скорост 24,1 км/час най-малко или възможно най-близо до тази стойност.

2.7. Измервателен апарат

2.7.1. Апаратът, използван за споменатия в точка 3.2 запис, трябва да позволява извършването на измервания със следните точности:

2.7.1.1. скорост на изпитвателния блок: в рамките на 2/100,

2.7.1.2. време за запис: в рамките на 1/1000 от секундата,

2.7.1.3. началото на удара („нулева точка“) в момента на първоначалния контакт на изпитвателния блок с кормилното управление, се възпроизвежда на записи и филми, използвани за снемане на резултатите от изпитването.

2.7.1.4. измерване на силата: диапазонът на измерване е 3 920 daN. Тази сила трябва да се записва без изкривяване за явление с честота до 1 000 Hz, с точност 2,5 % от диапазона на максималното измерване или $\pm 5\%$ от действителната стойност,

2.7.1.5. пресечна чувствителност: под 5 % от диапазона на измерване.

3. РЕЗУЛТАТИ

3.1. След изпитването претърпените от кормилния механизъм щети се установяват и описват и в писмен доклад; прави се снимка най-малко на

¹ Тези размери съответстват на 50-ия перцентилен манекен * със спецификациите на „National Center for Health Statistics, Series 11, № 8“, United States of America Center for Health, Education and Welfare, 12 май 1967 г.

един страничен изглед и на един челен изглед на зоната „кормилно управление/кормилна колонка/арматурно табло”.

- 3.2. По време на удара се прави запис на всички сили, приложени от кормилното управление върху „предницата” на изпитвателния блок и измерени както е посочено в точка 2.7.

4. РАВНОСТОЙНИ МЕТОДИ НА ИЗПИТВАНЕ

Равностойни неразрушителни методи на изпитване се допускат при условие, че посочените в точка 3 резултати могат да се получат или изцяло с помощта на заместващо изпитване, или чрез изчисляване по резултатите на заместващото изпитване. Ако е използван друг метод, различен от описания в точки 2 и 3, неговата равностойност трябва да се докаже.

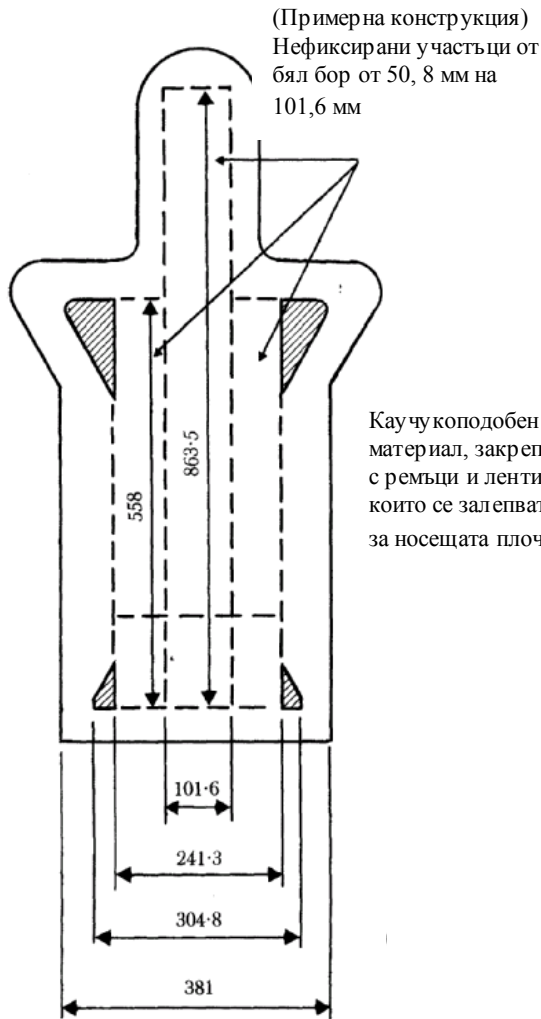
—

Приложение III - Дополнение

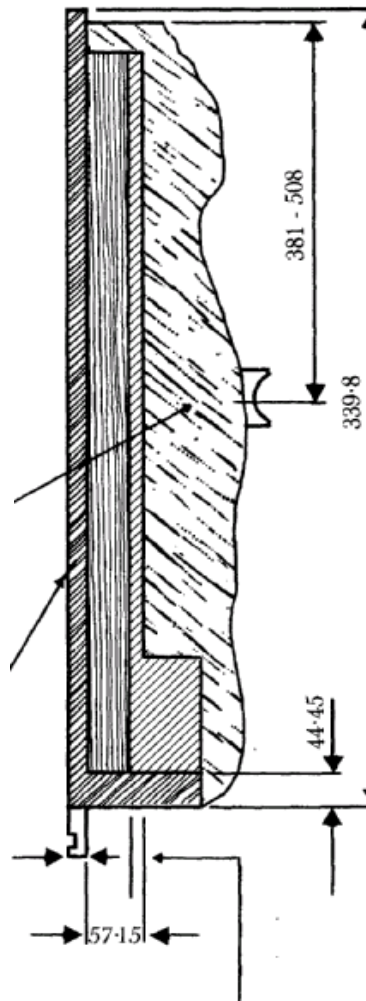
ИЗПИТВАТЕЛЕН БЛОК



Вдлъбнат
и части



Каучукоподобен
материал, закрепен
с ремъци и ленти,
които се залепват
за носещата плоча



Степени на еластичност: степента на еластичност се определя като се натовари U-профилвания участък от 101,6 мм, поставен на 90° от надлъжната ос на блока и успоредна на носещата плочка. Натоварването се измерва, когато профилът е хлъгнал с 12,7 мм. Степента на еластичност в кг/мм се получава като се раздели тази цифра на 12,7.

Изпитвателен блок, 34 до 36,3 кг. Блок от типа колона на 50ия перцентил, степен на еластичност: 107 до 142 кг/см.

Шперплатово
покрытие от 19 мм

31974L0297 – ЦПР

0 50 100 150 200 mm



ПРИЛОЖЕНИЕ IV

Наименование на
административния орган

Съобщение във връзка с одобрението (или отказа, или оттеглянето на одобрение) на тип превозно средство по отношение на поведението на кормилния механизъм в случай на удар

№ на одобрение:

.....

1. Производствена или търговска марка на моторното превозно средство:

.....

2. Тип превозно средство:

.....

3. Име и адрес на производителя:

.....

4. Име и адрес на евентуалния представител на производителя:

.....

5. Кратко описание на кормилния механизъм и на компонентите на превозното средство, влияещи върху поведението на кормилния механизъм в случай на удар:

.....

.....

.....

6. Превозно средство, представено за одобрение на:

.....

7. Техническа служба, която отговаря за изпитванията:

8. Дата на протокола, издаден от тази служба:

.....

9. Номер на протокола, издаден от тази служба:

.....

10. Типовото одобрение по отношение на поведението на кормилния механизъм в случай на удар се дава/отказва /оттегля ⁽¹⁾

11. Място:

.....

12. Дата:

.....

13. Подпис:

14. Към настоящото съобщение се прилагат следните документи, носещи номера на типовото одобрение, посочено по-горе:

- чертежи, схеми и скици на кормилния механизъм;
- фотографски материал на кормилния механизъм и други компоненти, влияещи върху състоянието на кормилния механизъм в случай на удар.

(¹) Ненужното се зачерква.
