

II

(Akty o charakterze nieustawodawczym)

AKTY PRZYJĘTE PRZEZ ORGANY UTWORZONE NA MOCY UMÓW MIĘDZYNARODOWYCH

Jedynie oryginalne teksty EKG ONZ mają skutek prawny w świetle międzynarodowego prawa publicznego. Status i datę wejścia w życie niniejszego regulaminu należy sprawdzać w najnowszej wersji dokumentu EKG ONZ dotyczącego statusu TRANS/WP.29/343/, dostępnej pod adresem:

<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29fdocsts.html>

Regulamin nr 61 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) — Jednolite przepisy dotyczące homologacji pojazdów użytkowych w zakresie ich wystających elementów zewnętrznych znajdujących się przed tylną ścianą kabiny

Objmujący wszystkie obowiązujące teksty, w tym:

suplement nr 1 do pierwotnej wersji regulaminu – data wejścia w życie: 10 października 2006 r.

SPIS TREŚCI

REGULAMIN

1. Dziedzina i zakres stosowania
2. Definicje
3. Wystąpienie o homologację
4. Homologacja
5. Specyfikacje ogólne
6. Wymagania szczegółowe
7. Modyfikacja typu pojazdu
8. Zgodność produkcji
9. Sankcje z tytułu niezgodności produkcji
10. Ostateczne zaniechanie produkcji
11. Nazwy i adresy placówek technicznych upoważnionych do przeprowadzania badań homologacyjnych oraz nazwy i adresy organów administracji.

ZAŁĄCZNIKI

- Załącznik 1 – Zawiadomienie dotyczące udzielenia, odmowy udzielenia, rozszerzenia lub cofnięcia homologacji lub ostatecznego zaniechania produkcji typu pojazdu w zakresie jego wystających elementów zewnętrznych zgodnie z regulaminem nr 61
- Załącznik 2 – Rozmieszczenie znaków homologacji
- Załącznik 3 – Procedura obowiązująca przy wyznaczaniu punktu „H” i rzeczywistego kąta pochylenia oparcia oraz przy sprawdzaniu ich stosunku do punktu „R” i do konstrukcyjnego kąta pochylenia oparcia
- Załącznik 4 – Pomiary wystających elementów zewnętrznych i odstępów

1. DZIEDZINA I ZAKRES STOSOWANIA

- 1.1. Niniejszy regulamin stosuje się do wystających elementów zewnętrznych pojazdów ciężarowych kategorii N₁, N₂ i N₃ ⁽¹⁾, ograniczonych do „powierzchni zewnętrznej” zgodnie z podaną poniżej definicją.

Nie ma on zastosowania do wstecznych lusterek zewnętrznych, włącznie z ich trzonkami, ani do elementów wyposażenia, takich jak anteny czy bagażniki zewnętrzne.

- 1.2. Celem niniejszego regulaminu jest zmniejszenie ryzyka zranienia albo zmniejszenia rozmiaru uszkodzeń ciała osób, które zetkną się z zewnętrzną powierzchnią pojazdu w przypadku zderzenia.

2. DEFINICJE

Do celów niniejszego regulaminu:

- 2.1. „powierzchnia zewnętrzna” oznacza część pojazdu znajdującą się przed tylną ścianą kabiny pojazdu, zdefiniowaną w pkt 2.5, z wyjątkiem samej tylnej ściany, i obejmuje takie części, jak błotniki przednie, zderzaki przednie i przednie koła;

- 2.2. „homologacja pojazdu” oznacza homologację typu pojazdu w odniesieniu do jego wystających elementów zewnętrznych;

- 2.3. „typ pojazdu” oznacza pojazdy silnikowe, które nie różnią się w istotnym stopniu w elemencie, jakim jest „powierzchnia zewnętrzna”;

- 2.4. „kabina” oznacza tę część karoserii, która stanowi pomieszczenie dla kierowcy i pasażera, łącznie z drzwiami;

- 2.5. „tylna ściana kabiny” oznacza tylną część zewnętrznej powierzchni pomieszczenia kierowcy i pasażera. Jeśli nie jest możliwe określenie miejsca „tylnej ściany kabiny”, to do celów niniejszego regulaminu określono ją jako pionową płaszczyznę poprzeczną umieszczoną 50 cm za punktem R siedzenia kierowcy, przy czym jeżeli pozycja siedzenia może być regulowana, to siedzenie ustawione jest w jego najbardziej odsuniętej do tyłu pozycji umożliwiającej kierowanie pojazdem (zob. załącznik 3). Jednakże producent może, za zgodą placówki technicznej, wystąpić o określenie innej odległości, jeśli jest w stanie wykazać, że odległość 50 cm jest niewłaściwa dla danego pojazdu ⁽²⁾;

- 2.6. „płaszczyzna odniesienia” oznacza płaszczyznę poziomą przechodzącą przez środek przednich kół lub płaszczyznę poziomą umiejscowioną na wysokości 50 cm ponad podłożem, w zależności od tego, która z nich znajduje się niżej;

- 2.7. „linia podłogi” oznacza linię wyznaczoną w następujący sposób:

Wokół zewnętrznej powierzchni obciążonego pojazdu obraca się stożek o osi pionowej i nieokreślonej wysokości, którego kąt nachylenia poboczniczy wynosi 15°, w taki sposób, aby utrzymać styczność z zewnętrzną powierzchnią nadwozia w jego najniższym punkcie. Linię podłogi stanowi geometryczny ślad punktów styczności.

Przy określaniu linii podłogi nie bierze się pod uwagę rur wydechowych lub kół, ani też funkcjonalnych elementów mechanicznych przymocowanych do podwozia, takich jak miejsce na podnośnik, elementy mocowania zawieszenia lub zaczepy służące do holowania przez dany pojazd lub jego holowania w przypadku awarii. Należy przyjąć, że wnęki kół są zakryte wymagowaną powierzchnią przyległą do zewnętrznych powierzchni. Zderzaki przednie bierze się pod uwagę przy określaniu linii podłogi. W zależności od typu pojazdu ślad linii podłogi może znajdować się przy krawędzi zewnętrznej profilu zderzaka lub przy płycie nadwozia poniżej zderzaka. Tam gdzie istnieją jednocześnie co najmniej dwa punkty styczności, przy określaniu linii podłogi przyjmuje się najniższy punkt styczności;

- 2.8. „promień krzywizny” oznacza promień łuku okręgu najbardziej zbliżonego do zaokrąglenia badanego elementu.

⁽¹⁾ Zgodnie z definicją zawartą w załączniku 7 do ujednoliconej rezolucji w sprawie budowy pojazdów (R.E.3) (dokument TRANS/WP.29/78/Rev.1/Amend.2, ostatnio zmieniony poprawką 4).

⁽²⁾ Wykorzystanie tej możliwości nie ma wpływu na zakres niniejszego regulaminu.

