

ŚRODKI TRANSPORTU SAMOCHODOWEGO	NORMA BRANŻOWA	<b>BN-75</b> <b>3620-01</b>
	<b>Urządzenia zabezpieczające pojazdy samochodowe przed uruchomieniem przez osoby niepowołane</b>	
	<b>Wymagania</b>	
		Grupa katalogowa 0520

## 1. WSTĘP

Przedmiotem normy są podstawowe wymagania dotyczące urządzeń zabezpieczających pojazdy samochodowe przed uruchomieniem przez osoby niepowołane. Norma nie dotyczy urządzeń zapobiegających zwolnieniu hamulców.

## 2. WYMAGANIA

2.1. Wymagania ogólne. Urządzenie zabezpieczające pojazd samochodowy przed uruchomieniem przez osoby niepowołane powinno składać się z urządzenia uniemożliwiającego uruchomienie silnika za pomocą normalnego urządzenia uruchamiającego i jednego z urządzeń działających na: układ kierowniczy, mechanizm zmiany biegów, układ napędowy, urządzenie uniemożliwiające pracę silnika.

2.2. Konstrukcja urządzenia zabezpieczającego powinna odpowiadać następującym wymaganiom:

- tylko po wyłączeniu urządzenia zabezpieczającego powinna być możliwość uruchomienia silnika i prowadzenia lub przemieszczania pojazdu samochodowego do przodu za pomocą jego własnego napędu,
- włączone urządzenie zabezpieczające nie powinno dać się wyłączyć żadnymi prostymi środkami,
- szybkie niezauważalne otwarcie lub uszkodzenie urządzenia zabezpieczającego powinno być niemożliwe,
- urządzenie zabezpieczające powinno stanowić integralną część pojazdu samochodowego, nie powinno dać się wymontować bez użycia specjalnych narzędzi nawet po usunięciu obudowy,
- przypadkowe włączenie się urządzenia zabezpieczającego powinno być niemożliwe,
- utrzymanie urządzenia zabezpieczającego, we włączonej lub wyłączonej pozycji, powinno być zapewnione wyłącznie mechanicznymi środkami, jedynie do włączenia lub wyłączenia urządzenia może być użyte inne źródło energii niż siła kierowcy,

- zamek powinien być na stałe połączony z urządzeniem zabezpieczającym i mieć co najmniej 1000 różnych kombinacji, tzn. że kluczyk jednej kombinacji nie powinien otwierać więcej niż jeden na 1000 zamków,

- do każdego zamka powinien być oddzielny nieidentyczny kluczyk, z wyjątkiem urządzenia zabezpieczającego układ kierowniczy połączonego z włącznikiem zapłonu, przy czym kluczyk nie powinien dać się wyjąć z zamka bez jednoczesnego włączenia lub wyłączenia urządzenia zabezpieczającego.

2.3. Urządzenie alarmowe. Jeśli pojazd jest wyposażony dodatkowo w akustyczne lub optyczne urządzenie alarmowe, sygnały wydawane przez te urządzenia powinny być krótkie, automatycznie wyłączać się najpóźniej po 30 s i ponownie działać tylko po ich uruchomieniu, przy czym sygnał akustyczny powinien być wydawany przez sygnał dźwiękowy zainstalowany na pojeździe samochodowym, a sygnał optyczny powinien polegać wyłącznie na miganiu świateł mijania pojazdu samochodowego.

### 2.4. Wymagania szczegółowe

2.4.1. Urządzenie zabezpieczające działające na układ kierowniczy powinno odpowiadać następującym wymaganiom:

- powinno blokować ten układ,
- przypadkowe zablokowanie układu kierowniczego jest niedopuszczalne nawet wtedy, gdy kluczyk znajduje się w zamku tego urządzenia,
- uruchomienie silnika z zapłonem iskrowym lub samoczynnym powinno być możliwe dopiero po uprzednim wyłączeniu urządzenia zabezpieczającego, blokującego układ kierowniczy,
- w przypadku wyłączenia urządzenia zabezpieczającego nie powinno być możliwe przypadkowe włączenie się zamka,
- rygiel zamka powinien zazębiać się na takiej głębokości, która zapewniałaby efektywne działanie urządzenia zabezpieczającego nawet po pewnym zużyciu się zamka,

Zgłoszona przez Instytut Transportu Samochodowego  
Ustanowiona przez Ministra Komunikacji dnia 22 grudnia 1975 r.  
jako norma obowiązująca w zakresie produkcji od dnia 1 stycznia 1977 r.  
(Dz. Norm. i Miar nr 9/1976 poz. 30)

- urządzenie zabezpieczające powinno wytrzymać bez uszkodzenia działania statycznego momentu obrotowego  $20 \text{ kG} \cdot \text{m}$  przyłożonego do wału kierownicy,

- jeżeli urządzenie zabezpieczające oprócz zablokowania układu kierowniczego ma jeszcze inne położenie, przy którym można wyjąć kluczyk, to urządzenie powinno być tak zbudowane, aby osiągnięcie tego położenia i wyciągnięcie kluczyka nie mogło być wykonane niezamierzonym ruchem.

2.4.2. Urządzenie zabezpieczające działające na mechanizm zmiany biegów powinno odpowiadać następującym wymaganiom:

- powinno uniemożliwiać zmianę biegów,

- przy ręcznej zmianie biegów dźwignia zmiany biegów powinna być blokowana tylko w następujących położeniach: bieg wsteczny i bieg jałowy lub sam bieg wsteczny,

- przy automatycznej skrzynce biegów blokowanie powinno być możliwe tylko w położeniu **parkowanie** /postój/, dodatkowo dopuszcza się blokowanie w położeniu **bieg jałowy**.

2.4.3. Urządzenie zabezpieczające działające na układ napędowy powinno uniemożliwiać obracanie się kół napędowych pojazdu samochodowego.

K O N I E C

#### INFORMACJE DODATKOWE

1. Instytucja opracowująca normę - Instytut Transportu Samochodowego.

#### 2. Zalecenia międzynarodowe

EKG Regulamin Nr 18 ECE/TRANS/505/Rev.1/Add.17 Uniform provisions concerning the approval of power-driven vehicles with regard to their protection against unauthorized use

3. Autor projektu normy - mgr inż. Ryszard Krajczyński - Instytut Transportu Samochodowego.

4. Wydanie 2 - stan aktualny: październik 1986 - wprowadzono zmiany:

zmiana 1 - Biuletyn PKNiM nr 5/1978.