31970L0387

10.8.1970 *DZIENNIK URZĘDOWY WSPÓLNOT EUROPEJSKICH* L 176/5

DYREKTYWA RADY

z dnia 27 lipca 1970 r.

w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do drzwi pojazdów silnikowych i ich przyczep

(70/387/EWG)

RADA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając wniosek Komisji,

uwzględniając opinię Parlamentu Europejskiego,

uwzględniając opinię Komitetu Ekonomiczno-Społecznego,

a także mając na uwadze, co następuje:

przepisy techniczne, jakim muszą odpowiadać pojazdy silnikowe na mocy ustawodawstw narodowych, dotyczą między innymi ich drzwi;

przepisy te w poszczególnych Państwach Członkowskich różnią się od siebie; dlatego konieczne jest przyjęcie takich samych przepisów przez wszystkie Państwa Członkowskie, w uzupełnieniu do lub w miejsce ich obowiązujących obecnie przepisów krajowych, w celu umożliwienia, w szczególności, przeprowadzenia w stosunku do każdego typu pojazdu procedury homologacji EWG typu pojazdu, która była przedmiotem dyrektywy Rady z dnia 6 lutego 1970 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep [1],

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

Do celów niniejszej dyrektywy „pojazd" oznacza każdy pojazd silnikowy przeznaczony do użytkowania na drodze, posiadający przynajmniej cztery koła i rozwijający maksymalną prędkość konstrukcyjną przekraczającą 25 km/h, a także jego przyczepy, z wyłączeniem pojazdów transportu publicznego, pojazdów szynowych, ciągników i maszyn rolniczych, a także maszyn i pojazdów do robót publicznych.

Artykuł 2

Państwa Członkowskie nie mogą odmówić udzielenia pojazdowi homologacji EWG lub homologacji krajowej ze względu na jego drzwi, jeśli są one zgodne z przepisami zamieszczonymi w załącznikach.

Artykuł 3

Zmiany, jakie są niezbędne w związku z dostosowaniem przepisów załączników do postępu technicznego, przyjmowane są zgodnie z procedurą przewidzianą w art. 13 dyrektywy Rady z dnia 6 lutego 1970 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep.

Artykuł 4

1. Państwa Członkowskie wprowadzą w życie przepisy konieczne dla wykonania niniejszej dyrektywy w terminie osiemnastu miesięcy od dnia jej ogłoszenia i bezzwłocznie powiadamiają o tym Komisję.

2. Państwa Członkowskie przekażą Komisji tekst podstawowych przepisów prawa krajowego, przyjętych w dziedzinach objętych niniejszą dyrektywą.

Artykuł 5

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 27 lipca 1970 r.

W imieniu Rady

W. ARENDT

Przewodniczący

[1] Dz.U. L 42 z 23.2.1970, str. 1.

ZAŁĄCZNIK I

1. SPRAWY OGÓLNE

1.1. Cechy konstrukcyjne pojazdu muszą pozwalać na całkowicie bezpieczne wsiadanie i wysiadanie.

1.2. Używanie drzwi wejściowych i wyjściowych musi być łatwe i nie stwarzać zagrożenia.

1.3. Drzwi i zamknięcia drzwi muszą być zaprojektowane w taki sposób, aby można było uniknąć uciążliwego hałasu w chwili ich zamykania.

1.4. Zamknięcia drzwi muszą być zaprojektowane w taki sposób, aby wykluczyć przypadkowe otwarcie drzwi.

2. ZAMKI I ZAWIASY (przepisy dotyczące budowy i montażu)

2.1. Zawiasy drzwi bocznych mocowanych na zawiasach (z wyłączeniem drzwi składanych), umieszczone na bocznej części samochodu, powinny być przymocowane w przedniej części drzwi, zgodnie z kierunkiem jazdy. W przypadku drzwi dwuskrzydłowych przepis ten odnosi się do tego skrzydła, które otwiera się pierwsze; drugie skrzydło powinno mieć możliwość blokowania.

2.2. Zamki i zawiasy drzwi bocznych samochodów osobowych [1] muszą odpowiadać przepisom załącznika II do niniejszej dyrektywy.

