

ДИРЕКТИВА 82/318/ЕИО НА КОМИСИЯТА

от 2 април 1982 година

за привеждане в съответствие с техническия прогрес на Директива 76/115/ЕИО на Съвета за сближаването на законодателствата на държавите-членки относно анкерните закрепвания на предпазните колани на моторни превозни средства

КОМИСИЯТА НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ,

като взе предвид Договора за създаване на Европейската икономическа общност,

като взе предвид Директива 70/156/ЕИО на Съвета от 6 февруари 1970 г. за сближаването на законодателствата на държавите-членки относно типовото одобрение на моторни превозни средства и техните ремаркета ¹, последно изменена с Директива 80/1267/ЕИО ², и по-специално член 11 от нея,

като взе предвид Директива 76/115/ЕИО на Съвета от 18 декември 1975 г. за сближаването на законодателствата на държавите-членки относно анкерните закрепвания на предпазните колани на моторни превозни средства ³, последно изменена с Директива 81/575/ЕИО ⁽⁴⁾, и по-специално член 6 от нея,

като има предвид, в полза на безопасността по пътищата, Съветът с Директива 81/575/ЕИО разширява приложното поле на Директива 76/115/ЕИО, която дотогава е била ограничена до превозни средства от категория М₁, както е дефинирано в приложение I към Директива 70/156/ЕИО, за да обхваща всички класове моторни превозни средства; като има предвид, че това разширяване на приложното поле е станало възможно благодарение на техническия прогрес, който междувременно е бил постигнат; като има предвид, че изпълнението на тези мерки, обаче, ще наложи привеждането в съответствие на изискванията и изпитванията, предвидени в Директивата, с разширеното приложно поле; като има предвид, че придобитият опит при прилагането на Директивата, е доказал нуждата определени разпоредби да бъдат приведени в по-голямо съответствие с действителните условия за изпитване;

като има предвид, че разпоредбите на настоящата директива са в съответствие със становището на Комитета за привеждане в съответствие с техническия прогрес на Директиви относно премахването на техническите препятствия пред търговията с моторни превозни средства,

ПРИЕ НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

¹ ОВ L 42, 23.2.1970 г., стр. 1.

² ОВ L 375, 31.12.1980 г., стр. 34.

³ ОВ L 24, 30.1.1976 г., стр. 6.

⁽⁴⁾ ОВ L 209, 29.7.1981 г., стр. 30.

Член 1

Приложения I, II и III към Директива 76/115/ЕИО се изменят и допълват в съответствие с приложението към настоящата директива.

Член 2

1. Считано от 1 октомври 1982 г., никоя държава-членка не може, за моторни превозни средства от категория M₁, на основания, отнасящи се до анкерните закрепвания на предпазните колани да:

- откаже да предостави типово одобрение на ЕИО, да издаде удостоверение, упоменато в последното тире на член 10, параграф 1 от Директива 70/156/ЕИО или да предостави национално типово одобрение по отношение на даден тип моторно превозно средство, или

- забрани пускането в движение на превозни средства,

ако анкерните закрепвания на предпазните колани на този тип превозно средство или на тези превозни средства отговарят на изискванията от Директива 76/115/ЕИО, изменена с настоящата директива.

2. Считано от 1 октомври 1983 г., по отношение на моторни превозни средства от категория M₁, държавите-членки:

- не издават повече удостоверение, упоменато в последното тире на член 10, параграф 1 от Директива 70/156/ЕИО по отношение на даден тип моторно превозно средство, при което анкерните закрепвания на предпазните колани не отговарят на изискванията от Директива 76/115/ЕИО, изменена с настоящата директива,

- могат да откажат да предоставят национално типово одобрение по отношение на типове моторни превозни средства, при които анкерните закрепвания на предпазните колани не отговарят на изискванията от Директива 76/115/ЕИО, изменена с настоящата директива.

В случая на кабриолети или леки автомобили с подвижен покрив, одобрени в съответствие с точка 4.3.2 от приложение I към Директива 76/115/ЕИО в нейната първоначална версия, гореспоменатата дата се замества с 1 октомври 1986 г.

3. Считано от 1 октомври 1984 г., държавите-членки могат за забранят пускането в движение на превозни средства от категория M₁, при които анкерните закрепвания на предпазните колани не отговарят на изискванията на Директива 76/115/ЕИО, изменена с настоящата директива.

