Dokument ten służy wyłącznie do celów dokumentacyjnych i instytucje nie ponoszą żadnej odpowiedzialności za jego zawartość

►**B**

DYREKTYWA RADY

z dnia 16 października 1978 r.

w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do zagłówków do siedzeń montowanych w pojazdach silnikowych

(78/932/EWG)

(Dz.U. L 325 z 20.11.1978, str. 1)

zmieniona przez:

		Dziennik Urzędowy		
		nr	strona	data
►**M1**	Dyrektywa Rady z dnia 25 czerwca 1987 r.	L 192	43	11.7.1987
►**M2**	Dyrektywa Rady 2006 /96/WE z dnia 20 listopada 2006 r.	L 363	81	20.12.2006

zmieniona przez:

►**A1**	Akt Przystąpienia Grecji	L 291	17	19.11.1979
►**A2**	Akt Przystąpienia Hiszpanii i Portugalii	L 302	23	15.11.1985
►**A3**	Akt Przystąpienia Austrii, Szwecji i Finlandii	C 241	21	29.8.1994
►**A4**	Akt dotyczący warunków przystąpienia Republiki Czeskiej, Republiki Estońskiej, Republiki Cypryjskiej, Republiki Łotewskiej, Republiki Litewskiej, Republiki Węgierskiej, Republiki Malty, Rzeczypospolitej Polskiej, Republiki Słowenii i Republiki Słowackiej oraz dostosowań w Traktatach stanowiących podstawę Unii Europejskiej	L 236	33	23.9.2003

▼B

DYREKTYWA RADY

z dnia 16 października 1978 r.

w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do zagłówków do siedzeń montowanych w pojazdach silnikowych

(78/932/EWG)

RADA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Europejską Wspólnotę Gospodarczą, w szczególności jego art. 100,

uwzględniając wniosek Komisji ([1]),

uwzględniając opinię Zgromadzenia ([2]),

uwzględniając opinię Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ([3]),

a także mając na uwadze, co następuje:

wymogi techniczne, które pojazdy silnikowe muszą spełniać w myśl obowiązujących przepisów krajowych dotyczą, między innymi, zagłówków do siedzeń;

wymogi te różnią się w poszczególnych Państwach Członkowskich; w związku z tym zachodzi konieczność przyjęcia przez wszystkie te Państwa Członkowskie takich samych wymogów, w uzupełnieniu lub w miejsce obowiązujących przepisów, w szczególności w celu wprowadzenia procedury homologacji typu EWG, będącej przedmiotem dyrektywy Rady 70/156/EWG z dnia 6 lutego 1970 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich w odniesieniu do homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep ([4]), ostatnio zmienionej dyrektywą 78/547/EWG ([5]);

wspólne wymagania dotyczące wewnętrznych części przedziału pasażerskiego, rozmieszczenia kontrolek, dachu, oparć i tylnej części siedzeń zostały ustanowione w dyrektywie 74/60/EWG ([6]); przepisy dotyczące wyposażenia wnętrza pojazdu dotyczące ochrony kierowcy w odniesieniu do układu kierowniczego w przypadku uderzenia zostały ustanowione w dyrektywie 74/297/EWG ([7]); przepisy dotyczące wytrzymałości siedzeń i ich punktów mocowania zostały ustanowione w dyrektywie 74/408/EWG ([8]); przepisy dotyczące części mocujących pasy bezpieczeństwa zostały ustanowione w dyrektywie 76/115/EWG ([9]); przepisy dotyczące pasów bezpieczeństwa i urządzeń przytrzymujących zostały ustanowione w dyrektywie 77/541/EWG ([10]);

ujednolicona procedura homologacji typu części w odniesieniu do zagłówków umożliwia każdemu Państwu Członkowskiemu kontrolowanie zgodności ze wspólnymi wymaganiami w zakresie konstrukcji i prób oraz informowanie pozostałych Państw Członkowskich o wynikach poprzez przesyłanie im kopii świadectwa homologacji typu części sporządzanej dla każdego typu zagłówków; umieszczanie znaku homologacji typu EWG części na wszystkich zagłówkach wytwo-

([1]) Dz.U. C 82 z 14.4.1975, str. 74.
([2]) Dz.U. C 76 z 7.4.1975, str. 37.
([3]) Dz.U. C 263 z 17.11.1975, str. 57.
([4]) Dz.U. L 42 z 23.2.1970, str. 1.
([5]) Dz.U. L 168 z 26.6.1978, str. 39.
([6]) Dz.U. L 38 z 11.2.1974, str. 4.
([7]) Dz.U. L 165 z 20.6.1974, str. 16.
([8]) Dz.U. L 221 z 12.8.1974, str. 1.
([9]) Dz.U. L 24 z 30.1.1976, str. 6.
([10]) Dz.U. L 220 z 29.8.1977, str. 95.

▼B

rzonych zgodnie z zatwierdzonym typem powoduje, że zbędne staje się przeprowadzanie kontroli technicznych tych zagłówków w pozostałych Państwach Członkowskich;

zbliżanie ustawodawstw dotyczących pojazdów silnikowych pociąga za sobą wzajemne uznawanie przez Państwa Członkowskie kontroli przeprowadzanych przez każde z nich na podstawie wspólnych wymagań,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

1. Każde Państwo Członkowskie udziela homologacji typu EWG części dla jakiegokolwiek typu zagłówka, zarówno zintegrowanego, jak i nie z siedzeniami pojazdów silnikowych, która jest zgodna z wymaganiami dotyczącymi konstrukcji i prób ustanowionymi w załącznikach I–V.