3. WYSTĄPIENIE O HOMOLOGACJĘ
 - 3.1. Wystąpienia o homologację typu pojazdu w odniesieniu do wystających elementów zewnętrznych dokonuje producent pojazdu lub jego należycie upoważniony przedstawiciel.
 - 3.2. Do wniosku należy dołączyć następujące dokumenty w trzech egzemplarzach:
 - 3.2.1. fotografie pojazdu z przodu i z boków;
 - 3.2.2. rysunki „powierzchni zewnętrznej”, które w opinii placówki technicznej upoważnionej do przeprowadzania badań homologacyjnych są wymagane do wykazania zgodności z przepisami pkt 5 i 6 poniżej.
 - 3.3. Składający wniosek przedstawia placówkom technicznym upoważnionym do przeprowadzania badania homologacyjnego:
 - 3.3.1. pojazd reprezentujący typ pojazdu, któremu ma zostać udzielona homologacja lub części pojazdu uznane za istotne dla przeprowadzenia kontroli oraz badań wymaganych zgodnie z niniejszym regulaminem;
 - 3.3.2. niektóre części i próbki użytych materiałów, jeśli są wymagane przez placówkę techniczną.
4. HOMOLOGACJA
 - 4.1. Homologacji danego typu pojazdu udziela się, jeżeli pojazd zgłoszony do homologacji na podstawie niniejszego regulaminu spełnia wymogi określone w pkt 5 i 6 poniżej.
 - 4.2. Każdy typ, któremu udzielono homologacji, otrzymuje numer homologacji. Dwie pierwsze cyfry numeru (obecnie są to cyfry 00 według pierwotnej wersji regulaminu) oznaczają serię poprawek uwzględniających najbardziej aktualne główne zmiany techniczne w regulaminie w czasie przyznawania homologacji. Ta sama Umawiająca się Strona nie może przydzielić tego samego numeru do tego samego typu pojazdu o innej konstrukcji zewnętrznej lub do innego typu pojazdu.
 - 4.3. Zawiadomienie o udzieleniu lub odmowie udzielenia homologacji typu pojazdu zgodnie z niniejszym regulaminem zostaje przekazane Stronom Porozumienia stosującym niniejszy regulamin w postaci formularza zgodnego ze wzorem przedstawionym w załączniku 1 do niniejszego regulaminu oraz rysunków i fotografii wymienionych w pkt 3.2.1 i 3.2.2 dostarczonych przez wnioskodawcę, w formacie nie większym niż A4 (210 × 297 mm) lub złożonych do tego formatu, w odpowiedniej skali.
 - 4.4. Na każdym pojeździe, zgodnym z typem pojazdu homologowanym zgodnie z niniejszym regulaminem, w widocznym i łatwo dostępnym miejscu określonym w formularzu homologacji umieszcza się międzynarodowy znak homologacji składający się z:
 - 4.4.1. okręgu otaczającego literę „E”, po której następuje numer wyróżniający kraj udzielający homologacji ⁽¹⁾;
 - 4.4.2. numeru niniejszego regulaminu, po którym następuje litera „R”, myślnik oraz numer homologacji, po prawej stronie okręgu opisanego w pkt 4.4.1.
 - 4.5. Jeżeli pojazd jest zgodny z typem pojazdu homologowanym na mocy innego lub kilku innych regulaminów będących załącznikami do porozumienia, w kraju, który udzielił homologacji na podstawie niniejszego regulaminu, to znak określony w pkt 4.4.1 nie musi się powtarzać. W takim przypadku numery regulaminów i homologacji oraz dodatkowe symbole wszystkich innych regulaminów, na podstawie których udzielono homologacji na mocy niniejszego regulaminu w danym kraju, umieszcza się w pionowych kolumnach na prawo od znaku określonego w pkt 4.4.1.

⁽¹⁾ 1 – Niemcy, 2 – Francja, 3 – Włochy, 4 – Niderlandy, 5 – Szwecja, 6 – Belgia, 7 – Węgry, 8 – Republika Czeska, 9 – Hiszpania, 10 – Serbia i Czarnogóra, 11 – Zjednoczone Królestwo, 12 – Austria, 13 – Luksemburg, 14 – Szwajcaria, 15 (numer wolny), 16 – Norwegia, 17 – Finlandia, 18 – Dania, 19 – Rumunia, 20 – Polska, 21 – Portugalia, 22 – Federacja Rosyjska, 23 – Grecja, 24 – Irlandia, 25 – Chorwacja, 26 – Słowenia, 27 – Słowacja, 28 – Białoruś, 29 – Estonia, 30 (numer wolny), 31 – Bośnia i Hercegowina, 32 – Łotwa, 33 (numer wolny), 34 – Bułgaria, 35 (numer wolny), 36 – Litwa, 37 – Turcja, 38 (numer wolny), 39 – Azerbejdżan, 40 – Była Jugosłowiańska Republika Macedonii, 41 (numer wolny), 42 – Wspólnota Europejska (homologacje udzielane są przez jej państwa członkowskie z użyciem właściwych im symboli EKG), 43 – Japonia, 44 (numer wolny), 45 – Australia, 46 – Ukraina, 47 – Republika Południowej Afryki, 48 – Nowa Zelandia, 49 – Cypr, 50 – Malta, 51 – Republika Korei, 52 – Maleszja i 53 – Tajlandia. Kolejne numery są przyznawane innym krajom w kolejności chronologicznej, zgodnie z datą ratyfikacji lub przystąpienia do Porozumienia dotyczącego przyjęcia jednolitych warunków homologacji oraz wzajemnego uznawania homologacji wyposażenia i części pojazdów samochodowych, a Sekretarz Generalny Organizacji Narodów Zjednoczonych powiadamia Umawiające się Strony Porozumienia o przydzielonych w ten sposób numerach.