Тази разпоредба не се прилага за определени кабриолети или леки автомобили с подвижен покрив, одобрени в съответствие с точка 4.3.2 от приложение I към Директива 75/115/ЕИО в нейната първоначална версия.

Член 3

1. Считано от 1 октомври 1982 г., никоя държава-членка не може, на основания, отнасящи се до анкерните закрепвания на предпазните колани на превозни средства от категории, различни от M₁, да:

- откаже да предостави типово одобрение на ЕИО, да издаде удостоверение, упоменато в последното тире на член 10, параграф 1 от Директива 70/156/ЕИО или да предостави национално типово одобрение по отношение на даден тип моторно превозно средство, или
- забрани пускането в движение на превозни средства,

ако анкерните закрепвания на предпазните колани на този тип превозно средство или на тези превозни средства отговарят на изискванията на Директива 76/115/ЕИО, изменена с настоящата директива.

2. Независимо от параграф 1 по-горе, никоя държава-членка не може на основания, отнасящи се до анкерните закрепвания на предпазните колани, да:

- откаже, до 30 септември 1986 г., да предостави типово одобрение на ЕИО, да издаде удостоверение, упоменато в последното тире на член 10, параграф 1 от Директива 70/156/ЕИО или да предостави национално типово одобрение по отношение на даден тип моторно превозно средство от категории N₂ и N₃,
- забрани, до 30 септември 1987 г., пускането в движение на превозни средства от тези категории,

ако този тип превозно средство или тези превозни средства не са оборудвани с анкерни закрепвания на предпазните колани.

Член 4

Държавите-членки въвеждат в сила необходимите закони, подзаконови и административни разпоредби, за да приведат законодателството си в съответствие с настоящата директива не по-късно от 30 септември 1982 г. Те незабавно информират Комисията за това.

Член 5

Адресати на настоящата директива са държавите-членки.

Съставено в Брюксел на 2 април 1982 година

За Комисията:
Karl-Heinz NARJES,
Член на Комисията

ПРИЛОЖЕНИЕ

Изменения на приложенията към Директива 76/115/ЕИО

ПРИЛОЖЕНИЕ I - ДЕФИНИЦИИ, ЗАЯВЛЕНИЯ ЗА ТИПОВО ОДОБРЕНИЕ НА ЕИО, ТИПОВО ОДОБРЕНИЕ НА ЕИО, СПЕЦИФИКАЦИИ, ИЗПИТВАНИЯ, СЪОТВЕТСТВИЕ НА ПРОДУКЦИЯТА, ИНСТРУКЦИИ

Точка 1.9. Израза „(tip-up)” се заличава от английската версия.

Точка 2.2.1 се чете както следва:

” 2.2.1 общи чертежи на структурата на превозното средство в подходящ мащаб, показващи местоположението на анкерните закрепвания на колана, ефективните анкерни закрепвания на колана (когато е приложимо) и подробни чертежи на анкерните закрепвания на колана и на структурата, към която са прикрепени.”

Точка 4.1.1. се чете както следва:

”4.1.1. Н е еталонната точка, както е дефинирана в точка 1.1 от приложение III към Директива 77/649/ЕИО, която трябва да бъде определена в съответствие с процедурата, посочена в тази директива.

4.1.1.1. Точка Н' е еталонната точка, съответстваща на Н, както е дефинирана в точка 4.1.1 и следва да бъде определена за всички нормални позиции, в които се използва седалката.

4.1.1.2. Точка R е еталонната точка на седалката, дефинирана в точка 1.2 от приложение III към Директива 77/649/ЕИО.”

Точка 4.1.2. се чете както следва:

”4.1.2. Еталонната линия е права линия, както е дефинирана в точка 3.4 от приложение III към Директива 77/649/ЕИО.”

Точка 4.1.4 се чете както следва:

”4.1.4. Точка С е точката, намираща се на 450 мм вертикално над точка R. Ако разстоянието S, обаче, дефинирано в точка 4.1.6, е не по-малко от 280 мм, и ако алтернативната формула $BR = 280 \text{ мм} + 0,8 S$, уточнена в точка 4.4.4.3, е избрана от производителя, вертикалното разстояние между С и R е 500 мм.”

Точка 4.1.5. Изразът „точка Н” се заменя с изразът „точка Н’”.

Точка 4.1.6.2.1 се чете както следва:

”4.1.6.2.1. равнината Р на седалката на водача е вертикална равнина, успоредна на средната надлъжна равнина на превозното средство, която минава през центъра на кормилното колело в равнината на венеца на кормилното колело, когато кормилното колело, ако е регулиращо се, е в средната си позиция.”