2. Państwo Członkowskie, które udzieliło homologacji typu EWG części w odniesieniu do zagłówków podejmuje środki wymagane w celu sprawdzenia w zakresie, w jakim będzie to konieczne, zgodności produkcji z zatwierdzonym typem, oraz, w razie potrzeby, we współpracy z właściwymi władzami pozostałych Państw Członkowskich. Taka weryfikacja ogranicza się do kontroli wyrywkowych.

Artykuł 2

1. Państwa Członkowskie przyznają producentowi lub jego upoważnionemu przedstawicielowi znak homologacji typu EWG części, dla każdego typu zagłówka, który zatwierdzają na mocy art. 1, zgodny ze wzorem przedstawionym w załączniku VI.

Państwa Członkowskie przyjmują wszelkie niezbędne środki w celu uniemożliwienia stosowania znaków, które mogą powodować pomylenie zagłówków zatwierdzonych na mocy art. 1 z innymi urządzeniami.

Artykuł 3

1. Żadne Państwo Członkowskie nie może zakazać wprowadzania na rynek zagłówków z powodów dotyczących ich konstrukcji lub sposobu działania, jeżeli posiadają one znak homologacji typu EWG części.

2. Jednakże Państwa Członkowskie mogą zakazać wprowadzania na rynek zagłówków, które pomimo posiadania znaku homologacji typu EWG części poważnie uchybiają zgodności z zatwierdzonym typem.

Państwo takie bezzwłocznie informuje pozostałe Państwa Członkowskie i Komisję o przyjętych środkach, przedstawiając powody swojej decyzji.

Artykuł 4

Właściwe władze każdego Państwa Członkowskiego przesyłają w terminie jednego miesiąca do właściwych władz pozostałych Państw Członkowskich kopie dokumentu informacyjnego i świadectwa homologacji typu dla każdego typu zagłówka, który homologowały lub któremu odmówiły homologacji.

Artykuł 5

1. Jeżeli Państwo Członkowskie, które udzieliło homologacji typu EWG części, stwierdza, że kilka zagłówków opatrzonych takim samym znakiem homologacji typu nie spełnia wymogu zgodności z homologowanym typem, podejmuje niezbędne środki w celu zapew-

▼B

nienia zgodności produkcji z homologowanym typem. Właściwe władze tego Państwa Członkowskiego informują odpowiednie władze pozostałych Państwach Członkowskich o przyjętych środkach, które mogą rozszerzyć cofnięcie homologacji typu EWG części. Władze te przyjmują takie same środki, jeżeli zostaną zawiadomione przez właściwe władze pozostałych Państw Członkowskich o stwierdzeniu tego rodzaju niezgodności.

2. Właściwe władze Państw Członkowskich w terminie jednego miesiąca informują się wzajemnie o każdym przypadku wycofania homologacji typu EWG części oraz o przyczynach przyjęcia takiego środka.

Artykuł 6

Każda decyzja, podjęta na mocy przepisów przyjętych w celu wprowadzenia niniejszej dyrektywy, w sprawie odmowy lub wycofania homologacji typu części w odniesieniu do zagłówków, lub też zakazu wprowadzania do obrotu lub użytkowania jest należycie uzasadniona. Taka decyzja przekazywana jest zainteresowanej stronie, która jednocześnie jest informowana o przysługujących jej na mocy przepisów obowiązujących w Państwach Członkowskich środkach odwoławczych, oraz o terminach, w jakich odwołanie musi zostać złożone.

Artykuł 7

Żadne Państwo Członkowskie nie może odmówić homologacji typu EWG lub krajowej homologacji typu pojazdu z powodów dotyczących zagłówków, jeżeli opatrzone są znakiem homologacji typu EWG części i przeznaczone są do zamontowania w typie pojazdu zgłoszonym do homologacji typu.

Artykuł 8

Państwa Członkowskie nie mogą odmówić lub zakazać sprzedaży, rejestracji, dopuszczenia do użytku lub eksploatowania pojazdów z powodów dotyczących zagłówków, które zostały objęte homologacją i są przeznaczone do zamontowania w typie pojazdu przedstawionym do homologacji.

Artykuł 9

Do celów niniejszej dyrektywy „pojazd” oznacza każdy pojazd silnikowy kategorii M1 (określonej w załączniku I do dyrektywy 70/156/EWG) przeznaczony do ruchu drogowego, wyposażony w co najmniej cztery koła, o maksymalnej prędkości konstrukcyjnej przekraczającej 25 km/godz.

Artykuł 10

Jakiekolwiek zmiany niezbędne w celu dostosowania wymogów określonych w załącznikach do postępu technicznego przyjmowane są zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 13 dyrektywy 70/156/EWG.

Artykuł 11

1. Państwa Członkowskie wprowadzają w życie przepisy konieczne do wykonania niniejszej dyrektywy w terminie 18 miesięcy od jej notyfikacji i niezwłocznie informują o tym Komisję.

▼B

2. Państwa Członkowskie przekazują Komisji teksty podstawowych przepisów prawa krajowego przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.

Artykuł 12

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

▼B

WYKAZ ZAŁĄCZNIKÓW

ZAŁĄCZNIK I:	Zakres, definicje, wniosek o homologację typu EWG części, specyfikacje ogólne, badania i zgodność produkcji ([1])
ZAŁĄCZNIK II:	Procedura określania punktu „H” i kąta rzeczywistego nachylenia oparcia oraz sprawdzania względnej pozycji punktów R i H i stosunku między założonym a rzeczywistym kątem nachylenia oparcia
ZAŁĄCZNIK III:	Określenie wysokości i szerokości zagłówków ([1])
ZAŁĄCZNIK IV:	Szczegóły wykresów i pomiarów wykonanych w trakcie badania ([1])
ZAŁĄCZNIK V:	Procedura badania stosowana w celu badania rozproszenia energii ([1])
ZAŁĄCZNIK VI:	Znak homologacji typu EWG części
ZAŁĄCZNIK VII:	Wzór świadectwa homologacji typu EWG części

([1]) Wymogi techniczne wymienionych załączników podobne są do zawartych w rozporządzeniu nr 25 Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ (Dok. E/EKG/324-E/EKG/TRANS/505 – rev. 1/ADD. 24); z tego względu podział na sekcje jest taki sam. Jeżeli jakaś sekcja rozporządzenia nr 25 nie ma swojego odpowiednika w niniejszej dyrektywie, jej numer jest przytaczany dla przypomnienia w nawiasie.