- 4.6. Znak homologacji oraz dodatkowy symbol muszą być czytelne i nieusuwalne.
- 4.7. Znak homologacji umieszcza się na tabliczce znamionowej pojazdu zamontowanej przez producenta lub w jej pobliżu.
- 4.8. Przykłady rozmieszczenia znaków homologacji przedstawiono w załączniku 2 do niniejszego regulaminu.
5. SPECYFIKACJE OGÓLNE
- 5.1. Przepisy niniejszego regulaminu nie są stosowane do tych części „powierzchni zewnętrznej” pojazdu, które w pojeździe nieobciążonym wraz z drzwiami, oknami, wlotami itd. w pozycji zamkniętej są umieszczone:
- 5.1.1. na zewnątrz strefy, która z góry ograniczona jest poziomą płaszczyzną znajdującą się 2,00 m nad podłożem, a z dołu płaszczyzną odniesienia określoną w pkt 2.6 lub linią podłogi określoną w pkt 2.7, według wyboru producenta; lub
- 5.1.2. w taki sposób, że w warunkach statycznych nie mogą zetknąć się z kulą o średnicy 100 mm.
- 5.1.3. W przypadku gdy płaszczyzna odniesienia stanowi dolną granicę strefy, pod uwagę bierze się tylko elementy pojazdu znajdujące się między dwiema pionowymi płaszczyznami, z których jedna styka się z zewnętrzną powierzchnią pojazdu, a druga, równoległa do niej, umieszczona jest w odległości 80 mm w kierunku wnętrza pojazdu.
- 5.2. „Powierzchnia zewnętrzna” pojazdu nie może zawierać elementów skierowanych na zewnątrz, mogących zaczepić się o pieszych, rowerzystów lub motocyklistów.
- 5.3. Elementy określone w pkt 6 nie mogą zawierać skierowanych na zewnątrz spiczastych lub ostrych części ani elementów, które z uwagi na swój kształt, rozmiary, ustawienie lub twardość mogłyby zwiększyć ryzyko powstania lub zakres obrażeń u osoby, która uderzyłaby się lub otarła o powierzchnię zewnętrzną w przypadku kolizji.
- 5.4. Elementy wystające z powierzchni zewnętrznej, których twardość wynosi nie więcej niż 60 stopni w skali Shore'a, mogą mieć promień krzywizny mniejszy od wartości zalecanych w pkt 6 poniżej.
6. WYMAGANIA SZCZEGÓLNE
- 6.1. Elementy ozdobne, symbole handlowe, litery i numery oznaczeń handlowych
- 6.1.1. Elementy ozdobne, symbole handlowe, litery i numery oznaczeń handlowych nie mogą mieć promienia krzywizny mniejszego niż 2,5 mm. Wymóg ten nie jest stosowany w stosunku do tych elementów, które nie wystają więcej niż 5 mm ponad otaczającą powierzchnię. Jednakże w tym przypadku ich krawędzie skierowane na zewnątrz muszą być stępione.
- 6.1.2. Elementy ozdobne, symbole handlowe, litery i numery oznaczeń handlowych, które wystają o więcej niż 10 mm ponad otaczającą je powierzchnię, muszą cofać się, odłączać lub zginać pod działaniem siły 10 daN wywieranej na ich najbardziej wystający punkt, w dowolnym kierunku, w płaszczyźnie w przybliżeniu równoległej do powierzchni, na której są zamontowane.
- Do przyłożenia siły o wartości 10 daN używa się płasko zakończzonego stempla o średnicy nieprzekraczającej 50 mm. Jeśli jest to niemożliwe, należy zastosować równoważną metodę. Gdy elementy ozdobne cofną się, odłączą lub zagną, pozostała ich część nie może wystawać więcej niż 10 mm oraz nie może mieć żadnych spiczastych, ostrych lub tnących krawędzi.
- 6.2. Osłony reflektorów i ich oprawy
- 6.2.1. Dopuszcza się wystające osłony lub oprawy reflektorów, pod warunkiem że nie wystają na odległość ponad 30 mm w stosunku do przezroczystej powierzchni zewnętrznej reflektora, a ich promień krzywizny we wszystkich punktach wynosi co najmniej 2,5 mm.
- 6.2.2. Reflektory wysuwane muszą spełniać wymagania określone w pkt 6.2.1, zarówno w pozycji wysuniętej, jak i wsuniętej.

- 6.2.3. Przepisy pkt 6.2.1 nie są stosowane w przypadku reflektorów wsuniętych w nadwozie lub przez nie osłoniętych, pod warunkiem że karoseria spełnia wymagania określone w pkt 5.2 powyżej.
- 6.3. Osłony wlotu powietrza
Promień krzywizny elementów osłony wlotu powietrza musi być:
- nie mniejszy niż 2,5 mm, jeśli odległość między przylegającymi elementami jest większa niż 40 mm,
 - nie mniejszy niż 1 mm, jeśli odległość wynosi pomiędzy 25 a 40 mm,
 - nie mniejszy niż 0,5 mm, jeśli odległość jest mniejsza niż 25 mm.
- 6.4. Urządzenia czyszczące szyby i reflektory
- 6.4.1. Wymienione wyżej urządzenia muszą być wykonane w taki sposób, aby ramię wycieraczki posiadało osłonę o promieniu krzywizny nie mniejszym niż 2,5 mm i powierzchnię co najmniej 150 mm², mierzoną w miejscu przekroju, nie dalej niż 6,5 mm od najbardziej wysuniętego punktu.
- 6.4.2. Końcówki wylotowe spryskiwacza szyby oraz urządzenia czyszczące reflektory muszą mieć promień krzywizny nie mniejszy niż 2,5 mm. Elementy wystające mniej niż 5 mm muszą mieć stępione krawędzie skierowane na zewnątrz.
- 6.5. Elementy ochronne (zderzaki)
- 6.5.1. Końce przednich elementów ochronnych muszą być odwrócone w stronę zewnętrznej powierzchni nadwozia.
- 6.5.2. Części przednich elementów ochronnych muszą być zaprojektowane tak, aby wszystkie twarde powierzchnie wystające posiadały promień krzywizny nie mniejszy niż 5 mm.
- 6.5.3. Wyposażenie, takie jak zaczepy holownicze i wciągarki, nie może wystawać poza najbardziej wysuniętą powierzchnię zderzaka. Wciągarki mogą wystawać poza najbardziej wysuniętą powierzchnię zderzaka, pod warunkiem że w momencie, gdy nie są używane, pozostają osłonięte odpowiednią pokrywą ochronną, której promień krzywizny wynosi co najmniej 2,5 mm.
- 6.5.4. Wymogów pkt 6.5.2 nie stosuje się do elementów zderzaka lub elementów montowanych na zderzaku lub wbudowanych w zderzak, które wystają mniej niż 5 mm. Krawędzie elementów wystających mniej niż 5 mm muszą być stępione. W odniesieniu do elementów montowanych na zderzakach i wymienionych w innych punktach niniejszego regulaminu stosowane są wymagania szczegółowe zawarte w niniejszym regulaminie.
- 6.6. Klamki, zawiasy, przyciski w drzwiach, pokrywy bagażnika i komory silnika, otwory wentylacyjne, klapy i uchwyty
- 6.6.1. Powyższe elementy nie mogą wystawać bardziej niż: 30 mm w przypadku przycisków, 70 mm w przypadku uchwytów i zatrzasków pokrywy komory silnika oraz 50 mm we wszystkich pozostałych przypadkach. Ich promień krzywizny nie może być mniejszy niż 2,5 mm.
- 6.6.2. W przypadku kiedy boczne klamki drzwi wymagają obracania, muszą spełniać jeden z poniższych wymogów:
- 6.6.2.1. w przypadku klamek obracających się równoległe do płaszczyzny drzwi otwarty koniec rączki musi być skierowany do tyłu. Zakończenie takiej klamki musi być odwrócone do płaszczyzny drzwi i umieszczone w otaczającej je osłonie lub znajdować się w zagłębieniu;
- 6.6.2.2. klamki, których trzon skierowany jest w dowolnym kierunku na zewnątrz, a kierunek ten nie jest równoległy do płaszczyzny drzwi, muszą w pozycji zamknięcia być umieszczone w otaczającej je osłonie lub znajdować się w zagłębieniu. Koniec otwarty musi być skierowany do tyłu lub do dołu.