3. STOPNIE (przepisy dotyczące budowy i montażu)

3.1. Jeśli w wejściu do pojazdu podłoga jest usytuowana ponad 700 mm od ziemi, pojazd powinien być wyposażony w jeden lub więcej stopni. Stopień lub stopień wewnętrzny, jeśli jest ich więcej, nie powinien być usytuowany wyżej niż 700 mm od ziemi i powinien być zbudowany tak, żeby wykluczyć ryzyko poślizgu. Piasta, obręcz i inne części kół nie są uważane, do celów niniejszej dyrektywy, za stopnie, z wyjątkiem przypadków, kiedy racje budowy lub użytkowania nie pozwalają na umieszczanie stopni w innych częściach pojazdu.

[1] Kategoria M1 według klasyfikacji międzynarodowej wymienionej w uwadze b) załącznika do dyrektywy Rady określonej w art. 3.

ZAŁĄCZNIK II

PRZEPISY DOTYCZĄCE KONSTRUKCJI, MONTAŻU I BADAŃ WYTRZYMAŁOŚCI ZAMKÓW I ZAWIASÓW DRZWI BOCZNYCH UŻYWANYCH DO WSIADANIA I WYSIADANIA Z SAMOCHODÓW PRYWATNYCH

1. SPRAWY OGÓLNE

1.1. Zamki i zawiasy muszą być zaprojektowane, skonstruowane i zamontowane w taki sposób, aby pojazd, w normalnych warunkach użytkowania, spełniał wymagania niniejszej dyrektywy.

1.2. Każdy zamek powinien umożliwiać zamknięcie częściowe i zamknięcie całkowite.

2. DANE I PARTIE ZAMKÓW ORAZ ZAWIASÓW PRZEDSTAWIONYCH PRZEZ PRODUCENTA LUB JEGO PRZEDSTAWICIELA

Producent lub jego przedstawiciel muszą przedstawić następujące dane i partie zamków i zawiasów:

2.1. Rysunki techniczne drzwi i ich zamków oraz zawiasów w odpowiedniej skali i wystarczająco szczegółowo;

2.2. Opis techniczny zamków i zawiasów;

2.3. Partię pięciu kompletów zawiasów na każde drzwi. Jednakże, jeśli te same komplety są stosowane do wielu drzwi, wystarczy przedstawić jedną partię kompletów. Komplety, które różnią się od siebie jedynie tym, że są zaprojektowane do zamontowania po stronie lewej czy po stronie prawej, nie są uznawane za różne;

2.4. Partię pięciu kompletnych zamków na każde drzwi, łącznie z mechanizmem sterowania. Jednakże, jeśli te same kompletne zamki są stosowane do wielu drzwi, wystarczy przedstawić jedną partię 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. PRZEPISY KONSTRUKCYJNE

3.1. **Zamki**

3.1.1. *Obciążenie wzdłużne*

3.1.1. Cały zamek z zaczepem, znajdujący się w pozycji zamknięcia częściowego, powinien wytrzymać obciążenie wzdłużne 453 kG (444 daN), a znajdujący się w pozycji zamknięcia całkowitego (patrz rysunek 2) – 1 134 kG (1111 daN).

3.1.2. *Obciążenie poprzeczne*

Cały zamek wraz z zaczepem, znajdujący się w pozycji zamknięcia częściowego, powinien wytrzymać obciążenie poprzeczne 453 kG (444 daN), a znajdujący się w pozycji zamknięcia całkowitego (patrz rysunek 3) – 907 kG (889 daN).

3.1.3. *Wytrzymałość na działanie sił bezwładności*

Zamek nie powinien zmieniać położenia zamknięcia całkowitego, jeśli przyspieszenie wzdłużne lub przyspieszenie poprzeczne, działające w dwóch kierunkach, równe 30 g, oddziałuje na cały zamek włącznie z jego mechanizmem sterowania.

3.2. **Zawiasy**

3.2.1. Każdy układ zawiasów powinien utrzymać drzwi i wytrzymać obciążenie wzdłużne 1134 kG (1111 daN) oraz obciążenie poprzeczne 907 kG (889 daN) działające w obydwu kierunkach.

4. PRZEPISY DOTYCZĄCE BADANIA WYTRZYMAŁOŚCI ZAMKÓW I ZAWIASÓW DRZWI

Kontroli przestrzegania przepisów ppkt 3.1 i 3.2 dokonuje się zgodnie z poniższymi przepisami.

4.1. Instalacja, procedura i urządzenia do badania obciążeń statycznych

4.1.1. *Instalacja*

4.1.1.1. **Zawiasy**

4.1.1.1.1. Testy są przeprowadzane z użyciem elementów sztywnych odtwarzających geometryczne warunki montażu w pojeździe przy całkowicie zamkniętych drzwiach.