▼B

ZAŁĄCZNIK I

ZAKRES, DEFINICJE, WNIOSEK O HOMOLOGACJĘ TYPU EWG CZĘŚCI, SPECYFIKACJE OGÓLNE, BADANIA I ZGODNOŚĆ PRODUKCJI

1. ZAKRES

1.1. Niniejszą dyrektywę stosuje się do zagłówków:

— stanowiących integralną część oparcia siedzenia, lub

— przeznaczonych do zamontowania na siedzeniu,

w pojazdach silnikowych odpowiadających definicji przedstawionej w art. 9 i przeznaczonych do wykorzystywania niezależnie od siebie, tj. w charakterze indywidualnego wyposażenia siedzeń, przez dorosłych użytkowników zajmujących przednie siedzenia pojazdu.

2. DEFINICJE

2.1. **Typ pojazdu w odniesieniu do zagłówków**

„Typ pojazdu w odniesieniu do zagłówków" oznacza pojazdy, które nie różnią się pod istotnymi względami takimi jak:

2.1.1. kształty i rozmiary wewnętrzne nadwozia, stanowiące miejsce pasażera; oraz

2.1.2. typy i rozmiary siedzeń.

2.2. **Zagłówek**

„Zagłówek" oznacza urządzenie, które ma na celu ograniczenie przemieszczania się do tyłu głowy osoby zajmującej siedzenie względem jej tułowia tak, by w razie wypadku ograniczyć ryzyko uszkodzeń szyjnego odcinka kręgosłupa. Urządzenie to może stanowić bądź też może nie stanowić integralnej części oparcia siedzenia.

2.3. **Typ siedzenia**

„Typ siedzenia" oznacza siedzenia, które nie różnią się wymiarami, jeżeli chodzi o szkielet konstrukcji lub obicia, które jednak mogą różnić się od siebie pod względem wykończenia i koloru.

2.4. **Typ zagłówka**

„Typ zagłówka" oznacza zagłówki, które nie różnią się wymiarami, jeżeli chodzi o szkielet konstrukcji lub obicia, które jednak mogą różnić się od siebie pod względem wykończenia, koloru i obicia.

2.5. **Punkt H**

(patrz załącznik II).

2.6. **Punkt R lub punkt odniesienia miejsca siedzącego**

(patrz załącznik II).

2.7. **Linia odniesienia R**

„Linia odniesienia R" oznacza prostą, która przy zastosowaniu do badań manekina o masie i rozmiarach dorosłej osoby płci męskiej lub też manekina o identycznych cechach, przechodzi przez punkt połączenia kości udowej z miednicą oraz punkt połączenia szyi z klatką piersiową. Dla manekina, określonego w sekcji 3 załącznika III dyrektywy Rady 77/649/EWG z dnia 27 września 1977 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do pola widzenia kierowców pojazdów silnikowych [1], do której odwołanie znajduje się w załączniku II do niniejszej dyrektywy, linią odniesienia jest

[1] Dz.U. C 267 z 19.10.1977, str. 1.

▼B

linia wskazana na rys. 1 w dodatku do załącznika III do dyrektywy 77/649/EWG.

2.8. **Linia głowy**

„Linia głowy” oznacza prostą przechodzącą przez środek ciężkości głowy oraz punkt połączenia szyi z klatką piersiową. Jeżeli głowa znajduje się w pozycji spoczynku, linia ta stanowi przedłużenie linii odniesienia.

3. WNIOSEK O HOMOLOGACJĘ TYPU EWG CZĘŚCI

3.1. Wniosek o homologację typu EWG części musi zostać złożony przez posiadacza nazwy handlowej lub znaku towarowego siedzenia lub zagłówka, lub przez jego upoważnionego przedstawiciela.

3.2. Do wniosku należy dołączyć trzy egzemplarze niżej wymienionych dokumentów:

3.2.1. szczegółowy opis zagłówka, z uwzględnieniem rodzaju materiału lub materiałów zastosowanych do obicia siedzeń oraz, w razie potrzeby, usytuowania i opisu wsporników i części mocowania stosowanych do typu lub typów siedzeń, których dotyczy wniosek o homologację typu części w odniesieniu do zagłówków;

3.2.2. szczegółowy opis typu lub typów siedzeń, których dotyczy wniosek o homologację typu części w odniesieniu do zagłówków;

3.2.3. szczegółowy opis typu lub typów pojazdu, w którym mają zostać zamontowane siedzenia, określone w 3.2.2.;

3.2.4. Rysunki wymiarowane charakterystycznych części siedzenia i zagłówka.

3.3. Służbie technicznej odpowiedzialnej za przeprowadzenie testów należy dostarczyć:

3.3.1. jeżeli zagłówek stanowi integralną część siedzenia, cztery kompletne siedzenia;

3.3.2. jeżeli zagłówek ma zostać zamontowany na siedzeniu:

3.3.2.1. dwa egzemplarze siedzeń każdego z typów, do których zagłówek ma zostać zamontowany;

3.3.2.2. 4 + 2n zagłówków, gdzie n oznacza liczbę typów siedzenia, do którego ma zostać zamontowany zagłówek.