Niemniej jednak klamki niespełniające tego ostatniego warunku mogą być dopuszczone, jeśli:

- mają niezależny mechanizm zwrotny,
- w przypadku uszkodzenia mechanizmu zwrotnego nie mogą wystawać więcej niż 15 mm,
- w pozycji otwartej ich promień krzywizny jest nie mniejszy niż 2,5 mm (wymóg ten nie jest stosowany, jeśli w pozycji maksymalnego otwarcia klamka wystaje mniej niż 5 mm, w którym to przypadku krawędzie elementów skierowanych na zewnątrz muszą być stępione),
- powierzchnia ich końca mierzona nie dalej niż 6,5 mm od najbardziej wystającego punktu wynosi co najmniej 150 mm².

6.7. Stopnie i schody

Krawędzie stopni i schodów muszą być zaokrąglone.

6.8. Boczne deflektory powietrza i deszczu oraz deflektory powietrza zapobiegające powstawaniu smug na szybach

Promień krzywizny krawędzi, które mogą być skierowane na zewnątrz, musi być nie mniejszy niż 1 mm.

6.9. Krawędzie blach

Krawędzie blach są dozwolone, pod warunkiem że są zagięte w kierunku nadwozia w taki sposób, że nie mogą stykać się z kulą o średnicy 100 mm lub są zaopatrzone w osłony o promieniu krzywizny nie mniejszym niż 2,5 mm.

6.10. Nakrętki do kół, kołpaki i elementy ochronne

6.10.1. Nakrętki kół, kołpaki i elementy ochronne nie mogą mieć wystających fragmentów w kształcie żeber.

6.10.2. W przypadku gdy pojazd porusza się po linii prostej, żadna część kół, poza oponą, umieszczona powyżej płaszczyzny poziomej, przechodzącej przez oś obrotu, nie może wystawać poza rzut pionowy na płaszczyznę poziomą krawędzi ściany nadwozia znajdującej się nad kołem. Jednakże jeśli wymogi funkcjonalne to uzasadniają, elementy ochronne, które osłaniają nakrętki kół oraz piasty, mogą wystawać poza rzut pionowy krawędzi ściany nadwozia znajdującej się ponad kołem, pod warunkiem że promień krzywizny powierzchni wystającego elementu wynosi co najmniej 5 mm i występ poza pionowy rzut krawędzi ściany nadwozia znajdującej się ponad kołem w żadnym przypadku nie przekracza 30 mm.

6.10.3. Elementy ochronne spełniające wymogi pkt 6.10.2 muszą być zainstalowane, jeśli śruby lub nakrętki wystają poza rzut zewnętrznej powierzchni opony (część opony umieszczona ponad płaszczyznę poziomą przechodzącą przez oś obrotu koła).

6.11. Miejsca przeznaczone do przystawiania podnośników oraz rury wydechowe

6.11.1. Miejsca przeznaczone do przystawiania podnośników (o ile istnieją) oraz rury wydechowe nie mogą wystawać więcej niż 10 mm poza rzut pionowy linii podłogi lub rzut pionowy przecięcia płaszczyzny odniesienia z zewnętrzną płaszczyzną koła.

6.11.2. Bez względu na powyższe wymogi, rura wydechowa może wystawać więcej niż 10 mm, pod warunkiem że krawędzie są zaokrąglone na końcach, a promień krzywizny jest nie mniejszy niż 2,5 mm.

7. MODYFIKACJA TYPU POJAZDU

7.1. O każdej modyfikacji typu pojazdu należy powiadomić organ administracyjny, który udzielił homologacji danego typu pojazdu. Organ taki może wówczas:

7.1.1. uznać, że wprowadzone modyfikacje prawdopodobnie nie będą miały istotnego negatywnego skutku i że w każdym przypadku pojazd nadal spełnia wymogi; lub

7.1.2. zażądać dodatkowego sprawozdania z badania od placówki technicznej upoważnionej do przeprowadzenia badań.

7.2. O potwierdzeniu lub odmowie udzielenia homologacji, z podaniem zmian, informowane są zgodnie z procedurą określoną powyżej w pkt 4.3 Strony Porozumienia, które stosują niniejszy regulamin.

8. ZGODNOŚĆ PRODUKCJI

- 8.1. Każdy pojazd opatrzony znakiem homologacji zgodnie z niniejszym regulaminem musi być zgodny z homologowanym typem pojazdu pod względem wystających elementów zewnętrznych.
- 8.2. W celu sprawdzenia zgodności z wymaganiami określonymi w pkt 8.1 przeprowadza się wystarczającą liczbę kontroli wyrwykowych na pojazdach produkowanych seryjnie, posiadających znak homologacji wymagany zgodnie z niniejszym regulaminem.

9. SANKCJE Z TYTUŁU NIEZGODNOŚCI PRODUKCJI

- 9.1. Homologacja udzielona w odniesieniu do typu pojazdu zgodnie z niniejszym regulaminem może zostać cofnięta w razie niespełnienia wymogów pkt 6 powyżej lub gdy pojazd nie przeszedł z wynikiem pozytywnym badań określonych w załączniku 3.
- 9.2. Jeżeli Strona Porozumienia stosująca niniejszy regulamin cofnie uprzednio udzieloną homologację, musi o tym bezzwłocznie powiadomić pozostałe Umawiające się Strony stosujące niniejszy regulamin za pomocą kopii formularza homologacji, na którego końcu umieszczona jest podpisana i opatrzona datą adnotacja pisana wielkimi literami: „COFNIĘTO HOMOLOGACJĘ”.

10. OSTATECZNE ZANIECHANIE PRODUKCJI

Jeżeli posiadacz homologacji całkowicie zaprzestaje wytwarzać typ pojazdu homologowany zgodnie z niniejszym regulaminem, informuje o tym organ, który udzielił homologacji. Po otrzymaniu właściwego zawiadomienia organ ten informuje o tym pozostałe Strony porozumienia stosujące niniejszy regulamin za pomocą kopii formularza homologacji, na którego końcu umieszczona jest podpisana i opatrzona datą adnotacja pisana wielkimi literami: „ZANIECHANO PRODUKCJĘ”.

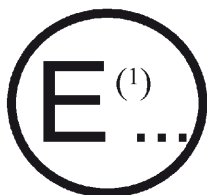
11. NAZWY I ADRESY PLACÓWEK TECHNICZNYCH UPOWAŻNIONYCH DO PRZEPROWADZANIA BADAŃ HOMOLOGACYJNYCH ORAZ NAZWY I ADRESY ORGANÓW ADMINISTRACJI

Strony Porozumienia stosujące niniejszy regulamin przekazują Sekretariatowi Organizacji Narodów Zjednoczonych nazwy i adresy placówek technicznych upoważnionych do prowadzenia badań homologacyjnych oraz nazwy i adresy organów administracji udzielających homologacji, którym należy przesłać wydane w innych krajach zawiadomienia poświadczające udzielenie, odmowę udzielenia lub cofnięcie homologacji.

ZAŁĄCZNIK 1

ZAWIADOMIENIE

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



Wydane przez: Nazwa organu administracji:

.....

.....

.....