Точка 4.1.6.2.3. Последният ред се чете:

„ $A \geq 300$ мм, ако седалката тип пейка е била проектирана за настаняване на повече от двама пътника.”

Точка 4.3.4. Следното се добавя:

„В този случай две долни анкерни закрепвания са достатъчни.”

Точка 4.4.2.3 се заличава.

Точка 4.4.3. В датската версия, думата „ефективен” се добавя.

Точка 4.4.3.1 се чете както следва:

”4.4.3.1. Ъглите α_1 и α_2 трябва да бъдат между 30° и 80° за всички нормални позиции на използване на седалката. Когато, в случая на предни седалки на моторни превозни средства от категория M_1 , поне единият от ъглите α_1 и α_2 е константен във всички нормални позиции на използване, неговата стойност е $60^\circ \pm 10^\circ$.”

Точка 4.4.3.2 се чете както следва:

”4.4.3.2. В случая на седалки тип пейка в превозни средства от категории, различни от M_1 , задните седалки и регулиращите се седалки с регулиращо устройство, както е описано в точка 1.12, с ъгъл на облегалката по-малък от 20° (Виж приложение III, фигура 1), ъглите α_1 и α_2 могат да бъдат под минималната стойност, предвидена в точка 4.4.3.1, при условие че не са по-малки от 20° във всяка нормална позиция на използване.”

Точка 4.4.4.1 се чете както следва:

„4.4.4.1. Ако е използван водач на ремъка или сходно устройство, които засягат местоположението на ефективното горно анкерно закрепване на колана, това местоположение се определя по общоприет начин, като се вземе предвид местоположението на анкерното закрепване, когато надлъжната централна линия на ремъка, минава през точка J_1 , определена последователно от точка R чрез следните три сегмента:

RZ, който е сегмент от еталонната линия, измерена от точката R нагоре, на дължина 530 мм;

ZX, който е сегмент, перпендикулярен на средната надлъжна равнина на превозното средство, измерен от точка Z по посока на анкерното закрепване, на дължина 120 мм;

XJ₁, който е сегмент, перпендикулярен на равнината, определена от сегменти RZ и ZX, измерен от точката X напред, на дължина 60 мм.

Точка J_2 е определена чрез симетрия с точка J_1 на надлъжната вертикална равнина, минаваща през еталонната линия, описана в точка 4.1.2 на манекена, позициониран на разглежданата седалка.”

Точка 4.4.4.2 се чете както следва:

”4.4.4.2. Ефективното горно анкерно закрепване трябва да лежи под равнината FN, която е перпендикулярна на средната надлъжна равнина на седалката и да формира ъгъл от 65° с еталонната линия. Ъгълът може да бъде намален до 60° в случая на задни седалки. Равнината FN трябва да бъде така разположена, че да пресича еталонната линия в точка D, така че $DR = 315 \text{ мм} + 1,8 S$. Когато $S \leq 200 \text{ мм}$, обаче, DR става 675мм.”

Точка 4.4.4.3 се чете както следва:

”4.4.4.3. Ефективното горно анкерно закрепване на колана трябва да лежи зад равнина FK, перпендикулярна на средната надлъжна равнина на седалката и да пресича еталонната линия в точка B под ъгъл от 120° , така че $BR = 260 \text{ мм} + 1,2 S$. Когато $S \geq 280 \text{ мм}$, производителят може да използва $BR = 260 \text{ мм} + 0,8 S$, по негово усмотрение.”

Точка 4.4.4.5. „H” се заменя с „R”.

Точка 4.4.4.6 се чете както следва:

”4.4.4.6. Ефективното горно анкерно закрепване на колана трябва да бъде разположено над хоризонтална равнина, минаваща през точка C, дефинирана в точка 4.1.4.”

Точка 4.4.4.7 се чете както следва:

”4.4.4.7. В допълнение към горното анкерно закрепване, уточнено в точка 4.3.1, други ефективни горни анкерни закрепвания могат да бъдат предвидени, ако едно от следните условия е удовлетворено:

4.4.4.7.1. Допълнителните анкерни закрепвания отговарят на изискванията, определени в точки 4.4.4.1 до 4.4.4.6.

4.4.4.7.2. Допълнителните анкерни закрепвания могат да бъдат използвани без помощта на инструменти, да отговарят на изискванията, определени в точки 4.4.4.5 и 4.4.4.6 и да бъдат разположени в една от областите, определени чрез изместване на областта, описана в приложение III, фигура 1, на 80мм вертикално нагоре или надолу.