3.4. Służba techniczna odpowiedzialna za przeprowadzenie testów homologacji może zażądać:

3.4.1. dostarczenia określonych części lub określonych próbek zastosowanych materiałów i/lub

3.4.2. dostarczenia pojazdów typu lub typów określonych w 3.2.3.

4. OZNAKOWANIE

4.1. Urządzenia zgłoszone do homologacji typu części muszą:

4.1.1. być opatrzone w sposób czytelny i nieusuwalny nazwą handlową lub znakiem towarowym składającego wniosek;

4.1.2. posiadać odpowiednie miejsce na bocznej płaszczyźnie na umieszczenie znaku homologacji typu części: miejsce to musi zostać przedstawione na rysunkach określonych w 3.2.4.

4.2. Jeżeli zagłówek stanowi integralną część siedzenia, oznakowanie określone w 4.1.1. oraz 4.1.2. musi zostać umieszczone w tej części siedzenia, która spełnia rolę zagłówka.

(5.)

▼B

6. SPECYFIKACJE OGÓLNE

6.1. Zagłówki zamontowane w pojeździe nie mogą stanowić dodatkowego źródła zagrożenia dla kierowcy i pasażerów pojazdu. W szczególności, niezależnie od pozycji, w której jest ustawiony, zagłówek nie może posiadać szorstkich powierzchni ani ostrych krawędzi, które mogłyby zwiększyć ryzyko lub zakres obrażeń osób zajmujących siedzenia. Te części zagłówka, które znajdują się w zdefiniowanej poniżej strefie uderzenia muszą rozpraszać energię w sposób szczegółowo przedstawiony w załączniku V do niniejszej dyrektywy:

6.1.1. granice strefy uderzenia wyznaczają po bokach dwie pionowe płaszczyzny wzdłużne przebiegające w odległości 70 mm po obu stronach płaszczyzny symetrii danego siedzenia;

6.1.2. strefę uderzenia wytycza od góry część zagłówka usytuowana powyżej płaszczyzny prostopadłej do linii odniesienia R i odległej od punktu R o 635 mm.

6.2. Części przednia i tylna zagłówka usytuowane poza tymi pionowymi płaszczyznami wzdłużnymi muszą być wyścielane, tak by uniemożliwić stykanie się głowy z częściami składowymi szkieletu konstrukcji, których promień zakrzywienia w tej strefie musi wynosić nie mniej niż 5 mm.

6.3. Zagłówek musi zostać zamocowany na siedzeniu w taki sposób, by pod naciskiem głowy w czasie badania żaden ze sztywnych i niebezpiecznych części konstrukcji nie przebił warstwy wyściełającej zagłówek, mocowania lub oparcia.

6.4. Wysokość zagłówka, mierzona jak przedstawiono w 7.2., musi wynosić nie mniej niż 700 mm powyżej punktu odniesienia siedzenia R.

6.5. W przypadku zagłówków o regulowanej wysokości, wysokość części służącej za oparcie dla głowy, mierzona jak przedstawiono w 7.2., musi wynosić nie mniej niż 100 mm.

6.6. W przypadku zagłówków o stałej wysokości, między oparciem a zagłówkiem nie może być żadnej szczeliny o szerokości większej niż 50 mm. Dla zagłówków o regulowanej wysokości, odległość między zagłówkiem a szczytem siedzenia w pozycji opuszczonej nie może przekraczać 25 mm.

6.7. Szerokość zagłówka musi być taka, by zapewnić właściwe oparcie dla głowy osobie siedzącej w normalnej pozycji. Na płaszczyźnie pomiaru szerokości, szczegółowo określonej w 7.3, zagłówek musi wystawać na odległość co najmniej 85 mm z jednej i drugiej strony płaszczyzny symetrii siedzenia, dla którego przeznaczony jest zagłówek; odległość ta mierzona jest zgodnie z 7.3.

6.8. Zagłówek oraz jego zamocowanie muszą być takie, by maksymalne przemieszczenie głowy do tyłu, na jakie pozwala zagłówek, zmierzone przy zastosowaniu metody statystycznej przewidzianej w 7.4. było mniejsze niż 102 mm.

6.9. Zagłówek oraz jego zamocowanie muszą być wystarczająco wytrzymałe by móc bez odkształceń znieść obciążenie szczegółowo określone w ppkt 7.4.3.7.

7. BADANIA

7.1. **Sprawdzenie punktu R siedzenia, w którym na stałe umocowany jest zagłówek**

Sprawdzenia dokonuje się zgodnie z wymogami załącznika II.

7.2. **Określanie wysokości zagłówka**

7.2.1. Wszystkie linie nanosi się na płaszczyznę symetrii danego miejsca siedzącego; punkt przecięcia tej płaszczyzny z siedzeniem wytycza obrys zagłówka i oparcia siedzenia (patrz załącznik III, rys. 1).

7.2.2. Na siedzeniu w normalnej pozycji umieszcza się manekina odpowiadającego dorosłej osobie płci męskiej lub manekina określonego w sekcji 3 załącznika II do dyrektywy 77/649/EWG. Jeżeli można regulować nachylenie oparcia, ustawia się je w pozycji, w której kąt wychylenia

▼B

w tył linii odniesienia tułowia manekina jest najbliższy 25 w stosunku do pionu.

7.2.3. Dla danego miejsca siedzącego wykreśla się na płaszczyźnie określonej w 7.2.1. rzut linii odniesienia manekina określonego w 7.2.1. załącznika III do dyrektywy 77/649/EWG. Następnie wykreśla się styczną S do krawędzi zagłówka, prostopadłą do linii odniesienia.