4.1.1.1.2. Na powyższe urządzenie oddziałuje się, w równej odległości od zawiasów:

4.1.1.1.2.1. ustalonym obciążeniem wzdłużnym, prostopadłym do osi sworzni zawiasów i działającym w płaszczyźnie przechodzącej przez tę oś;

4.1.1.1.2.2. ustalonym obciążeniem poprzecznym, prostopadłym do płaszczyzny wyznaczonej przez obciążenie wzdłużne i oś sworzni oraz działającym w płaszczyźnie przechodzącej przez tę oś.

4.1.1.1.3. Do każdego testu używa się nowego kompletu zawiasów.

4.1.1.1.4. Rysunek 1 ilustruje przykład montażu testowego.

4.1.1.2. **Zamki**

4.1.1.2.1. Testy są przeprowadzane z użyciem elementów sztywnych odtwarzających zamontowanie w pojeździe dwóch części zamka: korpusu zamka i zaczepu.

4.1.1.2.2. Na urządzenie to oddziałuje się ustalonym obciążeniem w taki sposób, by nie wywoływało ono naprężeń zamka. Ponadto stosuje się statyczne obciążenie poprzeczne 90,7 kG (88,9 daN) w stronę przeciwną niż zaczep zamka, w kierunku otwarcia drzwi.

4.1.1.2.3. Rysunki 2 i 3 ilustrują przykład montażu testowego.

4.1.2. *Procedura i przyrządy testowe*

Urządzenia określone w ppkt 4.1.1.1 i 4.1.1.2 powyżej montowane są w pojeździe trakcyjnym o wydajności minimalnej 1500 kG (1470 daN). Należy na niego działać z prędkością rozsuwania urządzeń przytrzymujących nieprzekraczającą 5 mm/min, obciążeniami stopniowo rosnącymi aż do osiągnięcia wartości ustalonych w ppkt 3.1 i 3.2.

4.2. **Procedura określania wytrzymałości zamków na przyspieszenia**

4.2.1. Wytrzymałość na otwieranie w obu kierunkach, pod obciążeniem bezwładnościowym 30 g, wzdłużnym i poprzecznym, sprowadzonym w obu przypadkach do sterowania otwieraniem w kierunku ruchu, określa się dynamicznie lub analitycznie (patrz rysunek 4), z wykluczeniem:

4.2.1.1. Sił tarcia,

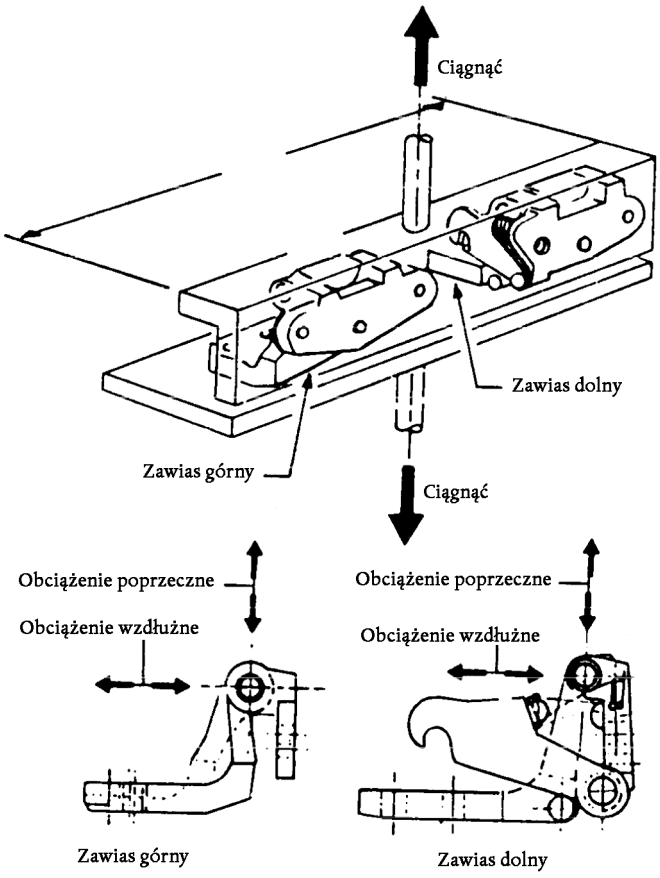
4.2.1.2. Składników przeciążenia (przyspieszenia siły ciężkości) prowadzących do utrzymania zamkniętego zamka.