4.4.4.7.3. Анкерното(ните) закрепване(ия) е(са) предназначено(и) за колан тип хамут, отговарящо(и) на изискванията, определени в точка 4.4.4.6, лежи(ат) зад напречната равнина, минаваща през еталонната линията и е(са) разположени:

4.4.4.7.3.1.в случая на единично анкерно закрепване, вътре в областта, обща за два двустена, дефинирани от вертикалите, минаващи през точки J_1 и J_2 , както е определено в

точка 4.4.4.1, и чиито хоризонтални секции са дефинирани от фигура 2 от приложение III;

4.4.4.7.3.2.в случая на две анкерни закрепвания, вътре в който и да е от горе дефинираните двустени, който е подходящ, при условие че всяко анкерно закрепване е отдалечено на не повече от 50 мм от симетричното положение, огледалното изображение на позицията на другото анкерно закрепване към равнината Р, дефинирана в точка 4.1.6, на разглежданата седалка.”

4.5.1. В датската версия „(7,16 дюйма)” се заменя с „(7/16)”.

След точка 4.5.1, следните нови точки 4.5.2 и 4.5.3 се добавят:

”4.5.2. Ако превозното средство е оборудвано от производителя с предпазни колани, които са прикрепени към всички анкерни закрепвания, предписани за въпросната седалка, тези анкерни закрепвания не е нужно да отговарят на изискванията, определени в точка 4.5.1, при условие че те съответстват на другите разпоредби на настоящата директива. Също така изискванията, определени в точка 4.5.1, не се прилагат за допълнителни анкерни закрепвания, които отговарят на условията, уточнени в точка 4.4.4.7.3.

4.5.3. Трябва да бъде възможно да се раздели предпазният колан от анкерното закрепване, без това да доведе до повреда на последното.”

Точка 5.1.2 се чете както следва:

5.1.2. Седалките се монтират и се поставят в позиция за шофиране или използване, избрана от техническата служба, провеждаща изпитванията за одобрение, като най-неблагоприятната от гледна точка на здравината на системата. Позицията на седалките се посочва в протокола. Облегалката, ако наклоняването ѝ е регулируемо, трябва да бъде застопорена, както е уточнено от производителя или, при липсата на каквото и да е уточнение, в позиция, съответстваща на ефективния ъгъл на облегалката, колкото е възможно по-близо до 25° за превозни средства от категории M₁ и N₁ и до 15° за превозни средства от всички останали категории.”

Точка 5.3.2. „10° + 5°” се заменя с „10 ± 5°”.

Точка 5.3.3. В датската версия „*kort*” се заменя с „*snel*”.

Точка 5.3.5.1. Следното се добавя:

„В допълнение, когато съществуват повече анкерни закрепвания освен онези, предписани в точка 4.3, тези анкерни закрепвания подлежат на изпитването, уточнено в точка 5.4.5, при което натоварванията се предават на анкерните закрепвания посредством устройство, възпроизвеждащо геометрията на типа предпазен колан, предназначен да бъде прикрепен към тези анкерни закрепвания.”

Точки 5.4.1.2, 5.4.1.3, 5.4.2.1 и 5.4.2.2. Следното се добавя:

„В случая на превозни средства от категории, различни от M₁ и N₁, натоварването за изпитването е 675 ± 20 daN.”

Точка 5.4.3. Следното се добавя:

„В случая на превозни средства от категории, различни от M_1 и N_1 , натоварването за изпитването е $1\,110 \pm 20$ daN.”

Точка 5.4.4.2. Следното се добавя:

„В случая на превозни средства от категории, различни от M_1 и N_1 , това натоварване трябва да бъде равно на 10 пъти теглото на цялата седалка.”

След точка 5.4.4.2, следната нова точка 5.4.5 се добавя.

”5.4.5. Тестова конфигурация на специален тип колани

- 5.4.5.1. Натоварване за изпитването от $1\,350 \pm 20$ daN се прилага към устройството за придърпване на колана (виж приложение IV, фигура 2), прикрепено към анкерните закрепвания на такъв предпазен колан, посредством устройство възпроизвеждащо геометрията на ремъка или ремъците, разположени в горната част на тялото.
- 5.4.5.2. Едновременно с това, придърпваща сила от $1\,350 \pm 20$ daN се прилага към устройство за придърпване на колана (виж приложение IV, фигура 3), прикрепено към двете долни анкерни закрепвания на колана.
- 5.4.5.3. В случая на превозни средства от категории, различни от M_1 и N_1 , това натоварване за изпитването е 675 ± 20 daN.”