7.2.4. Odległość h od punktu R do stycznej S odzwierciedla wysokość, jaką należy uwzględnić przy wprowadzaniu przepisu pkt 6.4.

7.3. **Określanie szerokości zagłówka**

(patrz załącznik III, rys. 2).

7.3.1. Płaszczyzna S_1 prostopadła do linii odniesienia i umieszczona 65 mm poniżej stycznej S, określonej w 7.2.3., przecina zagłówek, wyznaczając sekcję o obrysie C. Na płaszczyznę S_1 przenosi się proste styczne do C odzwierciedlające punkt przecięcia płaszczyzn pionowych (P i P'), równoległych do płaszczyzny symetrii danego miejsca siedzącego.

7.3.2. Szerokość zagłówka brana pod uwagę w stosowaniu wymogów pkt 6.7. jest równa odległości L między liniami płaszczyzn P i P' na płaszczyźnie S_1.

7.3.3. Szerokość zagłówka musi również zostać wyznaczona w odległości 635 mm powyżej punktu odniesienia siedzenia, przy czym odległość tę mierzy się wzdłuż linii odniesienia.

7.4. **Ocena skuteczności urządzenia**

7.4.1. Skuteczność zagłówka sprawdza się na podstawie badania statycznego opisanego poniżej.

7.4.2. *Przygotowanie badania*

7.4.2.1. Zagłówek niestanowiący integralnej części siedzenia umieszcza się w najwyższej pozycji.

7.4.3. *Wykonanie badania*

7.4.3.1. Wszystkie wykresy wykonuje się na pionowej płaszczyźnie symetrii miejsca siedzącego objętego badaniem (patrz załącznik IV).

7.4.3.2. Na płaszczyznę, określoną w ppkt 7.4.3.1, nanosi się rzut linii odniesienia R.

7.4.3.3. Przesuniętą linię odniesienia R_1 wytycza się, oddziałując na plecy manekina, określonego w załączniku III do dyrektywy 77/649/EWG, siłą początkową 37,3 mdaN, odtwarzającą moment ku tyłowi wokół punktu R.

7.4.3.4. Prostopadle do przesuniętej linii odniesienia R_1 i na odległość 65 mm poniżej szczytu zagłówka, oddziałuje się za pośrednictwem kulistej głowy o średnicy 165 mm siłą początkową wytwarzającą moment 37,3 mdaN wokół punktu R.

7.4.3.5. Wytycza się styczną Y do kulistej głowy, równoległą do przesuniętej linii odniesienia R_1.

7.4.3.6. Należy zmierzyć odległość X między styczną Y i przesuniętą linią odniesienia R_1. Wymóg zawarty w pkt 6.8 uważa się za spełniony jeżeli odległość X jest mniejsza niż 102 mm.

7.4.3.7. Obciążenie wstępne, określone w 7.4.3.4 zwiększa się do wartości 89 daN, chyba że wcześniej dojdzie do załamania się siedzenia lub oparcia.

8. ZGODNOŚĆ PRODUKCJI

(8.1.)

(8.2.)

(8.3.)

8.4. Zagłówki pobrane do kontroli zgodności z homologowanym typem muszą zostać poddane co najmniej badaniu opisanemu w sekcji 7.

(9.)

▼B

10. INSTRUKCJE

Do każdego zagłówka zgodnego z homologowanym typem zagłówka producent dostarcza dane typów i cechy siedzeń, dla których zagłówek został homologowany, oraz, gdzie stosowne, wskazówki dla użytkownika zagłówka dotyczące jego właściwego zamontowania na tych siedzeniach.

▼B

ZAŁĄCZNIK II

PROCEDURA WYZNACZANIA PUNKTU „H” I RZECZYWISTEGO KĄTA NACHYLENIA OPARCIA ORAZ SPRAWDZANIA WZGLĘDNEJ POZYCJI PUNKTÓW R I H I STOSUNKU MIĘDZY ZAŁOŻONYM A RZECZYWISTYM KĄTEM NACHYLENIA OPARCIA

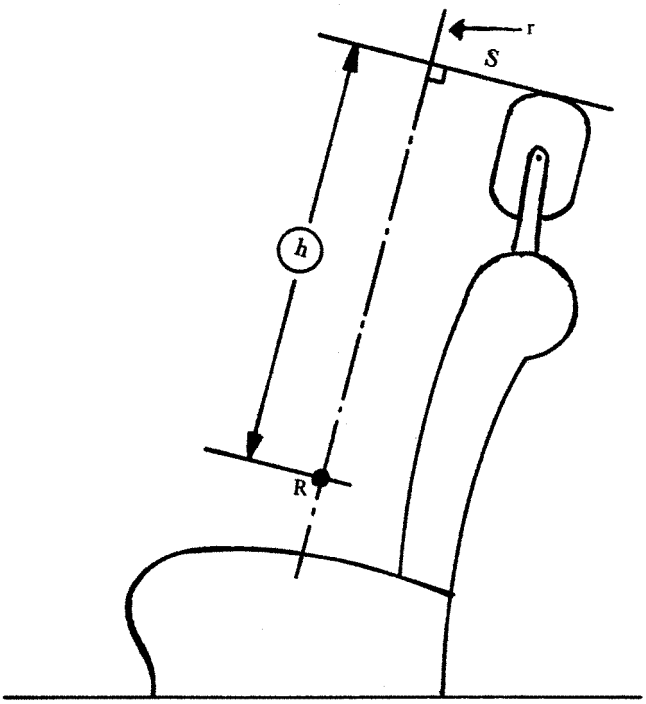
Stosuje się załącznik III do dyrektywy 77/649/EWG.