4.2.2. Ewentualne urządzenia do blokowania zamka nie powinny być używane.

4.3. **Równoważne metody testowe**

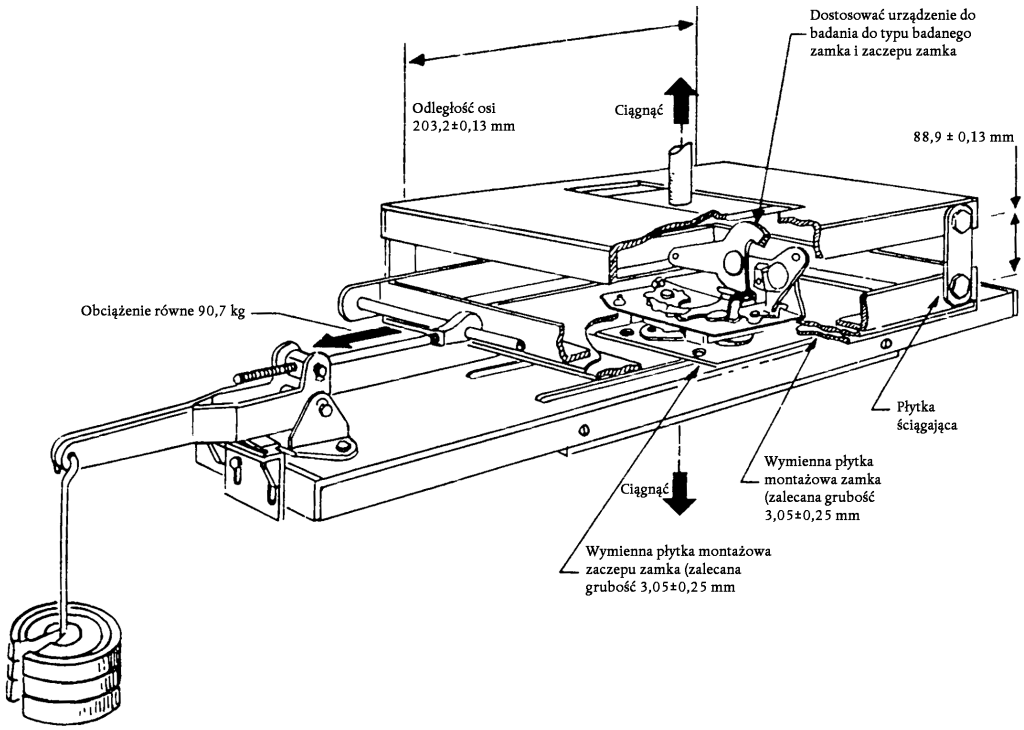
4.3.1. Równoważne, niepowodujące niszczenia metody testowe są dopuszczalne, pod warunkiem że wyniki określone w ppkt 4.1.2 i 4.2 powyżej mogą być uzyskane albo w całości przy pomocy testu zastępczego, albo w wyniku obliczeń według wyników testu zastępczego. Jeśli stosowana jest metoda inna niż opisana w ppkt 4.1.2 i 4.2 powyżej, jej równoważność musi zostać udowodniona.

Zawias drzwi – urządzenie do badania pod obciążeniem statycznym (obciążenie poprzeczne)