Точка 5.5.2. се чете както следва:

”5.5.2. За превозни средства, при които се използват такива устройства, устройствата за преместване и заключване, които дават възможност на лицата, заемащи всички седалки, да излязат от превозното средство, трябва да могат да бъдат ръчно задействани, дори и след прекратяване на придърпващата сила.”

**ПРИЛОЖЕНИЕ II – ПРИЛОЖЕНИЕ КЪМ УДОСТОВЕРЕНИЕТО ЗА ТИПОВО
ОДОБРЕНИЕ НА ЕИО НА ПРЕВОЗНО СРЕДСТВО: АНКЕРНИ
ЗАКРЕПВАНИЯ НА ПРЕДПАЗНИТЕ КОЛАНИ**

Бележка под линия (1): Обяснителните бележки се заменят със следното:

„А” за триточков колан,

„В” за надбедрен колан,

„S” за специален тип колани; в този случай, естеството на типовете се уточнява в „Забележки”,

„Ar”, „Br” или „Sr” за колани с устройства за прибиране на колана,

„Are”, „Bre” или „Sre” за колани с устройства за прибиране на колана и с устройство за поглъщане на енергията на поне едно от анкерните закрепвания.”

Приложение III се изменя и допълва както следва:

ПРИЛОЖЕНИЕ III

Фигура 1

Области за разполагане на ефективното анкерно закрепване на предпазните колани

$DR = 315 + 1,8 S$

$BR = 260 + S$

Освен ако не е уточнено друго в точки 4.4.4.2, 4.4.4.3 и 4.4.4.6 от приложение I

Позволена зона за допълнителни анкерни закрепвания съгласно точка 4.4.4.7.2 от приложение I