▼B

ZAŁĄCZNIK III

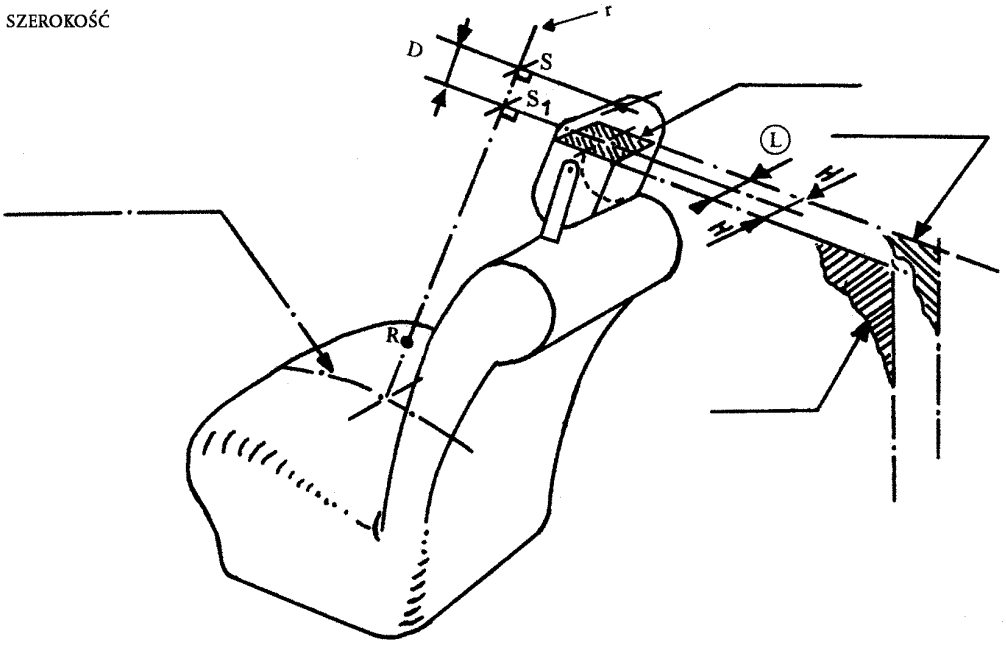
OKREŚLANIE WYSOKOŚCI I SZEROKOŚCI ZAGŁÓWKA

WYSOKOŚĆ



Rysunek 1

SZEROKOŚĆ

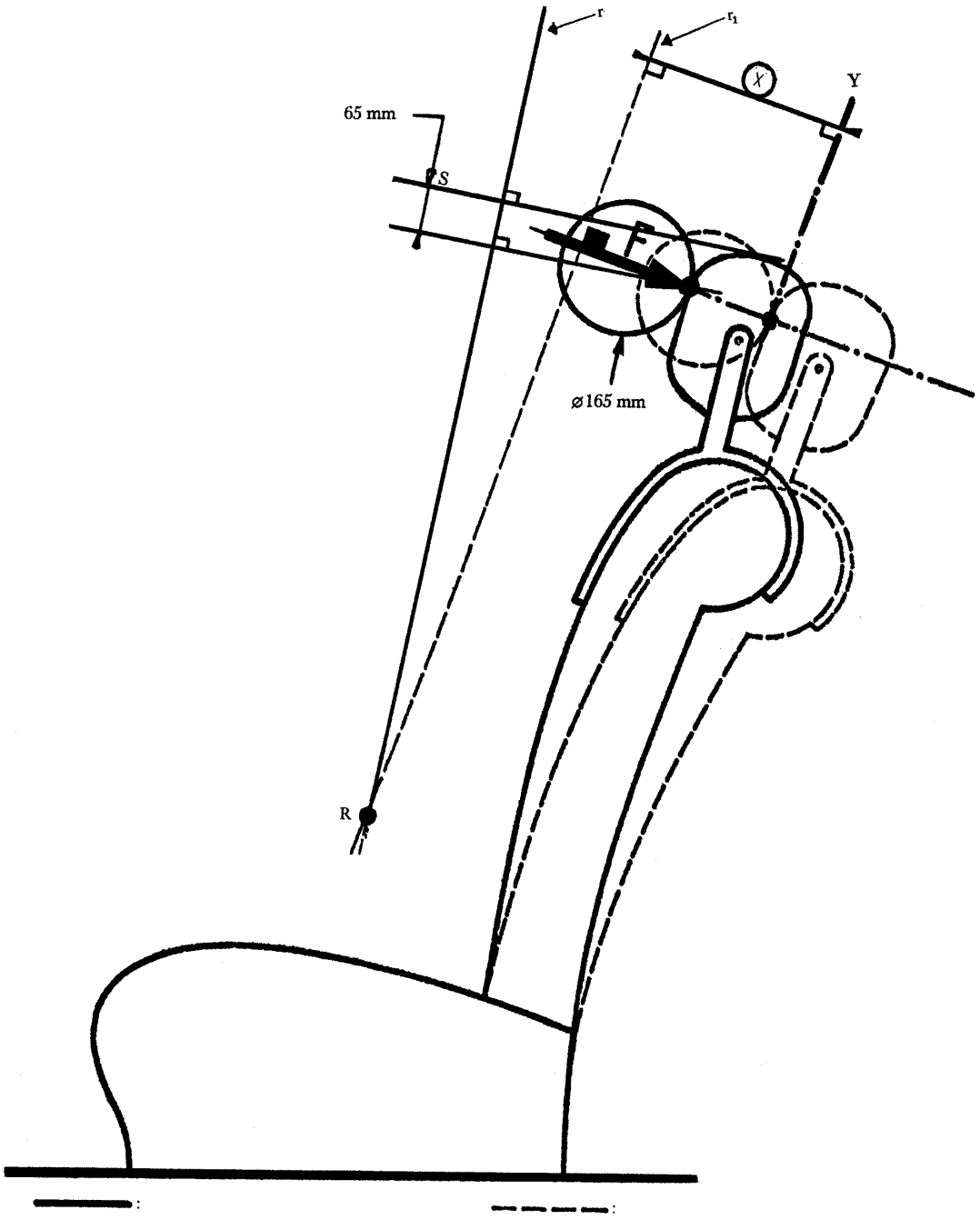


Rysunek 2

▼B

ZAŁĄCZNIK IV

SZCZEGÓŁY DOTYCZĄCE LINII NANOSZONYCH I POMIARÓW WYKONYWANYCH W CZASIE TESTU



▼B

ZAŁĄCZNIK V

PROCEDURA BADAWCZA OKREŚLANIA STOPNIA ROZPROSZENIA ENERGII

1. MONTAŻ, APARATURA BADAWCZA, URZĄDZENIA REJESTRUJĄCE ORAZ PROCEDURA

1.1. **Montaż**

Zagłówek musi być zamontowany i poddany badaniu na siedzeniu pojazdu, dla którego jest przeznaczony. Siedzenie przymocowuje się mocno do stanowiska badawczego tak, by nie przemieszczało się pod wpływem uderzenia.

1.2. **Aparatura badawcza**

1.2.1. Aparatura ta składa się z wahadła, którego oś podtrzymywana jest przez łożyska kulkowe i którego masa zredukowana ([1]) w środku uderzenia wynosi 6,8 kg. Na dolnym końcu wahadła umieszcza się model głowy wykonany ze sztywnych materiałów, o średnicy 165 mm, którego środek pokrywa się ze środkiem uderzenia wahadła.

1.2.2. Model głowy wyposażony jest w dwa przyspieszeniomierze oraz w prędkościomierz, dostosowane do pomiaru wartości w kierunku uderzenia.

1.3. **Urządzenia rejestrujące**

Wykorzystywane urządzenia rejestrujące muszą pozwolić na dokonanie pomiarów z następującymi stopniami dokładności:

1.3.1. *Przyspieszenie:*

— dokładność: ±5 % wartości rzeczywistej,

— charakterystyka częstotliwościowa: do 1000 Hz

— wrażliwość poprzeczna: <5 % wartości najniższego punktu skali.

1.3.2. *Prędkość:*

— dokładność: ±2,5 % wartości rzeczywistej,

— wrażliwość: 0,5 km/godz.

1.3.3. *Zapis w czasie:*

— urządzenia muszą pozwolić na rejestrowanie zjawiska przez cały czas jego trwania oraz na odczytanie wyniku z dokładnością do jednej tysięcznej sekundy,

— początek zderzenia w chwili pierwszego zetknięcia się formy głowy z testowanym zagłówkiem jest identyfikowany w zapisie służącym do interpretacji wyników badania.

1.4. **Procedura badawcza**

1.4.1. Powierzchnia poddawana badaniu musi być usytuowana tak, by wahadło uderzało w powierzchnię prostopadle do danego punktu.