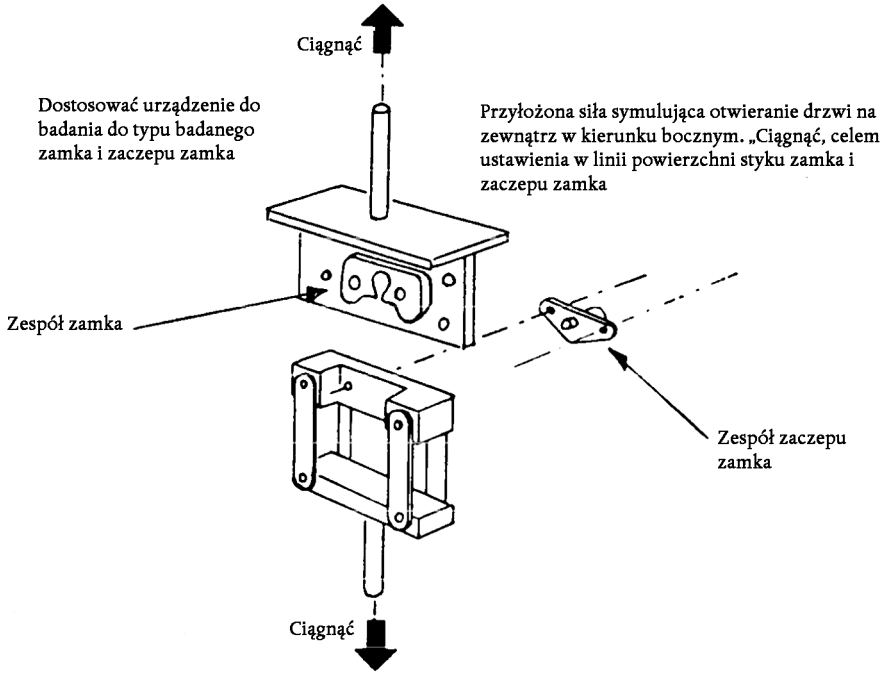
RYS. 1

Zamek drzwi — Urządzenie do badania pod obciążeniem statycznym (obciążenie wzdłużne)



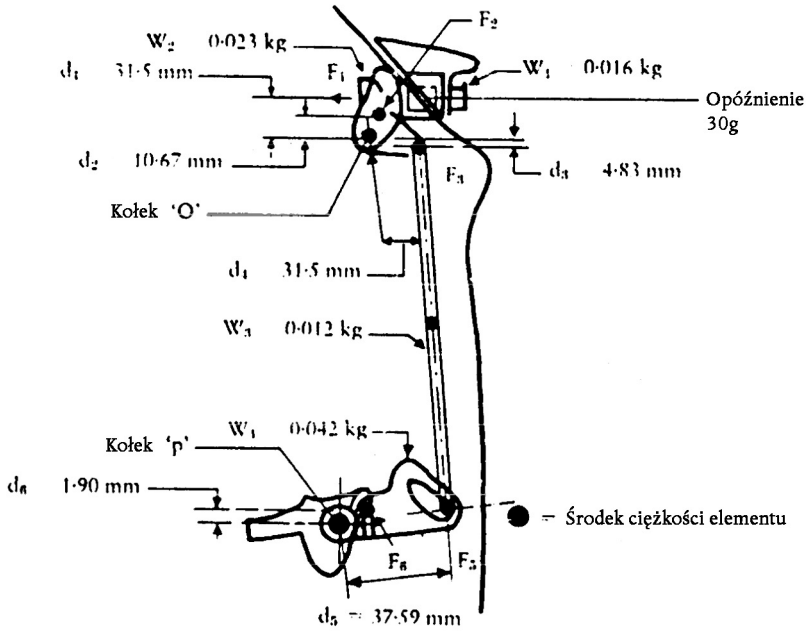
RYS. 2

Zamek drzwi — Urządzenie do badania pod obciążeniem statycznym (obciążenie wzdłużne)



RYS. 3

Wytrzymałość na siły bezwładności – Przykład obliczeń



RYS. 4

Przyjmując, że:

Zamek drzwi jest poddany opóźnieniu równemu 30 g

$F = M_a = \frac{W}{g} a = \frac{W}{g} 30g = 30W$

$F_1 = W_1 \times 30$ – Średnie obciążenie przycisku

$= (0{,}016 \text{ kg} \times 30) - 0{,}454 \text{ kg} = 0{,}036 \text{ kg}$

$F_2 = W_2 \times 30 = 0{,}023 \text{ kg} \times 30 = 0{,}68 \text{ kg}$

$F_3 = \frac{W_3}{2} \times 30 = \frac{0{\cdot}012 \text{ kg}}{2} \times 30 = 0{,}184 \text{ kg}$

$\Sigma M_0 = F_1 \times d_1 + F_2 \times d_2 - F_3 \text{ X } d_3 = 0{,}036 \text{ kg} \times 31{,}5 \text{ mm} + 0{,}68 \text{ kg} \times 10{,}67 \text{ mm} - 0{,}184 \text{ kg} \times 4{,}83 \text{ mm} = 7{,}51 \text{ mm/kg}$

$F_5 = \frac{M_o}{d_4} = \frac{7{\cdot}51}{31{\cdot}5} = 0{,}238 \text{ kg}$

$F_6 = W_4 \times 30 = 0{,}042 \times 30 = 1{,}265 \text{ kg}$

ΣMp = obciążenie sprężyny rygla $- (F_5 d_5 + F_6 d_6)$

$= 45{,}62 \text{ mm/kg} - (0{,}238 \times 37{,}59 + 1{,}265 \times 1{,}9)$

$= 45{,}62 \text{ mm/kg} - 11{,}36 \text{ mm/kg} = 34{,}26 \text{ mm/kg}$