Еталонна линия съгласно точка 4.1.2 от приложение I

Позволена зона

Отстояние съгласно точка 4.1.4 от приложение I

Ъгъл съгласно точка 5.1.2 от приложение I

Еталонна линия съгласно точка 4.1.2 от приложение I

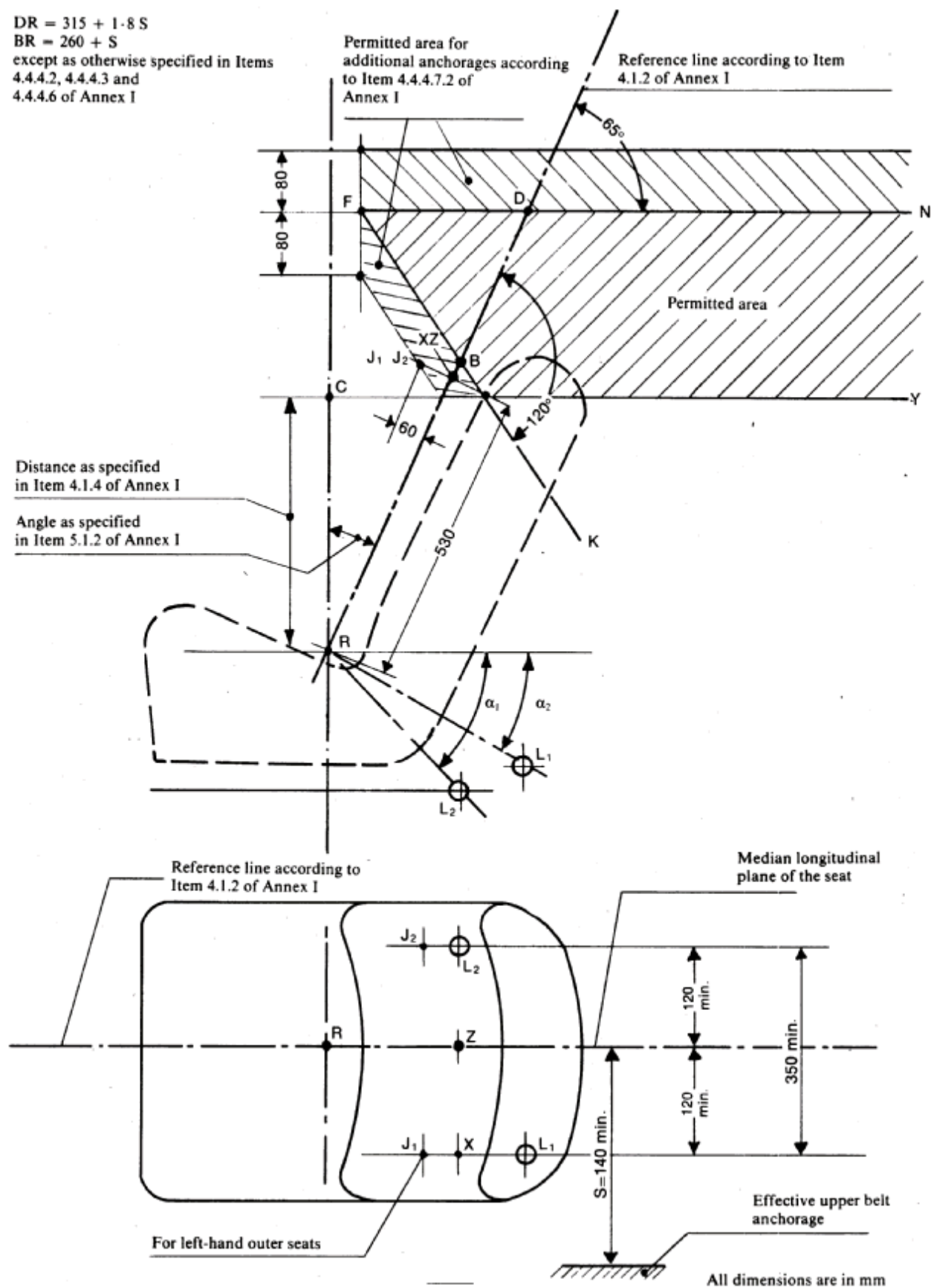
Средна надлъжна равнина на седалката

Ефективно горно анкерно закрепване на колана

За седалките от лявата страна

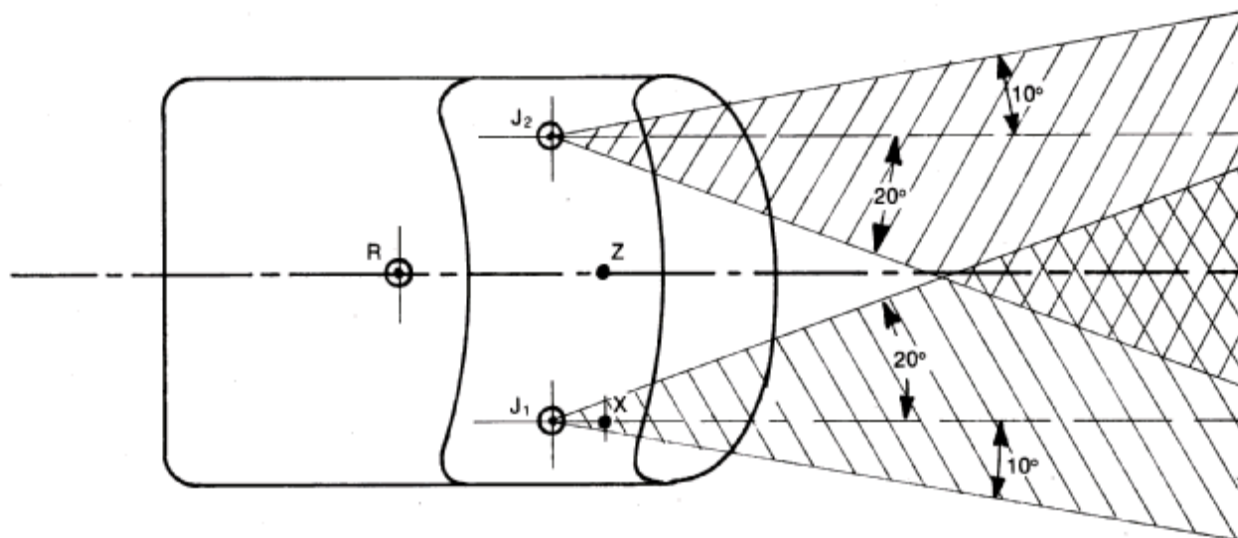
Всички размери са в mm

$DR = 315 + 1.8 S$
 $BR = 260 + S$
 except as otherwise specified in Items
 4.4.4.2, 4.4.4.3 and
 4.4.4.6 of Annex I



Фигура 2

Ефективни горни анкерни закрепвания в съответствие с точка 4.4.4.7.3 от приложение I



Приложение IV: Следната фигура се добавя:

Фигура 3

Пяна, покрита с тъкан, дебелина 25 mm

Всички размери са в mm