1.4.2. Forma głowy musi uderzyć o część poddawaną testowi z prędkością 24,1 km/h; prędkość tę osiąga się dzięki samemu oddziaływaniu energii napędu lub poprzez zastosowanie dodatkowego urządzenia napędowego.

2. WYNIKI

W trakcie badań wykonywanych według wyżej określonej procedury, przyspieszenie ujemne formy głowy nie może przekroczyć 80 g w sposób ciągły przez więcej niż 3 milisekundy. Wartość przyspieszenia ujemnego, którą należy przyjąć, jest średnią wartości wynikających z pomiarów dwóch opóźnieniomierzy.

([1]) Zredukowana masa „mr” wahadła jest odnoszona do całkowitej masy wahadła „m”, w odległości „a” między środkiem uderzenia i osią obrotu oraz w odległości „l” między środkiem ciężkości a osią obrotu przy pomocy wzroru $m_r = m\frac{l}{a}$.

▼B

3. PROCEDURY RÓWNOWAŻNE

3.1. Dopuszcza się zastosowanie równoważnych procedur badawczych pod warunkiem że umożliwiają one otrzymanie wyników wymaganych na mocy sekcji 2.

3.2. Podmiot, który zastosuje metodę inną niż opisana w sekcji 1 ma obowiązek wykazania, że jest to metoda z nią równoważna.

▼B

ZAŁĄCZNIK VI

ZNAK HOMOLOGACJI TYPU EWG CZĘŚCI

1. PRZEPISY OGÓLNE

1.1. Znak homologacji typu EWG części składa się z:

1.1.1. prostokąta wewnątrz którego umieszcza się literę „e” poprzedzającą numer lub litery Państwa Członkowskiego, które przyznało homologację typu EWG części:

▼A2

1 w przypadku Niemiec

2 w przypadku Francji

3 w przypadku Włoch

4 w przypadku Niderlandów

6 w przypadku Belgii

9 w przypadku Hiszpanii

11 w przypadku Wielkiej Brytanii

13 w przypadku Luksemburga

DK w przypadku Danii

▼M1

EL w przypadku Grecji

▼A2

IRL w przypadku Irlandii

P w przypadku Portugalii

▼A3

12 w przypadku Austrii

17 w przypadku Finlandii

5 w przypadku Szwecji

▼A4

8 w przypadku Republiki Czeskiej

29 w przypadku Estonii

CY w przypadku Cypru

32 w przypadku Łotwy

36 w przypadku Litwy

7 w przypadku Węgier

MT w przypadku Malty

20 w przypadku Polski

26 w przypadku Słowenii

27 w przypadku Słowacji

▼M2

34 w przypadku Bułgarii

19 w przypadku Rumunii.