Zawiadomienie dotyczące ⁽²⁾: UDZIELENIA HOMOLOGACJI
 ODMOWY UDZIELENIA HOMOLOGACJI
 ROZSZERZENIA HOMOLOGACJI
 COFNIECIA HOMOLOGACJI
 OSTATECZNEGO ZANIECHANIA PRODUKCJI

typu pojazdu w odniesieniu do jego wystających elementów zewnętrznych zgodnie z regulaminem nr 61.

Homologacja nr

1. Nazwa handlowa lub znak towarowy pojazdu silnikowego:
2. Typ pojazdu:
3. Nazwa i adres producenta:
4. Nazwa i adres przedstawiciela producenta (jeśli występuje):
5. Pojazd przedstawiono do homologacji dnia:
6. Placówka techniczna upoważniona do przeprowadzania badań homologacyjnych:
7. Data sprawozdania sporządzonego przez placówkę techniczną:
8. Numer protokołu sporządzonego przez tę placówkę:
9. Homologacji udzielono/odmówiono ⁽²⁾:
10. Pozycja znaku homologacji na pojeździe:
11. Pozycja tylnej ściany kabiny względem punktu R siedzenia kierowcy, w stosownych przypadkach (zob. pkt 2.5):
12. Dolna granica strefy określonej w pkt 5.1.1:
 Płaszczyzna odniesienia/linia podłogi ⁽²⁾
13. Miejsowość:
14. Data:
15. Podpis:
16. Fotografie przednich, tylnych i bocznych elementów kabiny znajdujących się przed tylną ścianą, posiadających numer homologacji wskazany powyżej, są załączone do niniejszego zawiadomienia.

⁽¹⁾ Numer wskazujący kraj, który udzielił homologacji/rozszerzył homologację/odmówił homologacji/cofnął homologację.

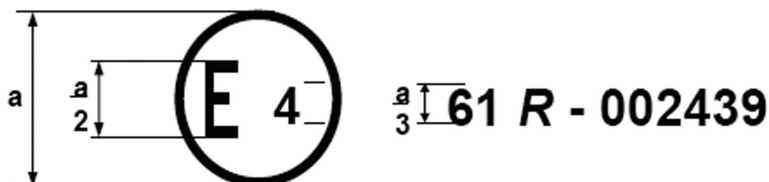
⁽²⁾ Niepotrzebne skreślić.

ZAŁĄCZNIK 2

ROZMIESZCZENIE ZNAKÓW HOMOLOGACJI

WZÓR A

(zob. pkt 4.4 niniejszego regulaminu)

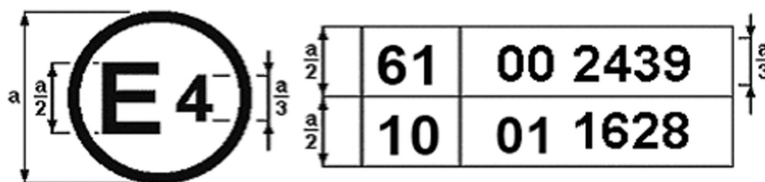


a = 8 mm min.

Powyższy znak homologacji umieszczony na pojeździe użytkowym wskazuje, że odnośny typ pojazdu uzyskał homologację w odniesieniu do wystających elementów zewnętrznych w Niderlandach (E4) zgodnie z regulaminem nr 61 pod numerem homologacji 002439. Numer homologacji wskazuje, że homologacji udzielono zgodnie z wymogami regulaminu nr 61 w wersji pierwotnej.

WZÓR B

(zob. pkt 4.5 niniejszego regulaminu)



a = 8 mm min.

Powyższy znak homologacji umieszczony na pojeździe użytkowym oznacza, że odnośny typ pojazdu uzyskał homologację w Niderlandach (E 4) zgodnie z regulaminami nr 61 i 10 (*). Cyfry numeru homologacji wskazują, że w dniu udzielenia odnośnych homologacji regulamin nr 61 nie był zmodyfikowany, a regulamin nr 10 uwzględnia już serię poprawek 01.

(*) Drugi numer podano jedynie jako przykład.

ZAŁĄCZNIK 3

Procedura obowiązująca przy wyznaczaniu punktu „H” i rzeczywistego kąta pochylenia oparcia oraz przy sprawdzaniu ich stosunku do punktu „R” i do konstrukcyjnego kąta pochylenia oparcia

1. DEFINICJE

- 1.1. Punkt „H”, który wskazuje położenie osoby siedzącej w kabinie pasażera, jest śladem, na wzdłużnej pionowej płaszczyźnie, teoretycznej osi obrotu między nogami i tułowiem człowieka, zastąpionego przez manekina opisanego w pkt 3.
- 1.2. Punkt „R” lub „punkt odniesienia siedzenia” to punkt odniesienia określony przez producenta pojazdu, który:
 - 1.2.1. posiada współrzędne określone w stosunku do konstrukcji pojazdu;
 - 1.2.2. odpowiada teoretycznemu położeniu punktu obrotu korpusu/nóg (punkt „H”) dla najniższej i najbardziej do tyłu odsuniętej normalnej pozycji w czasie jazdy lub pozycji użytkownika podanej przez producenta pojazdu dla każdego siedzenia.
- 1.3. „Kąt pochylenia oparcia” oznacza pochylenie oparcia względem pionu.
- 1.4. „Rzeczywisty kąt oparcia siedzenia” oznacza kąt utworzony przez linię pionową przechodzącą przez punkt „H” z linią odniesienia tułowia człowieka zastąpionego przez manekin opisany w pkt 3.
- 1.5. „Konstrukcyjny kąt pochylenia oparcia” oznacza kąt podany przez producenta, który:
 - 1.5.1. określa kąt oparcia siedzenia dla najniższej i najbardziej wysuniętej do tyłu pozycji za kierownicą lub pozycji użytkownika określonej przez producenta pojazdu dla każdego siedzenia;
 - 1.5.2. jest utworzony w punkcie „R” przez linię pionu i linię odniesienia torsu;
 - 1.5.3. odnosi się teoretycznie do rzeczywistego kąta oparcia siedzenia.

2. OKREŚLENIE PUNKTÓW „H” I RZECZYWISTYCH KĄTÓW OPARCIA SIEDZENIA

- 2.1. Punkt „H” oraz rzeczywisty kąt oparcia siedzenia są ustalane dla każdego siedzenia wyszczególnionego przez producenta pojazdu. Jeżeli miejsca siedzące w tym samym rzędzie mogą być uznane za podobne (kanapa, jednakowe siedzenia itd.), tylko jeden punkt „H” i jeden rzeczywisty kąt oparcia siedzenia jest określony dla każdego rzędu siedzeń, a manekin opisany w pkt 3 znajduje się w pozycji siedzącej w miejscu uznawanym za reprezentatywne dla rzędu. Tym miejscem jest:
 - 2.1.1. miejsce kierowcy w przypadku przedniego rzędu;
 - 2.1.2. siedzenie zewnętrzne w przypadku tylnego rzędu lub rzędów.
- 2.2. Podczas określania punktu „H” oraz rzeczywistego kąta oparcia siedzenia dane siedzenie jest ustawione w najniższym i najbardziej odchylonym do tyłu normalnym położeniu kierowcy lub położeniu roboczym, które zostało określone przez producenta. Oparcie siedzenia, jeżeli jego nachylenie jest regulowane, zablokowane jest zgodnie z opisem producenta lub, w przypadku braku takiego opisu, przy rzeczywistym kącie oparcia siedzenia możliwie bliskim 25° odchylenia od pozycji pionowej.