▼B

1.1.2. musi także zawierać numer homologacji typu EWG części, który odpowiada numerowi świadectwa homologacji typu EWG części wydanego dla danego typu zagłówka; numer ten umieszcza się w pobliżu prostokąta;

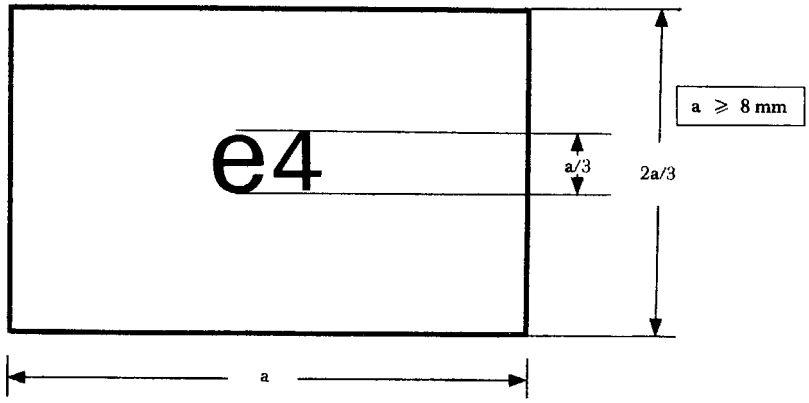
1.1.3. w przypadku gdy zagłówek stanowi integralną część oparcia siedzenia, numer homologacji EWG jest poprzedzony literą „l” oraz myślnikiem.

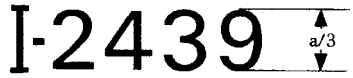
1.2. Znak homologacji typu EWG części musi być czytelny i nieusuwalny.

▼B

2. DWA PRZYKŁADY ZNAKÓW HOMOLOGACJI TYPU EWG CZĘŚCI

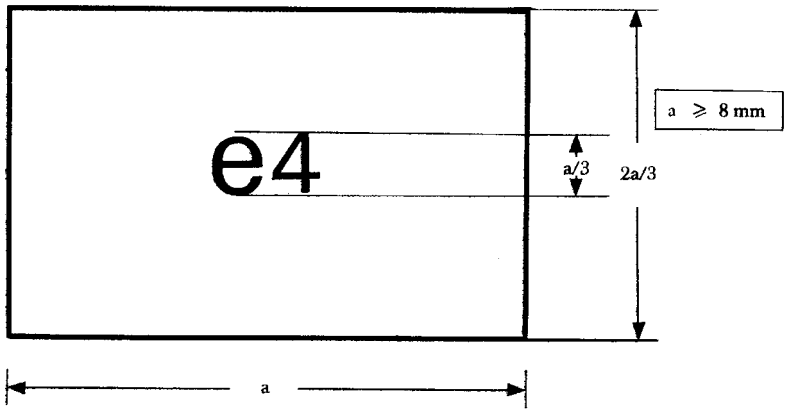
2.1. **Znak homologacji typu EWG zagłówka stanowiącego integralną część siedzenia**





Powyższy znak homologacji typu EWG umieszczony na jednym lub na kilku zagłówkach stanowiących integralną część siedzenia, wskazuje, że dany typ siedzenia uzyskał homologację w odniesieniu do zagłówków w Niderlandach (e 4) pod numerem 2439.

2.2. **Znak homologacji typu EWG zagłówka niestanowiącego integralnej części siedzenia**





Powyższy znak homologacji typu EWG umieszczony na zagłówku wskazuje, że chodzi o zagłówek niestanowiący integralnej części siedzenia, który uzyskał homologację w Niderlandach pod numerem 2439.

▼B

ZAŁĄCZNIK VII

WZÓR HOMOLOGACJI TYPU EWG CZĘŚCI

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

Nazwa urzędu

Zgłoszenie dotyczące udzielenia, odmowy udzielenia lub wycofania homologacji typu EWG części w odniesieniu do zagłówka, niezależnie od tego czy włączonego czy niewłączonego do siedzenia

Zatwierdzenie typu EWG części nr .....

1. Nazwa handlowa lub znak towarowy .....
2. Nazwa i adres producenta .....

   .....
3. Jeżeli właściwe, nazwa i adres upoważnionego przedstawiciela producenta .....

   .....
4. Data zgłoszenia do homologacji typu EWG części .....
5. Służba techniczna przeprowadzająca testy homologacji typu EWG części .....

   .....
6. Krótki opis zagłówka [1].....

   .....

   .....
7. Typ i cechy charakterystyczne siedzenia, dla którego zagłówek jest przeznaczony lub w który jest włączony .....

   .....
8. Typy pojazdów, do których zagłówek może zostać zamontowany lub dla których jest przeznaczony .....
9. Data wydania sprawozdania przez służbę techniczną .....
10. Numer sprawozdania wydanego przez służbę techniczną .....
11. Homologacja typu EWG części w odniesieniu do zagłówka, włączonego lub niewłączonego, zostaje niniejszym udzielona/odrzucona [2]
12. Miejsce .....
13. Data .....
14. Podpis .....
15. Następujące dokumenty, opatrzone numerem homologacji typu EWG części podanym powyżej, zostały dołączone do świadectwa homologacji typu EWG:

    ..... rysunki, schematy oraz zdjęcia siedzeń, dla których przeznaczony jest zagłówek lub do których jest włączony.
16. Uwagi .....

    .....

---

[1] W przypadku zagłówka włączonego do siedzenia niniejsza sekcja nie musi zostać wypełniona jeżeli konieczne cechy charakterystyczne zostały podane w sekcji 8.

[2] Niepotrzebne skreślić.