3. OPIS MANEKINA

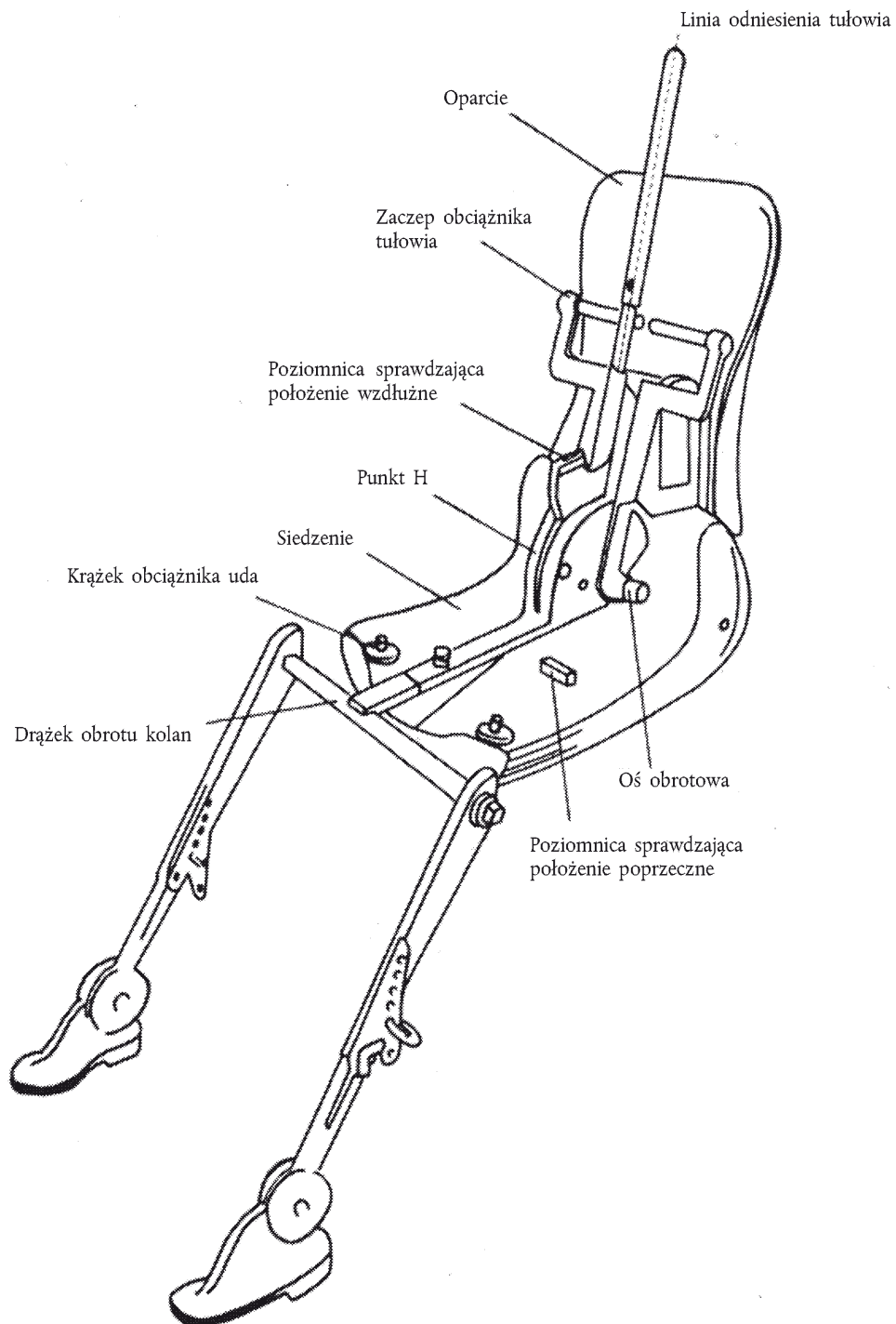
- 3.1. Używa się trójwymiarowego manekina o masie i obrysie odpowiadającym dorosłej osobie płci męskiej średniego wzrostu. Manekin ten jest przedstawiony na rysunkach 1 i 2.
- 3.2. Manekin składa się z:
 - 3.2.1. dwóch części, jednej imitującej plecy i drugiej – podstawę tułowia, obracających się na osi przedstawiającej oś obrotu między tułowiem i udami. Śladem tej osi na boku manekina jest punkt „H” manekina;
 - 3.2.2. dwóch części imitujących nogi, połączonych przegubowo z częścią imitującą podstawę tułowia; oraz
 - 3.2.3. dwóch części odpowiadających hipotetycznym stopom i połączonych z nogami za pomocą obrotowych połączeń odpowiadających hipotetycznym kostkom.
 - 3.2.4. Ponadto część odpowiadająca hipotetycznemu siedzeniu wyposażona jest w poziomnicę ułatwiającą sprawdzanie jego ustawienia poprzecznego.
- 3.3. Obciążniki ciała są przytwierdzone w odpowiednich punktach odpowiadających danym środkom ciężkości, tak aby całkowita masa manekina wynosiła do 75,6 kg. Szczegóły dotyczące ciężaru różnych obciążników są podane w tabeli na rysunku 2 w dodatku do niniejszego załącznika.

- 3.4. Linia odniesienia tułowia manekina jest odwzorowana przez linię prostą przechodzącą przez połączenie między nogą a miednicą oraz teoretycznym połączeniem między karkiem a klatką piersiową (zob. rysunek 1 w dodatku do niniejszego załącznika).
4. USTAWIENIE MANEKINA
- Trójwymiarowego manekina ustawia się w następujący sposób:
- 4.1. pojazd umieszcza się na płaszczyźnie poziomej, a siedzenia ustawia zgodnie z opisem w pkt 2.2;
- 4.2. badane siedzenie przykrywa się kawałkiem tkaniny ułatwiającym właściwe ustawienie manekina;
- 4.3. manekina sadza się na badanym siedzeniu, przy czym oś obrotowa jest prostopadła do wzdłużnej płaszczyzny symetrii pojazdu;
- 4.4. stopy manekina ustawia się w następujący sposób:
- 4.4.1. na siedzeniach przednich w taki sposób, aby poziomnica sprawdzająca poprzeczne położenie siedzenia manekina wskazywała położenie poziome;
- 4.4.2. na siedzeniach tylnych, możliwie daleko, tak aby stykały się z siedzeniami przednimi. Jeżeli stopy spoczywają na częściach podłogi, które są na różnych poziomach, stopa, która pierwsza wchodzi w kontakt z przednim siedzeniem, służy jako punkt odniesienia, druga stopa musi być natomiast ustawiona w taki sposób, aby poziomnica sprawdzająca poprzeczne położenie siedzenia manekina wskazywała położenie poziome;
- 4.4.3. jeżeli punkt H określany jest na siedzeniu środkowym, stopy ułożone są po obu stronach tunelu;
- 4.5. obciążniki należy umieścić na udach, poziomnicę sprawdzającą poprzeczne położenie siedzenia manekina musi wskazywać położenie poziome; następnie obciążniki należy umieścić na elemencie reprezentującym podstawę tułowia manekina;
- 4.6. manekina odchyła się od oparcia siedzenia za pomocą drążka obrotu kolan, a plecy manekina obraca się do przodu. Następnie manekina umieszcza się z powrotem na siedzeniu pojazdu przesuując go do tyłu na jego podstawie tułowia, aż do stwierdzenia oporu, a następnie plecy manekina opiera się o oparcie siedzenia;
- 4.7. do manekina dwukrotnie przykłada się poziome obciążenie o sile około 10 daN \pm 1 daN. Kierunek i punkt przyłożenia obciążenia wskazuje czarna strzałka na rysunku 2;
- 4.8. obciążniki należy zamocować po prawej i lewej stronie, a następnie we właściwej pozycji umieszcza się obciążniki tułowia. Poziomnica sprawdzająca poprzeczne położenie manekina musi wskazywać położenie poziome;
- 4.9. po wypoziomowaniu manekina plecy manekina należy obracać do przodu, aż obciążniki torsu znajdą się powyżej punktu „H”, tak aby wyeliminować tarcie z oparciem siedzenia;
- 4.10. plecy należy pochylić delikatnie do tyłu, umieszczając manekina w ostatecznym położeniu. Poziomnica poprzeczna manekina musi wskazywać położenie poziome. Jeżeli tak nie jest, procedurę opisaną powyżej należy powtórzyć.
5. WYNIKI
- 5.1. Jeżeli manekin został ustawiony według opisu znajdującego się w pkt 4 powyżej, punkt „H” oraz rzeczywisty kąt oparcia siedzenia pojazdu utworzone są przez punkt „H” i kąt nachylenia linii odniesienia tułowia manekina.
- 5.2. Współrzędne punktu „H” w stosunku do trzech wzajemnie prostopadłych płaszczyzn oraz rzeczywisty kąt oparcia siedzenia mierzy się dla porównania z danymi przedstawionymi przez producenta pojazdu.
6. SPRAWDZANIE WZAJEMNEGO POŁOŻENIA PUNKTÓW „R” I „H” ORAZ STOSUNKU MIĘDZY KONSTRUKCYJNYM KĄTEM OPARCIA SIEDZENIA I RZECZYWISTYM KĄTEM OPARCIA SIEDZENIA
- 6.1. Wyniki pomiarów przeprowadzonych zgodnie z pkt 5.2 dla punktu „H” i rzeczywistego kąta oparcia siedzenia należy porównać z podanymi przez producenta pojazdu współrzędnymi punktu „R” i konstrukcyjnym kątem oparcia siedzenia.
- 6.2. Względne pozycje punktu „R” i punktu „H” oraz wzajemny stosunek między konstrukcyjnym kątem oparcia siedzenia i rzeczywistym kątem oparcia siedzenia uważa się za zadowalające dla danego siedzenia, jeżeli punkt „H”, określony przez swoje współrzędne, leży w obrębie kwadratu o długości boku 50 mm, którego przekątne przecinają się w punkcie „R”, oraz jeżeli rzeczywisty kąt oparcia siedzenia nie odbiega o więcej niż 5° od konstrukcyjnego kąta oparcia siedzenia.
- 6.2.1. Jeżeli te wymogi są spełnione, punkt „R” i konstrukcyjny kąt oparcia siedzenia stosowane są do celów badania oraz, w razie potrzeby, manekin jest tak ustawiony, aby punkt „H” zbiegał się z punktem „R”, a rzeczywisty kąt oparcia siedzenia zbiegał się z konstrukcyjnym kątem oparcia siedzenia.

- 6.3. Jeżeli punkt „H” lub rzeczywisty kąt oparcia siedzenia nie spełniają wymogów pkt 6.2 powyżej, punkt „H” lub rzeczywisty kąt oparcia siedzenia ustalane są jeszcze dwukrotnie (ogółem trzykrotnie). Jeżeli rezultaty dwóch z trzech wspomnianych operacji spełniają wymogi, rezultaty badań uznaje się za zadowalające.
 - 6.4. Jeżeli co najmniej dwa spośród trzech wyników badania nie spełniają wymogów pkt 6.2, wynik badania uważa się za niezadowalający.
 - 6.5. W przypadku zaistnienia sytuacji opisanej w pkt 6.4 powyżej lub jeżeli nie jest możliwe sprawdzenie, ponieważ producent nie przedstawił informacji dotyczącej położenia punktu „R” lub dotyczącej konstrukcyjnego kąta oparcia siedzenia, może zostać wykorzystana średnia z wyników trzech badań. Średnia ta może być uznana za mającą zastosowanie we wszystkich przypadkach, w których punkt „R” lub konstrukcyjny kąt oparcia siedzenia są powoływane w niniejszym regulaminie.
-

Dodatek

ELEMENTY TRÓJWYMIAROWEGO MANEKINA



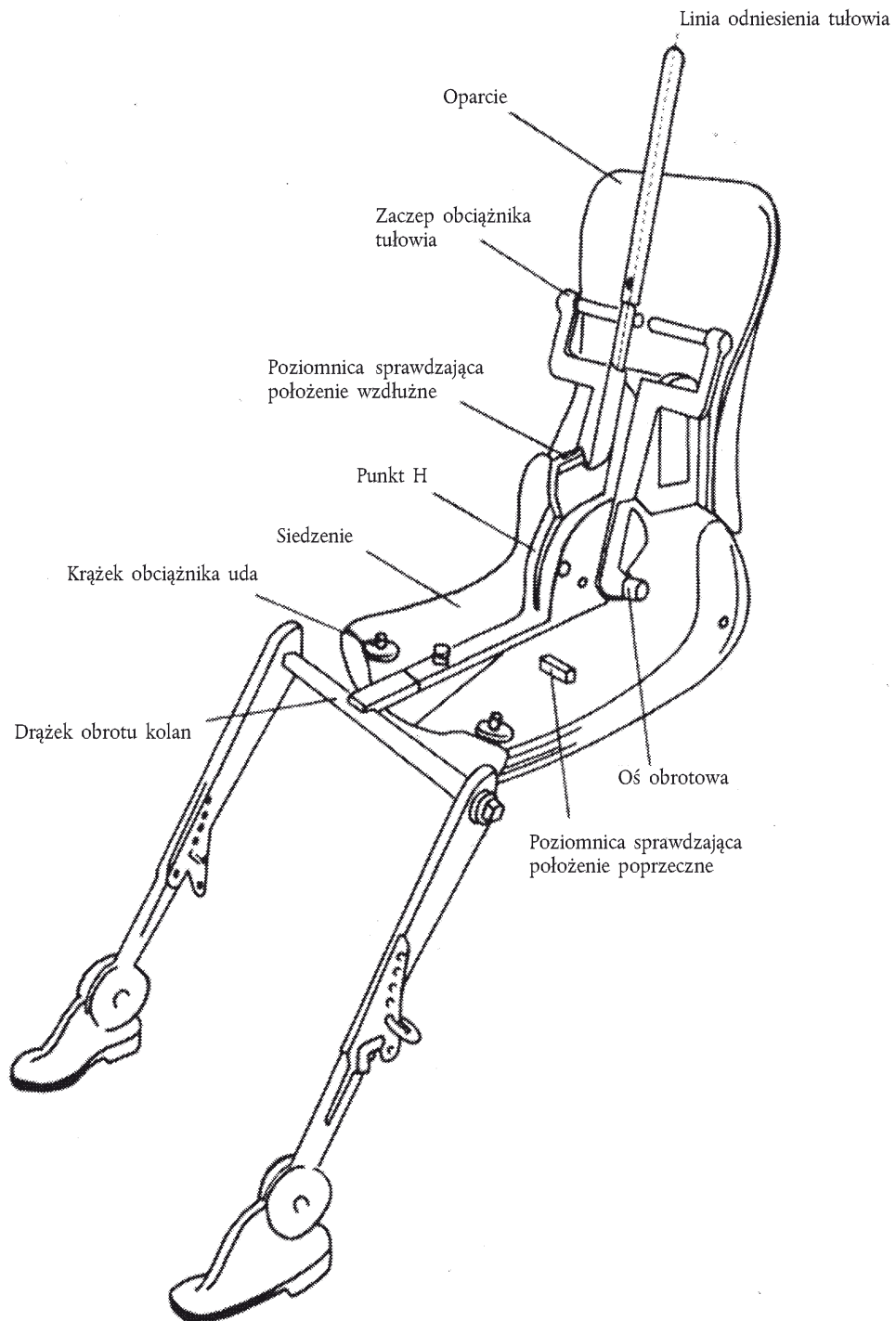
Rysunek 1

WYMIARY I MASA MANEKINA

Masa manekina

	kg
Elementy symulujące plecy i podstawę tułowia	16,6
Masa tułowia	31,2
Masa siedzenia	7,8
Masa ud	6,8
Masa nóg	13,2
Razem	75,6

Rysunek 2

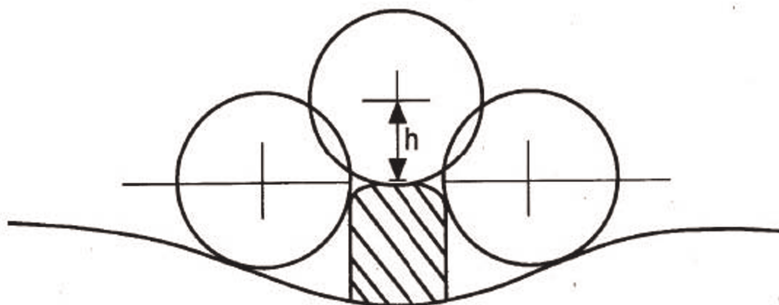


ZAŁĄCZNIK 4

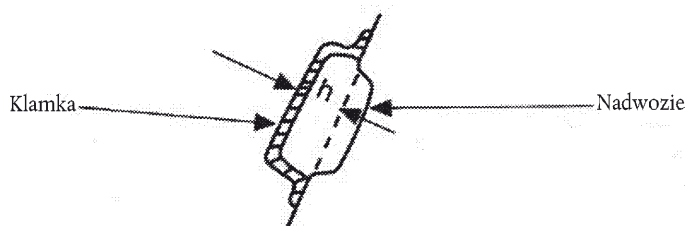
POMIARY WYSTAJĄCYCH ELEMENTÓW I ODLEGŁOŚCI

1. METODA OKREŚLANIA WYMIARÓW WYSTAJĄCEGO ELEMENTU MOCOWANEGO DO POWIERZCHNI ZEWNĘTRZNEJ
 - 1.1. Wymiary wystającego elementu zamocowanego na płycie wypukłej można określić zarówno bezpośrednio, jak i przez odwołanie się do rysunku odpowiedniego fragmentu tego elementu w pozycji zamontowanej.
 - 1.2. W przypadku gdy wymiaru elementu zamontowanego na płycie innej niż wypukłej nie można określić przez prosty pomiar, określany jest on przez maksymalną zmianę odległości między linią odniesienia płyty a środkiem kuli o średnicy 100 mm, gdy kula jest przesuwana i stale styczna z tym elementem. Przykład zastosowania tej metody podano na rysunku 1.
 - 1.3. W przypadku wystających klamek wymiar takiego elementu mierzy się w stosunku do płaszczyzny przechodzącej przez punkty mocowania. Przykład podano na rysunku 2.
2. METODY OKREŚLANIA WYMIARÓW WYSTAJĄCYCH ELEMENTÓW OSŁON REFLEKTORÓW ORAZ ICH OPRAW
 - 2.1. Wysokość, na jaką reflektor wystaje ponad powierzchnię zewnętrzną, jest mierzona poziomo, od punktu styczności kuli o średnicy 100 mm, jak pokazano na rysunku 3.
3. METODA OKREŚLANIA ODLEGŁOŚCI POMIĘDZY ELEMENTAMI OSŁONY WLOTU POWIETRZA
 - 3.1. Odległość pomiędzy elementami osłony wlotu powietrza jest odległością między dwiema płaszczyznami przechodzącymi przez punkty styczności kuli i prostopadłymi do linii łączącej punkty styczności. Przykłady zastosowania tej metody są pokazane na rysunkach 4 i 5.

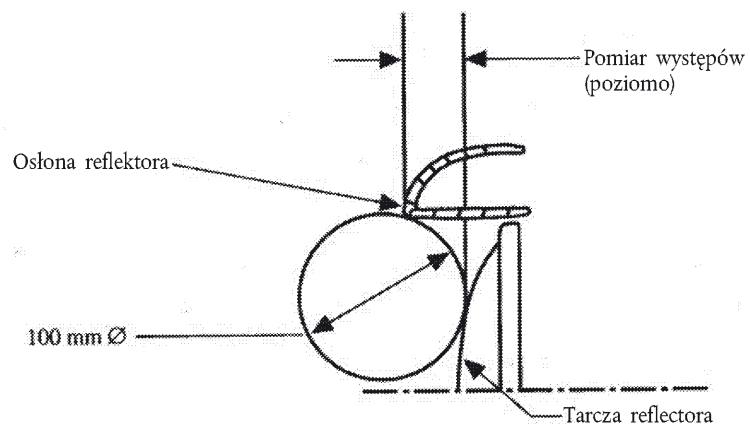
Rysunek 1



Rysunek 2



Rysunek 3



Rysunki 4 i 5

